

revista
cadernos
de pesquisa

escola
da cidade

17

m: dimensões da prática de alfredo
mpanili porto alegre a influência do
a arquitetura thomas ramos prado
ardo kalil cadaval processo e método:
idade atlas da expansão à metrópole:
aulo nara albiero centro atravessado:
s impactos da construção da ligação
lo dominique crizane moraes aires a
o dos aflitos na ótica da modernidade
de pesquisa nas ruas: territorialidades,
a de pesquisa arquitetura e biosfera
entos territoriais contemporâneos

#17

dezembro — 2024

**revista
cadernos
de pesquisa**

**escola
da cidade**

A Revista Cadernos de Pesquisa da Escola da Cidade é uma publicação periódica criada com o objetivo de divulgar e tornar públicas as ações de Iniciação Científica desenvolvidas por essa instituição. De caráter acadêmico e científico configura-se como um espaço de discussão e reflexão dedicado às questões afeitas à pesquisa de arquitetura e urbanismo — e áreas afins — em seus múltiplos aspectos. Voltada para a publicação de trabalhos de pesquisa desenvolvidos por alunos durante a graduação, Cadernos de Pesquisa busca qualificar e fomentar as pesquisas desenvolvidas na Escola da Cidade, bem como chamar ao diálogo pesquisadores de outras instituições.

Editora Executiva

Carolina Heldt D'Almeida
e Marianna Boghosian Al Assal

Editor Ensaíes

Gilberto Mariotti

Comissão Editorial

Aline Nasralla Regino (FAU-Mackenzie)
Amália Cristovão dos Santos (EC)
Ana Carolina Tonetti (EC)
Ana Cláudia Veiga de Castro (FAU-USP)
Catalina Mejia
Clevio Rabelo (UFC)
Eduardo Costa (FAU-USP)
Eduardo Gurian
Eneida de Almeida (USJT)
Fábio Lins Mosaner (UFSC)
Felipe de Souza Noto (EC)
Gilberto Mariotti (EC)
Glória Kok (EC)
Jeniffer Cuty (UFRGS)
Juliano Gouveia dos Santos (ECA-USP)
Leonardo Novo (IFCH-UNICAMP)
Luís Antônio Jorge (FAU-USP)
Marianna Boghosian Al Assal (EC)
Marina Pedreira de Lacerda (EC)
Mônica Junqueira de Camargo (FAU-USP)
Paula Gorenstein Dedecca (EC)
Pedro Beresin (EC)
Ricardo Luís Silva (SENAC-SP)
Sabrina Studart Fontenele Costa (EC)
Thiago Benucci (EC)
Visto Macchioni (EC)
Viviane de Andrade Sá (SENAC-SP)
Yuri Fomin Quevedo (EC)

Assistente Editorial

Bruna Bonfim Guimarães

Diagramação

Débora Filippini

Revisão de Texto

MPMB

Projeto Gráfico

Núcleo de Design Escola da Cidade:
Celso Longo e Daniel Trench (Coordenação)

Programa de Iniciação Científica

Carolina Heldt D'Almeida (Coordenação de Pesquisa)

Editora Escola da Cidade

Alvaro Luís Puntoni
Thais Albuquerque

Associação Escola da Cidade

Alvaro Luis Puntoni (Presidência)
Fernando Felipe Viégas (Presidência)
Marta Moreira (Presidência)
Cristiane Muniz (Diretoria Escola)
Maira Rios (Diretoria Escola)
Anália M. M. de C. Amorim (Diretoria Conselho Científico)
Marianna Boghosian Al Assal (Diretoria Conselho Científico)
Anderson Fabiano Freitas (Diretoria Conselho Social)
Guilherme Paoliello (Diretoria Conselho Técnico)
Ciro Pirondi (Diretoria Escola de Humanidades)

Revista Cadernos de Pesquisa da Escola da Cidade

Número 17/ dezembro 2024
ISSN 2675-9918

Rua General Jardim, 65 - Vila Buarque
CEP 01223-011, São Paulo, SP, Brasil
cadernosdepesquisa@escoladacidade.edu.br
www.ec.edu.br

5

Apresentação

Carolina Heldt D'Almeida e
Marianna Boghosian Al Assal

7

ARTIGO

A trajetória de um arquiteto comum: dimensões da prática de Alfredo Porto Alegre (1939-1999)
Adriana Campanili Porto Alegre

19

ARTIGO

A industrialização da arquitetura: a influência na arquitetura de Lelé
Thomas Ramos Prado Zavitoski

31

ENSAIO

Lições do Skate à cidade
Ricardo Kalil Cadaval

43

ENSAIO

Processo e método: relato em primeira pessoa
Maria Piedade

49

ARTIGO

Atlas da expansão à metrópole: evolução da mancha urbana de São Paulo
Nara Albiero

63

ARTIGO

Centro atravessado: Mapeamento e indagações sobre os impactos da construção da Ligação Leste-Oeste do Município de São Paulo
Dominique Crizane Moraes Aires

75

ARTIGO

A desativação e desmonte do Cemitério dos Afritos na ótica da modernidade paulistana
Fabiana Costa

85

RELATO

Plataforma de Pesquisa Nas ruas: territorialidades, memórias e experiências

95

RELATO

Plataforma de Pesquisa Arquitetura e Biosfera

107

RELATO

Plataforma de Pesquisa Agenciamentos territoriais contemporâneos

Apresentação

Carolina Heldt D'Almeida e Marianna Boghosian Al Assal

Abrimos esse décimo sétimo número da revista Cadernos de Pesquisa da Escola da Cidade com grande satisfação ao perceber o alcance das pesquisas aqui apresentadas, desenvolvidas em contextos de financiamento e instituições diversas. Lançado no final do ano de 2024, este número traz a público um grupo de artigos e ensaios de grande qualidade, bem como relatos de pesquisa que sintetizam parte da produção das Plataformas de Pesquisa que se desenvolveram na Escola da Cidade a partir de edital interno voltado ao corpo docente da Associação. Ao examinar os trabalhos expostos neste número, é interessante notar que, mesmo considerando suas especificidades de recorte dentro dos meandros do campo de saber, as pesquisas apresentadas deixam claro em artigos, ensaios e relatos propostas de métodos, processos e contribuições que transcendem os limites disciplinares dos cursos de graduação. Assim, é possível ler os trabalhos apresentados nesta edição a partir das suas contribuições à pesquisa relativas aos processos e procedimentos investigativos.

Adriana Porto Alegre em "A trajetória de um arquiteto comum: dimensões da prática de Alfredo Porto Alegre (1939-1999)" expõe um processo de pesquisa sobre o fazer arquitetura a partir da trajetória profissional e atuação nos campos de produção do campo como uma estratégia de profanar as narrativas canônicas. Já no artigo "A industrialização da arquitetura: a influência na arquitetura de Lelé" Thomas Zavitoski demonstra como um processo técnico construtivo de racionalização da produção se torna exercício de pesquisa e engajamento para alcançar ambiciosos objetivos e a disseminação da provisão de equipamentos urbanos e instalações públicas no país.

Por sua vez, os ensaios presentes na revista revelam processos de exploração dos métodos de pesquisa e de intervenção urbana implicados nos diálogos com dimensões subjetivas do modo de vida e uso da cidade. Em "Lições do Skate à cidade"

Ricardo Kalil questiona a fluidez da cidade propondo uma visão mais lúdica da vida urbana por meio da interação com o Skate. E Maria Piedade em "Processo e método: relato em primeira pessoa" provoca reflexões sobre dinâmicas entre espaço e narrativa do centro de São Paulo, a partir de pesquisa experimental sobre narrativas transvestigêneres, além de investigar e questionar os próprios métodos de pesquisa e aproximação ao tema.

Em consonância com a temática, outros artigos exploram a cartografia no processo de mapeamento e investigação crítica da questão urbana. Na pesquisa de Nara Albiero "Atlas da expansão à metrópole: evolução da mancha urbana de São Paulo" a autora trabalha por meio de diagramas a categorização de etapas entre a fundação da Vila de Piratininga à constituição legal da metrópole nas décadas de 1960 e 1970. E o artigo "Centro atravessado: Mapeamento e indagações sobre os impactos da construção da Ligação Leste-Oeste do Município de São Paulo", Dominique Aires mapeia as modificações geradas pela construção da ligação Leste-Oeste para dimensionar o impacto e localização das demolições e desapropriações, refletindo sobre a "memória coletiva" afetada.

O último artigo, de Fabiana Costa, "A desativação e desmonte do Cemitério dos Aflitos na ótica da modernidade paulistana", propõe, a partir do caso específico, um balanço crítico da historiografia sobre escravidão e racialização nos espaços de um bairro paulistano, ao levantar documentos textuais, iconográficos e cartográficos nos arquivos da cidade para desvelar o imaginário presente nos anos que antecedem à abolição.

Fechando este número, os Relatos de Pesquisa desta edição apresentam os resultados do processo de formação das Plataformas de Pesquisa da Escola da Cidade, que foram fomentadas por edital do Conselho Científico para atividades desenvolvidas entre outubro de 2020 a setembro de 2023 (36 meses). O objetivo

desta iniciativa foi, através de edital interno voltado desta vez ao corpo docente e financiado pela Associação Escola da Cidade, criar mais uma instância de produção do conhecimento dentro da instituição, articulando ensino, pesquisa e extensão.

As plataformas foram organizadas como espaços para congregar professores e estudantes pesquisadores, em suas diversas etapas de pesquisa, buscando estabelecer e consolidar agendas sistemáticas de pesquisa e extensão em arquitetura, urbanismo e áreas afins associadas ao ensino especializado nos cursos de Pós-Graduação da Escola da Cidade. Esse processo visava estabelecer bases institucionais em laboratórios de pesquisa com autonomia para acessar, de forma complementar, diversificadas estruturas de financiamento à pesquisa, inserindo-se inclusive em programas regulares de fomento existentes no país, bem como promover articulações com redes acadêmicas nacionais de pesquisa e produção do conhecimento.

Os Relatos de Pesquisa apresentados discutem alguns dos resultados das três Plataformas de Pesquisa que foram estruturadas nessa primeira fase: "Plataforma de Pesquisa nas ruas: territorialidades, memórias e experiências"; "Plataforma de Pesquisa Arquitetura e Biosfera"; "Plataforma de pesquisa Agenciamentos territoriais contemporâneos". Em conjunto esse processo envolveu um corpo de cerca de 38 alunos e profissionais pesquisadores, orientados por 22 professores da Escola da Cidade no desenvolvimento de inúmeros trabalhos de pesquisa e extensão, articulados, do ponto de vista dos seus conteúdos, respectivamente aos cursos de Pós-Graduação: Cidades em Disputa – pesquisa, história e processos sociais; Habitação e Cidade; Mobilidade e Cidade Contemporânea. Essa experiência foi capaz de revelar de forma bastante rica, possibilidades e estratégias, mas também desafios a serem enfrentados para a consolidação de estruturas institucionais mais amplas para viabilizar de forma contínua a pesquisa coletiva na Escola da Cidade. Destaca-se nesse sentido, o desenvolvimento concomitante de atividades de extensão e\ou pesquisa aplicada associadas a uma variedade

de investigações alinhadas com os eixos temáticos dos conteúdos da Pós-Graduação, que revela um processo promissor para ser aprimorado a partir da viabilidade de novas edições de editais de fomentos às Plataformas de Pesquisa na Escola da Cidade.

Diante da variedade dos trabalhos apresentados aqui, só nos resta agradecer a tantos colegas, pesquisadores, orientadores e pareceristas dentro e fora da Escola da Cidade que integraram processos de pesquisa, síntese e elaboração desta publicação tornando possível fechar esse ano com mais essa edição.

ARTIGO

A trajetória de um arquiteto comum: dimensões da prática de Alfredo Porto Alegre (1939-1999)

Adriana Campanili Porto Alegre

Orientação: Profa. Dra. Paula Dedecca (Escola da Cidade)

Pesquisa: Trabalho de Conclusão de Curso, Escola da Cidade, 2023.

Este artigo é uma síntese de uma pesquisa sobre a trajetória profissional do arquiteto Alfredo José Chagas Porto Alegre, que busca abarcar o campo profissional de sua atuação na arquitetura e urbanismo entre meados dos anos 1960 e 1999. Apesar da narrativa trazer as realizações profissionais específicas de Alfredo, meu avô, a discussão não diz respeito unicamente ao resgate de sua história, mas sim a uma tentativa de preencher as lacunas historiográficas dos arquitetos "comuns" que pertencem aos "cânones"

da arquitetura moderna do século xx. Para isso, investiga-se a pluralidade profissional de Alfredo, passando pela sua atuação como arquiteto assalariado, na sua especialização em arquitetura hospitalar, no funcionalismo público e, em paralelo, seu engajamento em instituições de representação profissional, como o Conselho Regional de Engenharia e Agronomia (Crea), o Conselho Federal de Engenharia e Agronomia (Confea) e o Sindicato dos Arquitetos do Rio Grande do Sul.

Palavras-chave: pesquisa documental; arquitetura; representação profissional.

The trajectory of a common architect: dimensions of Alfredo Porto Alegre's practice (1939-1999)

This article is a summary of a research about the career of the architect Alfredo José Chagas Porto Alegre, covering his professional field of work in architecture and urbanism between the mid-1960s and 1999. Although the narrative includes the specific professional achievements of Alfredo, my grandfather, the discussion is not solely about recovering his history, but rather an attempt to fill in the historiographical gaps of "ordinary" architects who do not belong to the 20th century modern architecture canon. The article looks into Alfredo's professional variety, including his work as a contract architect, his specialization in hospital architecture, his work in the public service and, in parallel, his involvement in professional representative institutions, such as the Regional Engineering and Agronomy Council (Crea), the Federal Engineering and Agronomy Council (Confea), and the Rio Grande do Sul Architects' Union.

Keywords: documentary research; architecture; professional representation.

La trayectoria de un arquitecto común: dimensiones de la práctica de Alfredo Porto Alegre (1939-1999)

Este artículo es una síntesis de la investigación sobre la trayectoria profesional del arquitecto Alfredo José Chagas Porto Alegre, tratando de abarcar su campo de actuación profesional dentro de la arquitectura y el urbanismo entre mediados de los años de 1960 y 1999. Aunque la narración incluye los logros profesionales específicos de Alfredo, mi abuelo, la discusión no se centra únicamente en la recuperación de su historia, sino más bien en un intento de llenar los vacíos historiográficos de los arquitectos "comunes" que pertenecen al canon de la arquitectura moderna del siglo xx. Para eso, se explora la diversidad profesional de Alfredo, pasando por su actuación como arquitecto asalariado, su especialización en arquitectura hospitalaria, su trabajo en la administración pública y, paralelamente, su compromiso con instituciones, de representación profesional como el Consejo Regional de Ingeniería y Agronomía (Crea), el Consejo Federal de Ingeniería y Agronomía (Confea) y el Sindicato de Arquitectos de Rio Grande do Sul.

Palabras clave: investigación documental; arquitectura; representación profesional.

O desconhecimento da trajetória de Alfredo Porto Alegre não era só meu. Em uma pesquisa bibliográfica inicial, não foi encontrada qualquer menção nas referências disponíveis sobre a arquitetura brasileira. Não foi uma surpresa, já que eu sabia que ele não fazia parte do "panteão" de arquitetos brasileiros celebrados pela historiografia canônica. Sabia, porém, que ele tinha projetado e construído bastante. Constatada tal lacuna, a estratégia da pesquisa teve, como primeiro passo, o levantamento em fontes documentais primárias, disponíveis em bases digitais e disponibilizadas online.

Pela internet, foram consultados os acervos das seguintes instituições: Biblioteca Nacional, Arquivo Nacional, Instituto dos Arquitetos do Brasil – São Paulo (IAB-SP), Revista Acrópole, e os jornais gaúchos "Jornal do Povo" e "Zero Hora", além dos principais repositórios de artigos e trabalhos acadêmicos online. Nestes espaços encontrei citações esparsas e algumas poucas notícias de jornais mais consistentes, que foram sistematizadas, mas não permitiam um entendimento estruturado de sua atuação profissional.

Ficou evidente que a pesquisa deveria focar em outras três frentes: no levantamento documental em Porto Alegre, concentrado nos arquivos públicos e das instituições nas quais Alfredo atuou; em entrevistas com testemunhas de sua formação e atuação profissional; e no acervo familiar, especialmente de Léa Porto Alegre, minha avó. Visitei Porto Alegre em setembro de 2022. Durante uma semana, percorri um itinerário intenso de lugares. Visitei a Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, onde meu avô se formou. Depois passei em arquivos públicos, como os da Biblioteca Pública do Estado, Secretaria Municipal de Serviços Urbanos (SMOV), Arquivo Municipal de Porto Alegre e Arquivo Estadual do Rio Grande do Sul. Por fim, visitei o Crea-RS, a PUC-RS – onde conheci a Capela e o Hospital São Lucas, dois projetos de autoria de Alfredo –, o IAB-RS e o Sindicato dos Arquitetos do Estado do Rio Grande do Sul (Saergs). Visitei também o escritório Santini e Rocha Arquitetura, onde entrevistei Henrique Rocha, seu parceiro de trabalho e amigo, que me contou muitas histórias sobre

a prática de projeto dos dois. Também conheci os arquitetos Newton Burmeister e Evandro Babu Medeiros, que fazem parte do Saergs. O primeiro participou da idealização e da criação do sindicato junto com meu avô, em 1973, e Babu compõe a atual diretoria.

Com isso, percebi que essa pesquisa não diz respeito unicamente ao resgate da história de meu avô, já que muitas das dificuldades dessa pesquisa são também enfrentadas por outros pesquisadores que se debruçam sobre figuras que não são propriamente "protagonistas" de um tipo de história da arquitetura brasileira que até hoje segue sendo privilegiada pelas publicações de maior circulação. Alfredo Porto Alegre realmente não foi um "gênio" da arquitetura. Como veremos, foi um arquiteto "comum". Começar uma pesquisa sobre esses arquitetos pode se tornar, frequentemente, trabalhar com a ausência de informação, já que, no decorrer de suas trajetórias, a atuação desses profissionais não foi documentalmente registrada e não passou a compor os principais acervos de notícia, os principais arquivos documentais, as pesquisas acadêmicas ou publicações e periódicos de maior circulação. Percebi não haver uma forma certa de pesquisar arquitetos não excepcionais. Este trabalho contou muito com o acervo familiar, mas diversos pontos de sua trajetória não puderam ser esclarecidos.

Em "A ilusão biográfica", Pierre Bourdieu coloca a dificuldade de se pensar um estudo biográfico que não se restrinja às armadilhas de uma narrativa linear, unidirecional, resultado unicamente de escolhas conscientes e coerentes do biografado, independente de suas posições no campo profissional e social e de seus entrelaçamentos relacionais com um leque de possibilidades que se apresentam ou não se apresentam (Bourdieu, 1986, p.69-72). Mais do que isso, não raro a biografia de um arquiteto tende a ser apresentada em sua singularidade. Aqui, a intenção foi no sentido oposto: pensar a trajetória de Alfredo Porto Alegre sobretudo no que tem de semelhante em relação aos seus pares. É nesse sentido que convocamos o atributo de "arquiteto comum", que compartilha muitos enfrentamentos com outros profissionais de seu tempo. Para além da vida de Alfredo, que obviamente

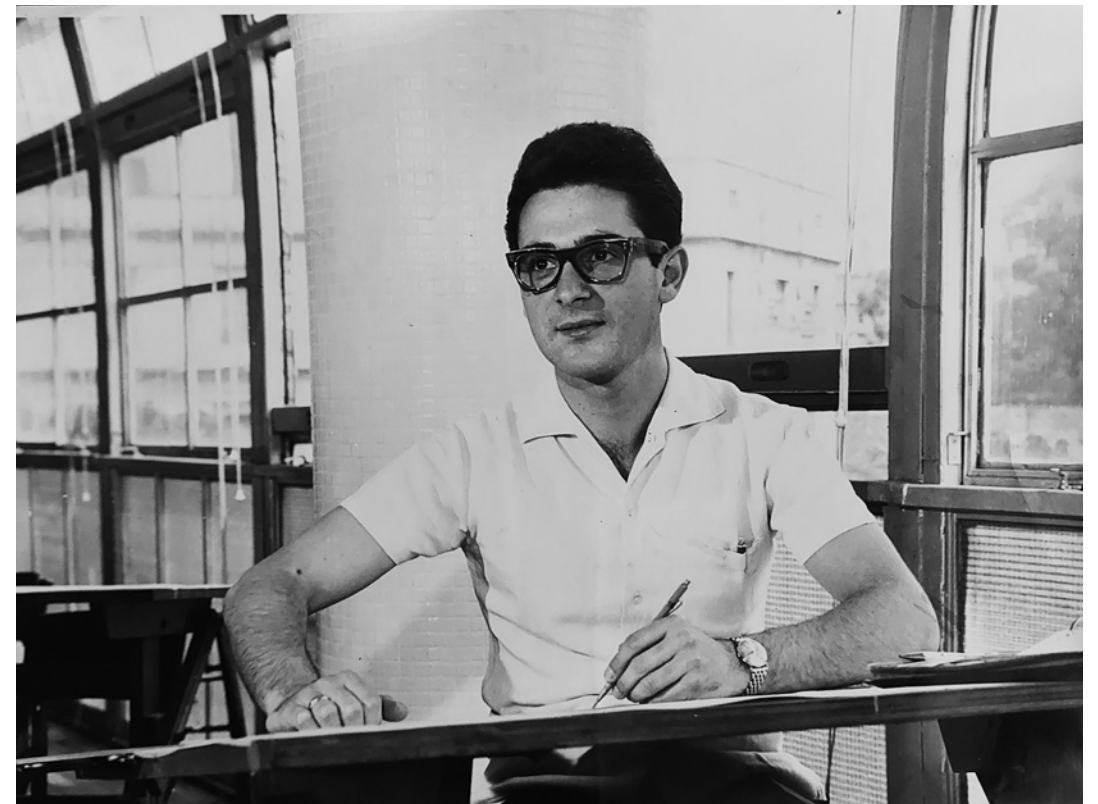


FIG. 1:

Alfredo desenhando na faculdade de Arquitetura e Urbanismo na UFRGS, conhecido por ser canhoto. Fonte: Acervo pessoal de Léa Porto Alegre.

traz questões próprias, a ideia era narrar um perfil e identificar pontos comuns com uma geração de arquitetos e arquitetas que cresceram e se formaram em uma mesma época.

1. AMBIENTE FAMILIAR E ANOS DE FORMAÇÃO

Alfredo Porto Alegre formou-se em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS) em 1962, fazendo parte da primeira turma que ocupou o edifício construído especificamente para o curso, no campus do Centro Histórico, inaugurado em 1958. Era uma mudança de ambiente construído que acompanhava a reestruturação pedagógica do curso que, anos antes, se tornara independente da escola politécnica e das Belas Artes com a criação da Faculdade de Arquitetura em 1952 (Mello, 2016, p.43). Esse movimento de autonomização não foi exclusivo do cenário

gaúcho: em todo o Brasil, novas faculdades e cursos de arquitetura eram criados, agora independentes institucionalmente de suas raízes politécnicas ou *beaux-artianas*, em sintonia com a afirmação da profissão de arquiteto generalista e de atuação liberal (Durand, 1974).

Em pouco tempo, a geração que estudou e se formou junto com Alfredo Porto Alegre, apesar de alinhada a esse ideário mais canônico da arquitetura moderna presente no novo edifício de ensino, estava em vias de pensar na inclusão de novas agendas programáticas, tendo em vista o ambiente altamente politizado de seus anos de formação. Para além do debate acerca da linguagem arquitetônica, os anos de formação de Alfredo Porto Alegre coincidiram com a intensa atuação no seio da faculdade dos ditos professores comunistas: Demétrio Ribeiro, Edgar Graeff, Edvaldo Paiva, Enilda Ribeiro e Nelson Souza. Eram todos membros do Partido Comunista Brasileiro (PCB), posteriormente expurgados da UFRGS pela ditadura civil-

militar em 1964, que tiveram grande importância na condução dos debates da faculdade até então (Durand, 1974).

Era um momento no qual se vislumbrava a possibilidade de uma atuação profissional politicamente engajada à esquerda, mais atenta com sua função social e que se colocava a serviço de mudanças estruturais desejadas para o Brasil por grande parte da categoria profissional, sobretudo ao longo do governo de João Goulart e suas perspectivas com as Reformas de Base.

Não temos muitos indícios de como Alfredo Porto Alegre se posicionava em meio a esses debates, ainda que, como veremos mais para frente, seja possível imaginar certo alinhamento com essa tendência à esquerda, tendo em vista suas parcerias após formado e sua atividade nas associações profissionais nos anos 1970. No entanto, Alfredo era, sobretudo, segundo seu colega de faculdade José Albano Volkmer, um "apaixonado por arquitetura". Volkmer, em um artigo de homenagem póstuma, reaviva suas lembranças dos tempos de graduação e como o então calouro Porto Alegre andava pelas ruas do centro "com a inconfundível régua Tê e o chapéu dos bichos" da arquitetura da UFRGS (Volkmer, 1999, p.8).

Em 1962, a Faculdade de Arquitetura e Urbanismo formou 49 arquitetos, entre eles Alfredo Porto Alegre. Um ano depois, em 1963, Alfredo prestou concurso público para desenhista na Secretaria de Obras e Viação, seguindo os passos de seu pai, que teve atuação forte na vida pública. Trabalhou no Palácio Piratini até 1964, quando foi realocado de seu cargo por conta do novo regime autoritário.

Nesse mesmo ano, continuou sua formação em licenciatura na Faculdade de Filosofia da UFRGS e tornou-se professor de desenho no Colégio Anchieta, onde tinha estudado anos antes.

2. ARQUITETO ASSALARIADO EM GRANDES INSTITUIÇÕES DE ENSINO (SENAC, 1966-1973; PUC-RS, 1971-1980)

O início da trajetória profissional de Alfredo Porto Alegre se deu numa época de repressão. É um contexto que afetou todas as relações, inclusive a categoria dos arquitetos, mesmo que não seja uma frente

de análise extensamente percorrida pelas pesquisas acadêmicas até o presente. Ainda que não trate do cenário gaúcho, Victor Próspero conta como esse momento se deu na capital paulista e como a circulação de discursos arquitetônicos nos anos de 1960 se relaciona com a reprodução de determinadas noções de arquitetura que constituem parte significativa da paisagem cultural e construída da metrópole, bem como com permanências, interrupções e revisões da ideia de modernidade, do papel do arquiteto e da cultura arquitetônica vigente no pré-golpe civil-militar, sobretudo da possibilidade do desenho como "portador de um projeto social" (Próspero, 2018).

Se alguns arquitetos se locomovem, nesse momento, em uma área mais experimental, encarando pequenos projetos como laboratórios de novas vivências e formas, outros consolidam sua prática profissional em obras de maior porte, que caracterizaram a intensificação da construção civil, centrada em um projeto de modernização e em uma aposta na integração nacional a partir do investimento em infraestruturas e equipamentos em rede (Segawa, 2014). Esse segundo modo de atuação parece ser o de Alfredo Porto Alegre quando assumiu o cargo de arquiteto de edificações como contratado no Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial do Rio Grande do Sul (Senac-RS), em 1966, como diretor da Divisão de Treinamento da Administração Regional. Criado vinte anos antes, em 1946, o Senac tinha como objetivo aperfeiçoar nacionalmente o ensino profissionalizante no setor terciário, com ênfase na descentralização, interiorização e criação de rede (Segawa, 2014).

Nesse primeiro momento no Senac, Alfredo Porto Alegre teve uma participação em suas esferas organizacionais e corporativas. Quatro anos depois, em 1970, tornou-se diretor da Divisão Técnica, Fiscalização de Obra e Assessoramento dos projetos de construção. No cargo, teve dois grandes projetos construídos que assinou como arquiteto responsável: as escolas Senac João Duhá e Senac Caxias do Sul, essa última incluindo um teatro também de sua autoria.

Como diretor no Senac, Alfredo Porto Alegre estabeleceu seu primeiro contato profissional com Vítor Führmeister, sócio



FIG. 2:

Igreja Cristo Mestre, set. 2022. Fonte: Acervo pessoal de Adriana Porto Alegre, set. 2022.

da Construtora Cefa, responsável pelas obras do Senac Caxias do Sul. Em 1971, a parceria se consolida em um estudo do programa de necessidades e de composição arquitetônica para o Hospital da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUC-RS), instituição com a qual a construtora já tinha contrato firmado pela empreitada. A equipe da Cefa, em companhia de Alfredo, foi assessorada pelo Dr. Clóvis Francisconi, médico consultor na área de planejamento e administração hospitalar. É o primeiro encargo de Porto Alegre numa área que se tornaria uma de suas especialidades.

Em 1972, foi assinado o contrato entre Porto Alegre e a PUC-RS para o desenvolvimento do projeto e coordenação do novo hospital. Apesar do partido arquitetônico geral do hospital se alinhar com o racionalismo e as estruturas pré-moldadas, características de grande parte das arquiteturas de infraestrutura pensadas nos anos 1970, era o projeto de seus espaços interiores que ganhava repercussão nas notícias sobre o novo edifício. A modulação

encontrada na arquitetura externa do edifício foi reproduzida nos ambientes internos projetados.

O Hospital Universitário da PUC foi dividido em três agrupamentos: os ambulatórios e salas de aula da faculdade, primeira parte construída; os serviços gerais; e, por fim, o hospital propriamente dito, com capacidade de 350 leitos. Foi inaugurado em 29 de outubro de 1976 durante a visita do então presidente Marechal Ernesto Geisel (Clemente, 2002, p.225).

Foi ao longo do processo de projeto e construção do hospital, em 1973, que Alfredo Porto Alegre se tornou funcionário efetivo da PUC-RS, concentrando sua prática profissional exclusivamente na atuação dentro da instituição, onde também exerceria a função de diretor do hospital, cargo que normalmente não é ocupado por arquitetos.

Alfredo foi responsável também por outras edificações do campus da PUC-RS: o prédio de administração da Escola Profissional Champagnat (1974), o prédio central de aulas nº15 (1976) e a capela (1977). Apesar de não



FIG. 3: Planejamento urbano reuniu arquitetos. Fonte: Barbosa, dez. 1990.

ter tanto destaque quanto o hospital e a capela, o prédio central de aulas foi muito importante para as dinâmicas da instituição. Com 9.400 m² de área construída, o edifício abrigava mais de sete mil alunos, entre eles graduandos de matemática, educação e pós-graduandos em pesquisa e ensino.

Junto com o hospital, a capela foi o projeto que ganhou destaque, não só dentro da PUC, mas na trajetória profissional de Porto Alegre. O nome de Alfredo acompanha as primeiras notícias da idealização da Capela Universitária, em 1974 (Rauch, 1974). A construção em concreto tem a forma de uma pirâmide hexagonal, possui uma área interna de 280 m², com grandes janelas, quatro entradas para o público e uma entrada para o sacerdote. O projeto foi assinado pelo próprio Alfredo, com supervisão técnica do engenheiro Ildo Candiott (Correio do Povo, 1977). Percebe-se no projeto um distanciamento da racionalidade e da sobriedade praticadas nos projetos anteriores do arquiteto. A capela traz uma liberdade formal, no uso da volumetria e dos materiais, que parece estar diretamente associada ao uso do edifício



FIG. 4: Alfredo e a família na casa de praia, em Imbé-RS, em 1999. Essa é uma das únicas fotos minha e da minha irmã com meu avô. Fonte: Acervo de Léa Porto Alegre.

que, diferentemente dos projetos escolares e hospitalares, abria a possibilidade de experimentação em prol de uma conexão com suas intenções simbólicas e de culto.

Em 1999, a capela foi ampliada. Os arquitetos selecionados para esse projeto de reforma foram Henrique Rocha e Cícero Santini, que continuaram a trabalhar na universidade após o desligamento de Alfredo, em 1980. Segundo Rocha, o projeto procurava manter as características originais da capela, buscando resolver questões de conforto sem a perda de sua identidade (Revista da PUC, 1999). Nesse mesmo ano, Alfredo Porto Alegre faleceu, não sem antes fazer um croqui com ideias de volumetria para o novo espaço.

3. REPRESENTAÇÃO PROFISSIONAL, DO CREA-RS (1969-1973) AO SAERGS (1969-1979)

No ano seguinte à sua contratação no Senac, Alfredo Porto Alegre ingressou no quadro de gestão do Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Estado

do Rio Grande do Sul (Crea-RS), em 1967, como conselheiro efetivo, representando o departamento do Rio Grande do Sul do IAB (CREA-RS, 1976). O sistema Crea-Confea, composto por entidades autárquicas de âmbito regional e federal, respectivamente, tinha a finalidade de regulamentar e fiscalizar o exercício e as atividades profissionais da engenharia, da arquitetura e da agronomia (CREA-RS, 2017).

Desde a regulamentação da profissão, em 1933, e sua quase nula distinção em relação às atribuições do engenheiro civil, os arquitetos vão construir uma relação intrínseca, porém sempre conflituosa, com o Crea, no embate por um desenho legal e institucional independente de sua prática e de sua cultura profissional. No fim dos anos 1960, após um momento de entusiasmo com as possibilidades que a responsabilidade da construção de Brasília trazia para esse embate por distinção, os arquitetos novamente perdiam a voz frente ao poder político repressor e à sociedade civil (Coutinho; Rodrigues, 2009).¹

Nesse sentido, é interessante pensar que, com apenas um ano de casa, em 1968, Porto Alegre tenha sido eleito vice-presidente do Crea-RS e, em 7 de junho de 1969, por conta da renúncia do então presidente engenheiro civil Léo Carlos Mazzini, tenha passado a exercer a presidência da entidade. Era o primeiro arquiteto a assumir o posto no Rio Grande do Sul, o que mais uma vez indica sua habilidade política e, muito possivelmente, a construção de uma vasta rede de sociabilidade profissional e não profissional. Cinco meses depois, Alfredo foi eleito por unanimidade presidente para um novo mandato para o triênio de 1970 a 1972. Tomou posse em janeiro de 1970, sendo o mais jovem presidente da entidade até a ocasião.

No relatório de fechamento da presidência, encerrado o mandato de Porto Alegre, é possível notar o enfoque nas características de eficiência de sua gestão. O arquiteto afirmava sua "confiança inabalável nas profissões aqui congregadas" (Porto Alegre, 1973, p.1-2); louvava o fato de ter alcançado "um alto índice de rentabilidade nas tarefas desenvolvidas", de ter rompido "com o classicismo administrativo" e de ter implantado "métodos de administração científica, os mais avançados no momento". Como veremos no decorrer deste trabalho,

esse foco de Porto Alegre no bem gerir, na aposta em procedimentos eficientes e no manejo científico de instituições será um traço seu característico, constantemente apontado por seus pares, bem como notável nos mais variados momentos de sua trajetória.

Em 1973, foi assinada a Carta Sindical para a criação do Sindicato dos Arquitetos do Rio Grande do Sul (Saergs), uma movimentação na qual o arquiteto teve papel importante tanto na criação da entidade, como na composição de sua primeira diretoria como vice-presidente.

A criação do sindicato era resultado de tratativas iniciadas quatro anos antes, em 1969, quando foi formada a Associação Profissional dos Arquitetos de Porto Alegre (APA) (Brasil, 1943). Foi uma movimentação que se deu logo após a derrota dos arquitetos nas disputas por novos contornos de uma nova regulamentação profissional em nível federal, aprovada em 1966, mas que, novamente, regulava a prática sem dar garantias e funções exclusivas aos arquitetos (Vidotto, 2020).

O movimento de sindicalismo na arquitetura nasce dentro do IAB, com a intenção de pensar uma entidade que trabalhasse nas negociações entre capital e trabalho e em defesa dos arquitetos assalariados, um tipo de atuação profissional que se ampliava substancialmente nesses anos e que estabelecia uma disputa na qual o instituto não tinha competência legal para atuar (Mello, 2014). Justamente, em 1968, no 7º Congresso Brasileiro de Arquitetos, por conta do surgimento dessas novas formas de atuação e de problemáticas decorrentes que extrapolavam a pauta do IAB, se decidiu pela criação de sindicatos de arquitetos em todos os estados do país (Dedeca, 2018).

Para a trajetória profissional de Alfredo, fazia sentido a participação no processo de criação do Sindicato dos Arquitetos. Para além de sua atuação no funcionalismo público, sua carreira se baseou por muitos anos no assalariamento, como um profissional contratado no Senac, na PUC-RS e na Intarco, como veremos adiante. É dele a solicitação de que constasse na ata de criação do sindicato que a associação deveria promover "no menor prazo possível sua transformação em sindicato" (Arquivo SAERGS, Ata de fundação, dezembro de 1969).

Essa reunião ocorreu no final de 1969, ou seja, um ano após o decreto do Ato Institucional nº 5 que marcava um período de endurecimento da repressão na Ditadura Civil-Militar. Essa movimentação dos arquitetos gaúchos não passou despercebida pelos órgãos de controle de governo e, segundo Vidotto (2020), pode ser descrita como um ato de coragem por conta do momento político.

Em seus objetivos declarados, a criação dessas instituições era uma resposta ao que interpretavam ser um pequeno papel e uma posição pouco relevante do arquiteto na sociedade e sua consequente desvalorização. Assim, as ações institucionais propunham o desenvolvimento de políticas interinstitucionais de valorização profissional do indivíduo arquiteto, sobretudo entre sindicatos, associações e o IAB. Nesse contexto, elas trabalhariam para uma ampla divulgação de tais insatisfações, bem como construiriam conjuntamente as frentes de ação para mudança desse cenário.

Em 9 de novembro de 1973, foi oficialmente criado o Saergs. A solenidade de entrega da carta sindical ocorreu em 15 de janeiro de 1974, quando foram realizadas as eleições para a primeira diretoria da entidade, com mandato de três anos. Alfredo Porto Alegre foi eleito vice-presidente.² Era um desafio duplo: construir o sindicato e fazê-lo em meio ao regime militar.

A partir de relatórios confidenciais de investigação produzidos pelo Ministério da Justiça e pelo Departamento da Polícia Federal da Superintendência do Rio Grande do Sul, hoje disponibilizados no Arquivo Nacional, é possível entender como esses profissionais eram avaliados aos olhos do Estado repressor. Neles, há um perfil de membros associados à primeira formação do sindicato (Ministério da Justiça, 1977), como Cesar Dorfman, Carlos Max Moreira Maia, Claudio Casaccia, entre outros.

Alfredo Porto Alegre é citado no arquivo algumas vezes. A primeira citação é unicamente para registro, já que era novo para a investigação, considerando que outros integrantes já eram figuras monitoradas. Alfredo, portanto, até esse momento, não chamava a atenção por sua

atividade de militância. É como candidato ao sindicato que se torna uma figura relevante para a vigilância. No entanto, seu breve perfil não mencionava nada além de seus dados públicos conhecidos, com a exceção de um processo em seu nome que corria referente a uma disputa imobiliária. Era uma condição distinta à de muitos de seus pares na composição do sindicato, figuras como Clóvis Ilgenfritz, Claudio Casaccia, Newton Burmeister, José Guilherme Piccoli e Carlos Mac Rosário, descritos como “conhecidos da AI” e acusados de participar de confraternizações políticas, sobretudo dentro da UFRGS. Segundo o mesmo relatório, chamava atenção o fato da maioria dos candidatos ao pleito no Sindicato dos Arquitetos no Estado do Rio Grande do Sul possuírem “antecedentes esquerdistas”.

Ainda que a atuação política dos membros do sindicato fosse conhecida, a criação desse espaço era um movimento tolerado pois, se para os arquitetos cumpria o papel de avaliar o direito de reunião, em teoria ao redor da pauta profissional, para o governo era interessante o sentimento de dar permissão ao direito sindical, como uma forma de controle.

Alfredo fez parte do Sindicato dos Arquitetos por onze anos, contando os seis anos de associação. Na segunda diretoria do Saergs, triênio 1977-1980, ocupou o cargo de Delegado Representante Suplente. Depois de 1980 não aparece nos registros de diretorias, apesar de continuar filiado, segundo depoimento de familiares. Para Porto Alegre, o início dos anos 1980 foi marcado pela mudança para a cidade de São Paulo.

4. ARQUITETURA HOSPITALAR (INTARCO E APA), 1980-1999

A experiência da PUC, em especial no processo de concretização e gestão do hospital, foi a entrada de Alfredo Porto Alegre no ramo da arquitetura hospitalar, que abarcava, no seu caso, além do projeto da edificação propriamente dito, uma atuação na construção e em consultorias sobre a administração de tais empreendimentos.

Porto Alegre, em certo momento de sua trajetória, apostou na especialização de sua prática, focando na arquitetura hospitalar. Essa estratégia pode ser vista como um movimento comum de sua geração. No caso de Alfredo, a prática de gestor também pode ser pensada como uma especialidade que permeou quase todos os seus trabalhos. De fato, o campo profissional do período de formação de Porto Alegre é marcado por uma expansão dos modos de atuação para além do registro habitual e mais legitimado do arquiteto liberal, da prática de ateliê, centrado na produção da arquitetura a partir da lógica do gênio. Esse campo se abria para uma prática mais normatizada, normalmente orquestrada em equipe, sem necessariamente um único nome assumindo a autoria dos projetos. Mais do que isso, era uma geração que se abria para o trabalho assalariado, para o funcionalismo público e para uma prática mais especializada (Durand, 1974).

É interessante pensar que a dificuldade de encontrar elementos sobre a trajetória de Porto Alegre possa ter relação com seu modo de atuação, seja como arquiteto assalariado de grandes instituições, seja como arquiteto inserido no nicho do projeto hospitalar. Ao longo da pesquisa, foram encontradas pouquíssimas pesquisas, por exemplo, sobre o papel da PUC e do Senac como promotores de ambientes construídos por todo o território brasileiro. No entanto, apesar de não estar nos espaços clássicos de legitimação, Porto Alegre projetou ou foi consultor de mais de trinta projetos do gênero, contribuindo substancialmente para a história desse programa arquitetônico.

Em 1976, Porto Alegre é convidado para uma estadia na capital paulista a fim de conhecer as instalações e a equipe da Intarco. Porém, apenas em outubro de 1977 começam os contatos mais constantes entre a construtora e Alfredo com foco em trabalhos de consultoria hospitalar. Nessas conversas aparece, pela primeira vez, a possibilidade de uma mudança do profissional para São Paulo, sede da empresa. A ideia inicial era que Porto Alegre participasse dos estudos de elaboração de projetos sob responsabilidade da Intarco, sendo um consultor dos arquitetos que já atuavam

por lá. Também participaria da formulação de programas de necessidade e de estudos preliminares de tais projetos hospitalares (Langerhorst, 1977).

Nesse mesmo ano, 1977, é convidado pela Associação Médica do Japão para participar de sua 29ª Assembleia Mundial de Tóquio. Assim, viaja até o Japão representando os países latino-americanos como diretor administrativo do Hospital da PUC-RS, relação da qual abre mão, oficialmente, apenas em 1980.

Em 1978, é solicitada pela Universidade Federal de Sergipe (UFS) (Oliveira, 1978), através do Programa de Expansão e Melhoramento das Instalações do Ensino Superior (Premesu), a consultoria de Porto Alegre para o detalhamento e acompanhamento do Projeto 703, que consistia na reestruturação da organização do Hospital de Clínicas conveniado da Universidade (Porto Alegre; Simionato, s.d.).

É no início de 1980 que começa gradualmente a se desligar da PUC-RS para atuar exclusivamente na área hospitalar (Porto Alegre, 1980). Em junho de 1980, estava à disposição para assessorar tecnicamente a Universidade Federal de Alagoas, que agora fazia uma requisição semelhante à da UFS. Nesse mesmo ano, o arquiteto é convidado formalmente para assumir a função de Gerente do Departamento de Projetos Cívicos da Intarco, e assim se transferir para São Paulo (Intarco, 1980).

Foi um tempo curto de permanência na cidade, que coincidiu com o período de sua atividade assalariada na Intarco, dois anos. Em 1983, retorna para a capital gaúcha, momento no qual funda a APA Administração, Consultoria e Projetos Ltda, empresa especializada em planejamento, arquitetura e administração na área de saúde. Os trabalhos de Alfredo pela APA se deram até sua morte, em 1999.

Uma parte da trajetória de Alfredo Porto Alegre é exemplar de um modo de atuação que se tornou comum para uma geração de arquitetos formada ao longo dos anos de 1960 no Brasil: a especialização e o assalariamento. Porém, não se restringe a isso, a multiplicidade de projetos arquitetônicos realizados na parte projetual, a mudança de rotas e de empregos, também são características

de profissionais de arquitetura que se deparavam com um campo de atuação muito mais complexo do que o que estruturara, entre os anos de 1940 e 1950, um ideal da prática no Brasil. Ao final de sua trajetória, Alfredo ainda retornou ao funcionalismo público.

5. FUNCIONALISMO PÚBLICO NA GESTÃO METROPOLITANA (1983-1991)

Em paralelo a sua atuação na APA, o retorno de Alfredo a Porto Alegre foi marcado pela retomada dos trabalhos junto ao poder público municipal e estadual. Assim, o arquiteto se reapresentou ao funcionalismo do Estado do Rio Grande do Sul, do qual tinha se afastado desde 1964, ao se licenciar do cargo de desenhista na Secretaria de Obras e Viação, no mesmo ano. Não foram encontrados documentos que justifiquem a saída dele dos trabalhos junto ao funcionalismo público nos anos 1960. Se é certo que tal opção coincide com o início dos trabalhos no Senac, também é plausível considerar que essa migração para o assalariamento privado esteja relacionada ao início do regime militar.

O retorno de Porto Alegre ao serviço público se deu em 1983, logo após a redemocratização dos estados, representada pela eleição direta para governador. No caso do Rio Grande do Sul, foi eleito Jair de Oliveira Soares, em 1982. Em 1979, ainda durante a ditadura, é sancionada a Lei nº 6.683, conhecida como Lei de Anistia, que atendia à necessidade de reintegração dos trabalhadores. Uma das categorias anistiadas foram os servidores públicos, que tinham a possibilidade de reversão, retorno ao serviço ou aposentadoria (Gonçalves, 2008, p.40). Esse foi o caso de Porto Alegre, que teve a reintegração ao serviço público junto à Secretaria do Interior, Desenvolvimento Regional e Obras Públicas.

Em dezembro de 1983, é solicitado ao Secretário do Interior, Desenvolvimento Regional e Obras Públicas, que o arquiteto Alfredo Porto Alegre fosse cedido para integrar a equipe da Fundação Estadual de Planejamento Metropolitano e Regional – Metroplan (1983). O arquiteto foi alocado na fundação como Coordenador da Gerência de Apoio Comunitário.

A Metroplan era responsável pela elaboração e coordenação de planos, programas e projetos do desenvolvimento regional e urbano do Estado do Rio Grande do Sul. Seu objetivo, à época, era promover o desenvolvimento integrado entre os municípios, principalmente na Região Metropolitana de Porto Alegre (Metroplan, 2023). Em 1987, a Metroplan integrou a Comissão de Planejamento da Municipalização de Saúde em Porto Alegre, destacando Alfredo como seu representante na elaboração do Plano Municipal de Saúde da capital (Secretaria Municipal, Of nº 871, de dezembro de 1987).

Além da Metroplan, Porto Alegre compôs a Superintendência de Desenvolvimento Urbano (Surban), como superintendente geral e chefe de gabinete. Eram, novamente, posições de poder, agora em um espaço institucional interessado na capacitação dos municípios para enfrentamento do planejamento urbano nessa nova chave, apostando sobretudo na gestão e no treinamento dos quadros de funcionários especializados de cada localidade.

Alfredo Porto Alegre continuou na Metroplan até os anos 1990, quando pede licença do cargo por motivo de ordem particular (Porto Alegre, 1990). As ações de Alfredo Porto Alegre no poder público, mesmo que durante um curto período, de 1983 a 1991, parecem ter sido relevantes em sua trajetória. Com apenas sete anos de atuação, ganhou a medalha de Mérito do Serviço Público.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Apesar de lacunas e de muitos outros possíveis caminhos de investigação terem se mostrado possíveis a partir desse esforço inicial, foi possível criar um panorama da atuação profissional de Alfredo Porto Alegre na arquitetura. Se eu tivesse que apresentá-lo, agora, ao final desse processo, diria que Alfredo foi um arquiteto que se formou poucos anos antes do golpe militar e teve o início de sua atuação profissional em meio a esse regime, apenas os dez últimos anos de atuação foram em meio à redemocratização. Não fez carreira em um único lugar, mas sim em uma multiplicidade

de cargos e empregos, com áreas de atuação e atribuições variadas.

Não se pode falar que Alfredo teve uma carreira de nicho ou especializada. Apesar de ter trabalhado muitos anos com arquitetura hospitalar, atuou em diversos outros campos. Exerceu funções que foram além do escopo esperado de atuação de um arquiteto e urbanista, desempenhando cargos de gestão e consultoria em áreas distantes das questões envoltórias ao projeto de edificações hospitalares. A gestão, criação de quadros e de processos eficientes acompanharam sua trajetória do início ao fim, assim como sua habilidade política desenvolvida em muitas das esferas onde atuou. Essa, talvez, pode ser identificada como a característica que permeia todo seu percurso profissional: grande parte das conquistas de Alfredo se deram por sua habilidade diplomática e suas redes sociais – o que não se opõem às suas competências profissionais e à qualidade de seu trabalho como arquiteto. Por outro lado, ao se afastar de uma prática mais liberal associada ao exercício da arquitetura em pequenos escritórios, e se aproximar de um modo de atuação assalariado, seja no âmbito público ou privado, e de uma inserção profissional em campos de projetos mais especializados, ele se torna um “arquiteto comum”, já que compartilha com tantos outros de sua época tal escolha de caminho.

Como fazer uma pesquisa documental de um profissional que, até então, quase não tinha informações disponíveis nos caminhos convencionais de pesquisa foi uma questão que permeou todo o desenvolvimento do trabalho. O estudo partiu da quase total ausência de informação e chegou em um lugar onde é possível ter um panorama rico da atuação profissional de Alfredo Porto Alegre.

Tive a oportunidade, através deste trabalho, de conhecer meu avô sob a ótica profissional e fico muito feliz com a quantidade de coisas que aprendi sobre ele e através dele, entendendo-o como um profissional que representa a trajetória de tantos outros e que ao mesmo tempo traçou um caminho único. Percorrer sua trajetória é, de algum modo, partir de um momento histórico mais apresentado ao longo da graduação, passar por um período histórico ainda pouco

estudado, e chegar quase ao momento contemporâneo da profissão.

Meu avô faleceu em setembro de 1999, meses antes de completar 60 anos. Eu tinha apenas um ano de idade e só tive a oportunidade de estar com ele uma vez. Ainda que nossa convivência tenha sido curta, fazendo este trabalho me senti muito próxima dele.

NOTAS

1. As entidades de classe e as instituições de ensino desempenham um papel importante de representação no Crea.
2. Primeira Diretoria do Sindicato Saergs. Nesta diretoria também estavam os suplentes Iventon Porto Torres, Antônio Carlos Manier Rasso, Herberito Luiz Brandão, Caio Tácito Rauber, Cesar Dorfman e Nestor Torelly Martins; os conselheiros fiscais Oscar Souza Trindade, Renzo Antônio Franceschini e Carlos Marc Rosário; os conselheiros fiscais suplentes David Léo Bondar, Newton Burmeister e Edenor Buchholz; os delegados representantes, que eram o presidente Clóvis, e o vice Alfredo; e por último os delegados representantes suplentes Jorge Decken Debiagi e Ivan Gilberto Borges Mizoguchi. Boletim do Sindicato dos Arquitetos no Estado do R. G. do Sul, ano 1, n.2, jan. 1974.

REFERÊNCIAS

- APA. **Portfólio APA Administração, Consultoria e Projetos Ltda.** Os serviços prestados pela APA, Porto Alegre, 1983.
- MINISTÉRIO DA JUSTIÇA. **Arquivo Confidencial do Ministério da Justiça**, Departamento de Polícia Federal – Superintendência Regional do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 1 abr. 1977. Arquivo Nacional, APA ACE 9397.
- ASSOCIAÇÃO PROFISSIONAL DOS ARQUITETOS DE PORTO ALEGRE. **Ata de fundação da Associação Profissional dos Arquitetos de Porto Alegre, realizada no dia 3 de dezembro de 1969.** Arquivo Saergs.
- BOURDIEU, Pierre. A ilusão bibliográfica. In: BOURDIEU, Pierre. **Actes de la recherche en sciences sociales**, v.62-63, p.69-72, 1986. Trad. Olívia Alves Barbosa.
- BRASIL. **Decreto-Lei nº 5.452 de 1 de maio de 1943.** Aprova e consolida as leis de trabalho referentes a criação e organização sindical. Site Portal Câmara dos Deputados, Diário Oficial da União - Seção 1 - 9/8/1943.
- CLEMENTE, Faustino João Elvo. **História da PUC-RS**, v.2. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2002.
- COUTINHO, Cláudia; RODRIGUES, Eladir Andrade. **História de trabalhos e credibilidade:** engenharia, arquitetura e agronomia no Rio Grande do Sul. Porto Alegre: Crea-RS, 2009. Livro Comemorativo Crea-RS 75 anos.
- CREA-RS. **Manual do Inspetor.** Porto Alegre: Crea-RS, 2017.
- OLIVEIRA, Anselmo. **Unidade de Assistência Técnica.** Universidade Federal de Sergipe, of. nº 087/78/UAT/ETA, Sergipe, 5 dez. 1978.
- PRÓSPERO, Víctor Piedade de. **Continuidades e impasses no campo da arquitetura:** São Paulo de 1964 a 1976. Enanparq, São Paulo, 2018.
- DEDECCA, Paula Gorenstein. **Arquitetura e engajamento:** o IAB, o debate profissional e suas arenas transnacionais (1920-1970). Tese de Doutorado, Universidade de São Paulo, disponível no acervo online da Universidade. Orientador: José Tavares Correia de Lira. São Paulo, 2018.
- CAPELA DA PUC será inaugurada por Dom Vicente. Acervo

físico Léa Porto Alegre. **Correio do Povo**, Porto Alegre, 19 maio 1977.

CAPELA UNIVERSITÁRIA será ampliada. Acervo físico Biblioteca PUC RS. **Revista da puc**, Caderno de patrimônio, 1999.

SOLENIDADE DA ENTREGA da medalha ordem do mérito do serviço público. Acervo Léa Porto Alegre, Porto Alegre, 31 out. 1990. 1 fotografia, pb, 20cm x 25cm..

DURAND, José Carlos Garcia. **A profissão de arquiteto**: estudo sociológico. Rio de Janeiro: Artep, 1974.

ROCHA, Henrique. **Entrevista realizada por Adriana Porto Alegre**. Sede do Santini e Rocha Arquitetos, Porto Alegre, 28 set. 2022.

MELLO, Bruno Cesar Euphrasio de. **Sindicato dos Arquitetos do Rio Grande do Sul**: Memórias de quatro décadas (1973-2013). Porto Alegre: Livraria do Arquiteto, 2014.

GONÇALVES, Danyelle Nilin. Os processos de anistia política no Brasil: do perdão à “reparação”. **Revista de Ciências**, v.39, 2008.

INTARCO. **Ata de reunião Intarco e Alfredo**. 1 dez. 1980.

LANGERHORST, Engenheiro. **Carta a Alfredo**. Companhia de Planejamento Técnico Intarco, n/ref 7.07.28.2.204/77/RL/ma, 7 out. 1977.

MELLO, Bruno Cesar Euphrasio de. **O urbanismo dos arquitetos**: genealogia de uma experiência de ensino. 2016. Tese (Doutorado na Faculdade de Arquitetura e urbanismo, Universidade Federal do Rio Grande do Sul) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional, 2016.

METROPLAN – Fundação Metropolitana de Planejamento Metropolitano e Regional. Governo do Estado do Rio Grande do Sul. Site oficial do órgão, 2023. Disponível em: <http://www.metroplan.rs.gov.br/>.

NUNES, Livia Fernanda Ribeiro. **Os cinco professores comunistas**: Demétrio Ribeiro, Edgar Graeff, Edvaldo Paiva, Enilda Ribeiro e Nelson Souza. Dissertação de Mestrado no Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura da UFRGS (Propar), Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), Porto Alegre, 2016.

OF.RG 556/83. Fundação Metropolitana de Planejamento Metropolitano e Regional. Metroplan. 8 dez. 1983.

PORTO ALEGRE, Adriana. **Igreja Cristo Mestre**. Fotografia, Porto Alegre, setembro, 2022.

PORTO ALEGRE, Alfredo; SIMONATO, Robério. **Relatório de Consultoria**, feito por Robério Simionato e Alfredo Porto Alegre. Ministério da Educação e Cultura, Departamento de Assuntos Universitários.

PORTO ALEGRE, Alfredo. **Carta de demissão homologada de Alfredo Porto Alegre para o superintendente Ir. José Pasin**, 1980.

PORTO ALEGRE, Alfredo. **Curriculum Vitae**. Porto Alegre. Acervo pessoal.

PORTO ALEGRE, Alfredo. **Dispensa de função**. Carta para Assis Sanכותene. Porto Alegre, 3 abr. 1990. Acervo pessoal.

RAUCH, Irmão Norberto. **Of. Tc 64/74 Carta do Setor Técnico Científico da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul**. Porto Alegre, 30 maio 1974.

SAERGS. Primeira Diretoria do Sindicato. **Boletim do Sindicato dos Arquitetos no Estado do R. G. do Sul**, ano 1, n.2, jan. 1974.

SECRETARIA MUNICIPAL DE SAÚDE E SERVIÇO SOCIAL. Gabinete do Secretário. **Of. nº 871**, Porto Alegre, 30 dez. 1987.

SEGAWA, Hugo. **Arquiteturas no Brasil 1900-1990**. São Paulo: Edusp, 2014.

VIDOTTO, Taiana Car. **O papel das instituições representativas dos arquitetos no Estado de São Paulo durante o regime militar (1964-1985)**. 2020. Tese (Doutorado) – Universidade Estadual de Campinas, Faculdade de Engenharia Civil, Arquitetura e Urbanismo, Campinas, SP, 2020. Disponível em: <https://repositorio.unicamp.br/acervo/detalhe/1129046>.

VOLKMER, José Albano. Arquiteto Alfredo José Chagas Porto Alegre – APA. **Jornal do Crea**, Porto Alegre, set. 1999.

SOBRE A AUTORA

Adriana Campanili Porto Alegre é arquitetura e urbanista formada pela Escola da Cidade. Esta pesquisa integra o Trabalho de Conclusão de Curso realizado entre o segundo semestre de 2022 e fevereiro de 2023, sob orientação da professora Paula Dedecca.

dri.portoalegre@gmail.com

ARTIGO

A influência do arquiteto Lelé na industrialização da arquitetura

Thomas Ramos Prado Zavitoski

Orientação: Prof. Ms. Erick Rodrigo da Silva Vicente (USJT)

Pesquisa: Trabalho de Conclusão de Curso, Universidade São Judas Tadeu, 2023.

A industrialização da arquitetura está associada à organização, racionalização, produção em série e pré-fabricação de elementos construtivos. Ao utilizar elementos pré-fabricados, uma obra não necessariamente fará parte de uma produção industrial, embora o uso desses elementos possa contribuir em inúmeras etapas e características de uma construção; entre elas, e uma das mais importantes, a racionalização, capaz de diminuir o desperdício de materiais na obra e a geração de entulhos. No entanto, a precisão construtiva, o tempo menor na execução, o canteiro organizado e a flexibilidade e extensibilidade do edifício são fatores que

fazem com que a industrialização seja um modelo construtivo favorável. Um expoente desse pensamento no Brasil foi João da Gama Filgueiras Lima, o Lelé (1932-2014), cuja jornada se inicia na construção de Brasília, com os pré-fabricados em concreto armado. Com essa experiência, reconhece que elementos mais leves e fáceis de transportar poderiam ser a melhor maneira de levar a industrialização para regiões mais afastadas e carentes, que precisavam de equipamentos urbanos e instalações públicas. A junção de elementos metálicos e em argamassa armada possibilita ao arquiteto desenvolver projetos em escalas maiores, com grandes proporções e em diferentes formas.

Palavras-chave: industrialização; pré-fabricação; racionalização.

The influence of architect Lelé on the industrialization of architecture

The industrialization of architecture is associated with the organization, rationalization, series production, and prefabrication of construction elements. By using prefabricated elements a work will not necessarily be part of an industrial production process, although the use of these elements can contribute to numerous stages and characteristics of a construction; among them, and one of the most important, rationalization, capable of reducing the waste of materials on a construction site and the generation of debris. However, the construction precision, the shorter execution time, the organized construction site, and the flexibility and extensibility of the building are factors that make industrialization a favorable construction model. An example of this reasoning in Brazil was João da Gama Filgueiras Lima, known as Lelé (1932-2014), whose journey began in the construction of Brasília, with prefabricated reinforced concrete. Through this experience, he realized that lighter and easier transport elements could be the best way to take industrialization to more remote and poor regions that required equipment: urban areas and public facilities. The combination of metallic and reinforced mortar elements enables the architect to develop projects on larger scales with large proportions and in different shapes.

Keywords: industrialization; prefabrication; rationalization.

La influencia del arquitecto Lelé en la industrialización de la arquitectura

La industrialización de la arquitectura está asociada a la organización, racionalización, producción en serie y prefabricación de elementos constructivos. Al utilizar elementos prefabricados una obra no necesariamente formará parte de una producción industrial, aunque el uso de estos elementos puede contribuir a numerosas etapas y características de una construcción; entre ellas, y una de las más importantes, la racionalización, capaz de reducir el desperdicio de materiales en obra y la generación de escombros. Sin embargo, la precisión constructiva, el menor tiempo de ejecución, la organización del solar de construcción y la flexibilidad y extensibilidad del edificio son factores que hacen de la industrialización un modelo constructivo favorable. Un exponente de este pensamiento en Brasil fue João da Gama Filgueiras Lima, conocido como Lelé (1932-2014), cuya jornada se inicia en la construcción de Brasília, con prefabricados de concreto armado. Con esta experiencia, reconoció que elementos más ligeros y fáciles de transportar podrían ser la mejor manera de llevar la industrialización a regiones más remotas y carentes, que necesitaban equipamientos urbanos e instalaciones públicas. La combinación de elementos metálicos y de mortero armado permite al arquitecto desarrollar proyectos a mayores escalas, con grandes proporciones y en diferentes formas

Palabras clave: industrialización; prefabricación; racionalización.

João da Gama Filgueiras Lima (1932-2014), mais conhecido como Lelé, foi um arquiteto brasileiro formado na Faculdade Nacional de Arquitetura do Rio de Janeiro, em 1955, que teve como principal tutor Aldary Henriques Toledo.¹ Ainda estudante frequentava a casa de Toledo, e como estagiário participou de diversos projetos idealizados por ele.

Em 1962, colaborou e desenvolveu com Oscar Niemeyer inúmeros projetos com pré-fabricados de concreto armado, ajudando na agilidade, racionalização e economia construtiva de Brasília. Em seguida, no Rio de Janeiro, Lelé passou a coordenar a Fábrica de Equipamentos Comunitários (Faec), produzindo instituições públicas utilizando componentes em argamassa armada, como escolas, creches e postos de saúde.

Com a criação do CTRS, em parceria com o médico Aloysio Campos da Paz e o economista Eduardo Kertész, Lelé passou a elaborar, construir e fazer a manutenção dos hospitais da Rede Sarah. A junção dos componentes em argamassa armada e a utilização de chapas metálicas, levaram o arquiteto ao desenvolvimento de centros hospitalares com excelentes soluções estruturais, que conseguiram oferecer um melhor conforto ambiental dentro dos ambientes e uma certa liberdade plástica.

João Filgueiras Lima, Lelé, inicia sua carreira de arquiteto no início dos anos 1960, período marcado por grandes mudanças culturais. Com a construção de Brasília, o Brasil inicia uma nova ocupação no interior do país. Suas cidades começam a crescer vertiginosamente a partir dessa década, resultando em uma transformação territorial mais urbana, terciária e industrial, descaracterizando o Brasil como um país agrícola. (Marques, 2020, p.27)

Com a junção da estrutura metálica e da argamassa armada, Lelé conseguiu realizar a verdadeira "industrialização da construção", na qual a edificação é fabricada na indústria, racionalizada e depois transportada para o canteiro, onde será montada (Costa, 2010).

Para os hospitais da Rede Sarah, há uma relação entre as peças em argamassa armada com as estruturas metálicas, como treliças, pilares, vigas calhas e chapas dobradas, que facilitaram

a resolver problemas em grandes escala dos hospitais, como os grandes *sheds* com volumetria aerodinâmica.

A racionalização da construção é um dos fatores mais importantes para a elaboração de um projeto de arquitetura e a execução de uma obra. Independentemente da escala do edifício, da demanda construtiva ou até mesmo do sistema de construção, a racionalização de seu processo evita desperdícios generalizados e infundados.

Para Lelé, a racionalização independe da escala. Podemos entender tal questão ao imaginarmos as etapas que prosseguem o projeto. Com o avanço, definições são necessárias para sua execução e a racionalização permite a organização geral do projeto. Seus benefícios são as identificações de repetições e exemplares únicos dentro da estrutura do desenho. E esta identificação permite correções – quando necessárias – de toda a malha organizadora, evitando com isso desperdícios de toda ordem e gerando economia de insumos. (Marques, 2020, p.124)

Para uma melhor explicação e entendimento do conceito da racionalização, serão apresentados exemplos de obras e projetos com um sistema de construção mais usual (estrutura moldada *in loco* em concreto armado e vedações em alvenaria não estrutural).

Em um projeto de edifício residencial, seja com pavimentos tipos ou não, a racionalização dos insumos é muito importante. Nesta tipologia, o projeto de alvenaria consegue fornecer à obra inúmeros benefícios, tais como: um quantitativo assertivo dos blocos que serão necessários para a execução de alvenaria ou de um pavimento inteiro, a posição dos blocos em planta e em elevações, e até mesmo a posição de cada caixa elétrica nas paredes, evitando entulho ou desperdício de materiais provenientes, neste caso, dos blocos para as alvenarias.

Nos últimos anos, as grandes construtoras e incorporadoras estão cada vez mais buscando maneiras de agilizar o processo de execução das obras. O modelo de construção com as paredes externas em concreto armado e as paredes internas de *drywall*, estão pouco a pouco tomando espaço no território brasileiro.² Da mesma forma que o projeto de alvenaria é de extrema importância

em obras convencionais, com o *drywall* esse raciocínio deve ser seguido, produzindo um projeto específico, com a posição das guias, dos montantes e das placas para que a obra não encontre qualquer tipo de incompatibilidade, dúvidas ou erros no momento da execução.

O projeto de logística para os projetos de *drywall* e *steel frame*³ também podem contribuir positivamente para os canteiros, determinando antes mesmo de iniciar a execução, onde cada palete que chega com os materiais (placas, montantes e guias) deverão ser posicionados, facilitando assim a montagem das paredes.

Para que a racionalização de um projeto e obra seja de fato efetiva, além da preocupação com os materiais e projetos citados acima, há uma necessidade de compatibilização entre arquitetura, estrutura e todos os projetos complementares. Isso permite, por exemplo, que as instalações hidráulicas possam passar pelo vazio de laje e assim ser vedadas corretamente, ou então, para que os condutos de elétrica coincidam com a posição das paredes, evitando rasgos desnecessários ou soluções que desperdicem materiais.

Neste artigo, a racionalização será voltada à produção industrial da arquitetura a partir de peças pré-fabricadas, trazendo como referência os projetos e conceitos desenvolvidos e utilizados pelo arquiteto brasileiro João da Gama Filgueiras Lima, o Lelé. Mostraremos como a construção pode ser simplificada, de fácil execução e com um canteiro organizado e limpo, com repetição dos elementos sem perder a qualidade, a eficiência e a humanização dos projetos arquitetônicos.

No contexto europeu, após a Segunda Guerra Mundial, a industrialização tinha como objetivo a reconstrução de prédios. Já no Brasil, a industrialização tinha como premissa a construção de edifícios novos, com demanda para a produção em escala, como, por exemplo, equipamentos urbanos, escolas, creches, casas comunitárias, postos de saúde e hospitais. Foi apenas nos anos 1940, durante o governo Vargas, que a indústria brasileira se consolidou. Com isso, a construção civil começou a se comunicar com a industrialização, porém ainda

dependente da mão de obra especializada e qualificada, vinda principalmente dos europeus, e de mão de obra migrante, em geral, nordestinos.

Lelé foi um dos principais arquitetos responsáveis pela disseminação da pré-fabricação e dos conceitos de produção industrial no Brasil. O arquiteto moderno estadunidense Richard Buckminster Fuller e o ferreiro Jean Prouvé foram algumas das principais referências para a produção industrial realizada pelo arquiteto brasileiro. Fuller e Prouvé podem ser considerados dois dos principais arquitetos e construtores responsáveis pela disseminação da indústria na construção civil. A partir de estudos, com experimentações e aprimoramentos das próprias técnicas, desenvolveram projetos que até hoje servem de embasamento e referência para grandes arquitetos.

Em 1920, Fuller desenvolveu o projeto de residência industrializada e adaptável a qualquer clima, a casa Dymaxion. Ela possuía diversas características para resolver as questões climáticas e de conforto, tais como: teto aerodinâmico para melhor ventilação dos ambientes internos, cama de embutir, mesa suspensa e máquina de lavar e secar roupa. A casa foi construída em aço, suspensa e com um único pilar central para a contenção e distribuição das instalações pela planta hexagonal. Internamente foi dividida por biombo pré-fabricados (Marques, 2020).

Prouvé, além de ferreiro, foi um designer e fabricante francês importante nas décadas de 1940 e 1950, mas acabou chamando a atenção e o interesse do mundo arquitetônico pelas suas obras complexas de diversos objetos para a vida cotidiana, como mobiliários e fachadas, além de casas completas (Peters, 2006).

A Casa Tropical (1949) de Prouvé também tinha como intenção provar que uma casa com elementos industrializados, montáveis e desmontáveis, conseguia se adaptar ao clima quente da África, comparada às construções vernaculares da região. O modelo provou a teoria, porém, tornou-se inviável economicamente (Marques, 2020).

Antes disso, em 1939, Prouvé desenvolveu a pedido do general Dumontier, do corpo de Engenharia do 5º Exército Francês, "Casernas Desmontáveis" para abrigar

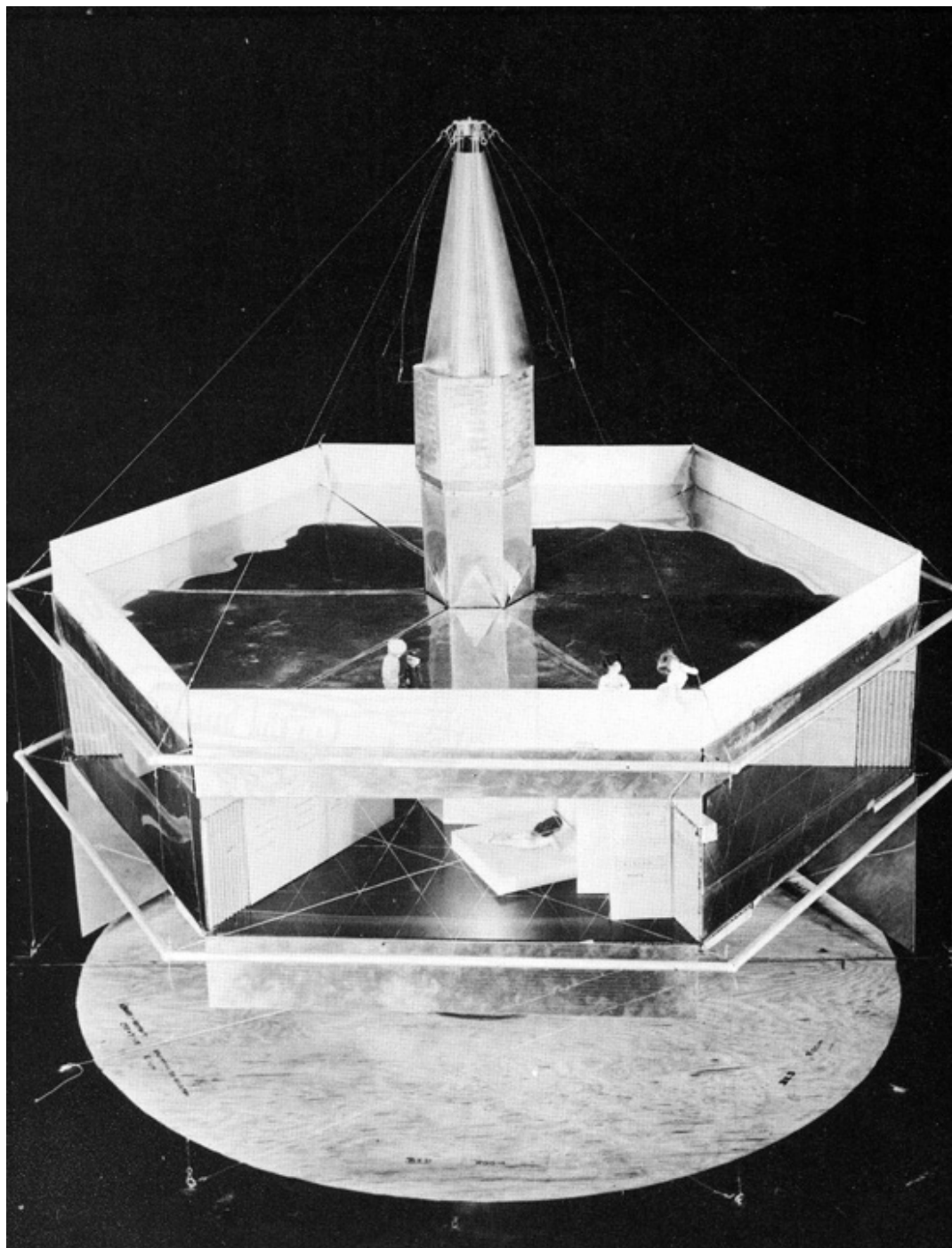


FIG. 1: Maquete física Casa Dymaxion. Fonte: Clássicos da arquitetura: Casa Dymaxion 4D/Buckminster Fuller.

FIG. 2: Blocos de apartamentos de professores da Universidade de Brasília, Colina (1962). Fonte: LAGO *et al.*, 2010, p.98.



doze homens. O tempo necessário para montar a estrutura era de três horas, e assim, a França encomendou 275 destas casernas. Elas eram compostas por estrutura metálica, em seu perímetro, e painéis de madeira, para os fechamentos.

Entre 1949 e 1952, a pedido do Ministério de Reconstrução e Planejamento Urbano (MRU) foram encomendadas casas de estruturas de aço para produção em massa, com um custo tradicional de residências suburbanas tradicionais. O objetivo era estudar se esse método de construção conseguiria resolver o problema de escassez de casas na França.

Quatro das casas standard construídas em Meudon tinham uma área base de 8 x 8 metros, e as restantes seis de 8 x 12 metros. As estruturas principais de cada casa eram de (uma ou duas) folhas de metal soldadas com a forma de um U invertido, nas quais se apoiava uma trave. Para além de suportar o peso central, estas estruturas funcionavam igualmente como estrutura primária durante a fase de construção, e tornavam possível que os restantes elementos de suporte da casa fossem montados por uma só pessoa. Devido ao sistema modular, com base em unidades de 1 metro, as paredes exteriores feitas de painéis de folhas de alumínio podiam acomodar portas, janelas e outros

elementos permanentes. Os painéis individuais eram unidos a secções de folha de metal e a cobertura era colocada sobre as paredes exteriores de suporte. (Peters, 2006, p.43-44)

Embora o sucesso e as características dessas construções ainda sejam discutidos, afirma-se que os residentes ficaram bastante satisfeitos, e alguns nelas ainda moram.

Jean Prouvé desenvolveu uma série de trabalhos em que as questões de industrialização de peças leves e desenho estrutural se assemelham às preocupações de Lelé. As propostas de leveza das peças e de uma solução formal corresponde ao esforço vindo da busca por uma economia global, quando se levanta a questão do uso do material, sua execução e seus custos finais. (Marques, 2020, p.117)

Já no contexto brasileiro, Lelé, em sua trajetória profissional, percorreu diversos caminhos até chegar em seu ideal construtivo (a junção de elementos em argamassa armada com a estrutura metálica). Em Brasília, trabalhou com a industrialização pesada de pré-fabricados em concreto armado, para a construção de instituições e moradias nos anos 1960, como o conjunto de apartamentos para

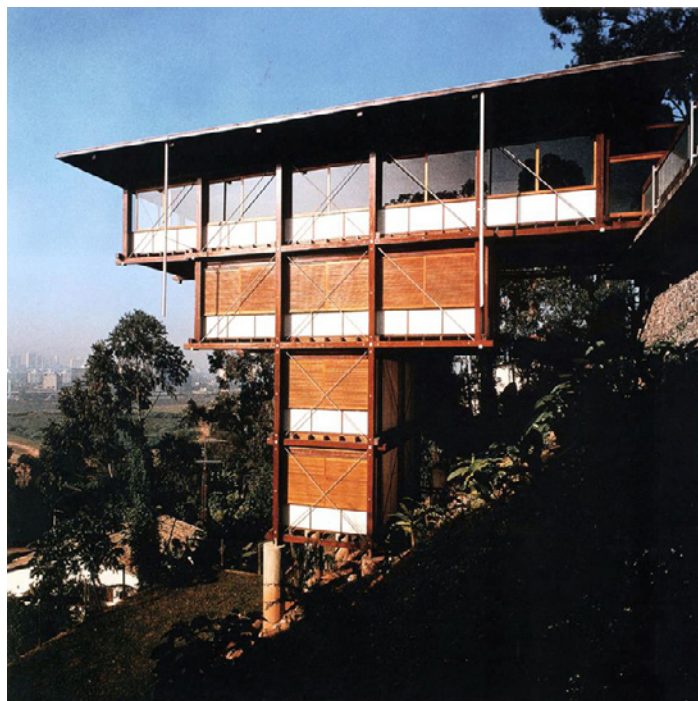


FIG. 3:
Residência
no Jardim
Vitória Régia.
Casa para o
engenheiro Hélio
Olga, projetada
pelo arquiteto
Marcos Acayaba
(s.d.). Fonte:
Marcos Acayaba
Arquitetos.

professores (Colina) da UnB (1962), a Agência de Automóveis Disbrave (1965) e o Hospital de Taguatinga (1968).

O termo "industrialização construtiva" não se refere apenas às peças compostas por aço, chapa dobrada ou pré-fabricadas em concreto, ou argamassa armada, mas a tudo aquilo para o que existe uma demanda de produção repetitiva, produzido de uma forma industrial e racionalizada, em uma fábrica.

Um exemplo dessa investigação construtiva é a parceria do engenheiro Hélio Olga com o arquiteto Marcos Acayaba, no projeto, para o próprio engenheiro, Residência no Jardim Vitória Régia, construído entre 1987 e 1990. Esse projeto dá início a uma série de experimentações feitas pela dupla, para casos nos quais os terrenos possuíam grande declividade e um difícil acesso. A industrialização da madeira permitiu que o material fosse trabalhado em menores dimensões, ou seja, mais leve, além da redução do impacto ambiental e dos custos de projeto, além de oferecer a possibilidade de o modelo construtivo ser reproduzido em projetos com iguais características de programa e partido.

Foi em 1963, que por meio do incentivo de Darcy Ribeiro, primeiro reitor da Universidade de Brasília (UnB), que Lelé viajou pela Europa para conhecer as técnicas de pré-fabricação. Porém, essa viagem serviu apenas para que ele pudesse

conhecer como os europeus resolviam os problemas técnicos da construção, já que as preocupações para a arquitetura brasileira precisavam estar relacionadas, também, aos nossos aspectos de clima e questões sociais.

As estruturas pré-fabricadas em concreto armado eram difíceis de ser transportadas e executadas em regiões mais carentes e periféricas das cidades por conta de seu peso. Assim, Lelé, começou a pesquisar as estruturas em argamassa armada, peças mais leves e menores, de fácil transporte e simples montagem, podendo aproveitar a mão de obra não especializada local.

Rebatizado no Brasil de "argamassa armada", o composto de cimento, areia e malha de ferro, usado por Joseph-Louis Lambot ainda no século XIX era desconhecido no Brasil e foi utilizado por Lelé quando surgiu a necessidade de executar uma ponte rural com mão de obra não qualificada e orçamento mínimo, em Abadiânia, Goiás (1982).

Argamassa armada é o termo usado para descrever um material composto de aço e argamassa de cimento. É similar à técnica do concreto armado (mistura de barras de aço, cimento, areia, brita e água), à diferença que não usa brita (agregado graúdo), apenas areia (agregado miúdo). Em vez de barra de aço, como no concreto

FIG. 4:
Pontilhão em
Abadiânia,
Goiás. Fonte:
Lago et al.,
2010, p.41.



armado, a técnica da argamassa armada consiste em camadas de telas soldadas ou fibras de aço inseridos diretamente na argamassa. (Costa, 2010, p.17)

Foi constatado que a execução dessas peças em argamassa armada era mais simples e de custo operacional menor, comparadas com as peças em concreto armado, ideal para a produção em série em um país que ainda estava em processo inicial de industrialização da construção civil. Desse modo, Lelé começou a utilizar essa técnica em grande escala, na produção de escolas, postos de saúde, equipamentos comunitários públicos e peças para saneamento (Nobre, 2010).

Na década de 1980, com os hospitais da Rede Sarah, Lelé incorporou as estruturas metálicas com a utilização de chapas dobradas, produzindo treliças que permitiram a confecção de elementos de cobertura, como os *sheds*, em curva.

Lelé possui um desenho estrutural em suas plantas que possibilita a livre expansão dos espaços sem interferir na estrutura do todo. Em formato de "árvore", a circulação central (tronco) possibilita a distribuição e ramificação dos ambientes para uma maior flexibilidade e independência entre eles. Esse "tronco" central também é responsável pela manutenção e inserção de novas instalações para futuras modificações na construção.

Lelé adota como princípio a independência do espaço pela sua funcionalidade; para isso utiliza a liberdade estrutural do ambiente em relação aos equipamentos servidores. (Marques, 2020, p.108)

Assim, essa distribuição espacial deve ser pensada em função de diretrizes conceitualizadas na transformação e na mobilidade. Alguns hospitais da Rede Sarah, como o Sarah Salvador e o Sarah Fortaleza, foram construídos sobre um sistema de galerias em pavimento inferior, que serve tanto para a passagem de instalações, reutilização de recursos naturais e fundação, como para prevenção em caso de expansão.

O Sarah Brasília acabou se tornando um espaço para experimentações e, ao mesmo tempo, para a comprovação da lógica da flexibilidade e da extensibilidade. Uma das modificações mais marcantes nessa unidade compreende a implantação de espaços destinados ao treinamento de médicos e paramédicos para ocupar as outras unidades hospitalares da Rede Sarah.

Não só os hospitais da Rede Sarah foram pensados para possíveis alterações e adaptações às demandas. Na década de 1980, Lelé desenvolveu em Abadiânia (GO) o projeto da Escola Transitória – Modelo Rural, a qual conseguia se adaptar às necessidades da região, conforme a quantidade de alunos e as questões sociais da comunidade.

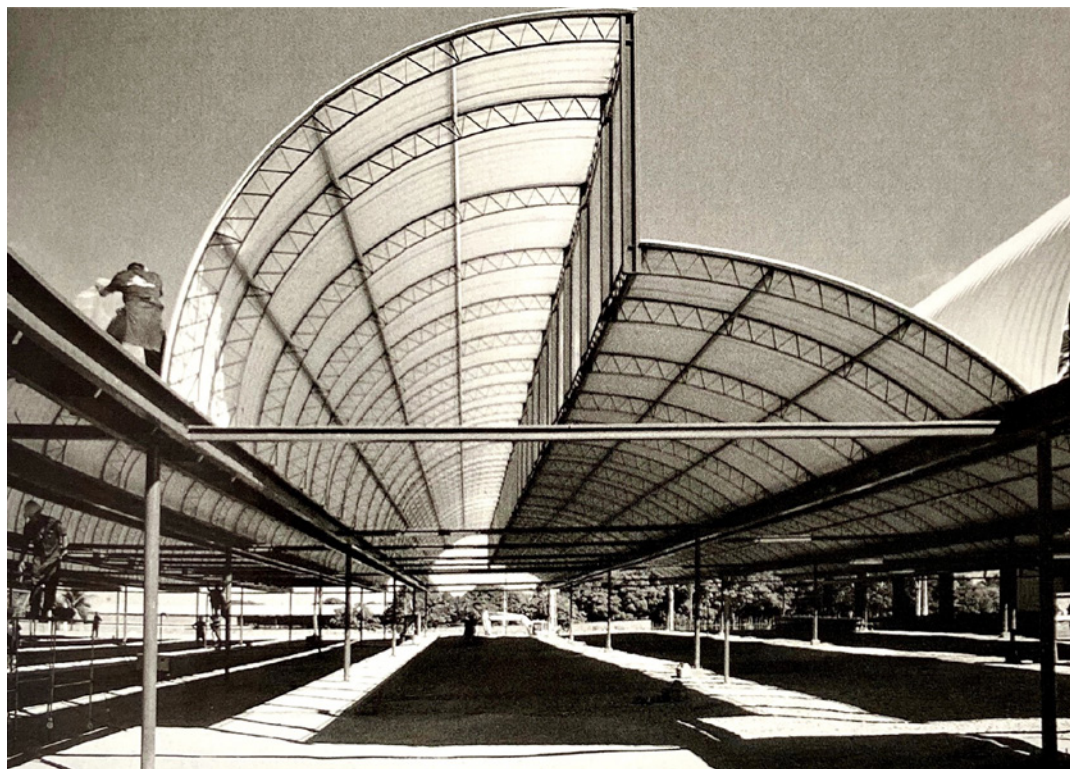


FIG. 5: Hospital de Fortaleza, arcabouço dos sheds, Fortaleza-CE. Fonte: Lima, 2012, p.187.

Todo o projeto foi concebido com peças industrializadas em argamassa armada, até mesmo as divisórias internas, que eram removíveis e facilitavam a elaboração de novos espaços ou áreas maiores para determinadas atividades dos alunos, ou até mesmo da população.

A escolha do módulo construtivo de 114,5 cm x 114,5 cm, com os submúltiplos 57,25 cm x 57,25 cm, facilitou o transporte e a montagem manual das peças, estabelecendo um peso ideal para os elementos, além de favorecer os fatores ligados à extensibilidade da construção, como a captação e a drenagem das águas pluviais feitas pelas telhas, vigas, pilares e canaletas.

As Escolas Transitórias foram concebidas olhando uma realidade local, visando atender necessidades específicas. Diante dessa perspectiva, os modelos rurais foram elaborados através de um sistema simples de industrialização, caracterizado por unidades construtivas totalmente desmontáveis e extensíveis para que a comunidade dispusesse de espaços flexíveis, passíveis de serem aumentados ou diminuídos através do

deslocamento de divisórias, conforme o desenvolvimento de cada atividade, considerando a faixa etária e níveis de instrução dos alunos. Além disso, essa solução possibilitava a obtenção eventual de espaços mais amplos destinados a outros usos e até remoção total do edifício para outras localidades. (Segawa; Guimarães, 2010, p.91-92)

Lelé não se responsabilizava em fabricar apenas os elementos estruturais dos edifícios, muitas vezes desenvolvia também mobiliários e objetos, assim como Prouvé. Em suas fábricas, havia setores específicos para a fabricação de todos os componentes que serviriam para o melhor funcionamento dos ambientes que projetava, desde pisos e divisórias a ventiladores e macas para os pacientes dos hospitais.

Uma de suas criações foi a cama-maca, desenvolvida para que o paciente pudesse ter mais autonomia dentro do hospital, podendo circular entre os ambientes de lazer e banho de sol, sem ter que se transferir do leito para a cadeira de rodas e vice-versa. Para as construções dos hospitais da Rede Sarah, em 1992, foi



FIG. 6: Cama-maca produzida pelo CTRS. Fonte: Lima, 2012, p.148.

FIG. 7: Passarela Bonocô, bairro Luis Anselmo, Salvador-BA (1986-1988). Fonte: Lima, 2012, p.44.



implantado o CTRS (Centro de Tecnologia da Rede Sarah), que passou a produzir não só as peças estruturais dos hospitais, mas também as camas-maca e todos os elementos do edifício, como ventiladores, luminárias, móveis, elevadores hidráulicos, ônibus e até mesmo barcas.

Antes mesmo da idealização do CTRS e da construção dos hospitais da Rede Sarah, Lelé implantou duas fábricas para ajudar na assistência primária de comunidades carentes. Tanto a Faec, Fábrica de Equipamentos Comunitários, como a Fábrica da Renurb, montada em Salvador, foram responsáveis pela produção de componentes industrializados em aço e argamassa armada.

A Faec produziu tanto em Salvador como em Belo Horizonte, Brasília, Rio de Janeiro e Curitiba passarelas para garantir aos moradores maior segurança na travessia de rodovias movimentadas, diminuindo o número de acidentes causados por passagens inadequadas de pedestres e, conseqüentemente, os casos de pessoas com necessidade de reabilitação.

Em 1979, com a criação da Fábrica da Renurb, em Salvador, foram produzidos componentes em argamassa armada para melhorar o saneamento básico da cidade e oferecer equipamentos urbanos de qualidade. Por serem peças leves, de fácil montagem, a própria comunidade conseguia ajudar na construção e no transporte. Assim foram produzidos sistemas para ajudar em drenagem de rios, na condução do canal de esgoto, escadas drenantes, paredes de contenção, bancos e pontos de ônibus.

O primeiro hospital da Rede Sarah foi o de Salvador e com ele foi construído o CTRS, visando:

[...] projetar e executar as obras destinadas à implantação da rede, com base em princípios de industrialização visando economia, rapidez de execução e criação de unidade construtiva entre elas; interagir com as equipes médicas e paramédicas da associação com o objetivo de aprimorar os espaços hospitalares e equipamentos existentes, ajustando-os à aplicação de novas técnicas de tratamento introduzidas nos hospitais da rede; projetar e produzir equipamentos hospitalares convencionais sempre que for constatada vantagem econômica ou de qualidade em relação aos oferecidos pelo mercado; e executar a manutenção dos prédios, equipamentos e instalações de todas as unidades da rede. (Lima, 2012, p.136-137)

Após o término da obra do Sarah Salvador, em 1994, iniciou-se a construção do Sarah Belo Horizonte, em um terreno onde já havia um hospital em funcionamento, de autoria de Oscar Niemeyer, da década de 1950. O edifício existente estava muito precário devido à falta de manutenção e a diversos acréscimos e modificações executadas sem critérios prévios, por isso foi mantida apenas a estrutura em concreto armado do prédio.

Os edifícios novos foram dotados de sistema de iluminação e ventilação em

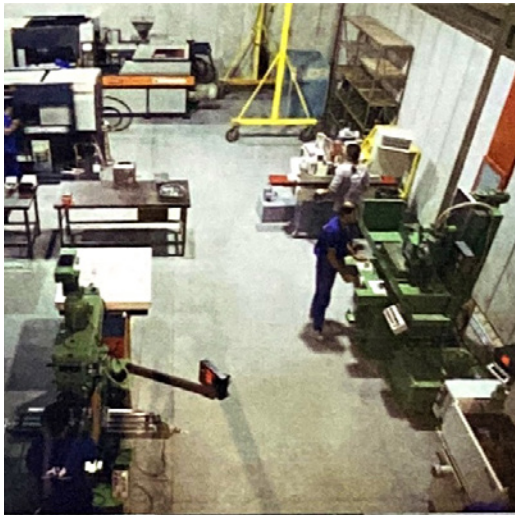


FIG. 8: Centro de Tecnologia da Rede Sarah, Salvador-BA. Fonte: Lima, 2012, p.143.

shed de estrutura metálica, assim como o hospital de Salvador. Ao edifício existente foram acrescentados terraços ajardinados destinados aos pacientes. Seguindo os mesmos conceitos da rede, os ambientes de espera são amplos e integrados a espaços verdes, porém, em Belo Horizonte foram projetados em dois níveis e com uma solução que proporcionasse uma adequada ventilação e iluminação a esses ambientes, ora com telhas e forros para cobertura, ora com venezianas metálicas.

O hospital de Fortaleza foi o primeiro totalmente desenvolvido e construído com a industrialização do CTRS. Por conta da ocupação de um bosque com árvores frutíferas no terreno da construção e a diretriz de ter que preservá-lo, o hospital precisou ser verticalizado, inviabilizando o mesmo partido horizontal do hospital de Salvador. Além disso, o hospital conta com um Centro de Apoio à Paralisia Cerebral, em dois prédios autônomos, que contam com piscina e *playground* para tratamentos ao ar livre. Alguns ambientes internos foram separados e protegidos por muros executados em argamassa armada pintada pelo artista plástico Athos Bulcão.

O sistema de ventilação natural foi melhorado com o acréscimo de galerias responsáveis pelo volume de ar insuflado levado aos ambientes. Houve também o aumento da altura e das dimensões das aberturas dos *sheds* para a sucção do ar.

Os componentes para a montagem das galerias foram fabricados em argamassa armada com 130 quilos, para possibilitar o transporte e a montagem manual, formando também o sistema de fundação.

A estrutura é basicamente composta por dois tipos de vigamentos metálicos: o principal no sentido transversal do prédio que descarregam em pilares tubulares a cada 6,25 metros; e o secundário executado em chapa dobrada que se apoia nas vigas principais. Assim como as vigas e os pilares, a estrutura para os *sheds* é composta por treliças metálicas, que posteriormente recebe telhas em chapas metálicas pintadas de branco.

Mais unidades da Rede Sarah foram projetadas em diferentes regiões do Brasil, e a cada hospital e projeto concebido com a arquitetura industrial Lelé foi aprimorando e melhorando suas técnicas para que assim pudesse oferecer à obra as melhores soluções construtivas, e ao paciente final, o melhor tratamento e experiência dentro dos espaços pensados por ele.

Devido a esse exercício de convívio, discussão e experimentação, João da Gama Filgueiras Lima, Lelé, pode ser considerado um dos principais arquitetos responsáveis pela disseminação da industrialização da arquitetura no Brasil. Um arquiteto não só preocupado com os conceitos da produção industrial ou com a melhor maneira de idealizar a pré-



fabricação no país (diante das questões sociais e econômicas enfrentadas), mas em nos deixar uma reflexão e referências projetuais importantes para a melhor maneira de construir.

NOTAS

1. Aldary Henriques Toledo (1915-1998) foi arquiteto integrante do grupo pioneiro da arquitetura moderna brasileira (Marques, 2022).
2. O *drywall* no Brasil ainda é muito desprezado por falta de conhecimento da população e até mesmo das construtoras. Há também uma certa dificuldade na qualificação da mão de obra na produção, contribuindo para uma visão distorcida sobre o sistema, taxado como frágil e sem resistência.
3. *Steel Frame* é um sistema semelhante ao *drywall*, porém com função estrutural, podendo ser utilizado em paredes externas e fachadas, a partir de cálculo prévio.

REFERÊNCIAS

- CLÁSSICOS DA ARQUITETURA: Casa Dymaxion 4D/ Buckminster Fuller. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/01-130267/classicos-da-arquitetura-casa-dymaxion-4d-slash-buckminster-fuller>. Acesso em: 12 abr. 2023.
- LAGO, André; SCHLEE, Andrey; GUIMARÃES, Ana; NOBRE, Ana; PORTO, Cláudia (Org.); SEGAWA, Hugo; LEITE, Maria; COSTA, Maria; RABELLO, Yopanan. **Olhares:** Visões sobre a obra de João Filgueiras Lima. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2010.
- LIMA, João Filgueiras. **Arquitetura:** Uma experiência na área da saúde. São Paulo: Romano Guerra, 2012.
- LIMA, João Filgueiras. **Escola Transitória:** modelo rural. Brasília: MEC, 1984. Disponível em: <https://bit.ly/2RWRCTA>.
- MARCOS ACAYABA ARQUITETOS. Disponível em: <http://www.marcosacayaba.arq.br/lista.projeto.chain?id=18>. Acesso em: 12 abr. 2023.
- MARQUES, André. **Lelé:** diálogos entre Neutra e Prouvé.

São Paulo: Romano Guerra, 2020.
PETERS, Nils. **Jean Prouvé.** Lisboa: Taschen, 2006.

SOBRE O AUTOR

Thomas Zavitoski é arquiteto e urbanista pela Universidade São Judas Tadeu e pós graduando em Estruturas Leves e Pré-Fabricação pela Escola da Cidade. Há 7 anos trabalha com assessoria em racionalização construtiva.

thomaszavi@gmail.com

Lições do skate à cidade

Ricardo Kalil Cadaval

Orientação: Prof. Ms. Victor Cesar (Escola da Cidade)

Pesquisa: Trabalho de Conclusão de Curso, Escola da Cidade, 2022-23.

Este ensaio integra a pesquisa "Prática Urbana" e explora o skate como ação interventiva no espaço urbano, centrando-se na perspectiva arquitetônica e urbanística de São Paulo. Como skatista e arquiteto, analiso as normativas de ocupação da cidade, destacando a reciprocidade entre o skate e o espaço urbano, lendo este objeto como potência para imaginar outras formas de ocupação. Inspirado por Herman Hertzberger, que em seu livro "Lições

de arquitetura" aborda criticamente a concepção funcional dos espaços urbanos, busco questionar a fluidez da cidade propondo uma visão mais lúdica da vida urbana por meio de intervenções que destacam a relevância do skate urbano. Com isso, busca-se aproximar a discussão tanto do público leigo quanto da academia de arquitetura e urbanismo, sugerindo que a prática do skate possa ser um tema relevante para discutir a própria cidade e suas ocupações.

Skate lessons to the city

This essay comprises the research "Urban Practice" and explores skateboarding as an interventionist action in urban spaces, focusing on the architectural and urbanistic perspective in São Paulo. As a skateboarder and architect, I analyze normative ways of occupying the city, highlighting the reciprocity between skateboarding and urban space, taking this object as a potential tool for imagining alternative forms of occupation. Inspired by Herman Hertzberger, who critically addresses the functional design of urban spaces in his book "Lessons for Students of Architecture", I aim to question the fluidity of the city by proposing a more playful approach to urban life through interventions that emphasize the importance of urban skateboarding. In doing so, I seek to bring this discussion closer to both the general public and the academic field of architecture and urbanism, suggesting that skateboarding can be a relevant theme for discussing the city itself and its occupation.

Lecciones de skate para la ciudad

Este ensayo, hace parte de la investigación "Práctica Urbana" y explora el skate como una acción interventiva en los espacios urbanos, centrado en la perspectiva arquitectónica y urbanística de São Paulo. Como skater y arquitecto, analizó las normativas de ocupación de la ciudad, destacando la reciprocidad entre el skate y el espacio urbano, viendo este objeto como una potencia para imaginar otras formas de ocupación. Inspirado por Herman Hertzberger, quien en su libro "Lecciones de Arquitectura" aborda críticamente la concepción funcional de los espacios urbanos, buscó cuestionar la fluidez de la ciudad, proponiendo una visión más lúdica de la vida urbana a través de intervenciones que destacan la relevancia del skate urbano. Con esto, se busca acercar la discusión tanto al público general como a la academia de arquitectura y urbanismo, sugiriendo que la práctica del skate pueda ser un tema relevante para discutir la propia ciudad y sus ocupaciones.

Este ensaio integra uma pesquisa mais ampla intitulada "Prática Urbana", na qual se investiga o skate como ação interventiva no espaço urbano. Neste trabalho, buscamos compreender, sob a ótica da arquitetura e do urbanismo com foco em São Paulo, as formas normativas de ocupação da cidade – pedestres nas calçadas, carros no asfalto, bancos destinados apenas ao sentar, entre outros. Com a proposta de analisar esses comportamentos, trazemos a perspectiva de skatista para discutir as diversas maneiras de apropriação dos mesmos espaços, reconhecendo, desde já, a reciprocidade inerente entre o skate e o chão. Ao levantar essas questões, nos arriscamos a perguntar: nos dias de hoje, o que seria do skate sem a cidade? E o que seria da cidade sem o skate?

Inerente a estas perguntas, podemos pensar que, ao definir o skate como uma prática ativa do desfrutar a cidade, o entendemos como performance urbana: que se desenvolve no deslocamento sem destino e sem motivo; que movimenta o corpo; que ocupa as ruas e calçadas; que reinventa os espaços e as possibilidades de encontro. Sendo o skate mais que um objeto, uma potência para imaginar formas extraordinárias de ocupação da cidade, podemos usá-lo como ferramenta, permitindo-nos então efetivar outras maneiras de produzir novas ativações do espaço urbano.

Em seu livro "Lições de arquitetura", Herman Hertzberger explora as várias possibilidades de ação e ocupação ofertada pelos espaços cotidianos. Ao interpretar essa diversidade, torna-se possível evidenciar o skate como um artefato que nos permite vivenciar o espaço construído da cidade de diversas maneiras. Isso ocorre tanto nas andanças dos skatistas em busca de espaços propícios para a prática, quanto nos embates – físicos e verbais – com aqueles que tentam, por diferentes motivos, restringir nossos movimentos. Com isso, busca-se destacar esta proposta de leitura da cidade como uma possibilidade de escape, que ao fugir dos modos tradicionais de comportamento do espaço público, pode fomentar uma vida urbana que se ativa por um uso mais lúdico e errático.

Procurando entender como esta prática se deu e começou a partir do espaço

urbano, a primeira discussão que se coloca é a de perceber as produções sociais e urbanas como ações do Estado ou da iniciativa privada pré-estabelecidas no espaço da cidade. Os elementos urbanos são criados a partir de lógicas funcionais reguladoras, que delimitam seus usos e motivos para consolidá-los como objetos da cidade que dão suporte à vida e ocupação no espaço público. Esta maneira de se projetar acaba por reger uma forma de conduta e controle no espaço público urbano, sujeitando indivíduos a seguir seu desenho e lógicas pré-estabelecidas de operar e organizar a dinâmica da cidade.

Estamos tão acostumados a certos modos básicos de ocupação que nem os questionamos mais, de tão óbvios são ignorados: a rua feita de asfalto que delimita o uso do automóvel; a calçada de concreto ou pedra portuguesa feita para os pedestres irem de um lugar para o outro; os bancos que foram feitos para se sentar e não se deitar, e assim por diante. Com isso, por que não podemos transitar na urbe de maneira mais fluída e menos pragmática?

Nós podemos imaginar espaços os mais diferentes para as áreas públicas das cidades, mas essa utopia só tem sentido se considerada experimentalmente. Suas implicações e consequências devem ser estudadas na prática (Balbo, 2003, p.379). É importante que o significado da cidade possa nascer do seu uso, no curso da vida cotidiana, envolvendo nos processos decisórios as pessoas diretamente implicadas em cada diferente situação. (Kunsch, 2008, p.23)

Assim, é interessante darmos um passo adiante, ao discutirmos situações que geram relações e imaginários distintos sobre concepções de usos previamente traçados. Neste lugar, a prática do skate aparece como um elemento que fricciona reações e dinâmicas formais em relação aos espaços e seus usos, o que evidencia diferentes maneiras de ocupação para além das convencionais. Para tanto, surgem duas fotografias que, se comparadas, produzem imagetivamente a reflexão que iniciamos aqui.

Não é preciso muito para que as coisas sirvam como uma espécie de estrutura à qual a vida cotidiana pode ligar-se. O



simples corrimão em que pessoas idosas podem se apoiar quando sobem ou descem uma rua íngreme é, para todas as crianças da vizinhança, um desafio para mostrar sua agilidade. Serve como um brinquedo de playground e no verão é sempre usado para construir cabanas e esconderijos. Na Holanda, além disso, as donas de casa usam o corrimão para tirar a poeira dos tapetes. Um corrimão de ferro está literalmente "à mão" para uma ampla gama de usos, para todo o tipo de situação diária, comum, e transforma a rua num playground. Os playgrounds projetados, orientados para um propósito, que se espalham por toda a cidade são, por enquanto, indispensáveis como refúgio para as crianças. Mas, como as próteses, são também um lembrete doloroso de como a cidade, que devia em si mesma ser um playground para seus cidadãos e suas crianças, foi drasticamente mutilada neste sentido. (Hertzberger, 1991, p.178)

As figuras evidenciam diferentes formas de ocupação em espaços que têm seus usos já planejados. A primeira fotografia é de Herman Hertzberger para seu livro "Lições de arquitetura", publicado em 1991. No enquadramento, duas mulheres almoçam em uma mesa sobre o asfalto no pequeno espaço que sobra entre dois carros estacionados. A leitura que se propõe é de como situações singelas e efêmeras podem potencializar novas maneiras de se ocupar os espaços da cidade.

Especificamente sobre o skate, a segunda imagem, autoral, foi fotografada em um "estacionamento" de carrinhos de supermercado em São Paulo, no começo de 2020. O skatista Keone Schaufert, de passagem, pula o corrimão (que nesse caso, é usado para conter os carrinhos de supermercado), de maneira que seu corpo vai por cima e o skate passa por baixo, mas ao finalizar, o corpo do skatista encontra novamente o skate sobre o chão. Refletindo como esse singelo movimento quebra barreiras, um elemento que é colocado como uma espécie de divisor de ambientes torna-se quebra potencialmente a ideia de seu uso original.

Para nós skatistas, que interpretamos os fenômenos sob a ótica de quem

anda de skate na cidade de São Paulo, principalmente em seu centro, acabamos criando uma relação com o espaço da rua um pouco diferente. A prática do skate, pode ser dividida em dois tipos de destinos: o destino físico, com um endereço fixo; e o destino subjetivo, que acaba se realizando enquanto trajeto/percurso. O que se chama aqui de destino fixo é o andar de skate em locais específicos na cidade, pois dentro do ponto de vista de quem pratica no centro de São Paulo, estes destinos podem ser as próprias calçadas do Theatro Municipal (andar em uma calçada pode ser para nós motivo de ter cruzado a cidade), o Vale do Anhangabaú, o chão liso do Pátio do Colégio, a Praça Franklin Roosevelt e muitos outros "picos" localizados no centro de São Paulo. O que se chama aqui de destinos subjetivos, são as práticas que usamos para sair a procura de picos pela cidade, quando um certo grupo de skatistas se une para procurar novos bancos, escadas e calçadas propícios para o usufruto do skate. Esta prática é muito interessante, pois compreende o esforço em sair sem um destino planejado, isto é, fortalecendo uma ideia de trajeto como destino. Sair pela cidade "sem motivo" pode ser tomado como um aspecto marcante do que é a prática do skate urbano: olhar para esse espaço com um novo imaginário, quase um olhar utópico para o que já foi construído para um uso anteriormente estabelecido.

A prática do skate busca experimentações no espaço da cidade e é o suporte da rua que possibilita sua prática. Daí surge a necessidade de levar as discussões do skate para uma reflexão sobre a cidade. O skate, como ativação, nos faz aprender a olhar e se apropriar das ruas e calçadas por outra lógica: fora do normativo, lúdico, abdicando da necessidade de sentido prático e funcional.

Deste modo, questionamos quais seriam os conceitos específicos de uma reflexão sobre a cidade que podem conectar à tal prática urbana. O que se mostra como intenção genuína da investigação é entender como a prática do skate se dá no espaço urbano atualmente, de que maneira performa na cidade e quais são esses mobiliários e espaços que usamos para essa prática.

Para isso destacamos a busca por formas de potencializar essa prática



na cidade, de maneira profícua; que enriqueça a cidade com diferentes subjetividades, que lidam com a ocupação de seu espaço para gerar outros imaginários.

O motivo de levantar este debate tem como fim traçar as relações que envolvem a prática do skate com o espaço urbano, evidenciando como essa prática depende da cidade como espaço para desenvolver suas performances, ao passo que a cidade também necessita de um desvelo às ocupações primordialmente subjetivas. É apoiando-se nela, de forma não convencional para com a sua urbanidade, que se ensaia criar novos imaginários e espaços de uso coletivo e recíproco.

Com isso, buscamos aproximar a discussão sobre a prática do skate a duas esferas de público: primeiro, aqueles que não têm acesso ao vocabulário e ao ambiente de debate urbano, que frequentemente utiliza uma linguagem específica do meio acadêmico; e, em seguida, o grupo de pessoas que promove discussões dentro do campo acadêmico da arquitetura e do urbanismo, no qual o debate se desenvolve nas dimensões política e social.

Assim, é possível abordar o tema a partir de diferentes perspectivas que orientam a análise proposta neste estudo. O skate pode ser entendido tanto como uma prática esportiva quanto como uma manifestação cultural urbana. No entanto, não parece adequado classificá-lo de forma generalizada sob um único rótulo.. Pesquisadores como o skatista e professor Leonardo Brandão falam sobre tal diferenciação e sintetizam o significado de cada vertente. Em uma apresentação, em 2020, no Centro de Pesquisa e Formação Sesc São Paulo, ele afirmou:

O skate não surgiu como esporte, ele passou por um processo de esportivização, esse termo, processo de esportivização, é um termo de um sociólogo, chamado Norbert Elias, ele diz que algumas práticas corporais se tornam esportes, passam por um processo de esportivização, o skate passou por esse processo, não todo o skate, mas uma parte dele passou e uma parte dele é sim esporte.¹ (Comunicação oral)

Isto nos indica que o skate enquanto prática urbana, ou o *street skate*, é uma modalidade praticada nas ruas, no espaço urbano construído como um todo. Esta prática é feita em espaços que não foram projetados para o seu respectivo uso e, neste ponto de tensão, começam suas potências e seus conflitos, que nascem no próprio alicerce da prática.

Se voltarmos à história do skate, ela é bastante singular. De origem norte-americana, chegou ao Brasil no final da década de 1960. Nesta época, por conta de sua semelhança com o surfe, foi conhecido como “surf de asfalto” ou “surfinho”. Na segunda metade da década de 1970, o skate começou a ser organizado como um esporte genuíno, de competição, com equipes, pistas de skate e patrocinadores. Esse caminho esportivo do skate se concretizou e nos anos 1980 pôde contar com grandes eventos, campeonatos e investidores externos. Sob outra perspectiva, o skate também se desenvolveu no espaço urbano, inventando uma nova maneira de ocupar a cidade e sua arquitetura, se apoiando em escadas e mobiliários urbanos como “obstáculos” para a execução das mais variadas manobras. Surgia, assim, o chamado “skate de rua” (*street skate*), ou o skate urbano, o qual chegou a ser proibido na cidade de São Paulo por Jânio Quadros em 1988. Essa dualidade do skate desenhava sua história. Se por um lado houve imposição de um novo esporte, por outro não se pode deixar de notar a existência de novas práticas corporais, contravenções e experiências estéticas que constituíram o skate, também, para além do esporte (Brandão, 2014).

O skate enquanto prática urbana acontece em espaços que não foram projetados para o seu uso. E é neste ponto que aparece o embate do skate com ideais funcionais da arquitetura, a qual desenha espaços com formas regidas por uma funcionalidade tão possível de se repensar nos tempos de hoje. O conflito entre um espaço funcional destinado a um uso previsto e a ocupação do skate – que reinterpreta a maneira de ocupação dos espaços –, cria um atrito e levanta o debate acerca



da criação e uso de novos espaços. Como pensar, através do skate, espaços com usos indeterminados e múltiplos para a cidade, potencializando diversas ocupações distintas dentro de um mesmo lugar?

No que chamamos de modernidade,² a população foi submetida a diversas formas de controle e conduta na vida social, no espaço público e nas cidades, por um processo de normatização das pessoas, do cerceamento dos corpos e do espaço público.

[...] A arquitetura, desde final do século XVIII, passou a responder aos problemas da população, da saúde, do urbanismo, preocupando-se com a organização do espaço para fins econômico-políticos [...]. A partir disso, a "arquitetura da vigilância" nasce com o projeto da "cidade panóptica", em oposição à "arquitetura do espetáculo", valorizada pelos antigos (1977:190). [...] Na Modernidade, o problema se inverte radicalmente: passa a ser a vigilância de muitos dado como espetáculo para a vigilância de um, o que coloca a necessidade de outra distribuição dos indivíduos no espaço. Outro tipo de sociedade, outras formas arquitetônicas. (Rago, 2015, p.22)

Estas ações foram implantadas na vida cotidiana de forma sutil, no que conhecemos como regras, normas ou leis. De fato, para uma vida em sociedade, as regras existem como forma de normalizar as condutas, mas isso implica um limiar que fricciona o controle e o ordenamento do convívio em sociedade. Em um primeiro momento, os princípios criados para este modo alternativo de experienciar a cidade, como "a forma segue a função", faziam sentido enquanto processos de transformação que implicavam na introdução de elementos industriais, gerando ações mais pragmáticas e objetivas de planejamento urbano, econômico e social. Mas, ao ultrapassar este estágio necessário de mudança, as sobras de tal sistematização deixaram lacunas fundamentais no que tange a subjetividade humana dentro de um pensamento que, hierarquicamente, posicionou o corpo individual em um lugar muito abaixo das prioridades de

renovações, situando, como resultado, a cidade tal qual um lugar de encontro, invenção e conflito.

O que se propõe, a partir disso, é pensar a abertura do skate como agente que circula sobre a cidade, quebrando estas "regras" que foram estabelecidas de maneira impositiva. Por isso, acredita-se que a falta de controle do skate na cidade confunde esta prática com o ato de "vandalismo". Das brechas que sobram no espaço construído, o objeto skate está ativamente se posicionando no que o incita enquanto estranho e outro – se a forma segue a função, em última análise pode também instigar novas funções. A "falta de controle" do skate é a possibilidade de invenção de novos imaginários que essa prática urbana proporciona, pois ao passo que existem normas na cidade, é importante se ter outras relações com o espaço urbano. Isto é, precisa-se contornar a apropriação da cidade enquanto lugar de passagem, tornando-a o lugar do estar e da invenção.

Sob a aparente desordem da cidade tradicional, existe, nos lugares em que ela funciona a contento, uma ordem surpreendente que garante a manutenção da segurança e a liberdade. É uma ordem complexa. Sua essência é a complexidade do uso das calçadas, que traz consigo uma sucessão permanente de olhos. Essa ordem compõe-se de movimento e mudança, e, embora se trate de vida, não de arte, podemos chamá-la, na fantasia, de forma artística da cidade e compará-la à dança – não a uma dança mecânica, com os figurantes erguendo a perna ao mesmo tempo, rodopiando em sincronia, curvando-se juntos, mas a um balé complexo, em que cada indivíduo e os grupos têm todos papéis distintos, que por milagre se reforçam mutuamente e compõem um todo ordenado. O balé da boa calçada urbana nunca se repete em outro lugar, e em qualquer lugar está sempre repleto de novas improvisações. (Jacobs, 1961, p.43)

O skate enquanto prática urbana, ainda que seja uma ação bastante diferente, se implica na cidade como parte de suas performances, é praticado em espaços



para os quais não foi projetado, e é uma prática muitas vezes proibida. Não existem regras específicas, talvez apenas maneiras de conduta entre os próprios skatistas.

Portanto, a intenção principal que se abre é a de materializar estes conflitos e debates em intervenções, demonstrando a relevância e competência do skate urbano. Ou seja, criar estas ações coloca-se como gesto para evidenciar esta prática urbana contemporânea como exercício e performance. Que conflui e incorpora novas e relevantes formas de ocupar a cidade, retomando um movimento de elogio ao espaço público e a qualidade de interação urbana através do ato de flunar, suscitando, no próprio percurso ativo, maneiras de encontro e interações sem o pragmatismo de um destino objetivo previamente traçado. Unir tais leituras apresenta-se como hipótese para inserir no pensamento urbano a prática ativa do skate, como proposta de conceituação para discutir a cidade e quem a ocupa.



NOTAS

1. Apesar de não ser o foco da pesquisa, julga-se importante entender essas dinâmicas esportivas dentro do skate, para entender como o skate como prática urbana se diferenciou da sua forma esportiva. O skate esportivo é mais conhecido do público geral como um esporte radical, o qual tem se popularizado na televisão e que é agora um esporte olímpico. Essa modalidade é praticada dentro de espaços planejados e planejados para esse fim, é o que conhecemos como pista de skate. Existem diversos tipos e modalidades de pistas de skate, mas é onde a ideia do esporte entra no universo do skate, pois na pista ocorrem os treinamentos e lá acontecem os eventos e campeonatos. Esses eventos, na maioria das vezes, contam com ganhadores, perdedores e plateia presente, como qualquer evento esportivo.

2. "Existe um tipo de experiência vital – experiência de tempo e espaço, de si mesmo e dos outros, das possibilidades e perigos da vida – que é compartilhada por homens e mulheres em todo o mundo, hoje. Designarei esse conjunto de experiências como 'modernidade'. Ser moderno é encontrar-se em um ambiente que promete aventura, poder, alegria, crescimento, autotransformação e transformação das coisas em redor – mas ao mesmo tempo ameaça destruir tudo o que temos, tudo o que sabemos, tudo o que somos. [...] Ser moderno é fazer parte de um universo no qual, como disse Marx, 'tudo o que é sólido desmancha no ar'". (Berman, 1982, p.15)

CRÉDITOS IMAGENS

FIG.1: Skatista Murilo Romão realizando manobra em guarda-corpo da Av. Paulista. Foto de André Calvão. Fonte: Acervo pessoal do autor.

FIG.2: Duas mulheres sentadas em uma mesa de restaurante ocupando uma vaga de carro. Foto de Herman Hertzberger. Fonte: Hertzberger, 1996, p.9.

FIG.3: Skatista Keone Schauffert pulando corrimão do estacionamento de um supermercado. Foto de Ricardo Cadaval, 2020.

FIG.4: Skatista Luca Narracci filmando sessão de skate no Vale do Anhangabaú. Foto de Ricardo Cadaval, 2019.

FIG.5: Skatista Murilo Romão realizando manobra no Theatro Municipal de São Paulo. Foto de Ricardo Cadaval, 2023.

FIG.6: Skatista Luca Narracci realizando manobra na praça Roosevelt. Foto de Felipe Campos. Fonte: Acervo pessoal do autor. 2021.

FIG.7: Passeata em São Paulo contra a proibição do skate na cidade em 1988. Foto de Alexandre Tokitaka, 23 jun. 1988. Fonte: Erundina, L. Skate: da proibição autoritária às medalhas olímpicas. **Folha de S.Paulo**, 6 ago. 2024. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/opiniao/2024/08/skate-da-proibicao-autoritaria-as-medalhas-olimpicas.shtml>.

REFERÊNCIAS

- BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar:** a aventura da modernidade. Trad. Carlos Felipe Moisés e Ana Maria L. Ioriatti. São Paulo: Editora Schwarcz Ltda., 1986.
- BRANDÃO, Leonardo. **Para além do esporte:** uma história do skate no Brasil. Blumenau: Edifurb, 2014.
- BRANDÃO, Leonardo. **Skate nas Olimpíadas.** Centro de Pesquisa e Formação Sesc SP, São Paulo, 16 jan. 2020. (Comunicação oral)
- FINKELPEAR, Tom. **Dialogues in Public Art.** Boston: MIT Press, 2000.

HOWELL, Ocean. **The Poetics of Security:** skateboarding, urban design, and the new public space. 2001. Disponível em: https://urbanpolicy.net/wp-content/uploads/2013/02/Howell_2001_Poetics-of-Security_NoPix.pdf.

HERTZBERGER, Herman. **Lições de arquitetura.** Trad. Carlos Eduardo Lima Machado. São Paulo: Martins Fontes, 1996.

JACOBS, Jane. **Morte e vida das grandes cidades.** Trad. Carlos S. Mendes Rosa. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

KUNSCH, Graziela. Prática Urbana. **Revista Urbânia** 3, São Paulo, 2008.

MACHADO, Giancarlo Marques Carraro. **De "carrinho" pela cidade:** a prática do street skate em São Paulo. 2011. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011.

RAGO, Margareth. **Inventar outros espaços, criar subjetividades libertárias.** São Paulo: Editora Escola da Cidade, 2016.

SÃO PAULO. Prefeitura Municipal de São Paulo. **Espaços Skatáveis:** orientação para a adequação de espaços públicos abertos à prática de esportes urbanos. São Paulo, 2014.

SOBRE O AUTOR

Ricardo Kalil Cadaval é arquiteto e urbanista formado pela Escola da Cidade (2023) e estudante do curso de pós-graduação *lato sensu* "Geografia, Cidade e Arquitetura" pela mesma instituição.

ricardokalil13@gmail.com

ENSAIO

Processo e método: relato em primeira pessoa

Maria Piedade

Orientação: Prof. Dr. Gilberto Mariotti (Escola da Cidade)

Pesquisa: Pesquisa Experimental, bolsa do Programa de Pesquisa da Escola da Cidade, 2023.

Este ensaio revela o processo da pesquisa experimental cuja temática foi centralizada na possibilidade de criar, a partir de narrativas transvestigêneres, um imaginário que evidencia novos significantes sobre a paisagem do centro de São Paulo. Baseado em biografias individuais, busquei explorar de maneiras distintas as noções de cidade, corpo e memória, afetadas por experiências complexas e potencializadoras da prática urbana como consciência da cidade como território (Deleuze; Guattari, 1995) não apenas de disputa, mas também de construção integral de um ambiente associado a questões subjetivas e dinâmicas

que lidam, simultaneamente, com espaço e narrativa. Essa reflexão manifesta os desafios teórico-metodológicos que circundam o enfrentamento de subjetividades implicadas em ideologias e práticas que se alicerçam em mecanismos de gênero, violência, recusa, afetividade e sofrimento. Não obstante, pode-se observar interna à estrutura de um relato analítico a própria experiência que colocou a pesquisadora como narradora principal, a partir do interesse de uma crítica ao processo de trabalho pela abordagem da Micro-história (Vainfas, 2002) como instrumento analítico aplicável ao estudo histórico da realidade aproximada.

Process and method: a personal report

This essay reveals the experimental research process centered on the possibility of creating, by employing transvestigender narratives, an imaginary that highlights new meanings about the landscape of downtown São Paulo. Based on individual biographies, I sought to explore in different ways the notions of city, body, and memory, being affected by complex and empowering experiences of urban practice as awareness of the city as territory (Deleuze; Guattari, 1995), not just of dispute, but also of the integral construction of an environment associated with subjective and dynamic issues that deal, simultaneously, with space and narrative. This reflection encompasses the theoretical-methodological challenges that arise in confronting subjectivities entangled with ideologies and practices rooted in mechanisms of gender, violence, refusal, affectivity, and suffering. However, within the structure of this analytical account, we can observe the experience that positioned me as both researcher and main narrator, guided by an interest in criticizing the work process through the approach of Micro-history (Vainfas, 2002) as an analytical tool applicable to the historical study of proximate realities.

Proceso y método: cuenta en primera persona

Este ensayo revela el proceso de investigación experimental cuya temática se centró en la posibilidad de crear, a partir de narrativas travestigêneres, un imaginario que resalte nuevos significados sobre el paisaje del centro de São Paulo. Basado en biografías individuales, busqué explorar de diferentes maneras las nociones de ciudad, cuerpo y memoria, siendo afectados por experiencias complejas y empoderadoras de la práctica urbana como conciencia de la ciudad como territorio (Deleuze; Guattari, 1997), no sólo como lugar de disputa, pero también de la construcción integral de un entorno asociado a cuestiones subjetivas y dinámicas que manejan, simultáneamente, el espacio y la narrativa. Esta reflexión manifiesta los desafíos teórico-metodológicos que rodean el enfrentamiento de subjetividades implicadas en ideologías y prácticas que se basan en mecanismos de género, violencia, rechazo, afectividad y sufrimiento. Sin embargo, dentro de la estructura de un informe analítico se puede observar la propia experiencia que situó a la investigadora como narradora principal, a partir del interés en proceso de trabajo a través del enfoque de la Microhistoria (Vainfas, 2002) como instrumento analítico aplicable al estudio histórico de la realidad aproximada.

Processo, experiência e método são as três palavras que equalizam os momentos que enfrentei ao longo da pesquisa aqui apresentada. Dependendo do momento, cada palavra exerceu seu protagonismo de maneira distinta, embora o funcionamento de uma seja intrínseco ao da outra, de forma que esse mutualismo engendra o que se torna o trabalho. Essa percepção não é natural ao processo nem ao método, mas se torna possível a partir da própria experiência. Busco trazer aqui, na dimensão de um relato, as intersecções entre o fazer prático e teórico que discutem as noções conceituais sobre o método.

Para a pesquisa experimental, elegi um tema ainda pouco conhecido para mim bibliograficamente, o que exigia um trabalho significativo em campo. Ao descobrir que um espaço vizinho à Escola da Cidade, hoje utilizado como estacionamento, fora uma importante residência de travestis, e que essa informação se perdeu com o tempo, de maneira que não há sequer registros fotográficos disponíveis sobre essa ocupação, me perguntei sobre a quantidade de lugares que também foram apagados da memória coletiva urbana de São Paulo. Com isso, abri a possibilidade de debater, simultaneamente, outras definições de território – distantes do que aprendemos no exercício da arquitetura e do urbanismo – arriscando, a partir delas, compreender o jogo de relações entre corpo e cidade dinamizado por pessoas transvestigêneres e o centro de São Paulo.

Dessa maneira, antever a importância de mapear esses pontos e fluxos na cidade esteve na tentativa de redimensionar o peso

e a sobreposição de histórias, protagonizando memórias ofuscadas pelo tempo e pelas dinâmicas sociopolíticas urbanas. No entanto, o maior desafio durante o processo de pesquisa, que eu acreditava ser a própria ação em campo, foi, na verdade, dar conta de arrematar tudo aquilo que confrontou o que insistentemente busquei chamar de metodologia de pesquisa. Escolhi criar uma metodologia que dividisse as abordagens que gostaria de explorar em diferentes eixos. Cada um desses eixos foi denominado de procedimento de análise, o que me permitiu organizar e sistematizar as diversas perspectivas que eu pretendia abordar em relação ao tema. Em vista disso, esse ensaio se organiza na apresentação das teses e antíteses que estruturam esse processo, apontando as resoluções encontradas para avançar o trabalho no interior dos conflitos sobre procedimentos, programas e, acima de tudo, métodos.

Inicialmente, a metodologia estruturada para o trabalho foi a História Oral, que me permitiria alcançar o material necessário para o mapeamento. Aliado à prática de entrevistas, transcrições e edições, propus a produção de imagens como auxiliares à análise, construídas por meio do desenho sobre os percursos da memória e da transição dos locais de acolhimento territorial ao longo do tempo. Além disso, outro recurso gráfico que teve destaque na elaboração do projeto foi a colagem, que uniria espaços importantes à história e trajetória transvestigêneres na cidade no momento de suas ocupações e hoje, possibilitando a análise da existência – ou não – de vestígios construídos de memória.

Com a pesquisa em andamento, não demorou para perceber que sua estrutura precisaria ser refeita, pois não funcionaria da maneira que eu esperava. Uma vez que o trabalho seria desenvolvido essencialmente de maneira coletiva, o material só existiria se outras pessoas se disponibilizassem a participar. Os sucessivos “nãos” que recebi como resposta restringiram meu campo de ação e implicaram uma remodelagem constante do método. A premência da recusa foi pauta para discutir o lugar do corpo na cidade e, nesse caso, de corpos específicos que possuem uma história e motivos para se relacionar com meu corpo, imagem e trajetória.

É imprescindível o embasamento da pesquisa na palavra escrita e narrada, mas o que despontou foi a reorganização da categoria que formalmente, em um procedimento de História Oral, denominamos de “comunidade de destino”. As primeiras tentativas de veicular uma nova entrevista como meio foram inibidas por uma conversa que redimensionou os partidos do trabalho e transpôs a pesquisa na direção de descobrir, também como processo e percurso, qual a potência que evoca um trajeto, que gera a profundidade do assunto e que desloca.

Dessa maneira foi construído o segundo eixo metodológico, que afunila para a escala humana e se desdobra através do processo do fazer, do uso de um dispositivo que me colocou no lugar de micro-historiadora,¹ pondo em jogo meu próprio ser. A experiência se faria como um passeio a mim mesma (Agamben, 2017, p.49); a minha própria experiência como passeante, que criaria uma relação de absoluta e recíproca proximidade com o que existe de externo através do corpo, sendo essencial a relação ativa de minha parte com o que

está fora de mim, por meio do afeto em relação ao encontro com o mundo e ao que me toca enquanto outro.

Aproximando-me novamente de duas mulheres transexuais que haviam participado de entrevistas em um projeto anterior para um artigo sobre o tema, decidi explorar o que havia sido produzido e desenvolver uma continuidade que abordasse os temas do território, da cidade e do corpo de forma mais aprofundada. Para isso, revisei as transcrições e gravações das entrevistas, analisando as conexões e disparidades nas conversas para criar uma nova abordagem metodológica.

Com isso, passei a me atentar às nuances que escapavam da formalidade de uma entrevista, que fugiam simplesmente da palavra e se expandiam para outros níveis de interpretação. Comecei a entender os ruídos, as pausas, as intercorrências, os vícios de linguagem, os recursos para recordar, os gestos, as posturas corpóreas, as vestimentas e as escolhas dos locais de encontro como dados que também atravessam o território de análise, espiralando-o e esfumando-o, colocando o encontro do corpo e a subjetividade calcada nesse encontro como assunto e essência do ato de pesquisar.

Desses aspectos, escolhi que o recorte textual ensaístico, aliado à prática de encontros, permitiria inflar momentos em que a subjetividade aflora, criando dispositivos de leitura. Tendo em vista o caráter também performático dessa forma de aproximação, busquei diretamente um novo escopo de interpretação e análise: a relação de afetos recíprocos entre os corpos presentes, suas interações com o espaço e as narrativas desprendidas deles.

A tentativa de criar uma narrativa unificada que representasse a fala e a trajetória de um coletivo revelou-se inadequada. Em vez disso, a pesquisa mostrou que a verdadeira compreensão surge do encontro e da troca, em que a escuta das experiências individuais é fundamental. Ao adotar uma abordagem metodológica que valoriza a narrativa do indivíduo em relação aos outros – sejam territórios, outros corpos etc. –, ficou evidente que reunir trajetórias diversas não levaria a uma visão coletiva coesa, mas sim a uma trama fragmentada, repleta de desconexões e rupturas históricas, urbanas e pessoais. Assim, ao pensar a paisagem e a dinâmica urbana através da oralidade, a individualidade e a perspectiva de cada pessoa tornaram-se elementos essenciais na construção e interpretação do território.

Assim, pude entender que o assunto em profundidade surgiria do que se apresenta no corpo de quem fala, revelando, através do discurso, os próprios conflitos, as próprias escolhas e a própria jornada. Entendi que isso ocorreria, pois a figura que discursa escolheria a maneira de se apropriar desse dispositivo de compartilhamento criado por um interlocutor como eu, externo e estrangeiro, que se aproxima aberto, sem amarras e movido pela curiosidade ingênua do saber mais, sem pudor e sem remorso em relação a essa nova realidade aproximada.

Essa segunda etapa de reflexão precedeu o que denominei de terceiro eixo metodológico, fomentando discussões para edificar procedimentos de trabalho ainda mais diminutos. Ao realizar a dimensão micro do exercício de encontros e sua potência como exploração individual, revelou-se a pertinência de compreender, a partir do discurso, vestígios de uma memória inerente a uma paisagem. O deslocamento da compreensão de território geográfico para território existencial (Deleuze; Guattari, 1995), que articula corpo e sua experiência no espaço, fez com que a análise do

discurso fosse capaz – de maneira sensível – de manifestar a existência de um corpo e de seus processos de afetos, disputas e transições em relação à dinâmica da cidade. Passei a perceber que a proposta de uma leitura sobre o centro de São Paulo está na presença do corpo em trânsito no território e que diferentes possibilidades de acesso e encontros criariam narrativas variáveis.

Retomei minhas conversas especificamente com uma das mulheres que já conhecia, realizando nosso segundo encontro formal. Ela, transexual, negra, jovem, migrante, antiga moradora do bairro da Bela Vista, frequenta assiduamente a região do bairro da República por conta de seus dois tipos de trabalho. De dia, é contrarregista de teatro e passou a cursar iluminação cênica na SP Escola de Teatro para ter formação técnica completa; à noite, trabalha como profissional do sexo, com clientes específicos que, muitas vezes, são de fora da cidade e até mesmo de outros países. Transicionada há catorze anos, trabalha com prostituição desde que se mudou para São Paulo. Essa escolha profissional a fez, sozinha, percorrer diversas partes do mundo e morar em inúmeras delas, resultando em uma curva de instabilidade em sua vida bastante radical.

Nossa conversa, longa e complexa, tangenciou temas importantes para nós. Em sua narrativa, suas opções, percursos e análises registram, homeopaticamente, o que em uma dimensão muito maior dirá respeito a um *modus operandi* de vida compartilhado por outras pessoas em situações análogas. Para além da noção de centro como espaço comum, que desenha limites territoriais de abordagem temática, há a iminência da expansão de um corpo como unidade que, em trânsito, é afetado e reciprocamente afeta tudo o que se deixa atravessar. A dimensão cosmopolita desse corpo, dotado de experiências ímpares, é traduzida na narrativa montada por si mesma, que eleger e organiza condições

temporais e não cronológicas de fala para constituir seu relato.

Após o diálogo, revisei sua gravação inúmeras vezes para entender, a partir do terceiro eixo metodológico, a capacidade do discurso de escoar noções como a do próprio corpo e de seus enfrentamentos no espaço urbano. Portanto, ao produzir minha leitura sobre o discurso, surgiram pistas para decifrar fragmentos de uma relação com a cidade de São Paulo e, ademais, a reciprocidade de afetos entre corpo e território no que diz respeito à transexualidade e à paisagem urbana do que conceitualmente se define como centro. No caso de minha entrevistada, seu processo de transição esteve intimamente associado à sua emancipação urbana, que se deu pelo processo migratório de evasão do interior de Maceió para a capital de São Paulo, de maneira que a territorialização de seu corpo transcorreu simultaneamente com sua própria leitura da nova cidade como território de acolhimento, apesar de suas contradições.

Com esse alicerce para interpretar a entrevista, que estava profundamente ligado à forma de comunicação da minha entrevistada, foi possível criar um espaço de abertura sensível ao longo dessa longa troca. Com a construção de afeto e confiança entre nós duas, ela revelou assuntos jamais ditos a nenhuma outra pessoa. Relatou, algumas vezes, que, junto a mim, era capaz de acessar informações e leituras sobre si mesma até então soterradas pelas memórias que escolheu dar continuidade na sua vida. No nosso espaço de diálogo e escuta, mútuo e atento, criamos a nossa própria reterritorialização (Deleuze; Guattari, 1995) ao manufaturar um lugar de abrigo entre nós.

O meu retorno textual sobre o encontro foi bastante íntimo e específico dentro do vocabulário criado para nossa relação, mas, em uma escala ampliada, o que pude capturar foi a decorrência da manifestação do território, em seu sentido existencial, no encontro discursivo. Sua produção,

uma vez pautada por essa dinâmica de interações interpessoais, está no cerne do próprio discurso, sempre posto em relação ao que há de outro, ao externo a toda individualidade. Todavia, essa aproximação individual desprogramada permitiu que fossem retomadas e avaliadas premissas do projeto de pesquisa, instalando novamente, de maneira aprofundada, o debate sobre conceitos que sempre estiveram contornando as etapas de trabalho. Se, no começo, havia a intenção de tratar de corpo, memória e território, os três se mantiveram e se ampliaram para além da visão genérica disposta anteriormente.

Nesse mote, mais do que um exercício constante de leitura, reflexão e análise dos movimentos dispostos ao desempenho do trabalho, o retorno à consciência do que se propunha conceitualmente no início foi de extrema importância. O que denominei, de maneira nebulosa, de palavras que *equalizam* os três momentos enfrentados se traduz na compreensão de uma topologia² da pesquisa, ou seja, uma estrutura relacional entre os tempos do trabalho.

Como colocado anteriormente, apesar de uma distinção hierárquica que havia previamente pensado para a metodologia de ação, as intercorrências sofridas causaram novos desdobramentos e potências de conduta. Sendo assim, os diferentes arranjos organizados, as novas referências e métodos mostraram a abertura de um saber-rizoma, dotado de fluxos e vetores de força que coagiram para os trajetos inéditos. Esse foi o elemento capaz de desierarquizar a importância de cada etapa de trabalho, elevando-as a um mesmo nível. As expectativas almejadas de antemão foram surpreendidas por novos meios e respostas, criando espaço para que um porvir não imaginado tomasse conta de uma estrutura rígida que, ao lidar com corpos e afetos, foi friccionada e se enfraqueceu, tornando obrigatória a constante mudança para uma configuração de campo de ação flexível e penetrável.

NOTAS

1. A Micro-História é uma abordagem historiográfica que se concentra no estudo detalhado de eventos, pessoas, comunidades ou fenômenos específicos, em vez de abranger grandes períodos ou temas históricos amplos. Ela busca revelar a complexidade e a riqueza das experiências individuais e cotidianas, muitas vezes negligenciadas pelas narrativas tradicionais.

2. Gilles Deleuze utiliza a topologia para desenvolver conceitos como o de "dobra" e "rizoma", que exploram como o pensamento e a realidade são estruturados de maneira fluida, múltipla e conectada. A topologia em Deleuze é essencial para entender como os conceitos se movem, se transformam e se relacionam em campos de intensidades.

REFERÊNCIAS

AGAMBEN, G. **O uso dos corpos**. Trad. Selvino J. Assmann. São Paulo: Boitempo, 2017.

BRANDÃO, Helena H. N. **Introdução à análise do discurso**. Campinas: Editora da Unicamp, 2013.

DELEUZE, G. O que as crianças dizem. *In*: DELEUZE, G. **Crítica e clínica**. Trad. Peter Pál Pelbart. São Paulo: Editora 34, 1997, p 78-85.

DELEUZE, G.; GUATTARI, F. **Mil Platôs: capitalismo e esquizofrenia**, vol. 1. Trad. Aurélio Guerra Neto e Célia Pinto Costa. São Paulo: Editora 34, 1995. (Coleção TRANS)

GUATTARI, F.; ROLNIK, Suely. **Micropolítica: cartografias do desejo**. Petrópolis: Vozes, 1986.

JACQUES, Paola Berenstein (Org.). **Apologia da deriva: escritos situacionistas**. Trad. Estela dos Santos Abreu. Rio de Janeiro: Casa da palavra, 2003.

VAINFAS, R. **Micro-história: Os protagonistas anônimos da história**. Rio de Janeiro: Campus, 2002.

SOBRE A AUTORA

Aluna do curso de Arquitetura e Urbanismo na Escola da Cidade. Busca no escopo da pesquisa transdisciplinar compor aproximações entre desenho, palavra e performance, tangenciando as problemáticas de gênero em contextos urbanos. Em 2023, realizou a pesquisa experimental Corpo, Memória e Cidade, uma proposta de leitura sobre o centro de São Paulo a partir de territorialidades, afetos e subjetividades transvestigêneres.

pedade12maria@gmail.com

ARTIGO

Atlas da expansão à metrópole: evolução da mancha urbana de São Paulo

Nara Albiero

Orientador: Prof. Ms. Pedro Vada (Escola da Cidade)

Pesquisa: Trabalho de Conclusão de Curso, Escola da Cidade, 2023.

Este artigo buscou delinear a morfologia da cidade de São Paulo a partir de suas sucessões econômicas, de seu fundamento até a constituição da metrópole. Nesta sequência, pontua-se as intersecções possíveis entre a evolução da mancha urbana, as especificidades geográficas do sítio paulistano e os fatores de cada ciclo produtivo vigente por meio da investigação gráfica destes desdobramentos.

Palavras-chave: São Paulo; metrópole; morfologia.

Atlas of metropolitan expansion: the evolution of São Paulo's urban spread

This paper seeks to delineate the morphological development of São Paulo through its economic cycles, from its foundational period to the formation of the metropolis, emphasizing the intersections between the evolution of the urban footprint, the geographical peculiarities of the São Paulo site, and the factors influencing each productive cycle through a graphic investigation of these developments. The discussion is developed through diagrams that facilitate the categorization of the stages that spans from the establishment of Vila de Piratininga, in the 16th century, to the legal constitution of the metropolis, the 1960s and the 1970s. The outcome is a comprehensive visual atlas depicting the urban footprint of the São Paulo Metropolitan Region, centered on the city of São Paulo.

Keywords: São Paulo; metropolis; morphology.

A discussão se desenvolve em diagramas que auxiliam a categorização de etapas e que abarcam o período entre a fundação da Vila de Piratininga, no século XVI, até a constituição legal da metrópole nas décadas de 1960 e 1970. O resultado é a consolidação de um pequeno atlas visual da mancha urbana da Região Metropolitana de São Paulo a partir de seu centro, a cidade de São Paulo.

Atlas de la expansión metropolitana: evolución de la mancha urbana de São Paulo.

Este artículo buscó delinear la morfología de la ciudad de São Paulo a través de sus sucesiones económicas, desde sus orígenes hasta la formación de la metrópoli, destacando las intersecciones posibles entre la evolución de la mancha urbana, las peculiaridades geográficas del sitio paulistano y los factores de cada ciclo produtivo vigente por medio de un análisis gráfico de estos desarrollos y la discusión se presenta mediante diagramas que auxilian la categorización de estas etapas y que abarcan desde la fundación de la Vila de Piratininga en el siglo XVI hasta la constitución legal de la metrópoli en las décadas de 1960 y 1970. El resultado es la consolidación de un pequeño atlas visual de la mancha urbana de la Región Metropolitana de São Paulo, a partir de su centro, la ciudad de São Paulo.

Palabras clave: São Paulo; metrópolis; morfología.

1. GEOGRAFIA, PRODUÇÃO E FORMA

São Paulo é uma cidade tipicamente americana (Monbeig, 2004, p.66). Lógicas próprias a novas cidades do novo mundo podem ser verificadas no crescimento da principal metrópole da América do Sul: sua expansão é indeterminada mas, principalmente, sustentada. Indeterminada pelo ritmo do seu crescimento, inconstante, e a extensão que alcança, sempre em concomitância com seu sítio geográfico; e sustentada, pois foi o foco de subvenções do capital externo, mesmo em épocas de inexpressividade econômica e urbana (Santos, 1990, p.13). Aliada a estas condições, a primeira cidade fundada no interior do país (Morse, 1954) se beneficiou do planalto paulista como um entreposto de comunicação entre estes interiores e o mundo de fora.

O sítio geográfico sempre pautou as escolhas de ocupação humana na cultura urbana (Monbeig, 2004, p.16), mas no caso de São Paulo, determinou as fases de sua expansão. Sua ocupação original, circunscrita à colina entre o rio Tamanduateí e o córrego Anhangabaú, se manteve por pelo menos dois séculos centralizada neste ponto elevado de convergência de caminhos. A mancha da sua ocupação se alastrou para além das barreiras físicas, limitantes por tantos anos, e a cidade de São Paulo viu sua ocupação se tornar homogênea e alcançar o status de metrópole.

A condição econômica foi um eixo elementar das etapas morfológicas durante essa evolução. A posição de destaque produtivo e econômico que São Paulo alcançou entre as cidades brasileiras e latino-americanas é influenciada e influencia a sua forma cambiante. O trabalho desenvolvido a seguir esforça-se para revelar, pois, as intersecções entre três parâmetros: seu sítio geográfico, suas etapas produtivas e sua forma.

Assim, propõe-se que a forma alcançada pela metrópole não deve ser vista em sua sequência histórica apenas pela expansão da mancha urbana, cronológica e óbvia, como uma mancha de óleo que se alastra. Mas por seus modos ou força de esgarçar limites, elencando quais obstáculos físicos, econômicos e sociais a ocupação transpassa. Nesta proposição, os vazios e os caminhos adquirem protagonismo.

Apesar da posição geográfica isolada, o primeiro assentamento jesuíta não era isolado em si. Uma rede de caminhos radiocêntricos o conectava a outros núcleos populacionais, urbanos ou de aldeamentos (Ackel; Campos, 2002). Eles estruturaram o poder articulador de São Paulo, o primeiro impulsionador da expressividade da cidade no quadro urbano brasileiro. São Paulo era o ponto focal de convergência para outros interiores do país, sendo o palco de um fluxo constante de mercadorias e pessoas. Essa condição estruturou suas demandas organizacionais e, principalmente, seus modos de vida, panorama que guia a ideia de que São Paulo já nasceu metropolitana (Meyer *et al.*, 2004).

Richard Morse, historiador estadunidense, identifica cinco grandes artérias que convergiam da cidade de São Paulo para as regiões adjacentes, além do caminho para Santos, que foram elementares para a sua estruturação metropolitana (Morse, 1954). Meyer *et al.* (2004, p. 37), sobre estes vetores, indica que a "estrutura centrífuga encontrou na cidade de São Paulo, ao longo de todo o século XX, um núcleo onde atuavam forças urbanas centrípetas." É esta condição que o geógrafo Pierre Monbeig (2004) atribui ao valor da sua posição geográfica: São Paulo administrativamente pôde alçar patamares de importância principalmente pela sua localização estratégica. E estes interesses administrativos na posição geográfica da cidade fundamentaram as bases para a relevância econômica que atingiu, por criarem um cenário favorável de investimentos.

Internamente, estas artérias conformaram alguns dos vetores de ocupação da população paulistana que se consolidava. No entanto, os vetores de ocupação não acompanhavam os vetores de deslocamento para além dos limites naturais existentes, como várzeas ou colinas. Por muitas décadas, a ocupação da cidade de São Paulo se caracterizou por uma grande desarticulação espacial interna, em descompasso com a sua articulação com os agentes externos. Nesse sentido, a mancha do seu território, pulverizada de vazios, não foi uniforme até a sucessão de alguns esforços infraestruturais de mudança da paisagem natural, como a retificação dos rios. Mesmo em seu centro original, a

construção de uma ponte para transposição de um primeiro (e crucial) marco limitante na sua ocupação, o do Anhangabaú, significou a expansão do centro e o aumento da diversidade de usos nele. A expansão e consolidação do centro, por consequência, ratificou a sua periferia, e a cidade passou a operar a partir de setorizações.

Além disso, deve-se atentar sempre ao quadro demográfico da cidade. A relação de poder entre grupos étnicos – em um primeiro momento, entre portugueses e a população indígena nativa – contribuiu à sua maneira para as formas de expansão da ocupação paulistana. A disputa por terra não cessa nesta evolução, se transfigurando em um catálogo diverso de *lobbies* e grilagem urbana, como as várzeas loteadas, no primeiro caso, e as grandes chácaras procedentes de terras expropriadas de indígenas, no segundo.

São estas algumas colocações que serão elencadas para reformular o paradigma da expansão paulistana. Se superamos a imagem do crescimento da cidade como apenas cumulativo no espaço e atribuímos camadas às direções que cresce, tem-se um contexto da especificidade de cada constituição urbana. Ainda, a diferenciação entre as especificidades de estruturação das cidades americanas em detrimento das europeias, como mostram os teóricos estrangeiros que se ocuparam de estudar São Paulo, nos afasta ainda mais da imagem usual deste crescimento concêntrico, atribuída indistintamente ao caso de qualquer cidade em sua evolução histórica.

No entanto, se outrora São Paulo crescia ao modo de uma cidade americana – expandindo-se subsidiada pelo capital externo dentro de limites naturais, em ritmo descompassado entre os séculos –, o status de metrópole a insere no modo de produção global, com uma organização espacial que atende a um padrão específico de expansão compartilhado entre as metrópoles, em contato com as demandas da economia mundializada. Por fim, o resultado revela uma cidade que enfrenta a dualidade de ser simultaneamente modernizada e precária, com um padrão de urbanização comprometido com a reestruturação produtiva de acordo com as demandas econômicas, compartilhando espaço com remanescentes precários do *boom* da expansão (Meyer *et al.*, 2004).

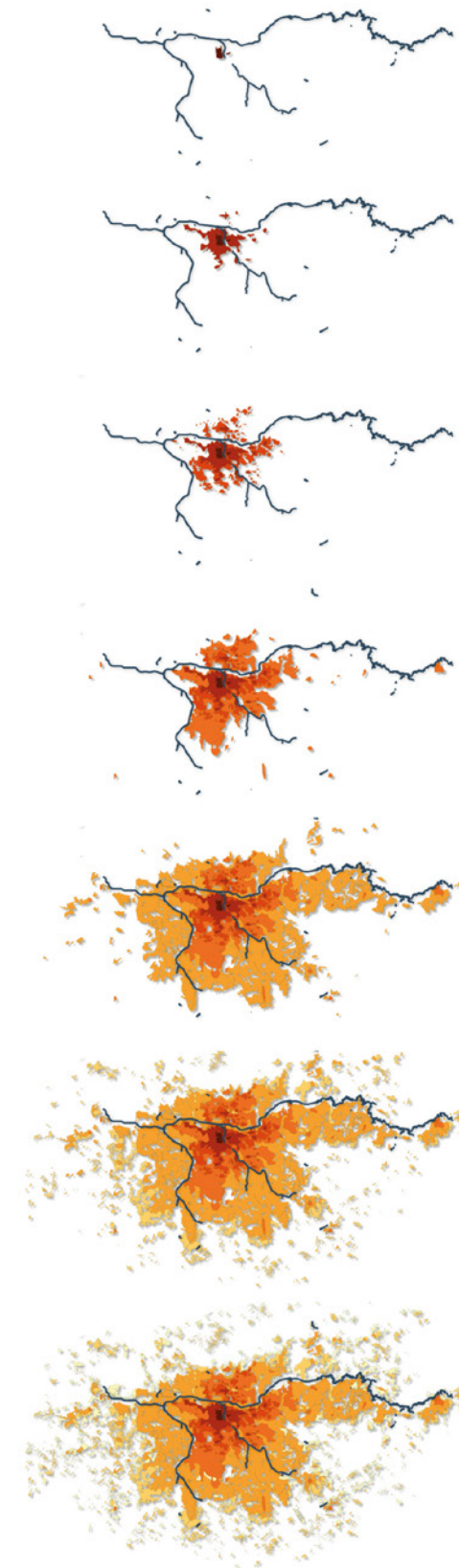
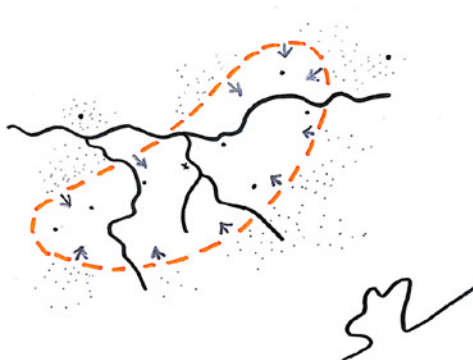


FIG. 1: Expansão da área urbana da Região Metropolitana de São Paulo de 1881 a 2002. Fonte: Elaborado pela autora com base em Emplasa, 2023.

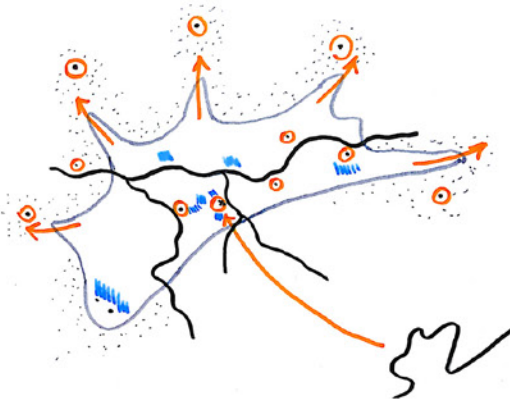
FIG. 2:**Circunscrição (1554-1600)**

O pequeno colégio jesuíta instalado na colina era o ponto focal do raio de circunscrição de aldeamentos, que, por sua vez, eram englobados de fora para dentro à medida em que conseguiam ser incorporados à conduta jesuíta. Os aldeamentos limítrofes eram considerados povos do sertão, sendo o sertão justamente o exógeno à circunscrição jesuíta. O movimento de ocupação é mais centrípeto: as aglomerações tendem ao centro, ao colégio. A transferência da população de Santo André da Borda do Campo para São Paulo de Piratininga, em 1560 demonstra a força de atração e aglutinação dentro de um novo raio de influência do colégio. Os aldeamentos também eram reorganizados em agrupamentos dentro deste raio a fim de manter o controle sobre os nativos. Até o fim do século XVI, a presença indígena conformava os contornos básicos de São Paulo (Monteiro, 2004, p.40). O processo de conquista total da Vila de Piratininga completou-se em 1590, com o controle da última insurreição dos indígenas paulistanos (Monteiro, 2004).

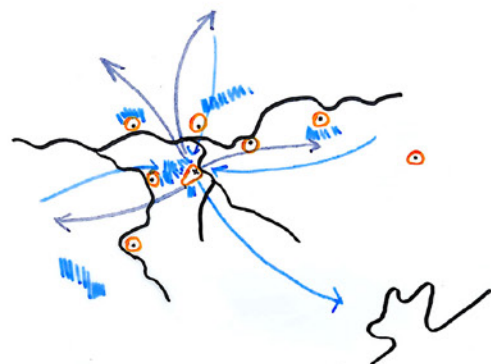
produção ocupação deslocamento

**Vetores para fora (1600-1711)**

Em sua condição de "boca do sertão", São Paulo se manteve como ponto focal de influência, agora como sede do bandeirantismo, o agente da expansão que se irradia por vetores para fora, conformando tentáculos de novas absorções no perímetro. É sob a égide da atuação bandeirante que São Paulo se tornou cidade, em 1711, quase setenta anos após a expulsão da Ordem dos Jesuítas. Com os deslocamentos dos bandeirantes nas invasões de terras e subordinação de mais indígenas, a expansão de São Paulo também se dá como capilarização da sua relevância entre as províncias maiores. O diagrama expõe a espacialização de terras produtivas para consumo próprio da cidade, que já se consolidavam em regiões mais afastadas da ocupação residencial. Expõe, ainda, a estruturação dos principais aldeamentos que receberam a leva de população da reorganização fundiária feita após a dissipação das insurreições indígenas, Pinheiros e São Miguel, que são transformadas em unidades fixas de nativos e mamelucos.

**Ocupações-satélite (1711-1808)**

Após o fim das bandeiras, em 1783, São Paulo demonstrava uma estagnação urbana em relação à sua relevância administrativa, apresentando baixa densidade e parca infraestrutura. A ocupação principal ainda se mantinha apenas na colina do Tamanduateí, com regiões satélites desarticuladas ao redor. Neste momento, o comércio paulistano foi despertado por comerciantes viajantes que levavam produtos das pequenas lavouras ou têxteis e importavam outros, como animais e manufaturas, em um raio que abrange os principais caminhos desde então estabelecidos: Rio de Janeiro, a região das Minas, Jundiá e Campinas, Itu e Sorocaba. O conhecimento destes caminhos pelos paulistanos foi herdado dos bandeirantes, logo os transmutando em eixos de comércio.

**Quebra de limites (1808-1872)**

Nas primeiras décadas do século XIX, o centro original enfim extrapolava os três vértices limitantes, conformando uma ocupação um pouco mais contínua, principalmente no sentido dos caminhos principais. A cidade como um todo apresentava melhor infraestrutura, com pontes de transposição das várzeas, pavimentação e iluminação. Este momento marca também o início das benfeitorias, tanto pela transferência da capital nacional para o Rio de Janeiro, cuja área de influência abarcava São Paulo, quanto pela abertura dos portos brasileiros às nações amigas na quebra da exclusividade com a Metrópole. A vida comercial de São Paulo demonstrava maior estruturação, abastecendo províncias da região e do Brasil, e exportando consideravelmente para Portugal. Seu movimento externo é de comunicação direta com as províncias maiores, já demarcando a cidade como um centro de um organismo maior.

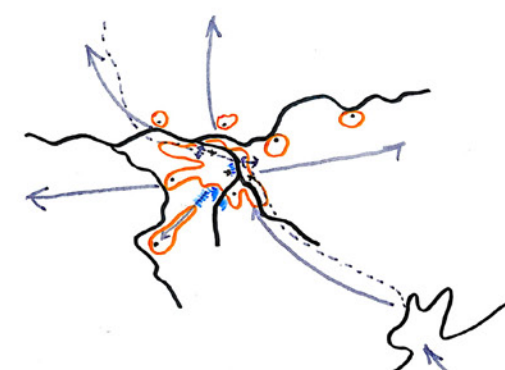


Fonte: elaborado pela autora, 2023.

FIG. 3:**As bases para a metrópole (1872-1900)**

O fim do século XIX é decisivo para São Paulo, que entre 1872 e 1900, teve um salto populacional de 821% (Monbeig, 2004, p.15). A cifra é antecedida por um surto agrícola do início do cultivo das terras paulistas para monoculturas algodoeiras, cana e, posteriormente, café, além do início da operação da São Paulo Railway em 1867. Internamente, a época marca o início das operações dos bondes, que surgem como uma solução de deslocamento entre os bairros. Mesmo as linhas ferroviárias passaram a ter peso no deslocamento intraurbano da população. Desenvolve-se em São Paulo um novo mercado para a estrutura cafeeira que se densifica no interior: o recebimento e a triagem de imigrantes europeus como mão-de-obra, tendo como foco a Hospedaria dos Imigrantes, na Mooca. Ainda, com a presença da ferrovia, surgiu uma frente de ocupação mais consolidada a oeste do centro que, por sua vez, motiva o atravessamento do Anhangabaú com a obra do Viaduto do Chá. A retificação do Tamanduateí e o tratamento da várzea do Carmo reforçam a comunicação leste oeste.

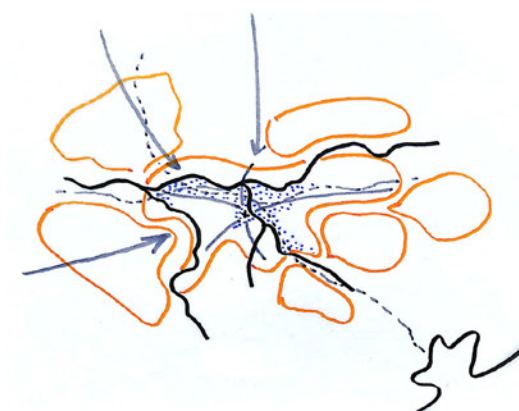
produção ocupação deslocamento

**Densificação e expansão paulatina (1900-1927)**

A passagem para o século XX apresenta um marco elementar da transição da fase colonial à moderna na evolução urbana de São Paulo, a inauguração dos bondes elétricos. A eletricidade e o germe de uma atividade industrial são, segundo Monbeig (2004, p.59), as condicionantes de um impulso definitivo à urbanização de São Paulo, que passou a crescer e absorver territórios mais consistentemente. Observa-se a consolidação dos principais bairros que apresentavam ocupação no século anterior, e o entroncamento dos rios Tietê e Pinheiros ainda se mantêm como um limite à aglomeração urbana. Das ferrovias passam a se estruturar distritos industriais, que inclusive alcançam outras cidades, como São Caetano, a partir da Mooca e Vila Prudente. São Paulo apresenta neste momento um desenvolvimento policêntrico, que também promove aglomerações nos distritos ao redor, e estabelece uma primeira imagem de ocupações uniformes no território.

**Indefinição do objeto consolidado (1927-1975)**

A consolidação metropolitana de São Paulo está intrinsecamente ligada à industrialização, que se fortaleceu na primeira metade do século XX. A sequência dos acontecimentos mundiais, entre crises econômicas e guerras, impulsionou um êxodo rural massivo no contexto brasileiro e, que representou para São Paulo um aumento de 129% da sua população entre 1920 e 1940. É neste contexto que se instala um padrão periférico de crescimento, como consequência da incapacidade de assimilação da população migrante. A demanda das novas periferias se evidencia na disparidade entre o aumento da população nos trechos agora ditos urbanos e suburbanos, sendo maiores nestes últimos. A agora metrópole alcança uma mancha de ocupação cujos vetores não são mais previsíveis, e que apresenta uma grande complexidade de dinâmicas no seu interstício, caracterizada ainda pela abstração entre as fronteiras dos municípios limítrofes.



Fonte: elaborado pela autora, 2023.

A evolução da urbanização paulistana demonstra, portanto, os valores atribuídos à sua posição geográfica pelos seus agentes, cujos embates com seu sítio natural interno e as particularidades herdadas da condição de colônia no contexto brasileiro ainda são atuais. Diferentemente das cidades costeiras, como Rio de Janeiro ou Salvador, em que porto e cidade ocupam o mesmo espaço, São Paulo teve como trunfo, quando do declínio das atividades açucareiras, a sua urbanidade independente desta produção. Esta condição estruturou as bases para o desenvolvimento de uma produção própria, que por sua vez, estruturou a metrópole, a convertendo cada vez mais em chamariz de pessoas e capital. É esta a base fundamental da evolução morfológica descrita neste trabalho.

2. A BOCA DO SERTÃO

Tanto em seus fins quanto em sua localização, a fundação de São Paulo difere do padrão das primeiras cidades brasileiras. Sua fundação religiosa e secular (Monbeig, 2004, p.23) procede da intenção dos jesuítas da praia de São Vicente de catequisar os povos do planalto, sendo que, para além da Serra do Mar, alguns poucos portugueses e mamelucos já ocupavam o reduto denominado Santo André da Borda do Campo. Os limites da então Capitania de São Vicente eram habitados majoritariamente por povos Tupiniquins – entre outros grupos da etnia Tupi –, cujas maiores aldeias no planalto paulista se tornaram os principais aldeamentos de ação dos jesuítas (Oliveira *et al.*, 2022). Os aldeamentos eram povoamentos organizados pela colonização, adensando as populações das inúmeras aldeias em um grande reduto. O modo de operação jesuíta se valia da reorganização fundiária das populações a fim de redesenhar as relações do planalto e criar uma reserva de mão de obra para a Coroa (Monbeig, 2004, p.31).

A escolha da colina próxima ao delta de encontro entre os rios Tietê e Anhangabaú, em detrimento do local já ocupado por alguns portugueses, Santo André da Borda do Campo, se dá principalmente pela presença dos rios e pela topografia. Os fatores combinam a provisão de peixes para alimentação e um

bom canal de comunicação, através dos rios, com uma localização estratégica para defesa devido à topografia (Prado, 1998, p.8-19). Ademais, todo o planalto paulista representava uma boa opção de posicionamento aos colonos por seu clima mais temperado do que a costa mas, sobretudo, o centro escolhido pelos jesuítas era um grande descampado de qualquer floresta mais densa, facilitando sua ocupação (Prado, 1998, p.8-19). Por este motivo, o Campo de Piratininga reunia muitas aldeias da população nativa, as quais foram progressivamente absorvidas e reordenadas.

Nesse sentido, Monbeig (2004, p.26) afirma que a catequese “situa-se na origem não apenas da fundação de São Paulo, mas também de sua função urbana [...]”. As aldeias dos jesuítas foram estabelecendo uma rede suburbana, habilitando modestamente o burgo paulista ao exercício de uma função regional”. Ainda segundo o mesmo autor, esta nova vila já reunia em 1573, menos de vinte anos após sua fundação, 120 lares habitados por brancos (Monbeig, 2004, p.25). A constituição progressiva de uma vila e a incorporação da população nativa não se sucedeu de forma inteiramente pacífica, processo marcado por contínuas insurreições indígenas. Os ataques ocorriam principalmente pela população considerada do sertão, aqueles indígenas fora do raio de apropriação jesuíta.

Os dois maiores aldeamentos constituídos, o de São Miguel e Pinheiros, conformavam aproximadamente os vértices a leste e a oeste deste perímetro de apropriação, acompanhados de Santo Amaro, M'boy e Itapeperica, no sentido sudoeste, e de Guarulhos e Barueri na face norte do Tietê. Os indígenas do aldeamento de Pinheiros, insatisfeitos com a sujeição, ordenaram o levante de 1590, ao qual se atribui o fim do processo de conquista total de Vila de Piratininga, uma vez controlada a revolta (Monteiro, 2004, p.40).

A força de atração da nova vila se confirmou com a extinção de Santo André da Borda do Campo, sendo a sua população obrigada a se transferir para os limites de São Paulo em 1560, seguida do estabelecimento de um pelourinho, marca de poder da Coroa, em frente ao Colégio dos Jesuítas. Manuel Monteiro (2004, p.40) afirma que a quase total destruição

dos povos indígenas no planalto entre conflitos e contágios até o final do século XVI, além do fim dos Tupi enquanto povo independente nos limites de São Paulo, se vincula a uma maior estruturação administrativa da vila. Os sobreviventes, no planalto e ao longo do interior, conformaram, por sua vez, os contornos básicos de São Paulo com o início da atuação dos bandeirantes.

A primeira metade do século XVI foi marcada pela disputa entre bandeirantes e a Ordem dos Jesuítas, principalmente acerca do aprisionamento de indígenas e as suas terras. O bandeirantismo, a princípio, foi um movimento espontâneo de conquista de novas terras, sem vínculos diretos com a Coroa. No entanto, a monarquia portuguesa enxergou no movimento um meio de aumentar seu poderio e expandir o limite da colônia para além da marca do Tratado de Tordesilhas, além de conflitar com os interesses da Ordem, que passou a operar com alguma autonomia, à dissabor da Coroa (Monbeig, 2004, p.30).

A penetração no interior, ao modo que inauguram os bandeirantes, ainda era pouco frequente, apesar da escalada da Serra do Mar ter sido considerada fácil. Nesse sentido, o valor da posição geográfica de São Paulo ainda não tinha sido aferido na mesma amplitude com que os bandeirantes demonstraram, com a instituição dos diversos caminhos de comunicação com o interior.

O alcance bandeirante foi responsável por alastrar a capitania de São Paulo (em seus diversos nomes ao longo do século) até os limites do Mato Grosso de hoje. Apesar de ser o epicentro dos caminhos e da administração de um limite tão grande, São Paulo ainda era um burgo insignificante para o peso que tinha: em 1711, fora elevada a cidade e, em 1745, recebeu o estabelecimento de um bispado, duas condições de importância para o quadro urbano da colônia (Monbeig, 2004). “Uma cabeça bem pequena para um corpo gigantesco”, segundo Monbeig (2004, p.31). A identidade paulista já se demonstrava

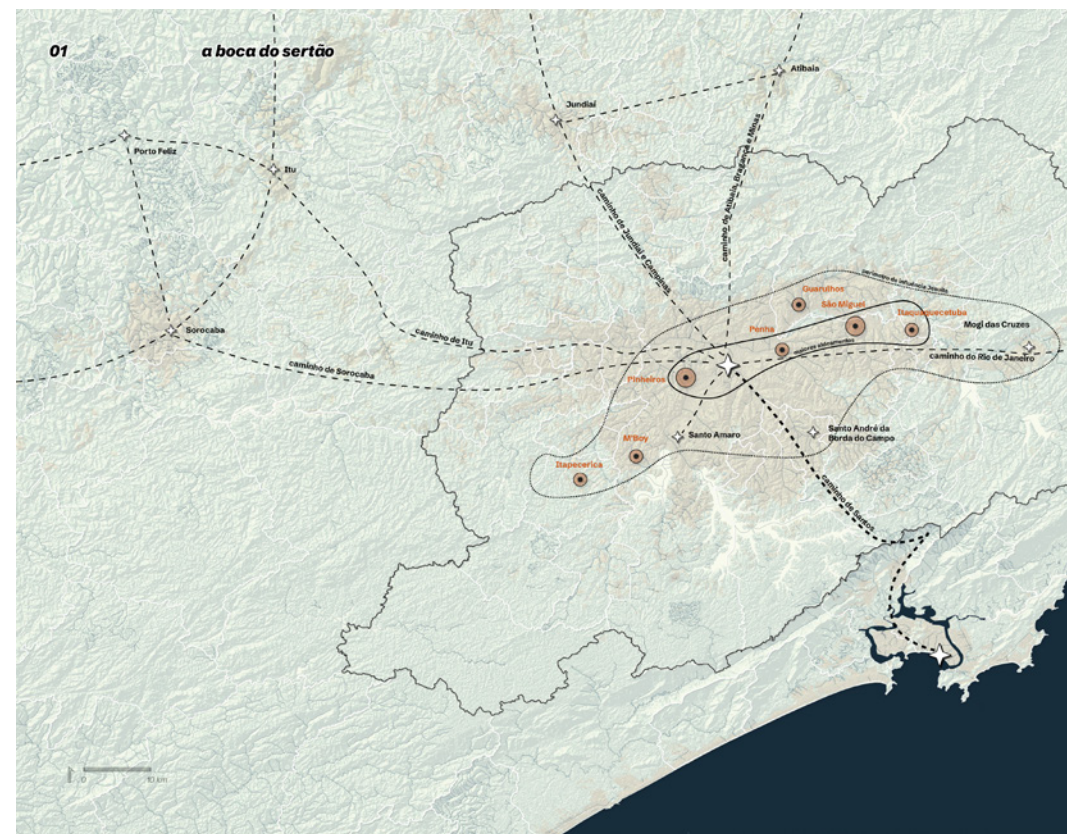


FIG. 4: Aldeamentos, caminhos e aglomerações portuguesas: elementos balizadores dos limites de São Paulo nos séculos XVII e XVIII. Fonte: Elaborado pela autora, 2023.

bastante consolidada, e reconhecia a cidade de São Paulo como seu centro. No entanto, a relevância econômica da cidade até então se dava apenas como um cruzamento de caminhos entre regiões mais lucrativas, como eram as Minas, ou um último reduto populacional antes de sertões desabitados por explorar. Seu saldo interno era bastante empobrecido, assim como se verificava nas regiões por onde os bandeirantes passavam, com a dizimação de povos indígenas e esgotamento de recursos (Monbeig, 2004, p.31).

3. OS VEIOS DE OURO URBANOS

Entre ser elevada a cidade, em 1711, até o começo do século XIX, São Paulo era um cenário estagnado entre as capitais mais prósperas do país. Seu território principal ainda se mantinha no interflúvio Tamanduatéi-Anhangabaú, mesmo com o afluxo populacional do litoral para o planalto (Prado, 1998, p. 10). A inércia da capital acompanha o momento do fim das bandeiras, em 1783, e suas condições geográficas ou circunstâncias políticas ainda não haviam dado um impulso definitivo em sua urbanização. Em seu quadro demográfico constam 534 domicílios habitados por 2.026 pessoas e, empobrecida, sua atividade econômica se pautava em escambo de mercadorias (Monbeig, 2004, p.32). Neste contexto, para além do centro, as ocupações principais agora se organizavam nos entornos dos maiores aldeamentos, agora já sem a presença expressiva de indígenas, e por vezes seguiam as indicações dos caminhos bandeirantes (Monbeig, 2004, p.35). O território abarcado pelo raio de influência jesuíta era agora uma extensão desarticulada com o centro, com a perda da sua função regional secular, se configurando em um ponto central com algumas ocupações satélite.

O conhecimento dos caminhos herdados do bandeirantismo pôde induzir o germe do comércio à longa distância de forma mais estruturada no fim do século XVIII. A partir deles, se tornou possível alcançar o Rio de Janeiro e a região das Minas tanto a fim de comprar insumos quanto de revender a produção de pequenas lavouras e algumas manufaturas. Já no início do século XIX, são aferidos alguns balanços de exportação de

mercadorias paulistas, saindo de Santos para Portugal, demonstrando o destaque que o território atingia no contexto nacional (Monbeig, 2004, p.34).

Na segunda década do século XIX, tem-se um cenário um pouco mais vivaz da comunidade paulistana e sua vida urbana. Saint-Hilaire, em sua visita documentada a São Paulo em 1819, retratou uma vida comercial profusa nas ruas do centro, cujos comerciantes inclusive abasteciam as províncias próximas e mantinha um fluxo constante de atividade (Monbeig, 2004, p.34). O início da organização da vida comercial se verifica, por exemplo, na criação de um banco na cidade. Com os relatos de Saint-Hilaire vê-se um panorama da cidade que estava por superar seu declínio e empobrecimento nas décadas anteriores.

O início do cultivo das terras paulistas, com o cultivo de cana e algodão, também a partir da segunda década do século XIX, se refletiu em São Paulo ao criar um centro comercial e de sociabilidade para estes novos e abastados senhores de engenho, condição que se intensificou posteriormente com a cultura do café (com outras particularidades). Ainda, a proximidade da nova sede da corte portuguesa, no Rio de Janeiro, induz à cidade a uma ligação comercial e social com a Europa. Na sua paisagem, pontes de alvenaria surgem como modos de atravessamento das várzeas, mas estas seguem desabitadas. É neste panorama social que a aglomeração central da cidade extravasa alguns dos limites iniciais, principalmente no seu sentido sul e oeste.

A segunda metade do século XIX abarca muitas das mudanças infraestruturais decisivas para a hegemonia paulistana alcançada nas décadas seguintes. Entre elas, o início da operação da São Paulo Railway, em 1867, com a linha Santos-Jundiaí, que impactou progressivamente a sua morfologia junto às linhas Sorocabana e Central do Brasil, iniciadas nos anos seguintes. Em 1872, começou a operar a primeira linha de bonde, por tração animal, que impulsionou a conexão entre as ocupações desarticuladas do território. Para Monbeig (2004), o ano de 1872 representa um marco no padrão de urbanização da capital, que ainda não tinha rompido totalmente com sua origem colonial e secular apesar dos avanços econômicos e

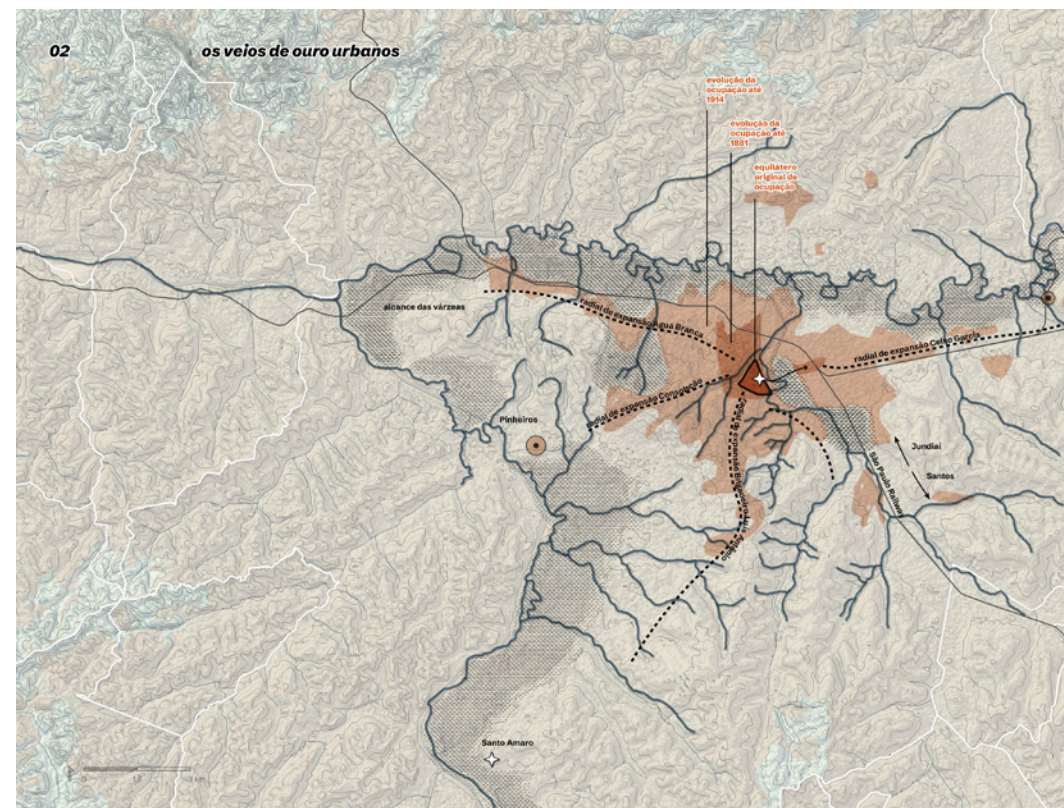


FIG. 4: Caminhos intraurbanos e sucessão de ocupação no período de consolidação da São Paulo urbana. Fonte: Elaborado pela autora, 2023.

infraestruturais. É o ano em que ocorre o primeiro censo oficial do Brasil, do qual se pode ter um lastro mais preciso do crescimento vertiginoso da cidade nas décadas seguintes: de 26.040 para 239.820 habitantes em 1900, correspondendo a uma taxa de crescimento anual de 9,6%.

Com a densificação da produção cafeeira no quadro econômico paulista, São Paulo reunia tanto a sua elite quanto a sua rota de exportação. O surto cafeeiro, entre 1871 e 1886, promoveu o incremento de receita interna em 300% (Singer, 2004, p.170). Os grandes fazendeiros viram a necessidade de ligar o comércio à lavoura, mantendo grandes estadas na cidade, que se tornaram cada vez mais permanentes (Monbeig, 2004, p.42) e se associam à mudança das necessidades sociais dessa nova classe. Paul Singer (2004, p.162) afirma que "o primeiro efeito direto da expansão cafeeira sobre São Paulo foi ampliar sua função de entreposto comercial", função que antecede o apogeu cafeeiro, mas é aprofundada neste período. Ainda

segundo o autor, a vinda dos fazendeiros também explica, em parte, o aumento populacional visto a partir de 1872, o que se revela no território paulistano com novas ocupações em bairros nobres, que se transmutaram ao longo do tempo, como Campos Elíseos e Higienópolis.

Sob a denominação de capital dos fazendeiros, o território de São Paulo incorpora um novo processo de aumento dos seus limites: os loteamentos. Caio Prado Jr. (1998, p.74) os associa à atividade especulativa que se inaugura como um verdadeiro "veio de ouro" que se descobriu em São Paulo, em "bairros que nasceram, em sua grande maioria, ao acaso, sem plano de conjunto; frutos da especulação de terrenos em 'lotes e prestações'" cujas localidades não correspondiam a demandas de crescimento da cidade, mas tinham pagamentos mais facilitados ou melhores propagandas e muitas vezes advinham da grilagem do cinturão desocupado até então.

A ascensão do quadro do café também inaugura o mercado de imigrantes como mão de obra livre no estado de São Paulo,

cuja chegada e distribuição se organizou na Hospedaria dos Imigrantes, na Mooca. Assim, São Paulo desempenhava para a economia cafeeira o papel de abastecimento de insumos e instrumentos, com o seu comércio local, e mão de obra, com a vinda dos imigrantes. São, portanto, três pilares que lançaram as bases para a primazia que São Paulo alcançou no século seguinte, e que dão fim a um processo disputado por grupos de interesse de outras cidades, como Campinas. Com o cruzamento das ferrovias em seu centro, São Paulo aglutina um eixo estruturador das produções do interior, provê insumos e mão de obra, e se torna o centro dos investimentos dos barões, que incutem mudanças no seu território.

4. E OS SENTIDOS DA METRÓPOLE

As mudanças perpetradas no território paulistano pela economia cafeeira se traduzem de forma mais clara na passagem para o século xx. A entrada do capital, que se tornou possível com a expressividade do mercado paulista nas exportações do café, possibilitou o investimento em infraestrutura, que interfere no cenário propício para o desenvolvimento da indústria (Monbeig, 2004). Entre estas mudanças, com a chegada da Light & Power, a eletricidade estruturou a provisão de energia tanto para a atividade industrial quanto para a população que crescia. Ainda, a crise do café que se instalou em 1929 antecipa as bases da substituição das produções em detrimento de uma única cultura comercial no país (Monbeig, 2004, p.68), processo ao qual, segundo Singer (2004), se atribui uma miríade de fatores da economia nacional.

O contexto geopolítico internacional do século xx interfere no quadro demográfico e produtivo na cidade de forma a também impulsionar a sua industrialização. A Primeira Guerra Mundial, ao dificultar a importação de bens de consumo, estimulou a criação de uma indústria de substituição, possível com a política de créditos aprofundada ainda durante a República Velha (Singer, 2004, p.179-180). Seguida de um período abastado para o café, fruto de incentivos induzidos para uma prosperidade artificial (Monbeig, 2004, p.71), a Segunda Guerra reforçou a necessidade da provisão dos bens de consumo de forma interna e

ainda promoveu um êxodo rural intenso das lavouras paulistas, pela queda progressiva do preço do café e da produção agrícola como um todo (Monbeig, 2004, p.70). Este quadro, para Monbeig (2004), é responsável por alternar o fluxo do mercado de trabalho instaurado em São Paulo no século anterior: antes uma distribuidora da mão de obra, agora a cidade drena os recursos humanos da lavoura.

Com o aporte de uma nova leva populacional, São Paulo possui, em 1915, 51 estabelecimentos industriais e, em 1920, sua produção representa 31,5% da produção nacional, superando a do Rio de Janeiro, a maior até então (Singer, 2004, p.181-183). As benesses do café, no entanto, não são suficientes para explicar a expansão da industrialização em São Paulo em relação às outras regiões. Um dos seus grandes privilégios volta ao seu valor geográfico, segundo Singer (2004), que "torna tributária de São Paulo uma ampla área do país, que ultrapassa as fronteiras do atual estado", ampliando a janela do seu mercado em relação ao distrito federal.

Internamente, o início da operação dos bondes elétricos em 1900, também pela Light & Power, marca para Monbeig (2004, p.59) o início do florescimento da cidade como metrópole. A transposição das várzeas se faz de modo mais intenso e alguns bairros crescem no sentido de importantes radiais internas que se estruturavam neste momento: a Avenida São João, no sentido oeste, a Avenida Celso Garcia, no sentido leste, e a Avenida Brigadeiro Luís Antônio.

Monbeig (2004) ainda se detém na descrição das ocupações que acompanham as ferrovias que cruzam a cidade, no interstício entre estas linhas e as linhas rodoviárias. Completa-se em 1915 a urbanização da várzea do Tamanduateí, que leva a uma maior conexão com o bairro do Brás, cuja atividade fabril, embora pequena, já se estruturava em torno da estação de trem. A Penha é absorvida no espaço urbano e, seguindo o caminho em direção ao Rio de Janeiro, a influência da urbanização de São Paulo já se nota até Mogi das Cruzes. O que antes era um ponto extremo da cidade, o bairro do Ipiranga, agora se conecta com o centro em um vetor único e, no lado oposto do Tamanduateí, a ocupação até a Vila Prudente já alcança o município de São Caetano e Santo André. Também ao sul, o

caminho até Santo Amaro se adensava no sentido da Avenida Brigadeiro Luís Antônio e Rua da Liberdade. Ao norte, a ocupação seguia limitada pela Serra da Cantareira, se alastrando apenas no sentido Jundiaí, enquanto na face oposta do Tietê, a confluência com o rio Pinheiros segue sendo uma barreira ao alastramento da ocupação nesse sentido.

Para além dos sentidos que a metrópole avança, é importante demarcar as fases que estruturam o seu surgimento. Se, em um primeiro momento, o território colonial é interposto por uma malha de caminhos articuladores que aproximam núcleos urbanos, a malha ferroviária solidifica esta articulação e dá as condições mecânicas (Meyer et al., 2004, p.37) do transporte da produção agrícola para Santos, que se desenvolve, enfim, na malha rodoviária, um novo vértice do ordenamento da urbanização. Os últimos dois desdobramentos "são modelos de organização física que respondem de forma direta a interesses econômicos instalados

no território metropolitano de São Paulo" (Meyer et al., 2004, p.37).

No decorrer do século XX, São Paulo se consolida como o polo centralizador da industrialização do Brasil, corroborada sempre por incentivos nacionais, como o Plano de Metas de Kubitschek, na década de 1950, que concentrou investimentos no território da Grande São Paulo (Meyer et al., 2004, p.36). A constituição industrial do território, ademais, sempre esteve atrelada à imagem de Grande São Paulo, prescindindo das fronteiras como limite (Singer, 2004, p.195). O novo ciclo produtivo, com seus impactos migratórios, contribui para a constituição de um padrão periférico de expansão, que já não se atrela exclusivamente ao crescimento orientado pelas condições naturais. Ainda, o território metropolitano como resultante dessa expansão largamente conurbadora é alimentado pelo fluxo migratório, e sua área considerada suburbana passa a se adensar em maiores taxas do que os trechos urbanos (Meyer et al., 2004, p.41). A aglomeração

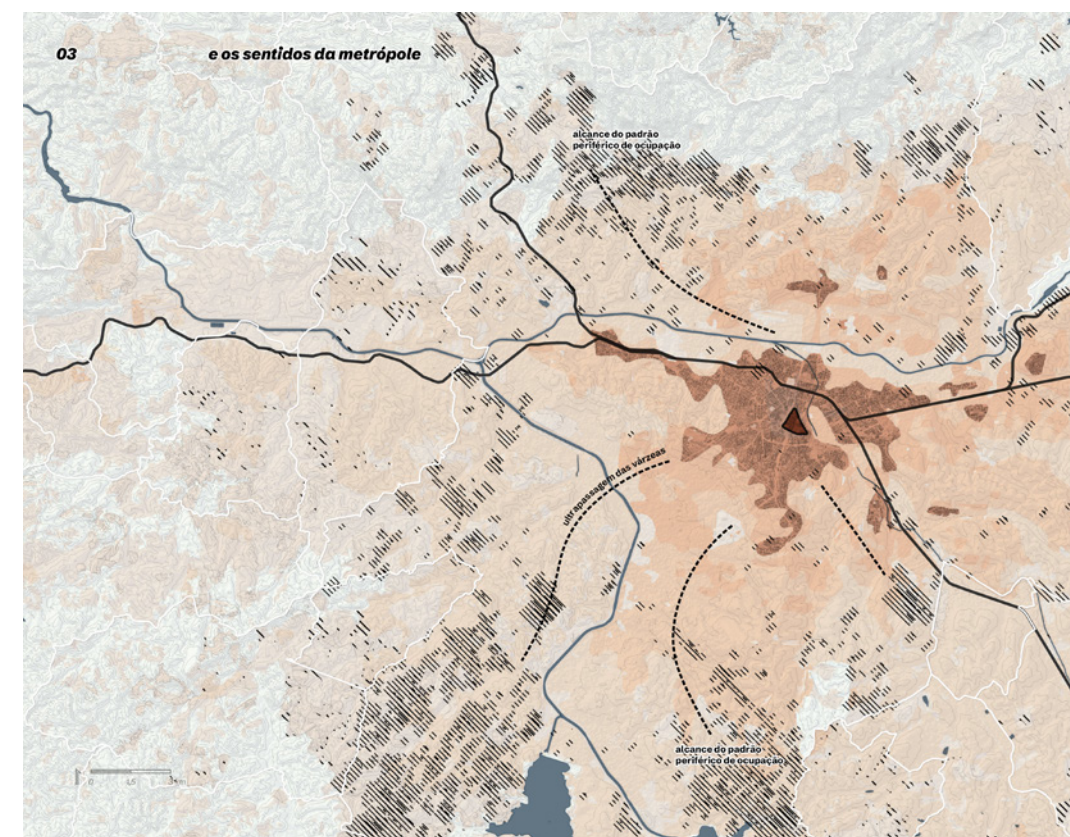


FIG. 5: Forma metropolitana de esgarçamento de limites e ocupações informais. Fonte: Elaborado pela autora, 2023.

paulistana, como é denominada no estudo coordenado pelo Sociedade para a Análise Gráfica e Mecanográfica Aplicada aos Complexos Sociais (Sagmacs), finalizado em 1958, que compreende São Paulo e seus municípios limítrofes, é institucionalizada como metrópole em 1967 no âmbito estadual, e em 1973 no âmbito federal com a lei que instituiu sua região metropolitana.

Todos os caminhos de estruturação da metrópole em um país subdesenvolvido ordenam a constituição urbana a uma modernidade incompleta (Santos, 1990, p.13), em sua capacidade de mecanização do espaço geográfico que criam as condições de uma expansão sustentada (Santos, 1990, p.13). Meyer (2001) afirma que o advento da metrópole no quadro urbano global moderno é a expressão do modo de produção da sociedade, e não sua consequência, oferecendo as condições territoriais para o desenvolvimento dos seus quadros sociais e econômicos. Assim, o advento da condição metropolitana não foi um fenômeno espontâneo, ou que surgiu somente da conurbação de um território que abarcou cada vez mais habitantes. A metrópole deve ser entendida a partir dos incentivos que concentrou preliminarmente, que resultam em um processo cumulativo condicionante tanto para o alastramento da ocupação quanto para a sua estruturação em um foco econômico e político.

5. A PERSISTÊNCIA DA TRANSPOSIÇÃO

Em São Paulo, a instituição da metrópole não se desatrela do seu território. O processo cumulativo que a lastreia expõe a importância do seu sítio nos estímulos perpetrados para o seu alcance, demonstrando o esforço contínuo de seus agentes em estabelecer as suas bases. Nunca arbitrários, os movimentos e avanços no território são condicionados por interesse em um quadro maior especulado, que desaguam na retroalimentação constante de oferta e demanda de recursos, principalmente humanos. Caio Prado Jr. (1998, p.8) bem explicita que, a priori, São Paulo não ofereceu atrativos capazes de explicar a sua proeminência urbana, mas que seus privilégios se desenvolveram apesar dessas condições

“numa persistência digna de nota”.

Nesse sentido, a sua localização propícia para a malha que articula alcances no interior brasileiro demonstra sua primeira capacidade em esgarçar limites, que se revela também internamente, na sua dinâmica intraurbana, na possibilidade de transpassar as suas barreiras e expandir seu perímetro.

Assim, se no período colonial São Paulo crescia como cresciam as cidades além das costas litorâneas no novo continente, sempre no bojo de algum ciclo produtivo e acompanhando suas flutuações, São Paulo inaugura, com a crise do café e sua subsequente industrialização, a resiliência induzida – ou injetada, artificial – de uma cidade que já nasceu metropolitana. Ou seja, seu crescimento se distancia dos resultados puramente econômicos e se solidifica de forma autônoma. O resultado no território se verifica no padrão periférico de seu crescimento, subordinado à condição da metrópole de absorver cada vez mais habitantes sem necessariamente ter todas as bases materiais para tal. É nesta chave que podemos repensar a imagem da evolução da mancha urbana de São Paulo como um alastramento genérico de conurbação de territórios. A forma final da metrópole é o resultado de suas especificidades geográficas e da sua inserção na economia mundializada, que atrai população a despeito da sua incapacidade de abarcá-la, alastrando território de forma ostensiva.

REFERÊNCIAS

- ACKEL, Luiz; CAMPOS, Candido M. Antecedentes: a modernização de São Paulo. In: CAMPOS, C. M.; SOMEKH, N. (Org.). **A cidade que não pode parar**: planos urbanísticos de São Paulo no século XX. São Paulo: Mackpesquisa, 2002.
- EMPRESA PAULISTA DE PLANEJAMENTO METROPOLITANO S.A. – EMPLASA. **Mapa Cartográfico Temático Terrestre Básico da Expansão da Área Urbanizada**, 2017. Disponível em: <http://www.metadados.idesp.sp.gov.br/catalogo/srv/por/catalog.search#/metadata/1e274507-0b-74-4379-85b1-e48d2d191fc1>.
- GEOFABRIK. **OpenStreetMap Data Extracts**, 2022. Disponível em: <http://download.geofabrik.de/>.
- IBGE. **Aglomerados subnormais**, 2019. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/tipologias-do-territorio/15788-aglomerados-subnormais.html>.
- IBGE. **Áreas Urbanizadas**, 2019. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/cartas-e-geograficas/15789-areas-urbanizadas.html>.

IBGE. **Malha Municipal**, 2022. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/malhas-territoriais/15774-malhas.html>.

LANGENBUCH, Juergen R. **A estruturação da Grande São Paulo**: um estudo de geografia urbana. Rio de Janeiro: IBGE, 1971.

MEYER, Regina Maria P. **Atributos da metrópole moderna**. In: Seade (Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados). São Paulo em Perspectiva, n. 4, vol. 14. São Paulo, 2001.

MEYER, Regina Maria P.; GROSTEIN, Marta D.; BIDERMAN, Ciro. **São Paulo: Metrópole**. São Paulo: Edusp/Imprensa Oficial, 2004.

MONBEIG, Pierre. O crescimento da cidade de São Paulo. In: SZMRECSÁNYI, T. (Org.). **História econômica da cidade de São Paulo**. São Paulo: Globo, 2004, p.14-115.

MONTEIRO, John Manuel. Dos Campos de Piratininga ao Morro da Saudade: a presença indígena na história de São Paulo. In: PORTA, Paula (Org.). **História da Cidade de São Paulo**, v. 1: a cidade colonial. São Paulo: Paz e Terra, 2004.

MORSE, R. M. **De comunidade a metrópole**: biografia de São Paulo (Trad. Maria Aparecida Madeira Keberg). São Paulo: Comissão do IV Centenário da Cidade de São Paulo – Serviço de Comemorações Culturais, 1954.

PRADO JR., Caio. **A cidade de São Paulo**: geografia e história. São Paulo: Brasiliense, 1998.

SANTOS, Milton. **Metrópole corporativa fragmentada**: o caso de São Paulo. São Paulo: Nobel, 1990.

SEHAB/HABITASAMPA. **Loteamento Irregular**, 2016.

SILVA, Moacir M. F. **Geografia dos Transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1949.

SINGER, Paul. São Paulo. In: SZMRECSÁNYI, T. (Org.). **História econômica da cidade de São Paulo**. São Paulo: Globo, 2004, p. 146-217.

SMT/CPTM. **Linhas de trem da Companhia de Trens Metropolitanos (CPTM)**, 2021.

SOBRE A AUTORA

Nara Albiero é arquiteta e urbanista graduada pela Escola da Cidade em 2023. Este artigo é resultado do Trabalho de Curso realizado na mesma instituição com orientação de Pedro Vada.

naralbiero@gmail.com

Centro atravessado: Mapeamento e indagações sobre os impactos da construção da Ligação Leste-Oeste do Município de São Paulo

Dominique Crizane Moraes Aires

Orientação: Prof. Ms. Dr. Marcos Virgílio da Silva (Centro Universitário Belas Artes de São Paulo)

Pesquisa: Iniciação Científica, Centro Universitário Belas Artes de São Paulo, 2022.

Este trabalho consiste em um mapeamento das modificações geradas pela construção da ligação Leste-Oeste, que atravessa o centro de São Paulo, passando por toda a extensão do Elevado João Goulart, Viaduto Júlio de Mesquita Filho, Viaduto Jaceguai, Viaduto do Glicério, Viaduto Leste-Oeste, Complexo Viário Evaristo Comolatti, até desembocar na Avenida Alcântara Machado. Com base em artigos, matérias de jornais, decretos e leis que remontam ao desenvolvimento da cidade, assim como a compreensão dos conceitos de lugar e memória, pretende-se abordar antecedentes de intervenções de cunho

rodoviarista na cidade de São Paulo à luz do processo de consolidação das regiões afetadas e suas transformações a partir da construção da ligação. O objetivo é dimensionar, por meio de sobreposições cartográficas, o impacto das demolições e desapropriações, refletindo sobre uma "memória coletiva" afetada e transformada com o processo de implantação dessas vias elevadas. Por fim, apresenta-se um mapeamento que estima a quantidade das demolições ocorridas para que seja possível visualizar as áreas onde os impactos da construção da Ligação Leste-Oeste foram mais intensos.

Palavras-chave: rodoviarismo; mapeamento; memória.

Crossed center: mapping and inquiries about the impacts of the construction of the East-West Link in the city of São Paulo

This paper consists of mapping the changes brought about the construction of the East-West route that crosses downtown São Paulo (the entire length of Elevado João Goulart, Viaduto Júlio de Mesquita Filho, Viaduto Jaceguai, Viaduto do Glicério, Viaduto Leste-Oeste, Viaduto Evaristo Comolatti until it ends at Avenida Alcântara Machado). Based on papers, newspaper articles, decrees, and laws that date back to the development of the city, as well as understanding the concepts of space and memory, the aim is to understand the road interventions in the city of São Paulo, its consolidation process and transformation of regions that were affected. The objective is to dimension the impact of demolitions and expropriations, reflecting on a "collective memory" affected and transformed by the process of implementation of these elevated roads. Finally, we present a mapping to quantify the demolitions and visualize the areas where the impacts of the East-West Link construction were more intense.

Keywords: elevated highways; mapping; memory.

Centro atravessado: mapeo e indagaciones sobre los impactos de la construcción de la Conexión Este-Oeste en el municipio de São Paulo

Este trabajo consiste en realizar un mapeo de las modificaciones generadas por la construcción de la conexión Este-Oeste que atraviesa el centro de São Paulo pasando por toda la extensión del Elevado João Goulart, Viaduto Júlio de Mesquita Filho, Viaduto Jaceguai, Viaduto do Glicério, Viaduto Leste-Oeste, Complejo Viário Evaristo Comolatti, hasta desembocar en la Avenida Alcântara Machado. Con base en artículos, reportajes de periódicos, decretos y leyes que remontan el desarrollo de la ciudad, así como en la comprensión de conceptos sobre lugar y memoria, se pretende abordar antecedentes de intervenciones de carácter vial en la ciudad de São Paulo, a la luz del proceso de consolidación de las regiones afectadas y sus transformaciones a partir de la construcción de la conexión. El objetivo es dimensionar, a través de superposiciones cartográficas, el impacto de las demoliciones y expropiaciones, reflexionando sobre una "memoria colectiva" afectada y transformada con el proceso de implantación de estas vias elevadas. Finalmente, se presentará un mapeo que estime la cantidad de demoliciones ocurridas para que sea posible visualizar las áreas donde los impactos de la construcción de la Conexión Este-Oeste fueron más intensos.

Palabras clave: vial; mapeo; memoria.

1. INTRODUÇÃO

Este trabalho tem como objetivo apresentar uma estimativa das edificações afetadas pela obra da Ligação Leste-Oeste e versar sobre os perfis e dinâmicas anteriores dos bairros afetados. Pretende-se fazer uma singela contribuição no levantamento de questões a respeito do impacto de obras desse porte no contexto dos bairros em que foram implantadas. O artigo é composto de cinco seções: na primeira, abordaremos um panorama geral das intervenções voltadas para os automóveis na cidade de São Paulo; na segunda, serão apresentados os procedimentos metodológicos utilizados para realizar essa pesquisa; na terceira, trataremos do contexto da construção da Ligação Leste-Oeste; na quarta, são analisados, trecho a trecho, os bairros cortados pela ligação; e na quinta, serão apresentadas algumas considerações finais sobre o trabalho em si, apontando números e levantando inquietações que surgiram ao longo da consolidação do trabalho.

A implantação da Ligação Leste-Oeste pode ser vista como fruto de um processo histórico de priorização do automóvel no contexto urbano da cidade de São Paulo.¹ A começar pelo crescimento e consolidação da economia cafeeira no final do século XIX, em que o trânsito dessa mercadoria passou a circular do interior do estado para os portos, por meio de transporte com animais e, a partir de 1867, pela estrada de ferro Santos-Jundiaí. Apesar da importância das estradas de ferro para o crescimento da cidade de São Paulo na virada do século XX, como observa Campos (2002), é notável a negligência em relação ao modelo ferroviário de transporte nas décadas seguintes e a preferência em construir para a elite que se instalava na cidade. O modelo de grandes avenidas e do automóvel passou a ser o centro das prioridades de intervenções para o espaço físico da cidade.

Como centro econômico, a cidade passou a receber não só as elites, mas um grande contingente de trabalhadores, que se instalaram muitas vezes em regiões consideradas relativamente periféricas na época: próximas às indústrias (como na Mooca), nas vizinhanças das regiões mais nobres (como a Barra Funda e sua proximidade com os Campos Elísios) ou em

áreas pouco valorizadas (como as regiões mais baixas do recém loteado bairro da Bela Vista e da Baixada do Glicério). As obras públicas realizadas no final do século XIX e início do século XX foram voltadas à construção de edifícios institucionais e ao "embelezamento" da cidade, que visava o emprego da estética europeia² nos espaços públicos, ao contrário de qualquer política que tivesse como objetivo atender às diferentes camadas sociais que a cidade recebia naquele momento.

Como pontuou Campos (2002), se o contingente popular e operário estivesse contido nos espaços de vilas, a cidade poderia se concentrar na ilusão de construir uma "capital do café". Nas décadas seguintes, as consequências desse pensamento passam a ficar cada vez mais visíveis: o problema da habitação, com surgimento de diversos cortiços ocupados por imigrantes e a população negra, além do congestionamento de veículos na região central da cidade, apesar de tantas intervenções em vias públicas.³

Mudanças na dinâmica de áreas da cidade que priorizam os interesses hegemônicos se tornam um ponto recorrente no desenvolvimento da cidade de São Paulo. Em 1930, o prefeito Pires do Rio recorreu ao engenheiro Francisco Prestes Maia que retomou o plano proposto há quase uma década por Ulhôa Cintra, o "Perímetro de Irradiação", fazendo modificações e desenvolvendo o Plano de Avenidas (Porto, 2006, p.133).

seria composto de vários trechos de vias públicas, em segmentos, formados pela Avenida Ipiranga, a Rua São Luís (alargada e transformada em avenida), o Viaduto 9 de Julho, o Viaduto Jacaré, a Avenida Rangel Pestana, a Rua Mercúrio e a Rua Senador Queiroz (alargada), até a referida Avenida Ipiranga. a denominação "perímetro de irradiação" provém do fato de servir como linha de partida das artérias que conduzem aos bairros (radiais). (Porto, 2006, p.140).

O plano, que previa englobar modais de transporte público, terminou por gerar uma desconfiguração socioespacial, afastando camadas menos privilegiadas da população do centro da cidade e consolidando a

predominância do sistema de transporte individual motorizado.

Dentre as políticas do Estado Novo, houve o incentivo à instalação da indústria automobilística em todo território nacional, política reafirmada na década de 1950 durante a administração de Juscelino Kubitschek. Com o surgimento de mais políticas de incentivos fiscais à produção de veículos automotores atrelados a um processo de desativação das linhas de bondes (Neves, 2020, p.42), consolidou-se um cenário em que o automóvel se encontrava no centro das necessidades de locomoção no espaço urbano, e o espaço urbano, por sua vez, deveria existir principalmente para dar suporte ao automóvel.

Na década de 1960, já instaurado o regime militar, se uniram "o pensamento tecnocrático, prioridade do automóvel nas cidades, da centralização, do autoritarismo", atendendo a anseios do setor privado (Diniz; Lima Jr. *apud* Neves, 2020, p.96). Após o golpe militar de 1964, o discurso desenvolvimentista alinhado à suspensão do regime democrático, abriu portas para intervenções de grande impacto no meio urbano (Guillén, 2017, p.5). E, nesse contexto, surge a possibilidade de implantação de estruturas urbanas que há muito vinham sendo debatidas, como a Ligação Leste-Oeste: feita para atender aos problemas de circulação que há décadas persistiam na cidade, o objetivo era ligar duas regiões localizadas fora do centro por meio de vias expressas, sendo algumas delas elevadas. Essa obra atravessou regiões que não se encontravam vazias ou inabitadas no momento de sua implantação, muito pelo contrário: eram regiões densamente ocupadas há décadas, onde coexistia uma diversidade de contextos urbanos. Nesse sentido, é interessante levantar a discussão desses lugares e refletir a partir de como costumavam ser. Como Scifoni aborda (2013, p.3-4):

De acordo com Carlos (1996), o "lugar é a base da reprodução da vida". Isso não significa compreendê-lo como palco ou substrato físico inerte, ao contrário, ele é parte constitutiva da vida humana, ao mesmo tempo ponto de partida e resultado de um processo de apropriação, transformação e uso do

espaço. Como dimensão concreta e real do espaço geográfico, o lugar é produto de uma construção social cotidiana, que se dá ao mesmo tempo em que a sociedade reproduz sua existência, relações sociais, cultura, valores e a própria história humana.

As soluções prometidas pelas obras de vias elevadas criaram cisões e vazios capazes de desconfigurar dinâmicas das pessoas com os espaços onde foram implantados os viadutos. Alterações no espaço físico do ambiente urbano provocam também uma "sensação de ruptura irreversível do passado com o presente e o temor da perda de si mesmas [as pessoas e suas memórias] junto com a perda das cidades, então, destruídas" (D'Aléssio, 1993, p.97). Além da intransponibilidade do território, afeta-se a memória da vida cotidiana em seu contexto urbano.

2. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Este trabalho foi construído a partir da sobreposição das bases *shapefile* das "obras de arte" (jargão técnico da engenharia para definir estruturas como os viadutos) sobre mapas *raster* Vasp Cruzeiro de 1954, ambos disponibilizados e georreferenciados no portal Geosampa. Por meio do software de geoprocessamento QGis, foram delimitadas e quantificadas as edificações representadas no mapa Vasp, cujos traços aparecessem atravessados pela camada de obras de arte. A representação dos edifícios afetados foi separada em dois tipos: representados em vermelho estão os edifícios severamente sobrepostos pela camada de obras-de-arte (ou pela construção da Ligação Leste-Oeste); em rosa estão os edifícios indireta ou parcialmente afetados, aqueles muito próximos às vias elevadas que, dependendo da forma de execução, poderiam não ter sido removidos com as obras. Pequenas edificações como edículas, bastante recorrentes em lotes compridos, foram desenhadas para fins de visualização, mas não foram contabilizadas, para que não gerassem duplicatas nos números de possíveis remoções.

Artigos, matérias de jornais, decretos e leis municipais foram consultados para ajudar a elaborar hipóteses e uma linha

do tempo da construção dos trechos da ligação, assim como mensurar as edificações afetadas.

3. A LIGAÇÃO LESTE-OESTE

A implantação da ligação Leste-Oeste é um capítulo na longa história das intervenções rodoviaristas da cidade de São Paulo. O sistema que já era discutido desde as décadas passadas, passa a ser implantado de fato com a Lei Ordinária 4704/55 e se concretiza com a Lei Ordinária 6.061/1962 promulgada pelo então prefeito Francisco Prestes Maia. Esta dava sequência ao Perímetro de Irradiação, seguindo uma lógica semelhante de dispersão do congestionamento da área central, onde as obras começaram a ser entregues no fim da década de 1960. Durante o mandato de Faria Lima, foi entregue a parte da Radial Leste mais próxima à Liberdade em 1967, e em 1969, a ligação da Rua Amaral Gurgel com a Bela Vista, passando sob a praça Roosevelt. A continuação do plano se deu na administração de Paulo Maluf, inaugurando as vias expressas do emblemático Elevado Costa e Silva com irônico congestionamento.⁴ Também foram construídos durante sua administração o Viaduto Júlio de Mesquita Filho, o Viaduto Jaceguai e seu prolongamento até a Avenida Alcântara Machado, segundo matéria "Vias elevadas, a nova mania" do jornal "O Estado de S.Paulo" de 23 de setembro de 1969.

4. OS TRECHOS

4.1 ELEVADO PRES. JOÃO GOULART, BARRA FUNDA E STA. CECÍLIA

O primeiro trecho estudado se trata do elevado Presidente João Goulart, construído majoritariamente sobre a Avenida São João, tendo seu acesso oeste na atual Av. Francisco Matarazzo, seguindo pela Av. General Olímpio da Silveira, e passando por toda a extensão da Av. São João até a altura do cruzamento com a Rua Helvétia.

A oeste se consolidou o bairro da Barra Funda, a partir da construção da estação ferroviária em 1875, que atraiu a instalação de indústrias de pequeno e grande porte e, conseqüentemente, habitações operárias,

recebendo pessoas negras e italianas trabalhadoras das indústrias. A leste se firmava o bairro de Santa Cecília, advindo do parcelamento de uma chácara, que nasce com caráter de residências de médio padrão.

Desde o início do século XX, a Avenida São João sofreu frequentes modificações (Campos, 2002), entre elas, o alargamento durante a administração de Pires do Rio (1926-1930) entre a Praça Júlio de Mesquita até a Praça Marechal Deodoro e um prolongamento entre a Alameda Glette e a Praça Marechal Deodoro (Assunção, 2016, p.36-37). Segundo Assunção (2016, p.46), a Avenida São João era, até a década de 1950, um importante eixo econômico, bem como uma ligação para a zona oeste da cidade. A região entre o Largo do Paissandu e a Avenida Duque de Caxias era reconhecida como "cinelândia paulistana" e, no trecho entre a Duque de Caxias e a Marechal Deodoro foi ocupada predominantemente por edifícios residenciais,⁵ com comércio nos térreos. O reconhecimento como Cinelândia, a presença de um eixo de comércios, hotéis e de edifícios de órgãos públicos e desfiles de blocos de carnaval marcam a Avenida São João como uma importante rua para a dinâmica da vida urbana no centro.

O mapa Sara Brasil de 1930 mostra uma região amplamente ocupada ao longo do eixo da Avenida São João. É possível identificar a configuração original da Praça Marechal Deodoro, que foi desconfigurada para receber uma alça de acesso à via elevada. Em ambos os mapas Vasp (1954) e Sara (1930), é possível identificar os locais por onde passavam as linhas de bonde, que passaram a desaparecer na década de 1950 devido a conflitos com a empresa concessionária, além do modelo voltado ao automóvel ganhar força. Outro local onde foi construída uma alça para acesso ao elevado foi uma antiga garagem de bondes existente entre a Alameda Glette, Av. São João e Rua Helvétia. Segundo Santos (2006), na década de 1980, havia uma grande projeção por parte do mercado imobiliário e de órgãos públicos de que a construção das estações Barra Funda e Marechal Deodoro reativariam e valorizariam novamente a região, o que não se concretizou. A presença do elevado pode ter sido um importante fator de estagnação dessas regiões.



FIG. 1: Mapa no recorte/trecho 1, em 1954, com sobreposições das obras de arte e calçadas. Em vermelho estão representadas as edificações diretamente afetadas e parte da Praça Marechal Deodoro. Em rosa estão representadas as edificações indiretamente afetadas. Fonte: Elaboração da autora a partir da base cartográfica Vasp Cruzeiro (1954) e delimitação de calçadas e obras de arte elaboradas pela CET, ambos disponibilizados pelo portal Geosampa.

Neste recorte foram contabilizadas três edificações diretamente afetadas, considerando as pequenas edificações da antiga estação de bondes, e sete indiretamente afetadas. A parte removida da Praça Marechal Deodoro foi destacada, porém não foi contabilizada como edificação.

4.2 ELEVADO JOÃO GOULART, TRECHO SANTA CECÍLIA E VILA BUARQUE

O próximo segmento se configura a partir da entrada do Elevado Presidente João Goulart, vindo da Av. São João, cortando a quadra entre a Rua Sebastião Pereira e Rua Frederico Steidel, até entrar na Rua Amaral Gurgel. Esse pedaço se insere entre a Santa Cecília e a Vila Buarque, territórios que quase se confundem.

Na fig. 2 são destacadas e contabilizadas 83 edificações. A matéria "Via Elevada terá 3,4km" publicada no jornal "O Estado de S.Paulo", de 12 de outubro de 1969, menciona que a abertura na quadra conformada entre as ruas Sebastião Pereira, Ana Cintra, Frederico Steidel e o Largo do Arouche gerou desapropriações de cerca de oitenta

imóveis, sendo apenas um de oito andares e o restante compostos de dois andares. A matéria menciona também oito imóveis desapropriados na esquina da Duque de Caxias com o Largo do Arouche.

O primeiro decreto a comunicar o plano de alargamento da Rua Amaral Gurgel foi o número 944/1947, que aprovava o alargamento da via em toda a extensão entre o Largo do Arouche e a Rua da Consolação, reiterado por decretos como o 1165/1950 e o 1570/1952. A obra foi finalizada em 1966. O espaçamento entre esses diversos decretos e a concretização do alargamento dá uma ideia sobre a morosidade presente até a década de 1960 em que se consolida um conjunto de desapropriações – o que não era um cuidado tomado durante a ditadura –, além de mostrar um processo de anos da implantação do modelo do veículo individual que atravessou diferentes administrações.

Nas quadras a sul da Rua Amaral Gurgel, a sobreposição de mapas ilustra um impacto intenso: o alargamento se sobrepunha a praticamente todas as

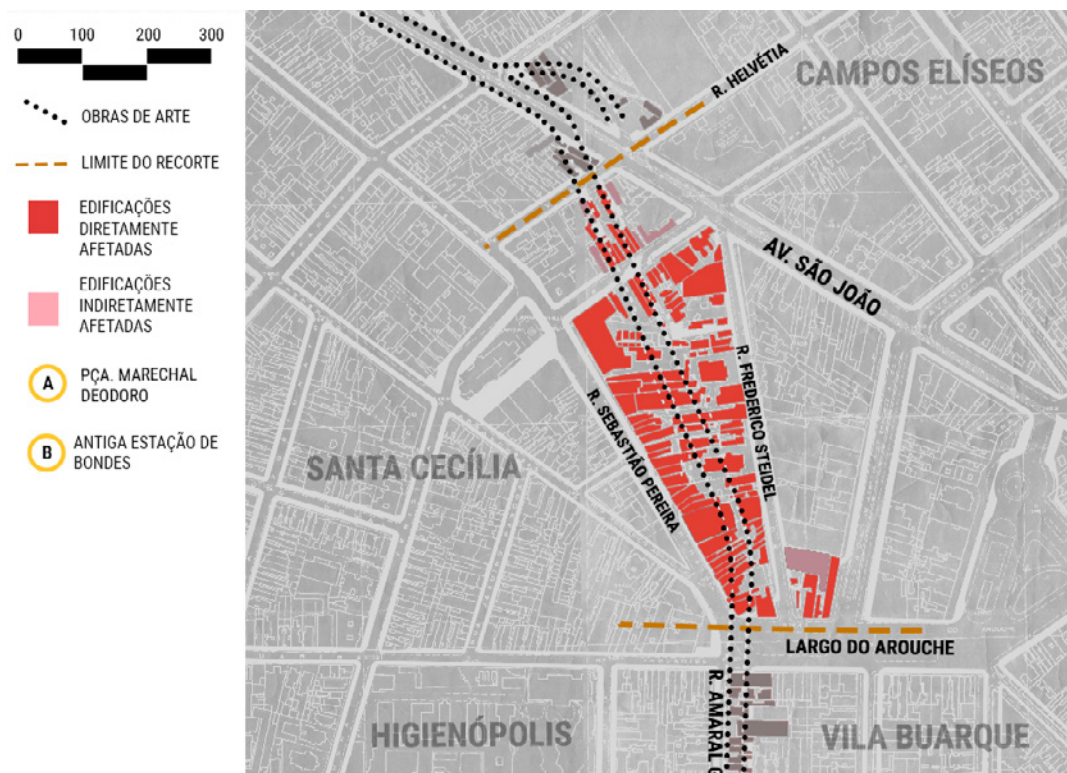


FIG. 2: Mapa no recorte/tramo 2, em 1954, com sobreposições das obras de arte e calçadas. Em vermelho estão representadas as edificações diretamente afetadas pela construção do Elevado João Goulart no quarteirão cortado e no Largo do Arouche, e em rosa, as edificações indiretamente afetadas. Fonte: Elaboração da autora a partir da base cartográfica Vasp Cruzeiro (1954) e delimitação de calçadas e obras de arte elaboradas pela CET, ambos disponibilizados pelo portal Geosampa.

edificações do lado ímpar voltadas para a rua alargada. Entretanto, é difícil encontrar registros de matérias de jornais ou decretos que ajudem a confirmar se essas edificações foram realmente cortadas com o alargamento. Pode sugerir que parte dos edifícios tenham sido construídos sob uma nova lei de uso e ocupação do solo, criando recuos frontais que permitissem a construção do elevador sem mais desapropriações.⁶

Considerando que a Av. São João que foi ocupada de acordo com os interesses da classe média, como os cinemas e comércios, a ausência de atividades⁷ dessa espécie para a Rua Amaral Gurgel levanta questões sobre como esse lugar era ocupado e como enxergar os lugares a partir de suas dinâmicas mais cotidianas e menos icônicas, que não interessavam ser noticiadas, onde a reprodução da vida (Carlos, 1996) se dava. O Largo do Arouche, que começa a ser ocupado por

comunidades LGBT também na década de 1960, nos faz vislumbrar o quanto a degradação dos espaços e sua decorrente desvalorização imobiliária contribuem também para que outros perfis marginalizados passem a ocupar esses lugares.

Neste recorte foram contabilizados 150 edificações diretamente afetadas e oito indiretamente afetadas, somando os números da quadra entre as ruas Sebastião Pereira e Frederico Steidel e o alargamento da Rua Amaral Gurgel.

4.3 VIADUTO JÚLIO DE MESQUITA FILHO, BELA VISTA

O trecho seguinte é compreendido pela área delimitada entre a Praça Roosevelt e a Praça Pérola Byington, por toda a extensão do Viaduto Júlio de Mesquita Filho. A região está inserida no bairro da Bela Vista, bairro diverso loteado a preços populares,⁸ ocupado historicamente por pessoas ex-escravizadas e imigrantes.⁹ Perdura até os

FIG. 3: Mapa no recorte/tramo 2, em 1954, com sobreposições das obras de arte e calçadas. Em vermelho estão representadas as edificações diretamente afetadas pela construção do Elevado João Goulart na Rua Amaral Gurgel, e em rosa, as edificações indiretamente afetadas. Fonte: Elaboração da autora a partir da base cartográfica Vasp Cruzeiro (1954) e delimitação de calçadas e obras de arte elaborada pela CET, ambos disponibilizados pelo portal Geosampa.



dias de hoje uma heterogeneidade de perfis sociais e econômicos, quando comparamos as regiões mais altas e valorizadas, como o Morro dos Ingleses, e as mais baixas, que ficaram popularmente conhecidas como Bexiga ou Bixiga. Segundo Schnek (2018), a tipologia das casas na região permitiu a instalação de oficinas e pequenos comércios sob as residências, criando uma estreita relação entre moradia e trabalho. Essa dinâmica também contribuiu para que o bairro se consolidasse como bairro de pedestres (Guillén, 2017, p.8). De ocupação diversa e usos múltiplos, a região da Bela Vista ofertou cantinas montadas pelos descendentes e imigrantes calabreses, boates, teatros e criou um forte vínculo com a escola de samba Vai-Vai.

Na fig.5 é possível identificar que além das regiões lindeiras ao viaduto, duas quadras foram atravessadas e apresentam um alto número de edificações demolidas.

A primeira, entre as ruas São Domingos, Conselheiro Ramalho, Manoel Dutra e João Passalacqua. A segunda, entre as ruas 14 de Julho, Major Diogo, Manuel Dutra e Conselheiro Ramalho. Ambas são quadras que representadas no mapa são compostas por um padrão de ocupação de edificações compridas, com eventuais edículas no fundo do lote. A quadra da Rua 14 de Julho foi quase completamente destruída, restando apenas bordas que hoje compõem uma "praça". Segundo Silva (2019), o importante sambista paulista Adoniran Barbosa teria vivido nessa rua entre 1941 e 1943.

Desde a sua fundação, há uma grande quantidade de cortiços no bairro,¹⁰ o que nos dá a dimensão de uma alta densidade demográfica na região e levanta questionamentos a respeito de quantas pessoas foram de fato removidas com a desapropriação em regiões como essas.



FIG. 4: Mapa no recorte/trcho 3, em 1954, com sobreposições das obras de arte e calçadas na extensão do Viaduto Júlio Mesquita Filho. Em vermelho estão representadas as edificações diretamente afetadas, e em rosa, as edificações indiretamente afetadas. Fonte: Elaboração da autora a partir da base cartográfica Vasp Cruzeiro (1954) e delimitação de calçadas e obras de arte elaborada pela CET, ambos disponibilizados pelo portal Geosampa.

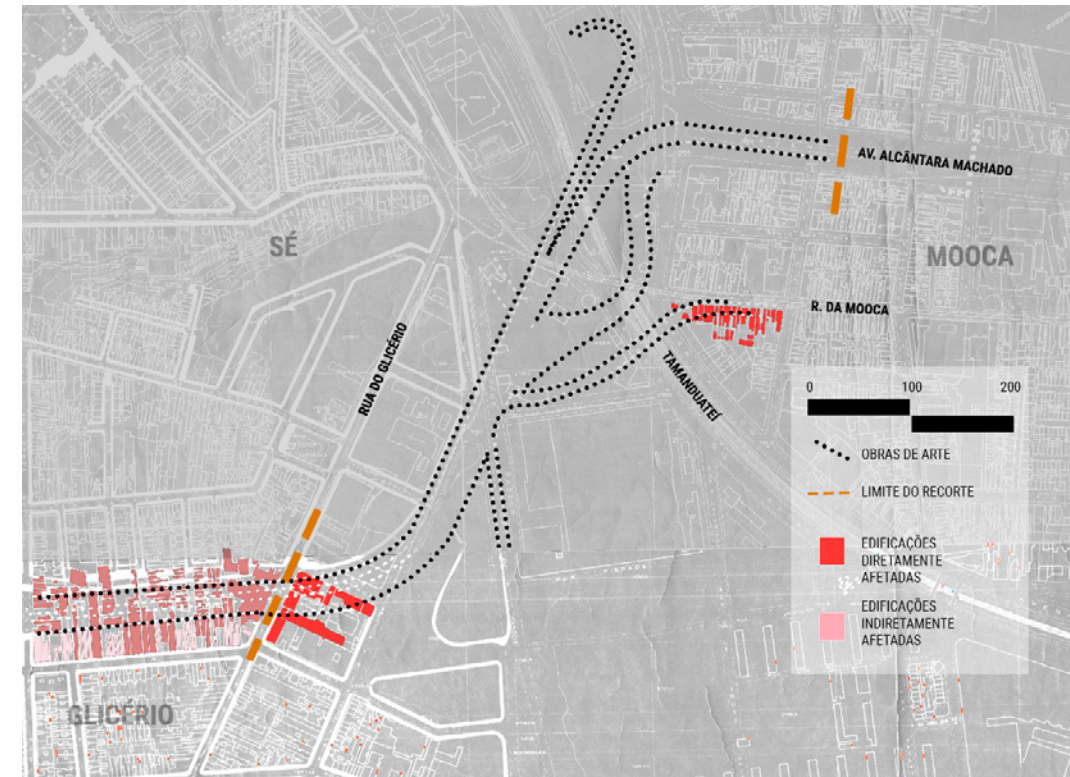


FIG. 6: Mapa no recorte/trcho 5, em 1954, com sobreposições das obras de arte e calçadas na extensão do Complexo Viário Viaduto Evaristo Comolatti e Viaduto do Glicério. Em vermelho estão representadas as edificações diretamente afetadas, e em rosa, as edificações indiretamente afetadas. Fonte: Elaboração da autora a partir da base cartográfica Vasp Cruzeiro (1954) e delimitação de calçadas e obras de arte elaborada pela CET, ambos disponibilizados pelo portal Geosampa.

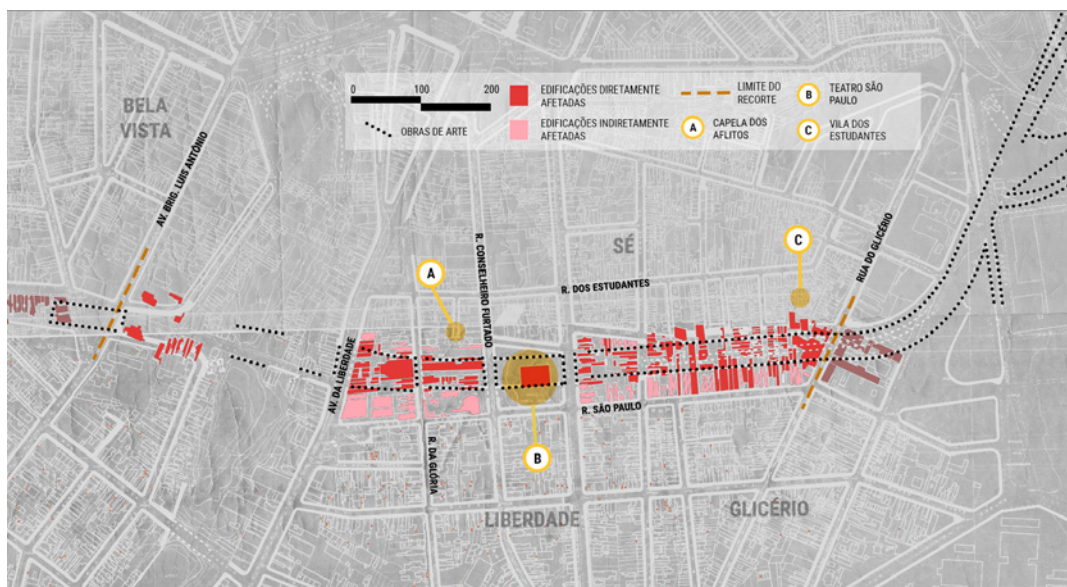


FIG. 5: Mapa no recorte/trcho 4, em 1954, com sobreposições das obras de arte e calçadas na extensão do Viaduto Jaceguai/ Av. Leste-Oeste. Em vermelho estão representadas as edificações diretamente afetadas, e em rosa, as edificações indiretamente afetadas. Fonte: Elaboração da autora a partir da base cartográfica Vasp Cruzeiro (1954) e delimitação de calçadas e obras de arte elaborada pela CET, ambos disponibilizados pelo portal Geosampa.

Neste trecho foram contabilizadas 204 edificações diretamente afetadas e sete indiretamente afetadas.

4.4 VIADUTO JACEGUAÍ: LIBERDADE E GLICÉRIO

A área em questão se encontra entre a Praça Pérola Byington e a Rua do Glicério. O bairro da Liberdade se desenvolveu inicialmente por meio da instalação do Largo da Força e do Cemitério dos Aflitos. A região foi ocupada pela população negra e posteriormente por populações de origem asiática.¹¹ O baixo valor da terra e a proximidade com a linha de ferro viabilizaram a instalação da indústria em regiões alagadiças próximas ao Rio Tamanduateí e, conseqüentemente, das vilas operárias na região (Shiraiwa, 2017), como as ainda existentes Vila dos Estudantes e Vila Suíça.¹² A característica de "rua sem saída" dessas vilas é desmontada e as vilas passam a ser mais abertas com a necessidade de alocação de uma nova rua paralela à radial.

Fica evidente a proximidade com a quadra onde se encontra a Capela e o

Sítio Arqueológico dos Aflitos. A falta de representação dessa região na cartografia mais antiga deixa dúvidas a respeito das dimensões do cemitério e deixa também a indagação se na região escavada em trincheira da Av. Radial Leste-Oeste poderiam ter sido encontrados artefatos arqueológicos pertencentes àqueles enterrados no Cemitério dos Aflitos, e se porventura esses artefatos tenham sido descartados durante as obras.

Na quadra da Praça Almeida Júnior é representada uma edificação centralizada: tratava-se do Teatro São Paulo, construído em 1914. Teve um ótimo momento com grandes apresentações na década de 1950 recebendo artistas como Bibi Ferreira e Mazzaropi, mas foi demolido em 1967 para a passagem da Av. Radial Leste-Oeste (Loureiro, 2015). Ocorre nas "sobras" laterais dessa quadra o que ocorreu entre as ruas 14 de Julho, Major Diogo, Manoel Dutra e Conselheiro Ramalho: uma área verde que tem pouca utilidade ao meio urbano.

Com exceção do Teatro São Paulo, no recorte espacial e temporal, houve

dificuldade em encontrar nos jornais consultados indicadores de como se dava a vida cotidiana das populações existentes nessa região entre Liberdade e Glicério, sobretudo informações sobre os costumes da população negra firmada nesse local.

Neste trecho foram contabilizadas 127 edificações diretamente afetadas e 54 indiretamente afetadas.

4.5 VIADUTO DO GLICÉRIO, GLICÉRIO E MOOCA

O último trecho a ser estudado corresponde ao recorte entre a Rua do Glicério e a Avenida Alcântara Machado, atravessando o Rio Tamanduateí. Inicialmente aqui se deu a ocupação do que Campos (2002) elencou como cinturões industriais, regiões que passaram a se desenvolver além da vista da cidade ocupada pela elite cafeeira no começo do século XX. Políticas de incentivo a construção de vilas operárias foram fomentadas pelo poder público, de forma a prover moradia de aluguel próximo ao local de trabalho dessas pessoas, o que era interessante aos olhos de quem gostaria de construir regiões livres de circulação dos trabalhadores (Rolnik *apud* Campos, 2002). Aqui os trabalhadores desenvolveram suas vidas, seus trabalhos, seus espaços de lazer.

A região é atualmente marcada por diversos nós viários nos arredores do Parque Dom Pedro II, uma colcha de retalhos feita para resolver a circulação da cidade no sentido leste-oeste.

A Rua Alcântara Machado faz parte do sistema da Ligação Leste-Oeste, porém foi aberta anos antes e cortou uma série de quarteirões para sua implantação. O mapa de 1954 ilustra a Avenida Alcântara Machado já aberta, porém sem ligação que transpusesse o Rio Tamanduateí. Ilustra também a passagem de bondes transpondo o rio e seguindo pela Rua da Mooca, paralela à Alcântara Machado, adentrando o bairro da Mooca.

Apesar das obras da Ligação Leste-Oeste terem demandado desapropriações menores para a sua instalação dentro do recorte indicado, a região como um todo é afetada pelas inúmeras obras viárias do Parque Dom Pedro II e a intransponibilidade dos territórios sem meios de transporte. Um vazio urbano de

difícil intervenção e ocupação por parte das pessoas além dos carros.

Neste trecho foram contabilizadas 25 edificações diretamente afetadas e nenhuma indiretamente afetada.

5. CONCLUSÃO

Somadas seguindo a metodologia apresentada, foi obtido o montante de 503 edificações diretamente afetadas e 70 edificações parcialmente afetadas pela construção da ligação, número que se mostra bastante expressivo se considerarmos a alta densidade populacional de bairros com alto número de cortiços, como a Bela Vista e o Glicério.

O mapa gerado tem como base um levantamento de 1954 com algumas das mudanças contemporâneas que ocorriam na cidade, porém, encontra-se há quase uma década da implantação da ligação. Mudanças nas leis de uso e ocupação do solo, assim como o remembramento de lotes, poderiam ser identificados utilizando um mapa mais próximo da segunda metade da década de 1960. É importante assinalar a dificuldade de obtenção de mapas condizentes a esse período; as prioridades dentro do regime militar talvez não incluam a produção de mapas para realizar obras públicas. Acontecimentos mais atuais como o fechamento da Emplasa em 2019 também dificultam o acesso a bases mais precisas.

Sobre o conteúdo, a simples sobreposição de camadas permitiu visualizar com mais clareza os cortes e impactos gerados por obras desse porte, além de gerar uma quantificação que pode ser base para outros estudos. Além disso, o mapa bidimensional reitera questões apontadas na pesquisa textual: por exemplo, a presença do operariado em contextos como vilas do baixo Glicério, que é representada no mapa a partir da repetição e o espelhamento das formas das habitações operárias.

Essa quantificação de 573 formas delimitadas deixa certa inquietação acerca da lacuna de dados qualitativos: seriam bem-vindos levantamentos documentais a respeito da quantidade de pavimentos dessas edificações ou questões relacionadas ao espaço físico dos edifícios afetados. Outros dados a respeito da população em cada uma das edificações poderiam trazer

tridimensionalidade ao levantamento. Seus costumes, relações de moradores e não moradores entre si e com os locais, e como utilizavam cada um dos espaços afetados são informações que não puderam ser levantadas no período desta pesquisa e podem agregar interessantes contribuições ao entendimento das áreas estudadas.

Por fim, não foi mera escolha aleatória que a ligação tenha sido implantada onde foi. Sua obra atravessou bairros com alto contingente popular, com existência do operariado e presença da população negra em vários desses locais, forçando a movimentação dessas populações e deixando um vazio em cada um desses lugares. Ainda que não seja possível encontrar documentos que comprovem as motivações de maneira ainda mais explícita, as transformações da cidade com base em interesses hegemônicos falam por si só e demonstram as intenções por trás das mudanças no espaço físico da cidade.

NOTAS

1. Esta é uma versão revisada e ampliada de um artigo publicado originalmente em Projectare: Revista de Arquitetura e Urbanismo, v.1, n.15, p.91-109, ago. 2024.
2. Este fenômeno não ocorria só em São Paulo: há o emblemático exemplo das reformas de Pereira Passos e as obras no Rio de Janeiro. Ver Campos (2002).
3. Tomando como exemplo os planos de Bouvard para o Anhangabaú e Parque Dom Pedro II e as obras para valorização da Rua Líbero Badaró com o plano Bouvard. Ver Campos (2002).
4. Ver a matéria "'Minhocão' aberto sem a repercussão esperada" do jornal "O Estado de S.Paulo", de 26 jan. 1971, p.16
5. Muitos desses edifícios eram assinados por arquitetos renomados da época como Aron Kogan, Franz Heep e Rino Levi. Ver Assunção (2016).
6. Ao sul, as edificações lindeiras à Rua da Consolação haviam sido desapropriadas pelos planos de alargamento à partir dos decretos 950, 952 e 953 de 1947.
7. Para esse ponto da pesquisa, foram consultados o artigo referente à Santa Cecília na Coleção História dos Bairros (ver JORGE, 2006) e o acervo do jornal "O Estado de S.Paulo" a fim de encontrar traços que montassem um pouco do cenário de como a vida se dava na região da Amaral Gurgel.
8. "A conformação original do Bexiga reflete a configuração geomorfológica da região, ocupada por morros e brejos insalubres e atravessada por três córregos que com o desenvolvimento do local acabaram canalizados. Essas características inóspitas barateavam os preços dos lotes o que atraía imigrantes e negros libertos já no final do século XIX" (Neto, 2019).
9. Santos (2006, p.18) menciona a questão da mão de obra cafeeicultora: por ser despojada de escravos, o governo acaba por promover a imigração.
10. Entendendo os cortiços como fruto da subdivisão de casas em diversos cômodos para sublocação, o que diminuía os custos de aluguel e se mostra como alternativa para pessoas de baixa renda. Entretanto,

em muitos casos coexistem com uma situação de inadequação habitacional e degradação física dos espaços.

11. É reconhecidamente um território de disputas de narrativa atualmente: apesar de popularmente difundido como bairro da cultura japonesa, foi inicialmente ocupado majoritariamente por pessoas negras, e segundo dados do IBGE 2010, ainda o é. Cf. Igepac-Liberdade e Caminho Histórico Glória-Lavapés (Conpresp).

12. As vilas, que até certo momento serviam como habitação para os estudantes de faculdades como a Faculdade de Direito da USP, localizada no Largo São Francisco, perduram ainda em condições físicas terríveis, segundo Shiraiwa (2017, p.11): "[...] até hoje as construções residenciais do Glicério sofrem os reflexos dessa postura de extração de renda da propriedade privada."

REFERÊNCIAS

- AGUIAR, V. C. de. **Baixios de viadutos como desafio urbanístico**: uma leitura das "terras de ninguém" nos viadutos Alcântara Machado e do Glicério. 2017. Dissertação (Mestrado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2017.
- AIRES, Dominique Crizane Moraes. Centro atravessado: mapeamento e indagações sobre os impactos da construção da Ligação Leste-Oeste do Município de São Paulo. **Projectare**: Revista de Arquitetura e Urbanismo, v.1, n.15, p.91-109, ago. 2024. Disponível em: <https://periodicos.ufpel.edu.br/index.php/Projectare/article/view/27323>. Acesso em: 2 out. 2024.
- ASSUNÇÃO, E. L. de L. **Minhocão e Arredores**: construção, degradação e resiliência (1970-2016). 2016. Tese (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2016. Disponível em: <https://dspace.mackenzie.br/handle/10899/26132>. Acesso em: 14 nov. 2024.
- CAMPOS, C. M. **Os rumos da cidade**. 1. ed. São Paulo: Editora Senac, 2002.
- CARLOS, A. F. A. **O lugar no/do mundo**. São Paulo: FFLCH, 1996.
- D'ALÉSSIO, M. M. Memória: leituras de M. Halbwachs e P. Nora. **Revista Brasileira de História**, v.13, n.25/26, p.97-103, set. 92/ago.93.
- JORGE, C. de A. **Santa Cecília**. São Paulo: Departamento do Patrimônio Histórico, Divisão do Arquivo Histórico, 2006. 145 p., il., fotos. (Série História dos Bairros de São Paulo, 30).
- LOUREIRO, Edison. **A praça sumiu!** São Paulo Passado. São Paulo, 10 nov. 2015. Disponível em: <https://saopaulopassado.wordpress.com/2015/11/10/a-praca-sumiu/>. Acesso em: 30 jun. 2022.
- "MINHOCÃO" aberto sem a repercussão esperada. **O Estado de S.Paulo**, 26 jan. 1971, p.16. Disponível em: <https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19710126-29388-nac-0016-999-16-not>. Acesso em 29 de junho de 2022.
- NETO, C. G. **Bexiga, história viva das origens da cidade de São Paulo**. Unicamp, 2019. Disponível em: <https://www.unicamp.br/unicamp/index.php/ju/noticias/2019/03/11/bexiga-historia-viva-das-origens-da-cidade-de-sao-paulo#:~:text=Encantou%2Dse%20com%20o%20antigo,do%20rosto%20marcado%20pela%20var%20C3%ADola>. Acesso em: 27 jun. 2022.
- NEVES, D. R. L. **Construindo o poder**: ditadura e obras públicas em São Paulo (1965-1976). 2020. Tese (Doutorado) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2020. Disponível em: <https://repositorio.unicamp.br/acervo/detalhe/1161673>.
- NITO, M. K.; SCIFONI, S. O patrimônio contra a gentrificação: a experiência do inventário participativo de referências culturais do Minhocão. **Revista do Centro de Pesquisa e Formação**, n.5, p.38-49, set. 2017.
- PORTO, A. R. **História Urbanística da Cidade de São Paulo (1554-1988)**. São Paulo: Carthago Editorial, 2006.
- SANTOS, S. R. dos et al. **Barra Funda**. São Paulo:

Departamento do Patrimônio Histórico, Divisão do Arquivo Histórico, 2006. 109 p., il., fotos. (Série História dos Bairros de São Paulo, 29)

SÃO PAULO (Prefeitura). **Decreto nº 944 de 27 de fevereiro de 1947.** Aprova o plano de alargamento da Rua Amaral Gurgel entre o Largo do Arouche e a Rua da Consolação, e dá outras providências. Diário Oficial do Estado de São Paulo.

SÃO PAULO (Prefeitura). **Decreto nº 6.061 de 4 de outubro de 1962.** Aprova o plano de abertura de uma via expressa em direção Leste-Oeste da cidade, ligando a Avenida Alcântara Machado à Rua Amaral Gurgel, e ligações auxiliares, revoga em todos os seus termos as leis 5419/57; 5547/58 e parcialmente a Lei 4704/55. Diário Oficial do Estado de São Paulo.

SÃO PAULO (Prefeitura). **Decreto nº 8.574 de 19 de dezembro de 1969.** Dispõe sobre a denominação de Via Elevada, em construção, nos 7º, 11º, 19º e 35º subdistritos – Consolação, Santa Cecília, Perdizes e Barra Funda, respectivamente e dá outras providências. Diário Oficial do Estado de São Paulo, 20/12/1969, p.1.

GUILLÉN, María Isabel C.; ABASCAL, Eunice H. S.

Corpografias nos baixos do viaduto: território em disputa. Seminário internacional urbanismo biopolítico, 2017, Belo Horizonte. 21p. Disponível em: https://www.academia.edu/download/56964194/CORPOGRAFIAS_NOS_BAIXOS_DO_VIADUTO__Biopolitico_Guillen_Abascal.pdf. Acesso em: 2 out. 2024.

GUILLÉN, María Isabel Camañes. **Urbanidade nos baixos de viadutos:** possibilidades e transformações em área intersticiais. Seminario internacional de investigación en urbanismo, 2019, Barcelona. 16p. Disponível em: <https://core.ac.uk/download/pdf/237678223.pdf>. Acesso em: 2 out. 2024.

SILVA, Marcos Virgílio da. **Debaixo do “Pogréssio”:**

sambistas e urbanização paulistana nas décadas de 1950 e 1960. São Paulo: Alameda, 2019.

SCHNECK, S. Bexiga, cotidiano e trabalho (1906-1931).

Anais do Museu Paulista, v.26, p.1-50, 2018.

SCIFONI, S. Lugares de memória operária na metrópole paulista. **Ge USP Espaço e Tempo** (Online), v.17, n.1, p.98-110, 2013. doi: 10.11606/issn.2179-0892.geousp.2013.74304. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/74304>. Acesso em: 27 jun. 2022.

SHIRAIWA, M. C. S. **Inquietações urbanas:** reflexões sobre a produção socioespacial do Glicério. tcc (Especialização em Gestão de Projetos Culturais e Eventos) – Escola de Comunicação e Artes, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017, 31p. Disponível em https://celacc.eca.usp.br/sites/default/files/media/tcc/artigo_mariana_couto_silva_shiraiwa.pdf. Acesso em: 2 out. 2024.

VIAS ELEVADAS, a nova mania. **O Estado de S.Paulo**, 23 set. 1969, p.21. Disponível em: <https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19690923-28975-nac-0021-999-21-not>. Acesso em 29 jun. 2022.

VIA ELEVADA terá 3,4km. **O Estado de S.Paulo**, 12 out. 1969, p.36. Disponível em <https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19691012-28992-nac-0036-999-36-not>. Acesso em: 28 jun. 2022.

SOBRE A AUTORA

Dominique Aires é arquiteta e urbanista graduada pelo Centro Universitário Belas Artes de São Paulo. Pesquisa de maneira independente novas metodologias cartográficas e as interfaces do meio urbano com o objeto arquitetônico. Atua profissionalmente com projetos de arquitetura em diferentes escalas.

dominiqueaires.arq@gmail.com

ARTIGO

A desativação e desmonte do Cemitério dos Aflitos na ótica da modernidade paulistana

Fabiana Costa

Orientação: Profa. Dra. Amália dos Santos e Profa. Dra. Glória Kok (Escola da Cidade)

Pesquisa: Pesquisa Experimental, Programa de Iniciação Científica da Escola da Cidade, 2020-21.

Este artigo apresenta análises sobre as agências das populações negras na cidade de São Paulo no século XIX, como parte de uma investigação realizada na Pesquisa Experimental sobre o desmonte do Cemitério dos Aflitos em 1858 e sua desativação em 1888. O trabalho busca analisar a constituição da cidade no século XIX no período que antecede a abolição da escravatura, a iconografia da cidade de São Paulo e a conformação da memória sobre os seus bairros urbanos. Por meio de um balanço

crítico da historiografia sobre escravidão e racialização, à luz de documentos textuais, iconográficos e cartográficos presentes em arquivos da cidade, como o Arquivo Histórico Municipal, Arquivo Público do Estado e Casa da Imagem, objetiva-se desmontar e compreender o imaginário estabelecido sobre os anos anteriores à abolição por meio da relação de informações, apreendendo quais foram os motivos e mecanismos que levaram ao desmonte e desativação do Cemitério dos Aflitos.

Palavras-chave: escravidão; historiografia; memória.

The Deactivation and Dismantling of the Cemetery of the Afflicted from the Perspective of Paulistan Modernity

This article aims to present analyses of the agency of Black populations in the city of São Paulo in the 19th century, investigated through the Experimental Research on the dismantling of the Cemetery of the Afflicted in 1858 and its deactivation in 1888. The study seeks to analyze the constitution of the city in the 19th century, during the period preceding the abolition of slavery, the iconography of São Paulo, and the formation of memory regarding its urban neighborhoods. Through a critical review of historiography on slavery and racialization, in light of textual, iconographic, and cartographic documents present in city archives such as the Historical Municipal Archive, State Public Archive, and Casa da Imagem, the aim is to deconstruct and understand the established imagery of the years preceding abolition by examining the reasons and mechanisms that led to the dismantling and deactivation of the Cemetery of the Afflicted.

Keywords: slavery; cemetery; memory.

La Desactivación y Desmontaje del Cementerio de los Afligidos desde la Perspectiva de la Modernidad Paulistana

Este artículo tiene como objetivo presentar análisis sobre la agencia de las poblaciones negras en la ciudad de São Paulo en el siglo XIX, investigado a través de la Investigación Experimental sobre el desmantelamiento del Cementerio de los Afligidos en 1858 y su desactivación en 1888. El estudio busca analizar la constitución de la ciudad en el siglo XIX, durante el período previo a la abolición de la esclavitud, la iconografía sobre São Paulo y la formación de la memoria respecto a sus barrios urbanos. A través de una revisión crítica de la historiografía sobre esclavitud y racialización, a la luz de documentos textuales, iconográficos y cartográficos presentes en archivos de la ciudad como el Archivo Histórico Municipal, el Archivo Público del Estado y la Casa de la Imagen, se pretende desmontar y comprender la imagen establecida sobre los años previos a la abolición examinando las razones y mecanismos que llevaron al desmantelamiento y desactivación del Cementerio de los Afligidos.

Palabras clave: esclavitud; cementerio; memoria.

1. INTRODUÇÃO

Esta pesquisa foi motivada pela descoberta de nove ossadas em 2018, no bairro da Liberdade, em São Paulo. Foram as primeiras evidências materiais da existência da primeira necrópole pública de São Paulo. Pois, enquanto as famílias de colonos brancos e seus descendentes eram enterrados no interior das igrejas, os negros e negras escravizadas que tentavam fugir do cativeiro, pessoas marginalizadas livres, pobres e indigentes eram destinados ao cemitério, conhecido como Cemitério dos Aflitos ou dos Enforcados.

Vinculada à plataforma de pesquisa "Nas ruas: territorialidades, memórias e experiências", da Associação Escola da Cidade, e desenvolvida como parte de uma pesquisa mais ampla sobre os territórios negros da cidade de São Paulo nos séculos XVIII e XIX, este artigo tem como enfoque a análise de como a desativação e desmonte do Cemitério dos Aflitos se insere no contexto de modernização da cidade de São Paulo no decorrer do século XIX.

Para isso, a pesquisa se apoiou na leitura e análise crítica das Atas da Câmara Municipal de São Paulo nos anos de 1858 e 1888, na análise de mapas de Área Urbanizada de 1882 a 1914 desenvolvidos pela Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano (Emplasa), no mapa da capital de São Paulo (1877) e nas fotografias de Militão Augusto de Azevedo. O recorte temporal foi escolhido por ser o ano da desativação e do desmonte do lote que compunha o cemitério, e também por dialogar com importantes mudanças urbanas e sociais de modernização, culminando, enfim, na abolição da escravatura (1888).

O Cemitério dos Enforcados se localizava no distrito da Glória, e seu entorno fazia parte do conjunto de regiões da cidade que a população considerada "negra" ou "parda", nos termos coevos, circulava, habitava, convivía e trabalhava.

Por muito tempo o distrito e sua ocupação negra foi destinada ao afastamento das áreas centrais de São Paulo. Essa ação era parte do desenho colonial que visava um espaço destinado a abrigar as instituições da Coroa Portuguesa, necessárias em toda vila do

período colonial. E por mais que estivesse distanciado do centro, não era invisível.

Ele fora deliberadamente escolhido por ser visível de praticamente todos os quadrantes da cidade, expondo assim cruamente a todas as gentes a força da justiça implacável de Sua Majestade Imperial pairando sobre todos os seus súditos e supliciando exemplarmente os réprobos, recalcitrantes e insubordinados, mas sobretudo intimidando os escravos rebeldes. (Sevcenko, 2004, p.19)

Segundo Sevcenko (2004, p.24), "a cidade empurrava para lá tudo aquilo que percebia como ameaçador, desagradável, tumultuário, desprezível, repugnante ou indigno". Entretanto, esse era um espaço tido como necessário para o desenvolvimento da cidade colonial de moldes eurocêntricos, concentrando instituições como a força, o arsenal, o depósito, o cemitério dos supliciados e dos indigentes, o hospital, a roda dos enfeitados, a Cadeia Pública, a Casa de Correição e Trabalho, o pelourinho, espaços afrodescendentes, as repúblicas de estudantes com uma "juventude romântica e boêmia" (Sevcenko, 2004, p.23), o matadouro, o curtume e, mais tarde, o Mercado de Carnes Verdes.

Assim, se esse local fazia parte do funcionamento da cidade, por que ele sofreria um processo de apagamento? A resposta está no momento social, político e ideológico que atravessava o debate político brasileiro no século XIX, que sofria forte influência dos ingleses, que demandavam a abolição da escravidão. Aliado a isso, com a transição do eixo cafeeiro do Vale do Paraíba para o oeste paulista, São Paulo passaria por uma série de modernizações para atrair investimentos e a permanência dos fazendeiros na cidade, objetivando tornar-se um dos principais centros econômicos do país.

Os anos de 1858 (desativação) e 1888 (desmonte e abolição da escravidão) permeiam eventos como a abolição da escravidão, o fim da lei de terras, o desmonte e a desativação do cemitério, e discussões, como o encanamento das águas e petições dos cidadãos, que se relacionam com o processo de

apagamento do cemitério, que durou quase trinta anos. Tal processo de apagamento esteve também relacionado a vários outros edifícios, como o futuro Mercado Municipal e o Cemitério da Consolação, a melhoramentos urbanos, como a pavimentação das vias como o macadame ou apedregulhamento, e decisões políticas que, à primeira vista, parecem desconectados, mas que a pesquisa buscou relacionar e discutir para melhorar a compreensão sobre o período. É importante ressaltar que esses anos não são monolíticos, pois os processos indicados não começam e não se encerram nesse período, mas sua escolha se deu por eventos-chaves.

Por mais que tenha existido um processo de apagamento, esses processos não são totalizantes nem determinantes. Já era de conhecimento que na região houvera um cemitério onde eram enterrados pobres, escravizados, criminosos e indígenas, mas foi com a descoberta das ossadas em 2018, que o cemitério ressurgiu para ser discutido e disputado por moradores, políticos, pesquisadores e afins.

Ao tomar como ponto de partida a leitura das Atas da Câmara Municipal de São Paulo dos anos de 1858 e 1888, buscou-se menções ao Cemitério dos Aflitos e informações que mostrassem os processos modernizadores, de forma a entender e discutir os apagamentos e as violências que fizeram com que o cemitério fosse desativado e desmontado. Devido à grande quantidade de informação, foi necessário sistematizá-las na forma de planilha, para assim registrar, documentar e conferir os eventos considerados relevantes para a pesquisa, acompanhando sua progressão em relação a 1858 e 1888.

Olhar para esses documentos foi um ato de contínuo questionamento. Por mais que a legalidade da escravidão estivesse em disputa na política brasileira do século XIX, com São Paulo sendo um importante polo de discursos abolicionistas, não é possível esquecer que as atas desse período foram produzidas por um governo composto por uma elite estruturalmente escravocrata. Como exemplo, há poucas passagens que citam pessoas negras, e apenas uma que fala sobre o Cemitério dos Aflitos. Logo, esse documento não deve ser lido nem como verdade absoluta, mas como uma

das possíveis formas de estudar e analisar o período.

2. DESATIVAÇÃO (1858)

O ano de 1858 marca a desativação do Cemitério dos Aflitos. Nesse período, São Paulo vivia um crescimento econômico impulsionado pela economia cafeeira, que buscava modernizar a cidade de forma a torná-la o polo responsável por gerir o principal produto de exportação do Brasil naquele momento.

A modernidade se desenvolveu na busca por ordem e progresso das cidades, que precisavam deixar de serem coloniais para se tornarem modernas. Logo, os símbolos do domínio colonial começaram a ser apagados. Um exemplo disso é o Largo da Força, que em 1858 é renomeado de Praça da Liberdade (Câmara..., 1858, p.186). A origem do nome se dá tanto pela história de Chaguinhas¹ quanto pela intenção de marcar as pretensões abolicionistas: apagar o termo colonial, "largo", e um dos símbolos da colônia, a "força", para adotar "praça" e o conceito de "liberdade", termos que fazem parte do léxico moderno, associado ao movimento em prol do fim do Império e de apoio à República.

O desejo de modernização divergia da realidade de uma cidade ainda colonial, como pode ser visto no caso da proibição dos enterramentos nos terrenos de igrejas, uma antiga prática colonial que foi associada à falta de higiene e propagação de doenças. Até então, os serviços de enterramento de cadáveres eram realizados nas igrejas, ou cemitérios contíguos a elas, por negros escravizados, que socavam os cadáveres com uma grossa massa de mão-de-pilão, enquanto cantavam e sepultavam os mortos sem caixões, pois as irmandades possuíam apenas um caixão para ser utilizado nas cerimônias de enterro dos mortos (Assembleia..., 2003). Para as novas e modernas práticas, foi construído o Cemitério da Consolação, que na época ficava fora dos limites da cidade. Entretanto, havia uma impossibilidade de colocar em prática o traslado dos corpos em uma cidade que não contava com infraestrutura consolidada até o novo cemitério (Câmara..., 1858).

E apesar do objetivo modernizador, a criação de um novo cemitério não era um desejo comum a toda população, como pode ser visto pelos descompassos entre a Câmara e alguns cidadãos,² na forma de uma petição assinada por 117 pessoas que pediam a conservação do Antigo Cemitério (dos Aflitos), contando com uma adição para o seu terreno (Câmara..., 1858). Em resposta a Câmara disse que já esperava que o povo não aceitasse inovações que vão contra os antigos hábitos, mas que a maior parte do povo se acha habilitada para dar mais esse passo rumo à "civilização", e sua principal justificativa era que com a nova legislação era difícil garantir sua conservação (Câmara..., 1858). A fala da Câmara é um exemplo do discurso de modernidade em que a legislação vai ser usada para justificar e construir um projeto de cidade ligado às classes dominantes (que ocupam locais de poder, como a Câmara), preparando o terreno para o apagamento da memória colonial e da escravidão. Nesse trecho vemos que há uma resistência da população a essas mudanças urbanas, que muitas vezes não dialogam com os desejos e afetos das populações mais pobres.

É necessário destacar que nesse momento o Brasil está em um processo de disputa pelo fim da escravidão (o tráfico negreiro estava proibido desde 1831, mas não a escravidão em si), tanto pela participação popular, com destaque para escravos e negros livres, brancos que se juntam aos ideais abolicionistas, sobretudo na década de 1880, quanto por determinação da Coroa Inglesa. Assim, com a noção de fim cada vez mais próximo da escravidão, o Cemitério dos Aflitos é um rastro do regime escravocrata colonial que esse Brasil, rumo à Modernidade, busca negar. Não à toa que em 1890, o ministro Ruy Barbosa mandou queimar todos os documentos que tratassem da escravidão no Brasil, impedindo processos indenizatórios.

Assim, com a leitura das atas, foi possível entender que a noção de modernização estava associada a "melhorias urbanas" e três elementos que simbolizam esse processo:

1) O macadame e o apedregulamento: eram formas de pavimentação das vias mais adequadas aos meios de transporte modernos, como carruagens. As novas

pretensões de modernidade necessitavam da implementação de novas formas e elementos para o desenho e projeto urbano. O caso apresentado anteriormente sobre o Cemitério da Consolação e o descompasso técnico busca ser resolvido por esse sistema, permitindo longos deslocamentos em curtos períodos.

2) O médico: essa figura faz parte de uma nova mentalidade que propunha cuidar da população, educando e ensinando novos hábitos. Era responsável pela comprovação de moléstias e de práticas "higiênicas", influenciando os desenhos urbanos de forma a evitar epidemias – que nesse momento eram um grande problema em São Paulo. Foram responsáveis pelos métodos modernos nos cemitérios, pautados pela racionalidade e organização, características descritas como parte de uma "experiência republicana" (Jorge, 2007, p.8). Essa descrição mostra o valor político dos médicos e de seus discursos higienistas para as grandes reformas urbanas que serão feitas, desconsiderando as populações mais pobres e as colocando cada vez mais na periferia da cidade.

3) O engenheiro: era a figura responsável pela maioria das melhorias urbanas. Seu surgimento parte das necessidades de um planejamento urbano que se torna cada vez mais complexo, se pautando pelos princípios de racionalidade e higienização. Participavam de todos os processos de melhorias urbanas.

Médicos e engenheiros tiveram um importante papel na busca do fim do ciclo de epidemias que assolavam a cidade de São Paulo – tendo uma de varíola (ou bexiga) em curso em 1858. Isso era necessário para os projetos de modernidade da cidade de São Paulo, pois além de sofrer pelo contágio e mortes, havia o problema dos comerciantes que deixavam de passar pela cidade, que almejava à época se tornar o polo da economia cafeeira (Câmara..., 1858).

Esse problema acometia São Paulo desde a colonização. Assim, era necessário o sucesso da experiência – moderna – da vacina, levando à regulamentação que determinou sua obrigatoriedade. Mas em 1858, os políticos paulistas decidiram fornecer espaços como o Palácio dos Governadores, o Pátio do Colégio, as Câmaras Municipais ou igrejas como locais

de aplicação (Camargo, 2007). Em 1858, a Câmara Municipal chega a ceder o paço onde fazia suas reuniões e a cadeia (que ficavam no atual bairro da Liberdade), para instalação de uma enfermaria para os bexiguentos (Câmara..., 1858).

A epidemia de bexiga de 1858 foi pautada por uma longa experiência de terror colonial e moderno, já que por mais que a vacina fosse a promessa de uma cidade desenvolvida, ela não foi popularmente aceita nesse período, havendo uma sensação de desconfiança entre as classes mais pobres. Essas questões resultaram anos depois, no Rio de Janeiro, na Revolta da Vacina (1904). Isso pode ser entendido por uma crença das classes mais ricas de que o progresso possibilitaria resolver tecnicamente todos os problemas urbanos, por meio de um processo de modernização e higienização da cidade, em que o embelezamento e racionalização do espaço urbano muitas vezes não contemplava as classes mais pobres, ou sequer a capacidade da cidade de realizar esses feitos, como expressos no caso do Cemitério da Consolação. Fatores como estes foram determinantes para a apressada abertura de um cemitério que ainda não estava finalizado, sem capela ou construções muito significativas.

Nesse primeiro momento, fica claro como não é possível dissociar a escravidão da modernidade e do higienismo. Esses agentes vão sendo usados e relacionados de forma a favorecer as classes altas e criar condições para um apagamento da memória da escravidão.

3. DESMONTE (1888)

O ano de 1888 é marcado pelo desmonte do Cemitério dos Aflitos. Também é o ano da abolição da escravatura. O Brasil deixava oficialmente de se enquadrar no mercantilismo, cuja base se apoiava no sistema escravocrata. É, então, instaurada a República, que prometia trazer "novas" formas de organização social e do trabalho. Entretanto, lendo as Atas da Câmara, é possível ver que houve um certo "preparo" das classes dominantes para esse momento.

A Lei Agrária de 1850 impediu o acesso de ex-escravos e imigrantes pobres,

tornando ilegais a invasão e ocupação de zonas rurais – vale lembrar que grande parte do que entendemos pelo território de São Paulo hoje nessa época se enquadrava como zona rural. Com o fim da concessão de lotes, prática comum do período colonial, criou-se uma manutenção do monopólio para os grandes senhores. Antes eles tinham garantido o monopólio da força de trabalho, agora teriam da terra, pois, ainda que não houvesse impedimentos diretos, dificilmente as populações recém libertas teriam condições de compra de terras.

Outra situação que mostra esses processos de dominação relacionados a uma ótica liberal está no processo de encanamento das águas da Cantareira (Câmara..., 1858) e o processo de fechamento das fontes e chafarizes que abasteciam a cidade de forma gratuita, justificando-se problemas nesses equipamentos. Já em 1888, a Companhia de Águas da Cantareira estava estabelecida. Sobre a temática da água na cidade, ressaltamos a seguinte passagem:

[...] indicamos que se chame a atenção do governo para este assunto, fazendo ver que o mínimo da despesa de hoje com esse gênero de primeira necessidade é, quase geralmente, três mil réis mensais o que está fora do alcance das classes mais necessitadas, não sendo verossímil que famílias de duas pessoas consumam três mil litros d'água por mês, isso é, cem litros por dia. (Câmara..., 1888, p.375)

Esse trecho nos mostra três coisas: primeiro, havia a proposta de um consumo padronizado que parecia não se adequar à população, que antes se abastecia gratuitamente nas fontes; segundo, a água havia se tornado um produto; e terceiro, era um produto caro.

Analisando 1858, vê-se que o governo busca conscientizar a população, às vezes de forma pouco cuidadosa, sobre higiene e doenças; logo, a decisão de privatizar a água parece ir em um sentido contrário. Isso nos mostra que as preocupações higienistas no período, por mais que buscassem lidar com o problema da bexiga, que assolava São Paulo, funcionam mais como uma forma de justificativa às decisões políticas e ferramenta de

desigualdade, que de melhoria para as classes mais pobres. A citação anterior nos mostra a consciência e as disputas que ocorriam na Câmara, que tinha consciência do impacto na população. Assim, um recurso básico da subsistência, do funcionamento e da higiene da cidade se tornou um produto que não vai ser acessível a todos.

Logo, há um movimento entre 1858 e 1888 de manutenção de sistemas de desigualdade, em que os mais pobres dificilmente teriam acesso a certos serviços que dificilmente abarcariam a população recém "liberta", não indenizada, geralmente analfabeta e vítima de inúmeros preconceitos – ainda que, para mitigar a situação, mantiveram-se alguns chafarizes na cidade por mais algum tempo, mas em más condições de conservação e disponibilidade (Câmara..., 1888). Também vale ressaltar que esse sistema pressupõe um projeto de infraestrutura e planejamento urbano que não é homogêneo na cidade, tendo investimento prioritário em bairros ricos. Possivelmente os chafarizes se tornam uma forma de identificação das populações mais pobres, tornando-o um estigma da pobreza.

Controlar o uso da água significa deter poder, e não à toa o governo se tornou mediador e agenciador dos processos de encanamento das águas pela Companhia Cantareira e Exgottos, além dos chafarizes que ainda estavam em uso. Dessa forma, dentro dos princípios que regem a modernidade, o caminho que São Paulo buscou se deu pelo domínio das subsistências aliadas a lógica do mercado – como ocorreu na questão da água e da terra –, se baseando em uma narrativa de esclarecimento rumo a um "prometido triunfo de uma vida civilizada, racional e livre das pelas da incivilização" (Seligmann-Silva, 2017), que não considerava e não se destinava a todos.

E apesar de São Paulo ter avançado em seus projetos de modernização urbana, em comparação com 1858, a cidade teve um aumento muito expressivo de seus habitantes, recebendo cada vez mais imigrantes, aumentando os limites da cidade e a necessidade de investimento para as melhorias.

Por fim, esse ano marca a venda de terrenos do governo no bairro da Liberdade, por uma proposta da Câmara (1888). Destaca-se que o bairro que personificava os equipamentos menos quistos do domínio colonial, não vai mais ter a função de outrora. Não foram especificados quais seriam esses terrenos à venda, mas o Velho Matadouro estava sendo cotado, e pode ser que o terreno do Cemitério dos Aflitos também fizesse parte desse conjunto (Câmara..., 1888).

A justificativa dessa ação se baseava na oportunidade de realizar melhorias, de modo que sua venda pudesse financiar a construção do futuro Mercado de Verduras (Câmara..., 1888), que já vinha sendo discutido nas atas, e mais tarde seria conhecido como o Mercado Municipal de São Paulo. Esse novo mercado, imaginado como o grande símbolo econômico da cidade, começou a ser pensado em 1858 e continuou a ser discutido em 1888, embora o início do desenho do projeto seja apenas de 1925.

O desmonte do Cemitério dos Aflitos, datado de 1888, na verdade se mostrou como uma data aproximada ou de consideração. Ele faz parte de um processo maior, chamado de Modernidade, que não se encontra isolado de outras questões aqui tratadas. E olhar os processos que levaram ao desmonte e à desativação do Cemitério dos Aflitos também é analisar formas e processos que ocorrem no passado e na atualidade que perpetuam violências contra populações indígenas, negras e pobres.

Olhar para as atas, ou para os sistemas econômicos e políticos, nos permite entender os caminhos de violência, excluindo a ideia de racionalidade ou imparcialidade desse rastro. Se a escravidão "pode ser considerada uma das primeiras instâncias da experimentação biopolítica" (Mbembe, 2016, p.130), com o escravo sendo considerado um instrumento de trabalho precificado, como propriedade e valor, o advento da modernidade não significou o fim do uso desses termos econômicos para justificar um constante "estado de injúria" e de utilizar a violência como uma "etiqueta do terror" (Mbembe, 2016, p.131). Autores como Mbembe (2016), Seligmann-Silva e Müller (2020) nos permitem entender a

impossibilidade de isolar a escravidão do processo modernizante:

Afinal, a violência colonial e a violência sofrida por Benjamin não são tão estrangeiras assim: ambas emanam do mesmo projeto de razão econômica. [...] A pinça da violência colonial na África, no Atlântico e em todo mundo que sofreu a violência colonizadora tinha como uma de suas pernas o interesse econômico que era agarrado graças à outra perna, a do racismo. Como escreve Achille Mbembe: "Permanecerá inacabada a crítica da modernidade, enquanto não compreendermos que o seu advento coincide com o surgir do *princípio de raça* e com a lenta transformação deste princípio em paradigma principal, ontem como hoje, para as técnicas de dominação" (MBEMBE, 2017, apud MÜLLER; SELIGMANN-SILVA, 2020, p.13).

4. CONCLUSÃO

Se, segundo Butler (2015), a condição de ser reconhecido precede o reconhecimento, podemos afirmar que o processo da abolição ocorre na incompletude. Pois, não dá condições para essas populações precarizadas sejam reconhecidas com dignidade, ao mesmo tempo em que as reconhece pela lei. Junto disso, podemos ver que o abolicionismo é usado pelas classes dominantes como ferramenta política, pois notamos uma série de processos que serão apressados e concluídos nas justificativas da modernidade, mas que resultarão em exclusões, como o fim da Lei de Terras, o processo de encanamento pela Companhia Cantareira e Exgottos, as melhorias urbanas ocorrendo em áreas privilegiadas ou de interesse, e a falta de políticas de inserção das antigas populações escravizadas nesse "novo" sistema social.

Logo, o reconhecimento político não significa necessariamente reconhecimento social ou econômico. Nos anos seguintes, pessoas recém libertas ainda ocuparam postos, posições e imaginários não muito diferentes dos estabelecidos antes da abolição.

Já a modernidade, com os diversos signos aqui citados, vai trabalhar extensamente a sua narrativa, vai encontrar interesses específicos no contexto brasileiro, em razão da independência recente e da necessidade de ajustar sua narrativa e simbologia do colonial para o moderno. Assim, serão manipuladas as representações da cidade e de seus habitantes, desde a produção de Militão com suas fotos comparativas da cidade colonial e da moderna, quanto os processos de melhoramento urbano, que se encontram num intenso crescimento e expansão dos limites urbanos, assim como o discurso político e outros tantos. Os momentos em que fica mais destacado nas atas que esse processo não é homogêneo, mas é disputado, é quando existem conflitos internos na Câmara sobre a questão das águas e a presença de abaixo assinados pela população.

Por fim, não foram achadas menções ao cemitério em 1888, mas, como indicado anteriormente, há a proposta da venda de alguns lotes na Liberdade, tratado com urgência – da rua do Hospício, Pary, rua do Dr. João e do Largo da Liberdade, incluindo o Velho Matadouro (Câmara..., 1888). Não fica claro se o Cemitério faz parte desses lotes, e a venda é lembrada com urgência durante todo o ano, sendo acompanhada por outra leva de melhoramentos na região da Liberdade – nivelamento, calçamento, colocação de guias e sarjetas, entre outros –, num eixo de intervenção bastante específico: Rua 7 de Setembro, Rua da Glória, Rua São Joaquim, Rua Cambucy e Largo da Liberdade (Câmara..., 1888). Outro destaque nesse processo, é o pedido de renomeação de parte da Rua Lavapés e Cambucy para Rua da Independência (Câmara..., 1888), que não se concretiza, mas faz parte das mudanças de termos coloniais para republicanos. O destino dado aos terrenos da Liberdade não foi respondido em 1888.

Em 1889, entre embargos e ações de nulidade por irregularidades na divisão dos lotes e no leilão público (Câmara..., 1888), percebe-se que o desmonte foi mais processual do que contido num momento específico. E de fato, mesmo encontrássemos uma data específica do desmonte, isso não significa o desaparecimento do cemitério, tanto que

em 2018 reaparece no cotidiano, na cidade e no imaginário coletivo de São Paulo. É interessante notar que o que a Glória representava no período colonial – essa mistura de força governamental, espaço periférico e festivo – vai se expandir para outras áreas periféricas da cidade, sem, entretanto, deixar de ser local de memória e presença negra.

A palavra que usamos para 1858 é “desativado”, que significa “tornar inativo, inoperante, inutilizado”. O cemitério vai se tornar inoperante, e por isso, inutilizável para o que se propunha a ser – no seu espectro mais amplo –, até que seja de fato inativo para a cidade. Mas, mais de 150 anos depois, ele volta à tona. A busca em apagar um cemitério para pretos, indígenas, escravizados e criminosos, todos colocados lado a lado como se fossem sinônimos entre si, nos mostra a tentativa frustrada de apagar a existência dessas pessoas.

NOTAS

1. Francisco José das Chagas, conhecido como Chaguinhas, foi um homem negro e cabo do Primeiro Batalhão de Caçadores de Santos durante o Império português no Brasil. Ele se envolveu em uma revolta devido a salários em atraso e à busca por equidade nas remunerações entre os militares brasileiros e portugueses, resultando em sua prisão e condenação à pena de morte por enforcamento. Em 1821, Chaguinhas passou por três tentativas de execução em praça pública, todas malsucedidas. O público, sensibilizado, clamou pela libertação do réu, mas o pedido foi negado, e Chaguinhas acabou sendo assassinado a golpes. Uma das explicações para o nome do bairro Liberdade está relacionada aos apelos por liberdade em favor de Chaguinhas.

2. Em diferentes momentos dos anos de 1858 e 1888 ocorreram abaixo-assinados, feitos pela população, como uma forma de dialogar e esclarecer seus desejos diante das decisões da Câmara. Uma passagem importante para essa pesquisa foi o seguinte trecho: “Leu-se uma petição dirigida ao Exmo. Governo, assignada por 117 cidadãos, [...] afim desta Camara informar com urgencia sobre a pretensão q. diz respeito a execução a Postura, pedindo os peticionarios que seja conservado o antigo cimiterio, dando-lhe suplemento, ou mesmo sem ele, e que no cazo de ser dado seja em um terreno em disposição, que lhe fica na frente e se prolonga ate o alto qu olha pa, o – Lavapés -, ou em campestre em que remata a sua rua trazeira.” (Câmara..., 1858, p.146)

REFERÊNCIAS

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SÃO PAULO. **O Cemitério da Consolação e a Assembleia Legislativa Provincial**. Acervo Histórico. São Paulo, 12 dez. 2006. Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/noticia/?id=277233>. Acesso em: 27 out. 2021.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Chafarizes e fontes na cidade de São Paulo no Século**

XIX. São Paulo, 12 dez. 2003. Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/noticia/?id=277233>. Acesso em: 27 out. 2021.

CAMARGO, Luís Soares. As “bexigas” e a introdução da vacina antivariolosa em São Paulo. **Histórica – Revista Eletrônica do Arquivo Público do Estado de São Paulo**, n. 28, 2007.

JORGE, Karina Camarinho. **A modificação da vida urbana da cidade de São Paulo no século XIX a partir das ações sanitárias: a construção de cemitério e a prática de sepultamentos**. Associação Nacional de História – ANPUH, XXI SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA, s.p. 2007. Disponível em: <https://www.snh2007.anpuh.org/resources/content/anais/Karina%20Camarinho%20Jorge.pdf>. Acesso em: 14 nov. 2024.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO (ATA). **Atas da Câmara Municipal de São Paulo**. 1858, v. 44, publicado em 1943. Disponível em: https://www.saopaulo.sp.leg.br/static/atas_anais_ATA/anadig/Volumes/at1858v44.pdf. Acesso em: 9 mar. 2024.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO (ATA). **Atas da Câmara Municipal de São Paulo**. 1888, v. 74, publicado em 1943. Disponível em: https://www.saopaulo.sp.leg.br/static/atas_anais_ATA/anadig/Volumes/at1888v74.pdf. Acesso em: 9 mar. 2024.

MBEMBE, Achille. **Necropolítica: biopoder, soberania, estado de exceção, política da morte**. N-1 Edições, 1ª ed, 1 jan. 2018.

MÜLEER, Adalberto; SELIGMANN -SILVA, Márcio. **Sobre o conceito de História**. Organização e tradução: Adalberto Müller e Márcio Seligmann-Silva. 1. ed. São Paulo, 2020.

SELIGMANN-SILVA, Márcio. Antimonumentos e a arte de “desesquecer” na nova arte de memória do Brasil. **Psicanalistas pela Democracia**, abr. 2017. Disponível em: <https://psicanalisedemocracia.com.br/2017/04/antimonumentos-e-a-arte-de-desesquecer-na-nova-arte-de-memoria-do-brasil-por-marcio-seligmann-silva/>. Acesso em: 3 out. 2020.

SEVCENKO, Nicolau. A cidade metástasis e o urbanismo inflacionário: incursões na entropia paulista. **Revista usp**, São Paulo, n.63, p.16-35, set./nov., 2004.

SOBRE A AUTORA

Fabiana Costa é arquiteta e urbanista graduada pela Escola da Cidade, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo.

fabianadealmeidacosta@gmail.com

Plataforma de Pesquisa Nas ruas: territorialidades, memórias e experiências

Orientação: Profa. Dra. Glória Kok (coord.) e Profa. Dra. Amália dos Santos

Pesquisadores: Anthony Tupã, Beatrice Perracini Padovan, Clarice Boffa, Felipe Souza Silva, Giulio Michelino, Isabela Moraes, Jurandir Augusto Martim, Laura Pappalardo, Lúcia Veríssimo, Michael Tupã, Nicole Mariano, Rosangela Gabriel

Pesquisa: Edital Plataformas de Pesquisa, Escola da Cidade, 2020-23.

A plataforma "Nas ruas: territorialidades, memórias e experiências", aprovada pelo Conselho Científico da Escola da Cidade, alinha-se às pesquisas de graduação e do curso de pós-graduação *lato sensu*, "Cidades em disputa: pesquisa, história e processos sociais", coordenado pelas professoras Amália dos Santos e Glória Kok. As pesquisas e atividades giraram em torno da circulação nas ruas, do direito à terra e ao território, iluminando suas agências, insurgências, lutas, conflitos, movimentos sociais e manifestações culturais das populações historicamente silenciadas, excluídas e invisibilizadas pelas diversas camadas de violência do Estado nacional. Até o momento, quatro caminhos de pesquisa foram abertos, nos passos do que o mestre quilombola Antônio Bispo dos Santos, mais conhecido como Nêgo Bispo, chamou de "contracoloniais", conceito que, a partir da perspectiva indígena e quilombola, indica a resignificação da matriz cultural, de práticas e experiências a partir de suas ancestralidades, enquanto resistência e defesa dos territórios tradicionais e de seus modos de vida (Santos, 2023).

1. O grupo "Arqueologia de São Paulo: território, racialização e 'escrevivência'" (2019-2024) é coordenado pelas professoras Amália dos Santos e Glória Kok que, anualmente, orientam uma dupla de estudantes bolsistas de graduação, no âmbito da pesquisa experimental. Os temas são voltados para a Capela dos Aflitos, o Cemitério dos Aflitos, os processos de apagamento da memória negra, dos territórios e da formação dos bairros negros na cidade de São Paulo. Em virtude do caráter contínuo e da densidade analítica da pesquisa, foi possível

estabelecer parcerias com o Instituto Tebas, a União de Amigos da Capela dos Aflitos (Unamca), a Rebrapesc (Rede Brasileira de Pesquisadores de Sítios de Memória e Consciência) e o Museu Território dos Aflitos.

2. Outro eixo de atuação da plataforma é "A destruição do terreiro Ilê Asé Odê Ibualamo: patrimônios e caminhos de reparação" (Termo de Fomento 020/2023, do Edital de Chamamento Público 005/2023 do CAU-SP, 5 meses), projeto coordenado pela Iyalorixá Mãe Zana de Odé e as professoras Amália dos Santos e Glória Kok. Sua elaboração foi em resposta à violência sofrida pela comunidade do terreiro Ilê Asé Odê Ibualamo, que foi demolido em 15 de dezembro de 2022, pela prefeitura de Carapicuíba. A sua demolição abalou numerosos vínculos afetivos, laços de sociabilidade, espaços de formação de jovens e adultos, práticas de segurança alimentar com distribuição de alimentos, festas e rituais tradicionais, entre tantas outras consequências atingidas pela violência. Apesar de toda a materialidade ter sido destruída, a espiritualidade do lugar do Ilê mantém sua sacralidade, que resiste para além dos escombros e onde a memória ancestral continua viva e atuante.

3. O Chão Coletivo (2020-2024) é um grupo formado por pesquisador@s indígenas e não indígenas da plataforma "Nas ruas...", que, desde 2020, atende às demandas das lideranças na reconstrução urgente das moradias, que correm risco de incêndios, goteiras e desabamentos, além de se dedicar à requalificação da aldeia Pyau, na Terra Indígena Jaraguá, com estudos dos espaços comuns, áreas de agrofloresta, plantio de hortas e caminhos arborizados. O



FIG. 1:
Logo Nas ruas. Fonte: Flora Tavares, 2023.

grupo de pesquisa-ação atua fortalecendo as trocas de saberes e experiências, cujo objetivo é a conquista dos direitos indígenas em seus territórios ancestrais.

Como resultado, foi possível elaborar o projeto "Memórias, saberes e técnicas construtivas dos Guarani Mbya na Terra Indígena Jaraguá" (Termo de Fomento nº 001/2022 do CAU-SP), que fortaleceu o direito ao território, à moradia e à memória dos moradores, valorizando o saber-fazer e sua importância para o patrimônio cultural dos Guarani Mbya. As ações também registraram práticas indígenas no território, como referências fundamentais que contribuem para mitigar impactos climáticos e preservar a paisagem.

Em seguida, o Chão Coletivo elaborou o Projeto de Assistência Técnica "Desafios para proteção do patrimônio cultural indígena – Mata Atlântica, patrimônio humano e não humano em São Paulo" (Termo de Fomento nº 016/2023 do CAU-SP), cujo objetivo foi fortalecer o patrimônio cultural em territórios indígenas, especialmente a partir do território dos Guarani Mbya na T.I. Jaraguá, promovendo a produção de conhecimento que oriente o exercício



FIG. 2:
A Capela dos Aflitos ao fundo, com os pesquisadores Luara Macari e Victor Pacheco. Fonte: Acervo pessoal Amália dos Santos e Glória Kok.

profissional do arquiteto e urbanista no patrimônio cultural, de modo a conhecer e difundir narrativas, padrões artísticos, materiais, técnicas e saberes indígenas. O projeto "Tekó Porã: assistência técnica em habitação social indígena e requalificação da Tekoa Pyau" (Termo de Fomento nº 07/2023 do CAU-SP) consiste em um projeto territorial e arquitetônico que procura articular os princípios de sustentabilidade na reconfiguração das habitações, espaços coletivos, caminhos, áreas de plantio, saneamento básico e energia, respeitando a cultura, a memória e os modos de vida dos Guarani Mbya da T.I. Jaraguá. A bolsa Gruber Fellowship in Global Justice and Women's Rights, concedida a Laura Pappalardo pela Universidade de Yale, viabilizou a construção da casa de uma moradora idosa da Aldeia Pyau, escolhida pela comunidade, que mesclou técnicas indígenas com as não indígenas.

4. Em continuidade ao projeto anterior, foi aprovada pelo Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) a "Proposta de projeto-piloto de identificação da Festa de Cosme e Damião

de Carapicuíba: a rede de terreiros na formação da cidade" (2024-2025). O projeto, coordenado por Amália dos Santos e Glória Kok, vai se desenvolver em três frentes: 1) identificação da Festa de Cosme e Damião de Carapicuíba, por meio do novo INRC, de modo a valorizar e identificar os territórios negros, a história, as memórias e a participação de redes na cidade de Carapicuíba; 2) produção de documentação, mapeamento e levantamento histórico, visando utilizar o INRC para a organização, guarda e difusão desse material; e 3) construção de repositório e difusão de registros e produções, aprovado pelas comunidades detentoras, valorizando o patrimônio afrodiáspórico, a diversidade cultural brasileira e a preservação de memória e tradições culturais das populações afrobrasileiras em Carapicuíba.



FIG. 3: Visita técnica à Capela dos Aflitos, em parceria com o Museu de Território dos Aflitos, o Instituto Tebas, a Rede Brasileira de Pesquisadores de Sítios de Memória e Consciência (Rebrapesc) e a União de Amigos da Capela. Fonte: Acervo pessoal Amália dos Santos e Glória Kok.



FIG. 4: Espaço destinado à devoção a Chaguinhas na Capela dos Aflitos. Fonte: STROPASOLAS, Pedro. Capela dos Aflitos: a luta para salvar um símbolo da história negra do centro de São Paulo. Brasil de Fato, São Paulo, 20 nov. 2022. Disponível em: <https://www.brasildefato.com.br/2022/11/20/capela-dos-aflitos-a-luta-para-salvar-um-simbolo-da-historia-negra-do-centro-de-sao-paulo>. Acesso em: 26 nov. 2024.

ARQUEOLOGIA DE SÃO PAULO: TERRITÓRIO, RACIALIZAÇÃO E "ESCREVIVÊNCIA"

Clarice Boffa e Nicole Mariano

O grupo de pesquisa da graduação da Escola da Cidade, "Arqueologia de São Paulo: território, racialização e 'escrevivência'", existente desde 2019, iniciou-se com o projeto de pesquisa experimental intitulado "Arqueologia de São Paulo: o Cemitério dos Aflitos (1775-1858) e outros territórios negros da cidade nos séculos XVIII e XIX", desenvolvido pelos estudantes Luara Macari e Victor Pacheco. O mote da investigação foi a descoberta de nove ossadas no atual bairro da Liberdade, em São Paulo, que trouxe à luz evidências materiais da existência da primeira necrópole pública de São Paulo, o Cemitério dos Aflitos (1775-1858), também conhecido como Cemitério dos Enforcados, destino da população desclassificada condenada à forca: negros e negras escravizados, que tentavam fugir do cativeiro, pessoas marginalizadas livres, pobres e indigentes.

Os arredores do Cemitério dos Aflitos faziam parte do conjunto de regiões da cidade no qual a população negra circulava, habitava, convivía e trabalhava, cultuava os mortos, realizava cerimônias fúnebres, festas e devoções religiosas. Por meio da leitura e sistematização das Atas da Câmara de São Paulo, entre 1720

e 1834, e da bibliografia compulsada, o pesquisador Victor Pacheco examinou as notas camarárias que registram as ocupações exercidas por escravizados e escravizadas, em ofícios diversos; os lugares de sociabilidade de cativos e libertos, bem como as atividades nas quais se engajavam, como jogos, música e capoeira, que ocorriam em frente a tabernas e espaços de venda (as chamadas "casinhas") da cidade de São Paulo. Já a pesquisadora Luara Macari trabalhou a partir da articulação entre as fontes documentais mobilizadas e as linguagens visual e literária, criando desenhos e uma novela que permitiram explorar a subjetividade das pessoas negras das quais as atas tratavam, explorando métodos e linguagens, nos moldes de escritoras como Conceição Evaristo, criadora da noção de "escrevivência".

Na sequência, a pesquisa "O Cemitério dos Aflitos (1775-1858) e outros territórios negros da cidade de São Paulo no século XIX" (2020), desdobrou-se em mais duas frentes de pesquisa. O pesquisador Victor Pacheco continuou a pesquisa nas Atas da Câmara de São Paulo, de 1834 a 1858, com foco na Igreja de Nossa Senhora do Rosário dos Homens Pretos de São Paulo, construída a partir de 1720 por negros de origem banto e inaugurada em 1737, e da Irmandade do Rosário, encarregada das cerimônias fúnebres, festas e devoções religiosas. Paralelamente, a pesquisadora



FIG. 5: Mãe Zana perplexa diante dos escombros do Ilê, após realização de Audiência Pública em Carapicuíba, em maio de 2023. Fonte: Acervo da equipe de pesquisa.



FIG. 6: Desenhos nas paredes do barracão, seguindo a tradição iorubana, herdada do avô de Mãe Zana, João Canavieiras. Essas fotos foram feitas pouco antes da demolição do terreno, em dezembro de 2022. Fonte: Acervo da comunidade.

Fabiana Costa se dedicou à pesquisa do desmonte do Cemitério dos Aflitos, o processo de modernização da cidade e o papel dos engenheiros nesse processo.

Dando continuidade aos trabalhos anteriores, a pesquisa experimental "Fugas, calhambolas e aquilombamentos na cidade de São Paulo entre 1858 e 1888", realizada pelas alunas Júlia Cardoso e Isabella Martini, trabalhou os processos de resistência gerados pela intensificação das fugas de escravizados/os das propriedades nas proximidades da cidade, em amplo movimento de ruptura, de resistência à escravidão e de resignificação das práticas culturais africanas, pondo em xeque, no limite, o próprio sistema escravista. A partir do Quilombo Saracura, na cidade de São Paulo, e do Quilombo Jabaquara, em Santos, as pesquisadoras mapearam as redes de quilombos, rotas de fuga, caminhos, vilas, movimentos abolicionistas, trazendo à tona os processos de resistência pela intensificação das fugas de escravizados/os das fazendas e propriedades nas proximidades da cidade.

Em virtude do caráter contínuo e da densidade analítica da pesquisa, foi possível estabelecer parcerias com o Instituto Tebas, a União de Amigos da Capela dos Aflitos (Unamca), a Rebrapesc (Rede Brasileira de Pesquisadores de Sítios de Memória e Consciência) e o Museu Território dos Aflitos.

Por fim, o recente projeto "O território da Liberdade: memórias subterrâneas e

experiências coletivas", ancorado nos quatro estudos anteriores, foi desenvolvido pelas estudantes Clarice Boffa e Nicole Mariano, com o foco de levantar as histórias e as memórias dos moradores da região sobre o Chaguinhas e seus cultos, frequentemente resignificados. Para isso, investigaram documentos oficiais, registros sonoros, entrevistas, anúncios de jornais, relatos históricos, cartografia e iconografia, que foram encaminhados para a formação do acervo do Museu Território dos Aflitos, no bairro da Liberdade, localizado no centro de São Paulo.

Destacam-se, nesse escopo, as narrativas de memórias subterrâneas de resistência ao apagamento das experiências de comunidades diaspóricas africanas. Tratava-se, nesta pesquisa, de reivindicar o legado histórico negro na Liberdade e no território dos Aflitos, uma vez que os fluxos migratórios japoneses que ali se estabeleceram, com suas culturas, práticas e rituais obliteraram as raízes da formação do bairro e de suas manifestações culturais negras. O próprio nome "Liberdade", por exemplo, foi adotado em 1870, em referência à figura do soldado Francisco José das Chagas, mais conhecido como Chaguinhas, que se tornou um símbolo de resistência no Brasil do século XIX. Cabo do 1º Batalhão de Santos, ele liderou uma revolta em 1821, reivindicando igualdade salarial entre militares brasileiros e portugueses. Sua condenação à morte

por enforcamento e o milagre que ocorreu no dia de seu martírio, quando as cordas da forca se romperam, transformaram-no em um mártir e um símbolo de luta contra a opressão. Após sua morte, um cruzeiro foi erguido no Largo da Forca, e as rezadeiras começaram a acender velas em sua memória, desafiando as autoridades locais e afirmando que sua execução era, de fato, um crime. Essa tradição de acender velas e fazer pedidos a Chaguinhas na Capela dos Aflitos deu origem a um culto sincrético que preserva a memória de sua luta e o martírio criminoso. Anualmente, uma procissão em homenagem ao Chaguinhas percorre as ruas da Liberdade, atualizando a sua memória e a história de sua luta.

TEKÓ PORÃ: PROJETO DE ASSISTÊNCIA TÉCNICA EM HABITAÇÃO SOCIAL INDÍGENA NA TERRA INDÍGENA DO JARAGUÁ EM SÃO PAULO

Anthony Tupã, Beatrice Perracini Padovan, Felipe Souza Silva, Giulio Michelino, Isabela Moraes, Jurandir Augusto Martim, Laura Pappalardo, Lúcia Veríssimo, Michael Tupã, Rosângela Gabriel (Chão Coletivo)

A Mata Atlântica é um dos biomas mais biodiversos do planeta. O desmatamento e a urbanização extensiva resultaram na destruição de 87,6% desse bioma. Isso gerou mudanças dos regimes de chuva, crise hídrica, aumento das temperaturas globais e emissão de CO₂ contribuindo para a situação de emergência climática planetária. Hoje sabemos que a Mata Atlântica vem sendo mutuamente protegida e regenerada pelos povos indígenas. Como romper com essas práticas destrutivas e contribuir para a regeneração das florestas?

Este texto apresenta a metodologia de pesquisa-ação para requalificação da aldeia guarani Tekoa Pyau, na Terra Indígena do Jaraguá, zona oeste da cidade de São Paulo, realizado por um coletivo de arquitetos, pesquisadores indígenas, não indígenas e construtores guaranis chamado Chão Coletivo. O projeto, nomeado pelos guaranis de *tekó porã* ("bem viver"), teve início em

2021 a pedido das lideranças Gguarani Mbya da aldeia Tekoa Pyau, dado as condições emergenciais para reconstrução de cerca de 84 casas na aldeia. A partir de então, desenvolveu-se coletivamente, entre 2021 e 2024, um Projeto de Assistência Técnica em Habitação de Interesse Social (Athis) para requalificação total da aldeia, considerando a reconstrução das casas, dos caminhos, redes de saneamento e implementação de sistemas agroflorestais.

Tekó porã, que dá nome ao projeto, é o "lugar do bem viver", uma visão de mundo e de futuro compartilhada por diversos povos indígenas. Mas como viver bem na periferia de São Paulo, rodeado por rodovias, ruas e infraestruturas que cortam o território ancestral guarani? Este é um desafio específico do território guarani no Jaraguá, que vem enfrentando o crescimento da cidade de São Paulo, atuando não apenas em defesa da demarcação das terras pelo Estado, mas também nas ações cotidianas que procuram o cuidado e a cura da Terra numa região remanescente da Mata Atlântica. As práticas dos seus modos de vida, a proteção das matas e o cultivo de alimentos permeiam a relação dos Guarani com seu território ancestral. O fortalecimento destas relações com o território é uma forma de reativar não só a terra, no seu sentido orgânico, cíclico, não humano e sagrado do modo de ser Guarani,



FIG. 7: Imagem aérea da Aldeia Pyau, Terra Indígena Jaraguá. São Paulo, abril 2021. Fonte: Acervo de Herbert Wera.



FIG. 8:
Conversa sobre as casas e caminhos da Tekoa Pyau.
Fonte: Acervo Chão Coletivo.

mas também os direitos à terra e à moradia garantidos pela Constituição de 1988.

O projeto para requalificação da aldeia Tekoa Pyau aponta para o desenvolvimento integrado da comunidade, sua cultura, seu espaço de moradia e plantio, com o objetivo de garantir a segurança habitacional e alimentar, saúde e a preservação do modo de vida tradicional. Neste projeto, pesquisadores guaranis e não indígenas promoveram a troca de saberes, ideias e técnicas construtivas, em um trabalho de dois anos de práticas de observação, escuta, registro, diagnóstico, mapeamento e desenho. Este projeto foi apoiado também por três outras ações complementares: construção de um protótipo de moradia na aldeia, oficinas de construção em terra tanto de técnicas tradicionais quanto outras tecnologias em terra e de saneamento ecológico e entrevistas com construtores guarani que resultaram na publicação do livro "Memórias, saberes e técnicas construtivas dos Guarani Mbya da Terra Indígena Jaraguá" pela editora da Escola da Cidade em 2023.

A construção do protótipo de moradia na aldeia foi realizada em parceria com o construtor e professor Guarani Mbya Jurandir Tupã Djekupe e o construtor Henrique Rodrigues. Desde o princípio de sua construção, Jurandir reiterou como gostaria que o processo de construção da casa fosse também um projeto pedagógico tanto para os construtores e moradores Guarani Mbya na aldeia Pyau, quanto para



FIG. 9:
Foto da oficina de levantamento realizado junto aos moradores da Tekoa Pyau apresentando os resultados cartográficos da primeira sistematização de dados e mapeamentos. Fonte: Acervo Chão Coletivo.

arquitetos *jurúá* ("não indígenas"), para manter e disseminar as práticas e técnicas de construção guarani em aliança com técnicas *jurúá*. Juntamente com as outras ações na aldeia Pyau, foram realizadas, através da construção da casa, oficinas de construção em taipa e saneamento ecológico junto aos moradores.

Embora a construção em terra, especialmente o pau a pique, seja também uma técnica ancestral guarani, a escolha de materialidade para construção das casas na Tekoa Pyau não foi um elemento dado de primeira no projeto. Tradicionalmente, as construções guarani privilegiavam o uso de certos elementos vegetais coletados na Mata Atlântica que carregam aspectos sagrados importantes e são compatíveis com o clima tropical e subtropical comum nas regiões de seus territórios tradicionais. No entanto, atualmente, muitas aldeias não possuem muitas áreas de mata devido ao contínuo processo de espoliação e desmatamento que sofreram em seus territórios, como é o caso na Terra Indígena do Jaraguá. Mudanças significativas nos padrões construtivos de moradia guarani ocorreram com o impacto da colonização e de seus agentes.

Com a impossibilidade de coletar madeira na mata adjacente à aldeia, no Pico do Jaraguá, todo material utilizado nas construções deve ser comprado ou reutilizado de descartes de outras construções. Isso, por si só, gera uma

relação diferente com a construção das casas do que o modo tradicional, especialmente de acesso financeiro aos materiais e a questão da durabilidade das construções. Por isso, foram muito importantes as oficinas em construção em terra, como o resgate através da manualidade e da experiência corporal de saberes ancestrais dos Guarani, mas também a possibilidade material de construção em terra no contexto da Pyau hoje.

A pesquisa e documentação de técnicas tradicionais de construção dos Guarani Mbya junto à metodologia de pesquisa-ação visam fortalecer os direitos indígenas, seus modos de vida e as memórias vividas nos territórios formados por florestas, montanhas, rios, povoados por uma multiplicidade de seres humanos e não humanos. O trabalho do Chão Coletivo continua a pesquisar, conhecer e difundir narrativas, padrões artísticos, materiais, técnicas e saberes indígenas dos Guarani Mbya da Terra Indígena do Jaraguá, valorizando os saberes ancestrais, além de buscar financiamento para a reconstrução da Tekoa Pyau.

REFERÊNCIAS

SANTOS, Antônio Bispo dos. **A terra dá, a terra quer.** São Paulo: Ubu, 2023.

Plataforma de pesquisa Arquitetura e Biosfera

Orientação: Prof. Dr. Luis Octavio de Faria e Silva¹

Pesquisadores: Julia Gouvea, Paula Mattos, Lara Freitas, Elisa Rocha e Alicia Soares

Pesquisa: Edital Plataformas de Pesquisa, Escola da Cidade, 2020-2023

A Plataforma Arquitetura e Biosfera¹ é uma instância de pesquisa ativista acolhida pela Associação Escola da Cidade, cujo objetivo é promover um espaço de pesquisa-ação com viés socioecológico, que abriga reflexões, projetos e ações em que a perspectiva regenerativa se coloca como prerrogativa, tanto referentes a áreas densamente ocupadas na metrópole e em suas brechas ou bordas, quanto a áreas periurbanas e rurais.

Os primeiros movimentos da plataforma remontam ao ano de 2015, quando um grupo de estudantes e educadores do curso de pós-graduação *lato sensu* Habitação e Cidade acolheu a demanda de ajudar a pensar uma horta para a Ocupação São João, na avenida paulistana de mesmo nome, a partir da interação com os movimentos por moradia ligados à Frente de Luta por Moradia (FLM), que se tornaram frequentes interlocutores e, através deles, com coletivos e ONGs que passaram a se constituir como parcerias.

Na virada de 2015 para 2016, surgiu outra demanda de horta, desta vez na Ocupação Cambridge, na Avenida 9 de Julho, em outro antigo hotel no centro paulistano.

Essas demandas de hortas foram portas de entrada para se pensar em melhorias gerais nos edifícios nos quais eram implantadas e também em estruturas de apoio para comunidades associadas aos movimentos sociais – estruturas relacionadas ao cuidado com as águas, com os resíduos (entendidos como recursos), com a questão energética, com a perspectiva de produção de alimentos, aprofundada pelos permacultores que passaram a fazer parte do grupo.

Em 2016, com apoio financeiro do Instituto Mahle, foram realizados pelo grupo da plataforma (então chamada

habita-cidade) os jardins filtrantes da Escola da Cidade, um deles no pátio do pavimento térreo, cuja ambição era de se obter água potável com a fitodepuração das águas das chuvas. Tanto a construção dos jardins como seu manejo foram dinâmicas com viés pedagógico e de experimentação.

O primeiro curso livre realizado no âmbito da plataforma foi "Arquitetura na Permacultura", com uma primeira edição em 2016 e outra em 2017, com aulas teóricas e vivências nos finais de semana, com ações relacionadas a parceiros como a Fund. Campo Cidade (FCC), em Ibiúna-SP, as hortas mantidas pela Pastoral de Jandira, município da Grande São Paulo, e o Centro de Recuperação de Adictos Lapidar, em Atibaia-SP. No curso, foram utilizados os jardins filtrantes da Escola da Cidade como espaço de vivência e investigação. Esses jardins, então chamados de laboratórios verdes, também foram base para ações e vivências em disciplinas eletivas propostas no âmbito da plataforma entre 2018 e 2019, nas quais houve reflexão e práticas relacionadas ao manejo das águas, à sustentabilidade e à perspectiva da regeneração.

Em 2018, atuantes na plataforma participaram da movimentação de apoio às ocupações de edifícios em São Paulo, em função dos desdobramentos da queda do edifício Wilton Paes de Almeida em maio daquele ano. Dessa participação resultou a adesão ao grupo encabeçado pela Assessoria Técnica Peabiru Trabalhos Comunitários e Ambientais, junto ao qual participantes da Plataforma trabalharam no desenvolvimento de propostas para a Ocupação Rio Branco.

Em 2019, no âmbito da plataforma surgiram questões relacionadas à perspectiva de ecobairros, planejamento



FIG. 1 E 2: Manejo dos jardins filtrantes em 2018 (eletivas Manejo das Águas & Edifício Sustentável). Fonte: Foto de Luis Octavio de Faria e Silva/Acervo Plataforma Arquitetura e Biosfera.



FIG. 3 E 4: Ações junto a instituições das quais a plataforma foi parceira. Da esquerda para a direita: manejo de horta em creche de Jandira e construção de canteiro "cesta" em Ibiúna. Fonte: Foto de Luis Octavio de Faria e Silva/Acervo Plataforma Arquitetura e Biosfera.

local e o fomento de políticas públicas, que resultou em um novo grupo.

Nos grupos aglutinados na plataforma, em função de demandas e intenções específicas, está a gênese dos Grupos de Trabalho e Pesquisa (GTP), maneira como se consolidou a denominação dos grupos em operação, que compõem ações e pesquisa científica. Parcerias importantes ocorreram e ocorrem em alguns desses GTP: lanchonete.org, KTH, Sítio Saíras (nos primeiros anos), ONG Rizomar (desde 2022), entre outros.

No período da pandemia da Covid-19, a Plataforma habita-cidade foi renomeada de Plataforma Arquitetura e Biosfera, com os seguintes GTP em atividade: Lupa/ Modos de Habitar, Marajó, Arquiteturas Tradicionais, Ecobairros para comunidades regenerativas, Universo dos Saberes, Observatório do Xingu e, depois de algum tempo, o GTP Ambiente Escola.

O GTP Habitar Rural passou a operar no final de 2022. O GTP Biolab estava em transição para ser apoio ao EMAU BASE, escritório modelo dos estudantes da Escola da Cidade. Os textos a seguir se dedicam a relatos referentes a alguns desses GTP.

No ano de 2023, os esforços dos participantes da Plataforma Arquitetura e Biosfera estiveram muito voltados para ações relacionadas a três projetos acolhidos através de editais pelo CAU-SP. Dois projetos ligados ao que se denominou Habitar Rural (que se estabeleceu como um novo GTP) e outro projeto referente a uma Residência em Assistência Técnica para Habitação de Interesse Social (Athis), tendo a Favela do Haiti, na Vila Prudente, como área de trabalho. Neste projeto esteve envolvido o GTP Lupa, que opera de maneira complementar ao curso de pós-graduação Habitação e Cidade.

PERSPECTIVAS REGENERATIVAS PARA A RELAÇÃO CIDADE/ NATUREZA NA CONDIÇÃO CONTEMPORÂNEA"

Julia Gouvea

A Sessão Livre organizada pela Plataforma Arquitetura e Biosfera no Enanparq 2022, chamada "Perspectivas regenerativas para a relação cidade/natureza na condição contemporânea", serviu de balanço no que se refere às suas bases teóricas. Na sessão foram apresentadas

reflexões sobre as perspectivas de regeneração e reinvenção de relações entre cidade e natureza, a partir de atividades e projetos nos quais está envolvida a Plataforma, em que pesquisa e ação/ativismos são vistos como instrumentos complementares na busca por caminhos propositivos em prol da regeneração de biomas, ecossistemas e das relações entre os seres, bem como da inserção desses caminhos na produção e transformação do espaço e do meio ambiente na atualidade (Silva; Gouvêa, 2022, p.201).

A sessão apresentou trabalhos que de diversas maneiras refletem a relação cidade/natureza e trazem vislumbres de caminhos e resistências na perspectiva de uma desejada regeneração do planeta. Nesse conjunto apresentado é perceptível o trânsito de escalas que as pesquisas realizam e absorvem, envolvendo a necessária abrangência e interdependência que a abordagem ambiental requer, indo das questões

locais, passando pelo regional, ao global, como processos intimamente relacionados.

O Trabalho 1, "Pelo fim da dicotomia Natureza-Cidade", apresentado por Tânia Knapp e Luis Octavio de Faria e Silva, traz conceituações e discussões sobre uma dicotomia epistêmica entre natureza e cidade, que tem dificultado muitas das reflexões e ações com potencial regenerativo. A expectativa é que, a partir de uma revisão de princípios, as ações possam ser sintonizadas com a busca por uma outra forma de relação entre os seres.

Na sequência, o Trabalho 2, "Cidade Floresta", apresentado por Anna Dietzsch e Clarissa Morgenroth, traz a perspectiva de uma cidade em que a relação com os ciclos naturais acontece em harmonia dinâmica. São apresentados conceitos básicos e trabalhos acadêmicos em que se busca praticar princípios relacionados à ideia de "cidade floresta".

O Trabalho 3, "Gentrificação verde e capitalização da Natureza", apresentado por José Guilherme Schutzer e José Otávio Lotufo, traz reflexão sobre o uso do discurso ambiental na atual fase da produção do espaço urbano na perspectiva neoliberal, que fragmenta o potencial ecológico e social das cidades em projetos de requalificação de bairros ou regiões específicas. A concentração de capital local e financeiro internacional nos megaprojetos de revitalização "ambiental" e de mudança de usos urbanos têm reverberado em mais segregação social e gentrificação. A diferença em relação ao passado é que agora esses processos são patrocinados pelo Estado, como política

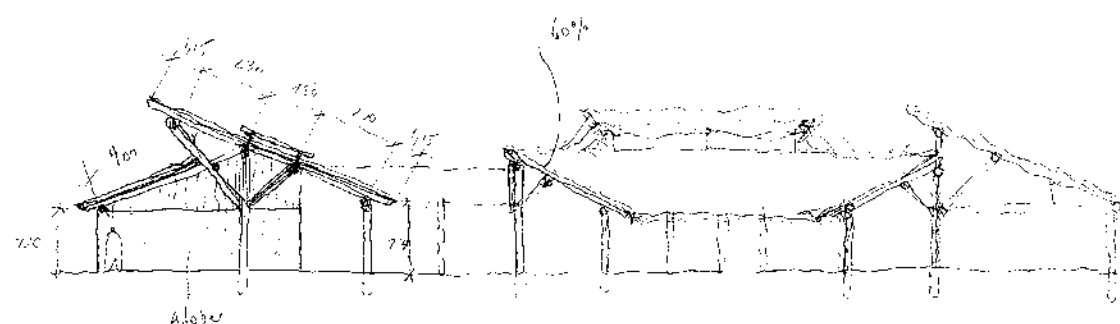


FIG. 5: Corte de estudos para a Escola Kuikuru, TIX. Fonte: Desenho de Luis Octavio de Faria e Silva/Acervo Plataforma Arquitetura e Biosfera.

de governo local, e embalados pelo discurso da sustentabilidade ambiental, o que tem impulsionado diversas linhas de estudos sobre o caráter da gentrificação atual, também denominada de gentrificação verde.

O Trabalho 4, "Ecobairros e Ecovilas: por uma interação harmoniosa entre os seres humanos e a (sua) natureza", apresentado por Lara Freitas e Elisa Rocha, traz a perspectiva de outras formas de habitar na nossa casa comum – o nosso planeta Terra – perceptível tanto em grupos de pessoas que se organizam para viver em uma prática de vida compartilhada, frequentemente com bens compartilhados, em uma perspectiva ecológica, com a intenção de regeneração de ecossistemas e biomas do planeta, como também na perspectiva de engajamento no âmbito dos bairros citadinos, em prol da regeneração das relações no que se refere à regeneração da relação entre todos os seres, e, sendo assim, orientam-se em uma perspectiva socioecológica.

Por último, o Trabalho 5, "Encontro de Saberes e o desenho da paisagem pelos tupinambás do sul da Bahia", apresentado por Julia Gouvea e Leandro Souza, traz uma experiência de desenho da paisagem em que saberes tradicionais e saberes científicos presentes na academia se aproximam e conversam entre si. Nesse sentido, pode ser vista como potencial exemplo de caminho regenerativo, com ensinamentos que trazem reflexões quanto ao desafio face à crise socioambiental que vivemos.

Entende-se que ao refletir sobre a possibilidade de culturas regenerativas, os trabalhos apresentados na Sessão Livre pelos pesquisadores vinculados à plataforma e parceiros "são perspectivas que podem nos ajudar a encontrar um modo regenerativo de ser humano em profunda intimidade, reciprocidade e comunhão com a vida como um todo, tornando-nos co-criadores conscientes da 'nova história' da humanidade" (Wahl, 2019, p.60).

GTP ARQUITETURA TRADICIONAIS

Paula Mattos

O GTP Arquiteturas Tradicionais se iniciou a partir da oficina realizada para a participação na produção do "Manual da Arquitetura Kamayurá",² em função de convite feito pela comunidade da aldeia de Ipawu, no TIX (Território Indígena do Xingu) para que se fizesse uma contribuição ao processo de recenseamento em andamento entre os Kamayurá quanto à forma tradicional de construir, cujos saberes se quer preservar, sobretudo para os mais jovens (a oficina e a vivência ocorreram entre abril e julho de 2019). A partir dessa primeira ação, o GTP se dedicou a alguns de seus desdobramentos – proposta de revisão e ampliação do "Manual", apresentações, artigos etc. Durante o apoio à realização do "Manual da Arquitetura Kamayurá", foram produzidos, de forma compartilhada, desenhos, levantamentos e empreendeu-se a captação de imagens e áudios. Dessa experiência outras ações e reflexões emergiram, incluindo propostas de exposição do material resultante. Em desenvolvimento semelhante, outra realização ocorreu por parte do GTP em São Paulo, por envolvimento com os Guarani Mbyá da TI Tenondé Porã, em que se registrou e sistematizou as construções da casa de reza (*opy*) e da casa Guarani. As experiências também apoiaram a formulação da disciplina eletiva "Cidade Floresta" na Escola da Cidade. O GTP Arquiteturas Tradicionais está entre os formadores da nova Associação Casa Floresta, que segue com a agenda adotada pelo grupo inicial. Em apoio a essa nova associação, o GTP tem trabalhado como braço acadêmico para a viabilização de oficinas como aquela prevista para colaborar no "Manual da Arquitetura Yudjá", tendo como referência o "Manual da Arquitetura Kamayurá". Houve a tentativa de se iniciar o processo de produção desse manual com estudantes da Vivência Externa da Escola da Cidade, mas, em função de uma situação de luto na Aldeia Tuba-Tuba, onde vivem os Yudjá, houve a necessidade de postergar a iniciativa. O GTP foi apoio na recomposição da Aldeia Ipawu e em estudos para a escola Kuikuro, etnia que também vive no TIX (trabalho em parceria com o EMAU BASE),

em uma movimentação que aconteceu organicamente a partir da procura por parte do povo Kuikuro, da Aldeia Ipatse, quando solicitaram um projeto para a reforma da escola na aldeia, que foi feito em parceria com alunas e ex-alunas da Escola da Cidade.

Posteriormente, a Associação Casa Floresta foi convidada pela ONG Kanindé Sócio-ambiental para projetar o Centro Cultural e de Mídia Jupaú, do povo Uru-eu-wau-wau, em Rondônia, na Amazônia. Esse projeto foi o primeiro a ser consolidado e construído pela associação, e vem concorrendo a premiações de arquitetura de interesse social, em plataformas como Archdaily e "Revista Projeto".

Há diálogos em andamento com órgãos em regiões de todo o Brasil, como Ibama, ISA, Funai e ONG WRI Brasil. Com esse último, existe uma parceria em trâmite para o desenho do Centro Comunitário para o Residencial Edgar Gayoso (MCMV), em Teresina, no Piauí, como parte do projeto Alianças para Transformação Urbana: alianças que unem comunidades afetadas e representantes de diversos setores da sociedade para criar soluções inovadoras e sustentáveis de forma participativa, multisetorial e inclusiva.

No mais, o grupo segue apoiando solicitações feitas por diversas comunidades indígenas que agora necessitam de construções com mais durabilidade e menos manutenção, mas que sejam sensíveis a conceitos e à estética que façam parte de suas visões de mundo. A Associação Casa Floresta tem elaborado propostas para casas de reza, casas de cura, escolas indígenas, centros culturais etc., através de convites de várias lideranças, como por exemplo, a pajé Mapulu Kamayurá e Watatakalu Yawalapiti do MMTIX.

Todas as ações do GTP e da associação visam a preservação e recuperação de florestas, a construção de novas delas, edifícios e cidades com baixa pegada de carbono, o fortalecimento de culturas tradicionais indígenas e de comunidades marginalizadas. Transformar o processo de urbanização extensiva em um processo de naturalização extensiva com ações baseadas na natureza, que unem os saberes tradicionais com a tecnologia moderna.

O grupo funciona como uma espécie de laboratório de pesquisa aplicada. A partir do conhecimento adquirido nas vivências e trocas com povos indígenas, funciona como um apoio para elaboração de projetos arquitetônicos de cunho socioambiental para comunidades tradicionais – especialmente indígenas – e também para comunidades em situação de vulnerabilidade social, sempre buscando modos de construir e desenhar com soluções baseadas na natureza.

GTP ECOBAIRROS PARA COMUNIDADES REGENERATIVAS

Lara Freitas e Elisa Rocha

Em maio de 2019, com a realização, no âmbito da plataforma, do Simpósio Arquitetura e Desafios Ambientais,³ na Câmara dos Vereadores de São Paulo, em parceria com Gabinete do Vereador Eliseu Gabriel, e a ambientação do evento Lixo Zero, surgiu o GTP Ecobairros, em uma aproximação com o Programa Permanente Ecobairro.

O GTP Ecobairros propõe uma interação prática e experimental entre academia, ativistas e poder público para a construção de instrumentos de fomento e consolidação de bairros e comunidades regenerativas. Para sua formulação, o grupo parte das dinâmicas participativas, de seus espaços, olhares e percepções, como tônica permanente de envolvimento e construção de coesão das pessoas, em sintonia com ciclos naturais. A perspectiva é contribuir na formulação de políticas públicas que fomentem transformações de dinâmicas que resultem em ecobairros, bairros inspirados em ecovilas – laboratórios de regeneração –, nas cidades. Entre as ações do grupo, destaca-se o apoio à realização da Semana Ecobairro, desde 2021.

No âmbito do GTP Ecobairros tem se consolidado a participação no Laboratório de Soluções Baseadas na Natureza (LAB SbN), uma instância pluri-institucional de pesquisa e observação de transformações recentes na infraestrutura paulistana, com a perspectiva de se tornar uma referência para consultas quanto às soluções baseadas na natureza, aglutinadas pela ideia de redesenho ecossistêmico. O laboratório trabalha em parceria com a Secretaria do Verde e Meio Ambiente do Município de São Paulo (SVMA), com a FMU e a Universidade São Judas Tadeu (USJT).

ATIVIDADES DO GTP PERÍODO 2020-23

- 1 – Conversas temáticas: Eduardo Jorge, Marly Pedra, Guilherme Schutzer, Gui Castagna, Helena Magozo, Heliana Mettig, Simone Gatti;
- 2 – Contribuições para o “Manual de Desenho Urbano e Obras Viárias da PMSP” (2020);
- 3 – Draft Projeto de Lei para fomentar/facilitar ecobairros;
- 4 – Sessão livre Enanparq 2021. FREITAS, L. ; SILVA, Luis Octavio P. L. de Faria e.

Enfermeir@s do mundo antigo e partear@s de um mundo novo: instrumentos facilitadores de caminhos no sentido de Ecobairros para comunidades regenerativas. Anais VI Enanparq, 2021. v.1. p. 357-359;

- 5 – Curso livre junto ao curso Habitação e Cidade: “Bairros como escala para planejamento e co-gestão: Planos de bairros e Ecobairros para comunidades regenerativas” (2021) com Liza Andrade PPG-FAU/UnB. Com participação de Grupo Periférico: Abordagem socioecológica e experiências junto a bairros nos arredores de Brasília e estudos quanto ao desenho ecológico dos espaços urbanos; Carla Silva: Fundadora do projeto de inovação social Ecobarrio Villa Santa Elena e Experiências de Ecobairro no Chile; Fabiana Tock e Andreliisa Ruiz: Fund. Tide Setubal: Experiências quanto ao Plano do bairro Jd Lapenna, em prol do desenvolvimento de periferias urbanas de São Paulo;
- 6 – LOTUFO, J. O. ; FREITAS, L. ; SILVA, Luis Octavio Pereira Lopes de Faria e ; GALHEGO, M. ; ROCHA, E. ; RAMOS, M. . O Plano de Bairro como processo regenerativo para comunidades urbanas: - contribuições do movimento Ecobairro. *In*: FÓRUM SP 21, 2022, São Paulo. FÓRUM SP 21 Avaliação do Plano Diretor e da Política Urbana de São Paulo - <https://sites.usp.br/forumsp21/>, 2022
- 7 – Artigo: FREITAS, Lara; ANDRADE, Liza. Abordagem socioecológica como base para a escala local e do bairro. *arq.urb*, dez. 2021.
- 8 – PL Semana Ecobairro (protocolo dia 27/11/2020). Proposta apresentada na Câmara dos Vereadores de São Paulo, com o objetivo de divulgar a perspectiva de Ecobairros e acessar recursos públicos para facilitar processos relacionados;
- 9 – Sessão livre Enanparq 2022 “Planos de Bairro: Convergência Socioecológica no Planejamento e Cogestão da Escala Local”, coordenação de Heliana F. Mettig Rocha e Lara C. B. Freitas, com as apresentações: A Experiência do Plano de Bairro da Vila Cauhy no Distrito Federal: potencialidades para a co-gestão da agenda territorial e da convergência socioecológica (Liza M. S. Andrade, PPG-FAU/UnB; Pedro E. C. Barbosa, FAET/UFMT); Monitoramento popular da transformação da paisagem periférica em Fortaleza e Belém (Ana Cláudia D. Cardoso, PPGAU/UFPA); Clarissa F. Sampaio Freitas, PPGAU+D/UF; Roteiro para planejar a cidade de proximidade –

aprendizagens para Portugal a partir de experiências internacionais (José Carlos Batista da Mota, Universidade de Aveiro); Forma segue o Fluxo: soluções em harmonia dinâmica com os ciclos naturais na escala do bairro (José Otávio Lotufo, Escola da Cidade/Plataforma Arquitetura e Biosfera); Luis Octavio P. L. de Faria e Silva Escola da Cidade/PGAUR-USJT; Planejamento e Cogestão na Escala Local: aspectos legais e mecanismos existentes e ausentes: o caso do município de São Paulo (Elisa R. Rocha, Escola da Cidade/Plataforma Arquitetura e Biosfera); Marcos Galhego, Escola da Cidade/Plataforma Arquitetura e Biosfera. 10 – Apresentação "Circuito Urbano". Aprendizados e avanços da Pesquisa-ativista sobre Ecobairros, out. 2022.



FIG. 6: Material produzido para o conjunto proposto da Aldeia Zabelê. Fonte: Acervo pessoal de Marina Gaia.

GTP UNIVERSO DOS SABERES

Alicia Soares

GTP que serve de apoio para a Comunidade Indígena Tupinambá Lagoa do Mabaça (BA), trabalhou em uma região que conta com 60 hectares de Área de Proteção Ambiental, com matas de restinga e manguezais. Trata-se de uma das 23 Comunidades tupinambá, espalhadas pelos municípios baianos de Ilhéus, Una e Buerarema, em que a maior parte de terras são de retomada ou estão em processo de demarcação, com conflitos, tensão e violência.

A dinâmica de trabalho do GTP se deu por uma articulação entre a ação de um projetar racional crítico demandado no mundo contemporâneo e o resgate do modo de fazer vivido em pele e experienciado na prática, ou seja, deixando evidenciar as oportunidades que surgem dos encontros, possibilidades que permeiam a subjetividade do lugar.

Ao longo desse processo buscou-se apoiar e empreender investigações propositivas participativas a partir do zoneamento ambiental permacultural, com pesquisas

experimentais e acadêmicas, estudos e oficinas para reformas e construções, em conjunto com a comunidade, visando promover produção de alimentos e autonomia local.

Os processos construtivos e de saberes trazidos à tona no âmbito das investigações propositivas se dão em ampla troca entre seres humanos e não humanos que ocupam um mesmo espaço.

Nesse sentido, a metodologia de projeto para uma escola (chamada pela liderança tupinambá Yakuy de Escola Filosófica dos Povos Originários) que se pretende consolidar naquele território consiste em não somente desenhar um ambiente que, depois de construído, passe a funcionar. A escola já se dá no processo, no "enquanto": enquanto é construída, a forma como se faz movimentada a educação e aprendizagem já ativada, abrindo espaço para a incorporação do resultado das trocas realizadas.

Essa é a proposta metodológica no Apoio Arquitetura Zabelê, grupo tupinambá no qual o GTP somou no desenvolvimento do projeto para a Aldeia Zabelê, conjunto que se articula

com a referida Escola Filosófica e edifícios de apoio a atividades de extrativismo local, no território da Lagoa do Mabaça. Deu-se a preparação de material gráfico, orçamento preliminar, vivências em campo, arrecadação de recursos e aproximação de potenciais financiadores, contando com interações contínuas entre os construtores locais e membros da comunidade tupinambá envolvidos.

ATIVIDADES 2020-23

- 1 – Projeto para Aldeia Zabelê, em Una, BA, desde 2019, e para o conjunto da Escola Filosófica dos Povos Originários, desde 2021. As instalações da Aldeia Zabelê e a Escola de Filosofia dos Povos Originários são parte do Projeto Útero Amotara Zabelê, projeto desenvolvido junto com construtores e comunidade Tupinambá do território da lagoa do Mabaça, Una, BA, desde 2019;
- 2 – Participação em aula de Componente Curricular UFSB. Apresentação de ações da Plataforma Arquitetura e Biosfera e comentários sobre trabalhos desenvolvidos;
- 3 – Parceria no Projeto Mãos à Obra Zabelê. Projeto Aprovado no Edital 001/2021 da Pró-Reitoria de Extensão e Cultura da UFSB;
- 4 – Artigo no EuroELECS 2021 (trabalho código 181): SILVA, Luis Octavio P. L. de Faria e; DE GOUVEA, Julia Carvalho Dias; TUPINAMBÁ, Yakuy; TUPINAMBÁ, Potyratê. MÃOS À OBRA ZABELÊ – PROJETO PARTICIPATIVO PARA UMA COMUNIDADE SUSTENTÁVEL E RESILIENTE. In: ENCONTRO LATINO AMERICANO E EUROPEU SOBRE EDIFICAÇÕES E COMUNIDADES SUSTENTÁVEIS, 4., 2021. *Anais [...]. [S. l.], 2021.*
- 5 – Apresentação "Relato sobre oficinas participativas, junto à comunidade Tupinambá da Lagoa do Mabaça, para a construção de espaço de integração dos saberes: princípios e considerações a partir da leitura de Paulo Freire – Projeto Mãos à Obra Zabelê", na mesa "Convergência Socioecológica em Paulo Freire: a realidade-ambiente concreta e cotidiana do tecido social e a teia do mundo natural", Semana Universitária UnB 100 anos de Paulo Freire, 18 out. 2021;
- 6 – Vivência externa como estagiária do projeto Mãos à Obra Zabelê – Sabrina Carvalho Dias Montesanti (aluna EC);
- 7 – Oficinas com construtores e comunidade Tupinambá no território da Lagoa do Mabaça, Una, BA;

- 8 – GOUVEA, Julia Carvalho Dias de; SILVA, Luis Octavio P. L. de F. e; MONTESANTI, Sabrina C. D.; SOUZA, Leandro Ricardo dos Santos; OLIVEIRA, Angelica Macedo; SANTOS, Averaldo R.; TUPINAMBÁ, Potyratê; AMARAL, Jaziel M.; RODRIGUES, Bruno Ozawa. Reflexões sobre a implementação de protótipo de tecnologia sustentável na I Oficina Participativa – Projeto Mãos à obra Zabelê, n. 25.
- 9 – Exposição na 13ª Bienal Internacional de Arquitetura de São Paulo, 2022, intitulada "Materiais e Tempos revisitados na Paisagem Tupinambá".



FIG. 7: Exposição do projeto da Aldeia Zabelê, na Bienal de Arquitetura de São Paulo, 2022. Fonte: Foto de Luis Octavio de Faria e Silva/Acervo Plataforma Arquitetura e Biosfera.



FIG. 8: Vivência organizada no território pelo coletivo Floresta-Cidade, na qual esteve envolvido o GTP, em janeiro de 2024. Fonte: Foto de Alicia Soares/Acervo Plataforma Arquitetura e Biosfera

NOTAS

1. Nesse período participaram da plataforma: Alicia Soares, Amanda Venturelli, Anália Amorim, Anna Dietzsch, Annick Matalon, Beatrice Padovan, Bia Goulart, Carolina Klocker, Camila Hoffer, Clara Morgenroth, Cora Rocha, Eduardo Amaral, Elisa Rocha, Fabio P. dos Santos, Franci Woo, Giulio Michelino, Guilherme Trevizani, Jananda Lima, José Guilherme Schutzer, José Otávio Lotufo, Julia Dantas, Julia Gouvea, Lara Freitas, Luis Octavio de Faria e Silva, Marcela Lileshvari, Marcella Arruda, Marcos Galhego, Maria Teresa Fedeli, Marina Gaia, Maurício Ramos, Nayane Alves, Noelia Monteiro, Paulla Mattos, Pedro Norberto, Rafael Abelini, Raphael Amaral, Rita Buoro, Ruben Otero, Sabrina Carvalho Dias, Tânia Knapp, Thiago Costa, Valdemir Rosa e Vinicius Cossovan.

2. Disponível em: <https://arquiteturabiosfera.escoladacidade.edu.br/>.

3. Disponível em: <https://arquiteturabiosfera.escoladacidade.edu.br/modosdehabitar/2020/10/26/manual-de-arquitetura-kamayura/>.

4. Ver: <https://arquiteturabiosfera.escoladacidade.edu.br/blog/simposio-arquitetura-e-desafios-ambientais/>. Resultou do Simpósio o "Manifesto por uma agenda socioambiental". Disponível em: <https://arquiteturabiosfera.escoladacidade.edu.br/blog/manifesto-por-uma-agenda-socioambiental/>.

REFERÊNCIAS

SILVA, Luis Octavio de Faria e; GOUVÊA, Julia Carvalho Dias de. **Perspectivas Regenerativas para a relação Cidade/Natureza na Condição Contemporânea/ resumo expandido de Sessão Livre**. In: Enanparq VII, 2022. São Carlos: Anais Enanparq 2022/ USP, 2022. p.199-219 Disponível em: https://drive.google.com/file/d/15oW7xF-4kW_oWd-jiPtmMKcpLgxFttPD/view.

WAHL, Daniel Christian. **Design de Culturas Regenerativas**. Rio de Janeiro: Bambual Editora, 2019.

Plataforma de Pesquisa Agenciamentos Territoriais Contemporâneos

Orientadores: Prof. Dr. Pedro M. R. Sales (coord.), Prof. Ms. Pedro Vada e Profa. Dra. Carolina Heldt D'Almeida

Pesquisadores: Amanda Silber Bleich, Nara Albiero e Isabela Ferreira

Pesquisa: Edital Plataformas de Pesquisa, Escola da Cidade, 2020-23

A Plataforma Agenciamentos Territoriais Contemporâneos tem como seu eixo central de investigação a interação entre os fluxos da mobilidade urbana e os sistemas de espaços livres, explorando como esses elementos podem influenciar-se mutuamente gerando novas disposições e configurações urbanas e potencializando a multiplicidade de usos e experiências coletivas da cidade, que transcende a estrita funcionalidade convencional. O objetivo central tem sido mapear situações críticas de concentração e intensidade, a fim de entender as disposições, configurações e usos coletivos que emergem no território metropolitano contemporâneo de São Paulo. Além de mapear as situações críticas, a plataforma também teve como objetivo verificar a pertinência e compatibilidade teórica e prática do método. O processo das pesquisas elaboradas na plataforma foi organizado, principalmente, a partir de dados de natureza geoespacial e da hipótese de que determinados lugares podem servir como referência à multiplicidade da vida coletiva contemporânea, sendo o foco aqueles que estão localizados em pontos de interseção de fluxos transescalares e espaços menos formalizados e/ou codificados, os "espaços lisos" de Deleuze e Guattari.

A pesquisa mote da plataforma se baseou na teoria de "Mil Platôs" de Deleuze e Guattari, com ênfase no conceito de agenciamento. Em uma perspectiva urbanística, o conceito de agenciamento destacou a noção de interface, transição e passagem que permitiu a compreensão dos deslocamentos urbanos e a multiplicidade de eventos, levando à ideia de "bacias de vida" como expressão preliminar desse conjunto.

Tal indagação baseia-se na noção de territorialidade, que abrange a forma de

habitar e dar significado ao tempo e espaço de um local específico. Além disso, faz uso da prática da cartografia como uma ferramenta experimental, mais geográfica do que histórica, para cruzar e sobrepor diversas linhas e linhagens técnicas e expressivas heterogêneas, sempre em interação com o plano coletivo em constante evolução das forças ou dinâmicas motrizes, com o objetivo de capturar as operações e qualidades espaço-temporais resultantes ou pressupostas nos territórios urbanos em análise.

DESENVOLVIMENTO DA PLATAFORMA

Desde outubro de 2020, a Plataforma Agenciamentos Territoriais Contemporâneos tem operado com base em duas lógicas principais: a estrutura acadêmica que a sustenta, representada pelo programa de pesquisa do Conselho Científico; e a orientação como modalidade de trabalho coletivo. No entanto, ao longo do tempo, ficou evidente que o desenvolvimento das atividades da plataforma resultou em um descompasso crescente em relação às regras institucionalmente consolidadas, como as estabelecidas por órgãos de fomento, pesquisa regular, temática e de doutorado.

Isso ocorreu devido à natureza intrinsecamente diversificada da plataforma, que associa atividades de pesquisa prática com aquelas voltadas para a formação, como disciplinas na graduação e pós-graduação e atividades de extensão, que atende demandas específicas contingentes e localizadas. Essa característica peculiar é o que distingue e identifica o trabalho realizado na plataforma, e de fato, a reflexividade

interinstitucional e comunitária é o que perpassou as iniciativas de cooperação que se concretizaram: Fundação Escola de Sociologia e Política de São Paulo (Fesp); Instituto Sulamericano para cooperação e a gestão estratégica de políticas públicas (Amsur); Núcleo de Antropologia Urbana da USP (NAU), Laboratório de Geoprocessamento da USP (LabGEO/Polí-USP), Cidade Matarazzo, Prefeitura de São Paulo/Ibrachina e Biblioteca Monteiro Lobato. Dentre elas se destacam:

- A produção de edital e termo de referência para concursos Paulista 2040 (Escola da Cidade/IABSP/Cidade Matarazzo, 2021/2022) e Mercado Municipal (Escola da Cidade/IABSP/PMSP/Ibrachina, 2023);
- Processo de cooperação Escola da Cidade/Fesp, instaurado em 2021, visando objetivos diversificados em termos de pesquisa (especificidades, identidades e definições da materialidade do bairro Vila Buarque), e de apropriação de instrumentos e diretrizes urbanísticas a serem mobilizados como instrumentos de participação sociopolítica-comunitária. Essa linha dá sequência e desdobra seu campo de atuação, incluindo além da continuidade da pesquisa (como subsídio à análise e apropriação de instrumentos

de políticas públicas), atividades voltadas à formação (curso de pós-graduação, seminários etc.) e extensão (rede de instituições conformada pelo Vila Buarque Solidária 2021/2022);

- Projeto de edital CAU-SP (2022/2023) que teve como objetivo a elaboração de diretrizes para um projeto mobilidade urbana entre escolas públicas da Vila Buarque e a Biblioteca Monteiro Lobato, a pesquisa foi desenvolvida a partir de quatro eixos temáticos: primeira infância na cidade; paisagem e territórios verdes; microacessibilidade no entorno das escolas e infraestrutura, conexões e redes do bairro
- Eventos extraordinários, como o Festival Mobfilm (2022/2023);
- Projeto de Cooperação Escola da Cidade/CPTM (2023), que resulta dos estudos sobre o sistema de espaço livres/deslocamentos urbanos/multiplicidade de uso (por exemplo, Campo Limpo, 2020/2021), orientando-se no entrecruzamento de pautas interdisciplinares (conceitos, parâmetros e instrumentos) pelo objetivo de verificar e (re)formular questões, critérios e procedimentos para a interpretação e projeção do espaço público na cidade contemporânea, no caso, focado no território da microacessibilidade das estações de trem metropolitano em São Paulo.

BIBLIOTECA MONTEIRO LOBADO (BML) 70 ANOS: RUAS PARA CRIANÇAS E TERRITÓRIOS CULTURAIS VERDES

Amanda Silber Bleich

Entre dezembro de 2022 e abril de 2023, a Plataforma Agenciamentos Territoriais Contemporâneos realizou a pesquisa Biblioteca Monteiro Lobato (BML) 70 Anos: ruas para crianças e territórios culturais verdes, com financiamento do CAU-SP (Edital de Fomento 06/2022). O projeto foi coordenado pelos professores Amanda Silber Bleich e Pedro Vada e contou com uma equipe formada por três estudantes: Antônio Muniz Viegas, Isabella Ferreira e Raphaella Falcão. As alunas Louise Cyrino e Marília Peceguini ofereceram apoio técnico na pesquisa de campo e na sistematização dos dados.

Tendo como objetivo a elaboração de diretrizes para um projeto mobilidade urbana entre escolas públicas da Vila Buarque e a Biblioteca Monteiro Lobato, a pesquisa foi desenvolvida a partir de quatro eixos temáticos: 1) primeira infância na cidade; 2) paisagem e territórios verdes; 3) microacessibilidade no entorno das escolas; e 4) infraestrutura, conexões e redes do bairro.

O primeiro eixo foi estruturado a partir da leitura e sistematização do marco regulatório para a primeira infância no Brasil e em São Paulo, da pesquisa de referencial técnico-teórico em relação ao desenho de ruas para a primeira infância e no levantamento de referências de projeto existentes com este foco.

O segundo eixo foi elaborado a partir do mapeamento das áreas verdes existentes no entorno das escolas e da Biblioteca Monteiro Lobato. Seu desenvolvimento se deu por meio do levantamento, dentro dos trajetos pré-determinados, de áreas que podem receber novas vegetações arbustivas, arbóreas e frutíferas. Com isso, este eixo buscou, a partir da catalogação das espécies mais adequadas para cada local, criar uma identificação territorial sobre a primeira infância.

O terceiro eixo foi estruturado considerando o levantamento de dados georreferenciados disponíveis no portal Geosampa. Com eles, diferentes variáveis como largura e declividade das calçadas, presença ou ausência de árvores, postes de iluminação, semáforos, pontos de ônibus, dentre outros, capazes de influenciar as

condições de caminhabilidade no entorno de áreas escolares, puderam ser identificadas e mapeadas. Além disso, para que o cálculo fosse realizado, foram feitas manchas isócronas ao redor das escolas, com o tempo de caminhada de 30 minutos.

Já o quarto eixo foi focado no levantamento de dados quantitativos e qualitativos em relação à infraestrutura viária e de calçadas no território da Vila Buarque, na realização de pesquisas qualitativas com os moradores e frequentadores do bairro e no acompanhamento das visitas de turmas das Escolas Municipais do entorno à biblioteca. Sobretudo, este eixo se desenvolveu através do estabelecimento de relações com a Biblioteca Monteiro Lobato, com as escolas públicas de primeira infância que frequentam a biblioteca e com as demais redes comunitárias que atuam no bairro.

O trabalho contou com a colaboração de quatro consultores: André Gravatá, educador e poeta; Bruna Pizzol,¹ engenheira especialista em microacessibilidade; Gabriela Tamari,² arquiteta e urbanista especialista em paisagem; e o escritório de urbanismo Metrópole 1:1,³ composto por Bibiana Tini, Bruna Sato e Douglas Farias, especialistas no desenvolvimento e implantação de coletas de dados através de metodologias participativas. Cada consultor colaborou com um eixo temático, elaborando atividades de pesquisa e pensando em diretrizes para o futuro do projeto.

Com o avanço da pesquisa sobre cada eixo, definimos quatro Escolas Municipais de Educação Infantil (EMEI) da região como objeto de estudo: as EMEI Armando de Arruda Pereira, Monteiro Lobato, Patrícia Galvão e Gabriel Prestes, que periodicamente realizam visitas à pé até a biblioteca, com turmas que variam entre dez a trinta crianças de 4 e 5 anos.

Definimos os trajetos mais adequados destas escolas até a biblioteca através de uma série de estudos e levantamentos, como interferências de via e calçada, sinistros de trânsito, parâmetros de microacessibilidade e acompanhamento das crianças nos caminhos entre as escolas e a biblioteca. No entanto, diante de uma cidade que não foi planejada para pedestres – e muito menos para crianças! –, até as rotas mais adequadas dentro dos parâmetros considerados apresentam pontos críticos para o caminhar deste público.

Percorrendo os trajetos em visitas técnicas, elencamos oito pontos críticos em sua maioria são cruzamentos perigosos para pedestres. Aspectos como a falta de semáforo ou tempo semafórico insuficiente para travessias a pé, desordenamento de fluxos e calçadas estreitas foram considerados na escolha destes pontos. A partir do embasamento técnico-teórico e do acompanhamento das rotas das escolas, que nos possibilitou capturar nuances da relação das crianças com o espaço urbano, ensaiamos soluções de desenho urbano para os pontos de atenção, pensando na melhoria e na adequação destes espaços sob o olhar da primeira infância.

Por fim, desenvolvemos um conjunto de cartografias e croquis para organizar

diretrizes gerais e preliminares de desenho urbano e paisagem para o território, visando a criação de uma cidade mais amigável, segura, instigante e adequada à primeira infância.

A pesquisa, além de ter sido concebida por meio de um processo que integrou diversas metodologias e envolveu uma ampla gama de atores, um dos principais méritos da investigação foi o envolvimento e engajamento dos estudantes que fizeram parte da equipe. Eles assumiram um papel central na criação dos produtos, participando ativamente das tomadas de decisão e contribuindo de forma significativa no planejamento e desenvolvimento de todas as etapas do projeto.

SISTEMATIZAÇÃO DA PRODUÇÃO CARTOGRÁFICA: UM ESTUDO PARA OS TERMINAIS CAPELINHA E CAMPO LIMPO Nara Albiero

Esta pesquisa aplicada foi realizada no âmbito da Plataforma Agenciamentos Territoriais Contemporâneos como parte da linha de pesquisa "Projeto de Intervenção Urbana Terminais (SP): 'bacia de vida' ou 'bacia das almas'?". A hipótese central é que os terminais de ônibus Capelinha e Campo Limpo, localizados na subprefeitura do Campo Limpo, são centralidades propícias para encontros e diversidade de atividades. O objetivo foi elaborar cartografias por meio do geoprocessamento de código aberto (QGIS), seguindo as camadas de análise estabelecidas por Joaquin Sabaté (2008), que propõem uma abordagem aberta em cenários de incerteza.

PREMISSAS

O geoprocessamento, descrito como um conjunto de tecnologias e métodos para o processamento digital de dados geográficos (Pereira; Silva, 2001), tem como uma de suas principais ferramentas o Sistema de Informações Geográficas (SIG). Essa ferramenta permite a manipulação de dados geográficos para gerar representações que facilitam novas análises e decisões (Pereira; Silva, 2001). Ainda, o processo da pesquisa entende que o geoprocessamento não é neutro, uma vez que os contextos e vieses influenciam a maneira como a realidade é representada e compreendida. Joaquin Sabaté (2008) enfatiza que, em cenários de incerteza, quando tanto o objeto quanto o contexto são indefinidos, o projeto deve ser uma ferramenta de pesquisa, baseada na análise e revisão contínua das camadas de dados que refletem as dinâmicas territoriais e urbanas.

CENÁRIOS DE INCERTEZA

O planejamento urbano em cenários incertos requer flexibilidade, em que o projeto urbano é visto como um processo contínuo de adaptação. Em seu estudo do Plano Diretor Urbanístico para a comarca de Bages, na Catalunha, Sabaté (2008) descreve como os planos são desenvolvidos como laboratórios permanentes, abertos à revisão constante à medida que o território evolui.

No caso de Bages, a metodologia adotada considera a formulação de cenários múltiplos, sem um projeto final fechado, em resposta ao crescimento demográfico e às incertezas que envolvem o desenvolvimento urbano. É ressaltada a importância da análise de camadas interdependentes, como a matriz ambiental, infraestrutura e ocupações, cruzando-as a fim de superar o zoneamento tradicional e possibilitando gerar propostas abertas e adaptáveis. A abordagem neerlandesa das camadas, que inspira esse método, considera que as transformações do território devem ser lidas em múltiplas escalas e que as intervenções planejadas precisam ser flexíveis o suficiente para acompanhar a evolução das cidades contemporâneas. Sabaté (2008) argumenta que a combinação dessas camadas permite a criação de soluções que respondem às incertezas inerentes aos cenários de crescimento urbano acelerado.

CAMPO LIMPO

A subprefeitura do Campo Limpo, embora diferente em escala e condições de Bages, apresenta desafios que podem ser analisados por lentes análogas. Para o Censo de 2010, a densidade no Capão Redondo representava 236,24 hab/ha, na Vila Andrade 158,20 hab/ha, e Campo Limpo 200,41 hab/ha (Prefeitura..., 2016, p.9). Toda a subprefeitura apresenta uma taxa de crescimento populacional de 2000 a 2010 de 1,84%, face a 0,76% aferido do município, fenômeno que se comprova de forma similar desde 1980 (Prefeitura..., 2016, p.8). Assim, não é excessivo pressupor que a região apresenta um crescimento demográfico contínuo, cuja estagnação ainda é imprevisível. O Campo Limpo é, ainda, um espaço marcado por desigualdades, principalmente pela dicotomia entre os parâmetros sociais medidos entre Paraisópolis e os outros bairros residenciais de alto padrão do distrito da Vila Andrade. A proporção de domicílios em favelas em relação ao total de domicílios representa maior taxa medida para a Vila Andrade, entre todos os distritos de São Paulo, sendo de 49,15%. A média para o município é de 8,3% (Rede Nossa São Paulo, 2019, p.28).

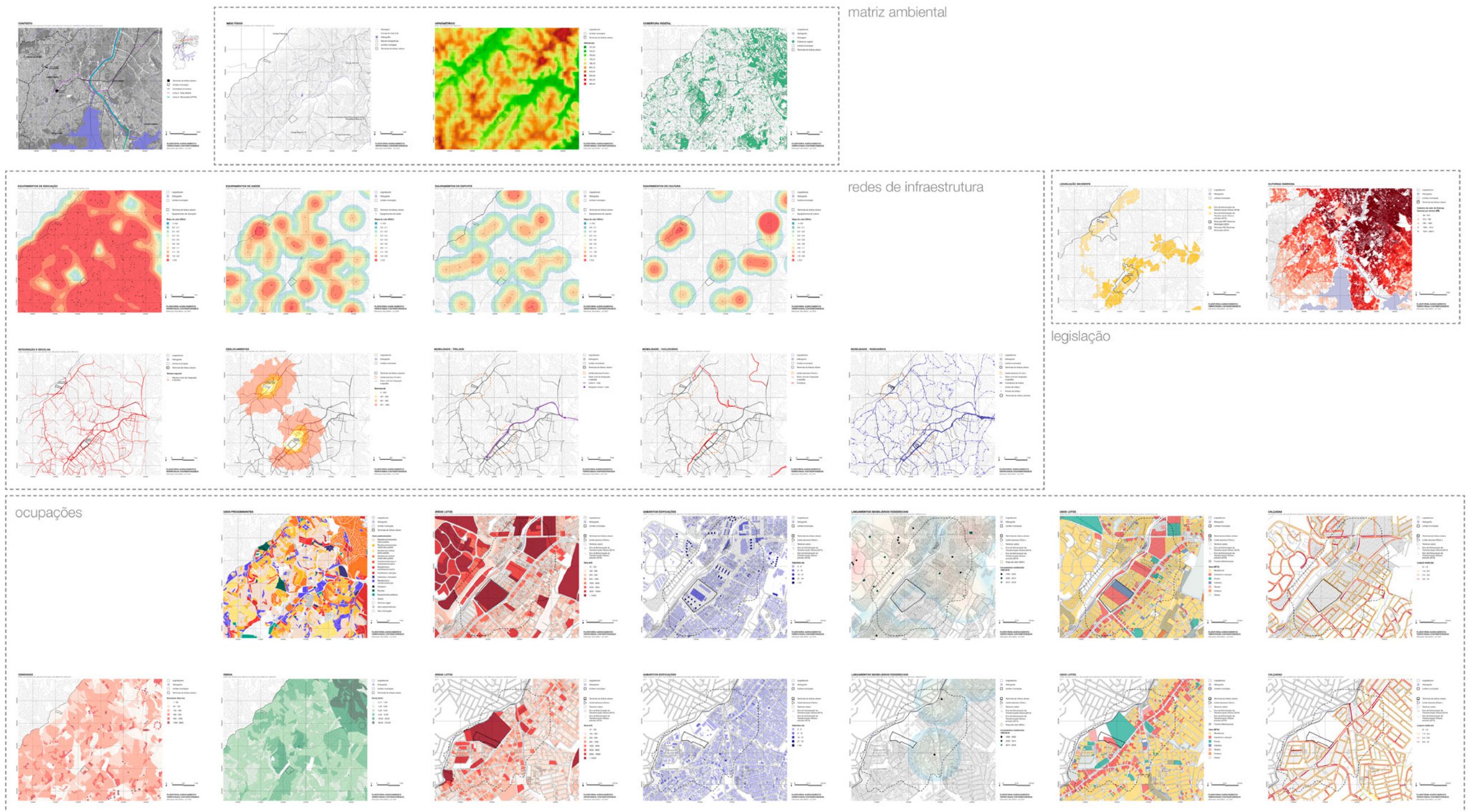


FIG. 1: Conjunto da cartografia resultante. Fonte: Elaboração própria.

A metodologia proposta por Sabaté foi aplicada ao estudo dos terminais de ônibus Capelinha e Campo Limpo, que conectam a subprefeitura a outras partes da cidade, mas cujas infraestruturas não acompanharam o crescimento populacional, evidenciando desafios de mobilidade e integração urbana. O potencial desses terminais como centralidades urbanas foi examinado, considerando suas conexões com as redes de transporte e a acessibilidade dos bairros periféricos.

CARTOGRAFIA

Como resultado desta pesquisa aplicada, foram produzidos 28 mapas, abrangendo três escalas distintas e categorizados em três grupos principais: matriz ambiental, redes de infraestrutura e uso e ocupação do solo, e uma quarta adicionada ao método, referente a legislação. O processo se deu ao longo dos seis meses de trabalho na plataforma, mas sendo continuamente revisado conforme novas discussões. A possibilidade de os mapas serem continuamente revisados e modificados foi planejada na sistematização dos arquivos realizada no começo da pesquisa, definindo códigos de nomeação e separação das bases utilizadas, constituindo uma espécie de index das informações coletadas.

Assim, o que se pretendeu com o conjunto de mapas, além do embasamento das discussões, foi definir um método de análise pelo qual poderíamos ao menos se aproximar do cenário atual do Campo Limpo. Para isso, além do estudo dos critérios expostos por Joaquin Sabaté, foram ensaiadas análises através de operações que o geoprocessamento permite, como a elaboração de mapas de calor, categorização e graduação de parâmetros, cálculo de isócronas, cálculo topológico de segmentos, entre outros.

Como evidência do processo de trabalho, destacam-se alguns mapas. O Mapa 5, denominado "Integração e escolha", abrange conceitos que se referem, na sintaxe espacial, aos segmentos de linha que são mais integrados e mais

"atravessados" em relação aos outros. A métrica apresenta a frequência com que um segmento aparece em todos os caminhos estipulados, ou seja, que seriam usados mais vezes. O Mapa 6, que apresenta as isócronas de deslocamento a pé, revelou limitações na acessibilidade em torno dos terminais de ônibus, destacando áreas com maior vulnerabilidade em termos de infraestrutura e mobilidade. Já o Mapa 28, que trata dos valores de outorga onerosa, demonstrou a desigualdade nos investimentos imobiliários na subprefeitura, com uma concentração de recursos em áreas específicas.

CONCLUSÕES

Desse modo, o maior desafio foi sistematizar a produção de acordo com essas contribuições e delinear um método preciso, que nos daria margem para explorar as escalas e as representações gráficas dos dados, mas cujo levantamento de informações partisse de uma estratégia consolidada.

O conjunto de mapas produzidos, assim, compõem uma produção contínua, de acordo com os encontros da plataforma. A partir do método proposto, as categorias definidas se mostraram importantes para a organização do material. As ponderações finais acerca da produção só foram possíveis ao olhar para todo o conjunto, sobretudo verificando que a possibilidade de visualizar os temas justapostos ou sobrepostos confere a principal qualidade de todo o processo dos meses de trabalho. Por fim, os resultados se verificam no conjunto dos mapas, mas, também, na prospecção das informações presentes, nas representações gráficas e na sistematização dos arquivos que permitiu sua constante revisão.

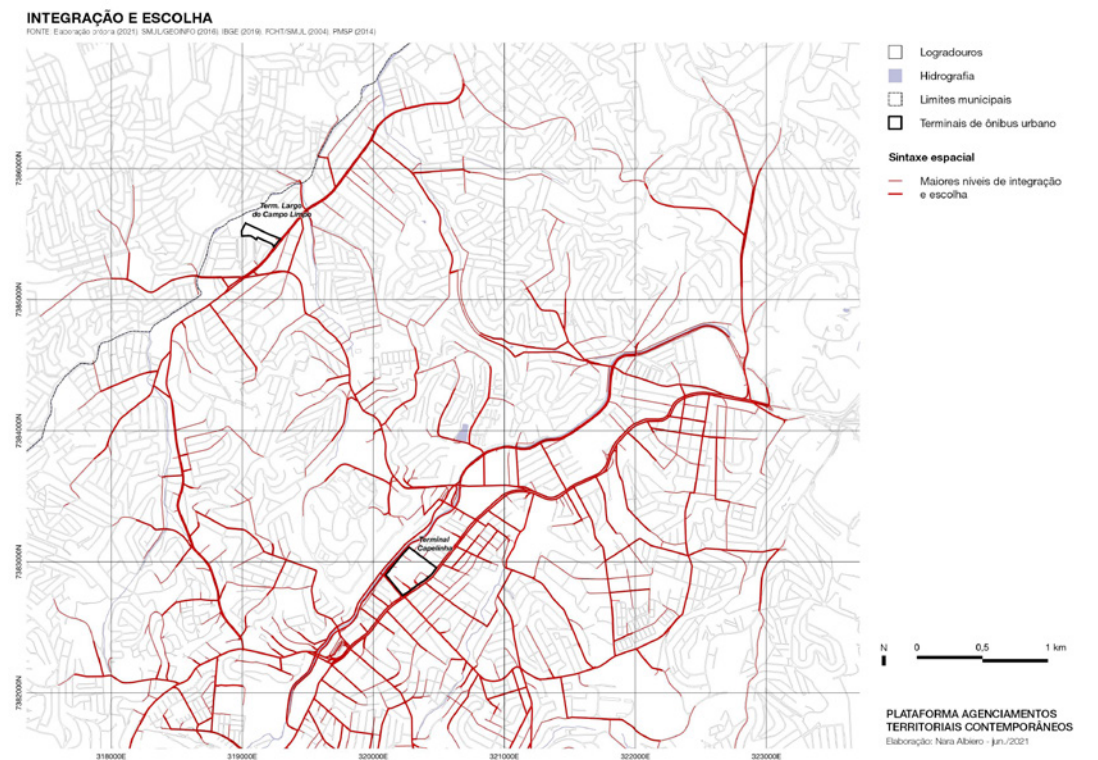


FIG. 2: Mapa. Integração e escolha. Fonte: Elaboração própria (2021), IBGE (2019), SMUL/GeoInfo (2016), PMSP (2014), FCHT/SMUL (2004). Escala: 1:20.000.

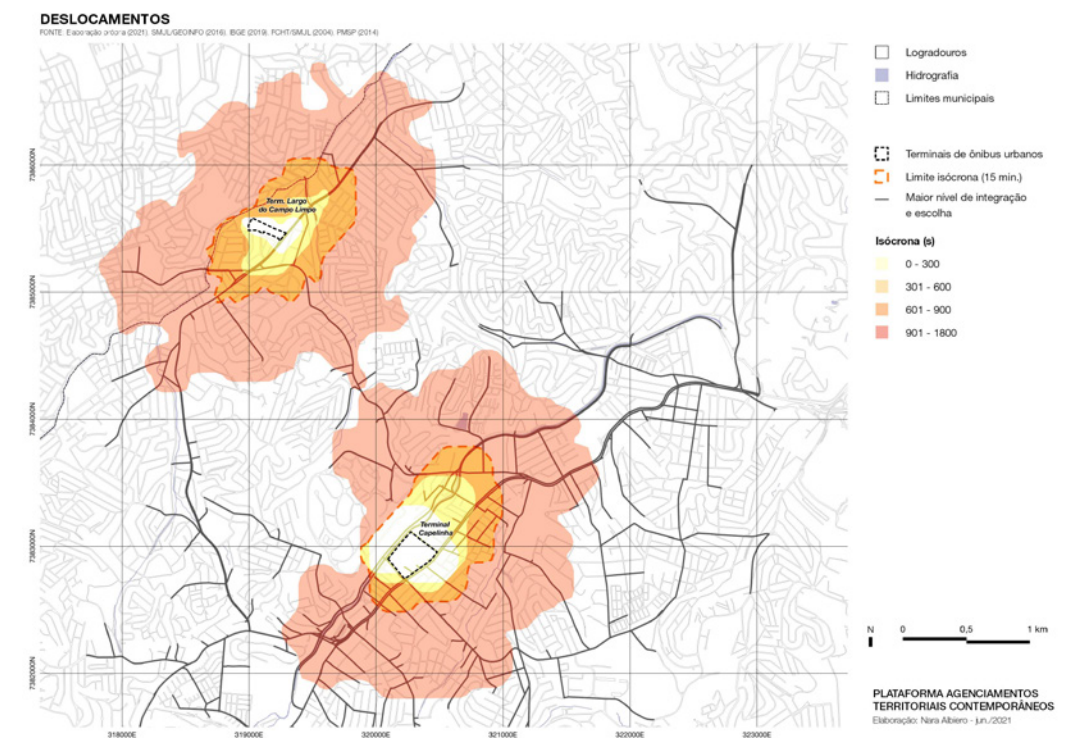


FIG. 3: Mapa 6. Deslocamentos. Fonte: Elaboração própria (2021), SMUL/GeoInfo (2016), IBGE (2019), FCHT/SMUL (2004), PMSP (2014). Escala: 1:20.000.

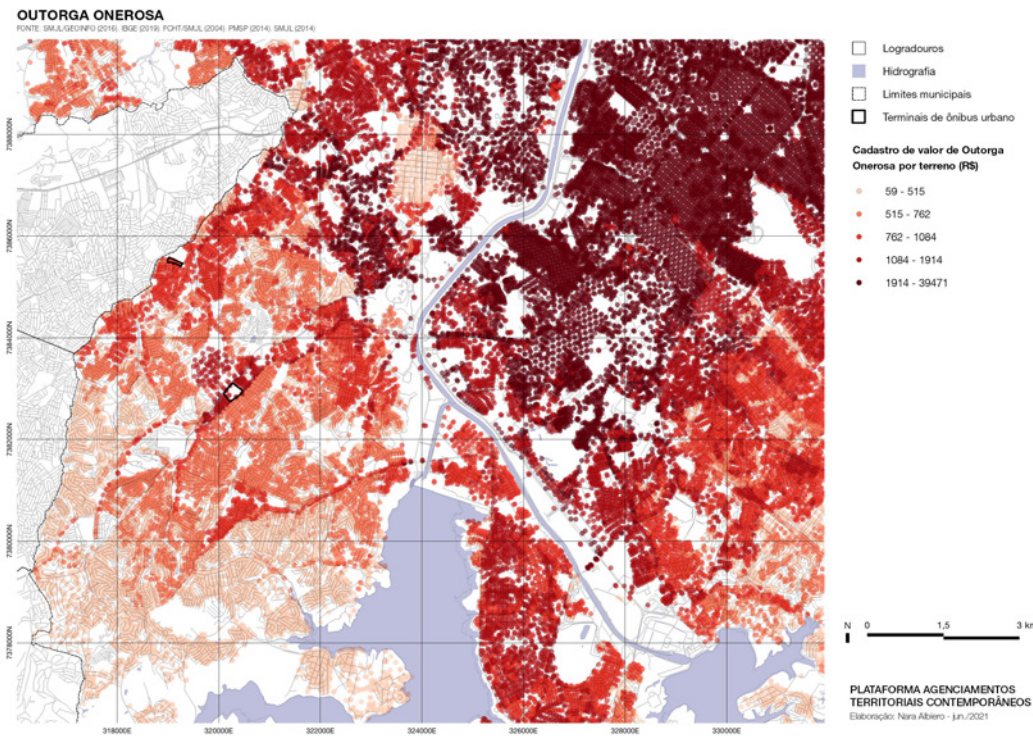


FIG. 4: Mapa 28. Valor de Outorga Onerosa por lote. Fonte: Elaboração própria (2021), IBGE (2019), SMUL/GeoInfo (2016), PMSP (2014), SMUL (2014), FCHT/SMUL (2004). Escala: 1:50.000.

ROTAS, CAMINHOS, TRAJETOS E TRAVESSIAS

Isabella Ferreira

A PESQUISA E OS EIXOS

Agache na altura das lagartas, agache na altura do instante. Mesmo que para isso seja necessário sair de si mesmo e suspender o tempo. Mesmo que para isso seja necessário segurar a sede. Mesmo que para isso seja necessário atrasar a chegada até onde for.

Agache na altura do instante, diz o corpo da criança. E mesmo que a lagarta não sobreviva nem por um minuto a mais para além do encontro repentino na reta final da travessia até a biblioteca, o recado está dado: para que o sonho de uma cidade educadora se realize na prática, é urgente que os adultos entendam (e sintam) o que diz o corpo de uma criança que para na calçada para observar. (Gravatá, 2023)

O foco na primeira infância e no desenvolvimento infantil tem se consolidado como um fator essencial para a construção de sociedades mais justas e equitativas. Reconhecendo a importância desse período decisivo, diversas iniciativas têm surgido com o objetivo de criar ambientes urbanos que atendam às necessidades específicas das crianças. Neste contexto, este estudo explora a criação de espaços públicos mais acolhedores e adaptados para a primeira infância, com ênfase nas rotas que conectam escolas a equipamentos culturais, como a Biblioteca Monteiro Lobato, situada na região da Vila Buarque, em São Paulo.

Para a elaboração do caderno, produto final deste trabalho realizado entre dezembro de 2022 e abril de 2023, as produções foram estruturadas em eixos temáticos. Nesse processo, é fundamental apresentar cada eixo de maneira a esclarecer as metodologias, segmentações e etapas adotadas ao longo da pesquisa. Além da equipe coordenada pelos professores Pedro Vada e Amanda Silber, com a participação dos alunos Antônio Viégas, Isabella Ferreira e Raphaella Falcão, o desenvolvimento dos eixos contou com a colaboração de quatro consultores especializados: André Gravatá, educador e

poeta; Bruna Pizzol, engenheira especialista em microacessibilidade; Gabriela Tamari, arquiteta e urbanista com *expertise* em paisagem; e o escritório de urbanismo Metrôpole 1:14, composto por Bibiana Tini, Bruna Sato e Douglas Farias, especialistas em desenvolvimento e implantação de metodologias participativas para coleta de dados. A partir disso, o trabalho busca integrar conhecimentos técnicos, dados georreferenciados, mapeamento de áreas verdes e a participação ativa da comunidade, a fim de propor soluções que melhorem a mobilidade e a segurança das crianças no trajeto entre a escola e a biblioteca.

O primeiro eixo foi estruturado a partir da análise e organização das informações obtidas no marco regulatório da primeira infância no Brasil e em São Paulo, além de uma pesquisa de referências em materiais técnico-teóricos e projetuais. O foco desse eixo foram as diretrizes urbanas que promovem uma cidade mais segura e amigável para as crianças.

Em paralelo ao levantamento bibliográfico, o segundo eixo foi desenvolvido a partir do mapeamento das áreas verdes existentes no entorno das escolas, da Biblioteca Monteiro Lobato e dos trajetos realizados pelas crianças até a biblioteca, utilizando o Google Earth. Este mapeamento permitiu identificar potenciais áreas para plantio de vegetações arbustivas, arbóreas e frutíferas, com o objetivo de criar novos espaços verdes na cidade e, ao mesmo tempo, promover a identificação das crianças com diferentes pontos urbanos.

O terceiro eixo foi construído com base em dados georreferenciados disponíveis no Geosampa. Esses dados permitiram mapear variáveis como a largura e declividade das calçadas, a presença ou ausência de árvores, postes de iluminação, semáforos, pontos de ônibus, entre outros fatores que afetam a caminhabilidade nas áreas ao redor das escolas. Além disso, foram geradas cartografias com manchas isócronas de 30 minutos de caminhada, para analisar a sobreposição dos dados coletados e entender melhor as condições de mobilidade na região.

O quarto eixo concentrou-se no levantamento de dados quantitativos e qualitativos sobre a infraestrutura viária



FIG. 5: Cartografia base. Fonte: Elaborado pela equipe, 2022.

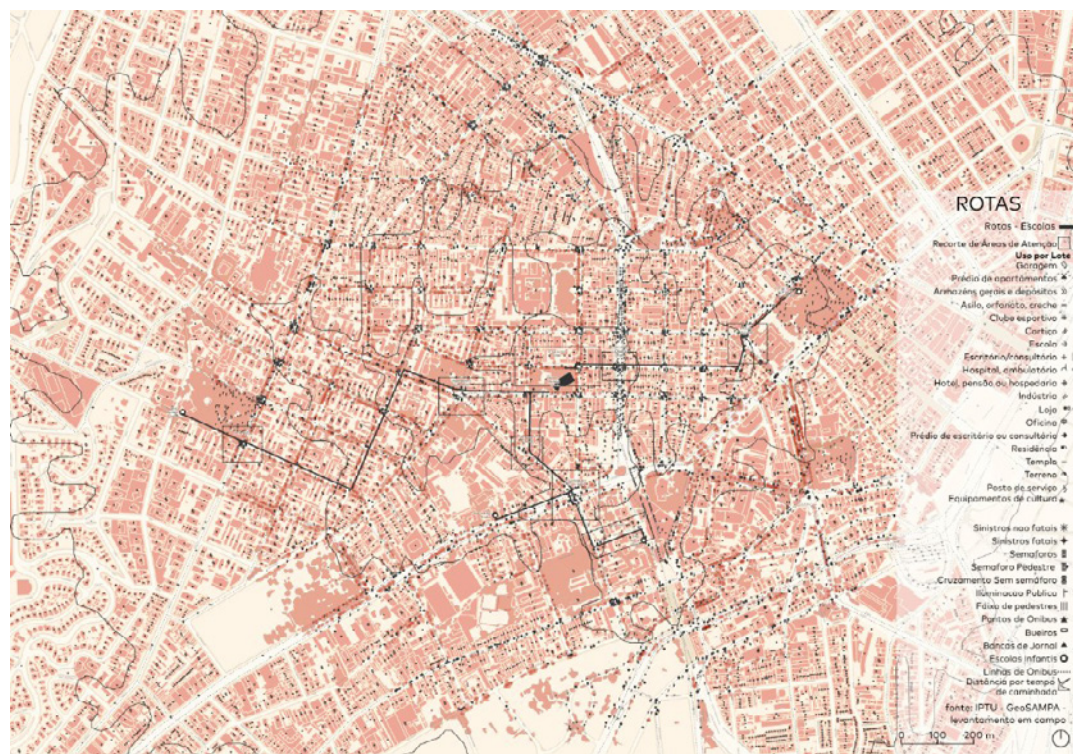


FIG. 6: Cartografia com levantamentos e rotas. Fonte: Elaborado pela equipe, 2022.

e das calçadas na Vila Buarque, além da realização de pesquisas qualitativas com moradores e frequentadores do bairro e da biblioteca. Esse eixo foi essencialmente desenvolvido por meio das trocas realizadas entre as diversas partes envolvidas no projeto, incluindo a Biblioteca Monteiro Lobato, as crianças, as escolas de educação infantil frequentadas por essas crianças e as redes comunitárias locais.

Com o avanço da pesquisa sobre cada eixo temático, foi possível definir quatro Escolas Municipais de Educação Infantil (EMEI) da região: EMEI Armando de Arruda Pereira, EMEI Monteiro Lobato, EMEI Patrícia Galvão e EMEI Gabriel Prestes, que periodicamente realizam visitas à pé até a biblioteca, com turmas que variam entre dez a trinta crianças de 4 e 5 anos.

ESTUDOS E PROPOSIÇÕES DE PROJETO

A partir da definição dos caminhos, foi possível identificar os trajetos mais adequados entre as escolas e a biblioteca por meio de uma série de levantamentos, que incluíram análises das interferências nas vias e calçadas, sinistros de trânsito, parâmetros de microacessibilidade e o acompanhamento das crianças nos caminhos percorridos.

Durante as visitas técnicas aos trajetos, foram identificados oito pontos críticos, a maioria deles cruzamentos perigosos para pedestres. A escolha desses pontos levou em consideração aspectos como a falta de semáforos ou tempo insuficiente para travessias a pé, desorganização nos fluxos de tráfego e calçadas estreitas. A partir da análise técnica-teórica e do acompanhamento das rotas das crianças, que permitiu observar suas reações e interações com o espaço urbano, foram propostas soluções de desenho urbano para melhorar e adequar esses pontos, visando atender às necessidades da primeira infância.

Por fim, com base nos levantamentos realizados em cada eixo, foram elaboradas diversas cartografias, com o objetivo de organizar e sistematizar os dados coletados. Além disso, uma série de croquis foi criada para estruturar as diretrizes iniciais de desenho urbano e paisagístico para o território, com o intuito de transformar a área em um ambiente mais seguro, acolhedor e estimulante, adequado às necessidades das crianças. A seguir,

apresentam-se algumas das soluções de projeto propostas para dois desses pontos:

a. Av. Higienópolis: por conta do intenso fluxo de carros e das múltiplas direções que podem ser escolhidas, preferiu-se adotar o cruzamento elevado e direcionar, de forma mais precisa, os fluxos de entrada e saída do edifício residencial e do late Clube de Santos localizados no entorno. Com isso, espaços de permanência com mobiliários e espécies arbóreas puderam ser criados. A instalação e ampliação de tais pontos, bem como o alargamento da esquina da Rua Major Sertório com a Rua Dona Veridiana, permitiu que uma faixa diagonal fosse implementada, de modo a facilitar e dinamizar as travessias.

b. Rua General Jardim – Biblioteca Monteiro Lobato: escolhemos a Rua General Jardim, que delimita um dos lados da praça, como um ponto de atenção. Por ser próxima à Santa Casa de São Paulo, todo o entorno da biblioteca transformou-se em um grande estacionamento de ambulâncias e vans que vem dos mais diversos lugares de São Paulo. Por conta disso, a visão de pedestres e carros que passam pelo local fica extremamente comprometida, uma vez que são nas faixas laterais que esses veículos grandes e largos estacionam. Essa condição nos permite ensaiar (com a necessidade de ser verificado em diversos outros estudos) a possibilidade de aumentar o grau de pedestrianização desse trecho da via, principalmente com o objetivo de expandir a praça e estabelecer um espaço com maiores liberdades de uso. A partir disso, dentre as intervenções, destaca-se a retirada das grades que cercam a praça e a transformação da rua em um grande calçadão com um piso único, permitindo a instalação de novos mobiliários urbanos, brinquedos e vegetações que se projetam para fora da praça, fazendo com que os ambientes se misturem. Além disso, é importante mencionar que apesar da prioridade ser o pedestre, o alargamento de apenas uma das calçadas permitiu a permanência de uma via para a passagem de carros em baixa velocidade, ocasionado pelos cruzamentos elevados e semáforos para pedestres e carros implementados nas duas extremidades.

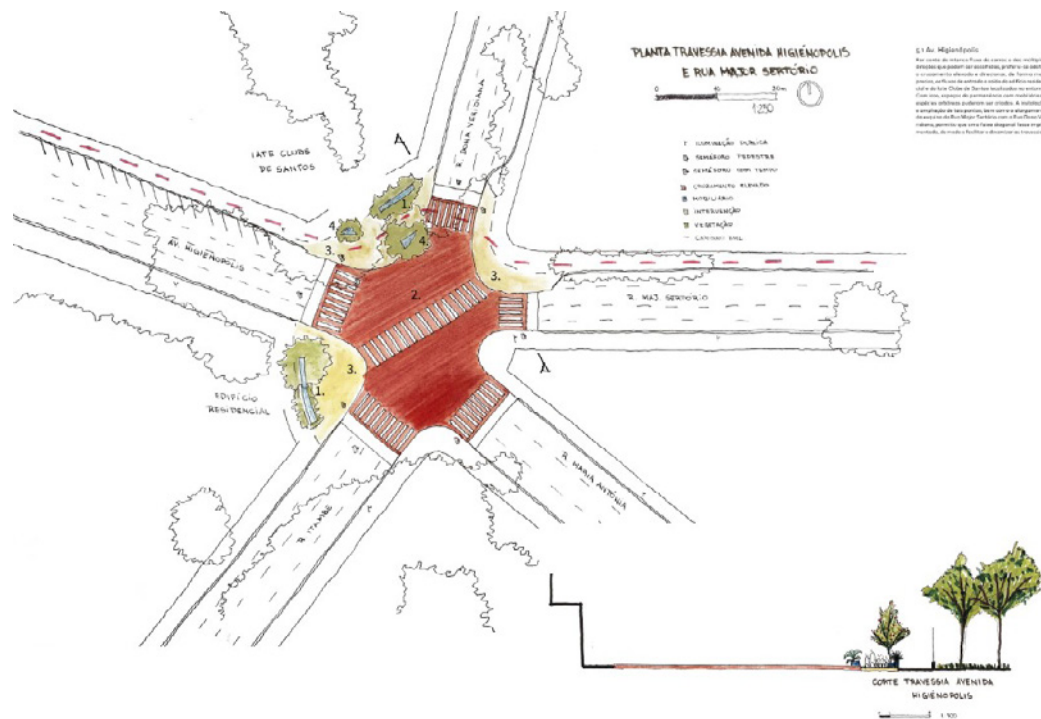


FIG. 7: Planta e corte da travessia Av. Higienópolis e Rua Major Sertório. Fonte: Elaborado pela equipe, 2023.

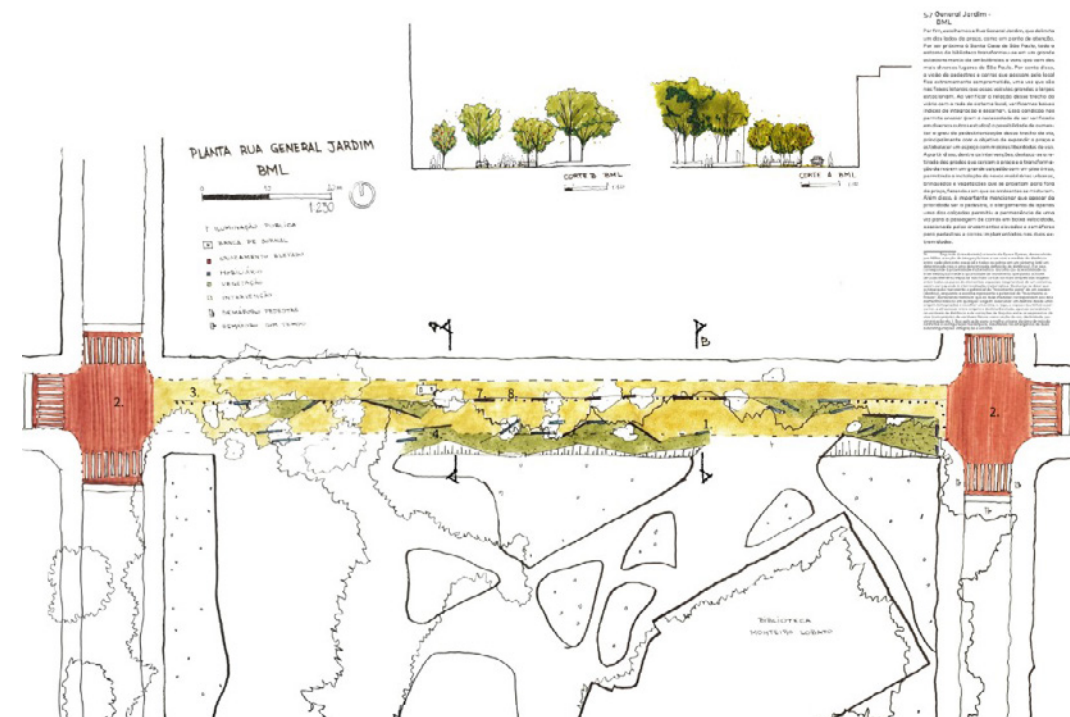


FIG. 9: Planta e cortes da Rua General Jardim, próximo à Biblioteca Monteiro Lobato. Fonte: Elaborado pela equipe, 2023.

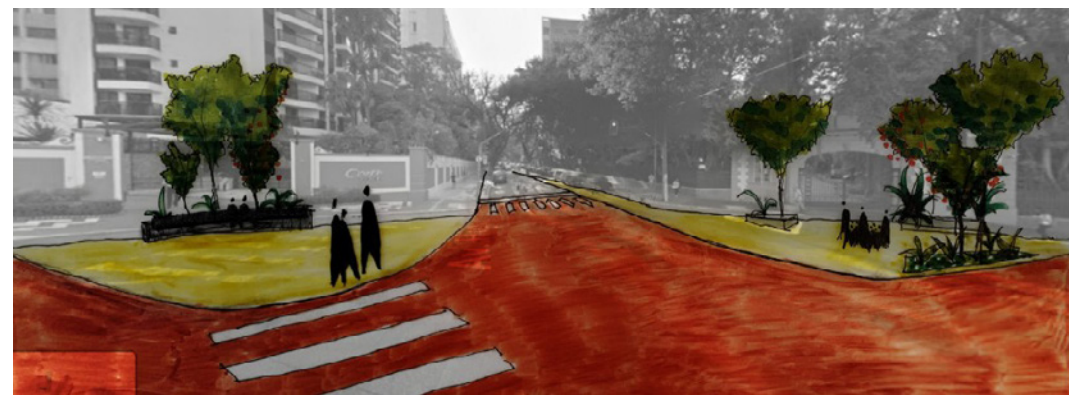


FIG. 8: Perspectiva da Av. Higienópolis. Fonte: Elaborado pela equipe, 2023.



FIG. 10: Perspectiva da Rua General Jardim, próximo à Biblioteca Monteiro Lobato. Fonte: Elaborado pela equipe, 2023.

NOTAS

1. Pesquisadora vinculada ao Laboratório de Geoprocessamento da Escola Politécnica da Universidade de São Paulo (LabGeo/Poli-USP). Engenheira civil pela Escola de Engenharia de São Carlos (2013), possui mestrado em Planejamento de Transportes (2018) e doutorado em andamento em Informações Espaciais pela Escola Politécnica. Tem como principal interesse de pesquisa as desigualdades relacionadas aos transportes.
2. Gabriela atua como paisagista em seu escritório Oficina2mais Arquitetura e Planejamento da Paisagem e como pesquisadora/orientadora e professora na Escola da Cidade. É doutoranda em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo na FAU-USP, onde desenvolve pesquisa sobre gênero, paisagismo e o campo arquitetônico. É mestra pela mesma instituição, na área de Paisagem e Ambiente, tendo pesquisado história do paisagismo moderno em São Paulo. Tem experiência em projetos de áreas públicas verdes a partir de trabalho na Prefeitura de São Paulo e em seu escritório e presta consultoria para órgãos públicos e privados.
3. Urbanistas e arquitetos que atuam na realização de pesquisas, oficinas, capacitações e projetos urbanos focados na construção de uma cidade mais democrática e inclusiva.

REFERÊNCIAS

- DELEUZE, G.; GUATTARI, F. *Mil Platôs, capitalismo e esquizofrenia*. v.1. Trad. Aurélio Guerra Neto. 1. ed. São Paulo: Editora 34, 2000.
- ELINBAUM, Pablo. *Planning in between: a case study of three supra-local urban plans in Catalonia (Spain)*. Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori, Universitat Politècnica de Catalunya, Catalunha, 2012.
- ELINBAUM, Pablo. *Un modelo, tres enfoques: las aportaciones metodológicas de los Planes Directores Urbanísticos para la ordenación de las áreas urbanas en las Comarcas Centrales de Cataluña*. 2012. Tese (Doutoramento em Urbanismo) – Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori, Universitat Politècnica de Catalunya, Catalunha, 2012.
- EMBRAESP. *Pesquisa e Análise de Mercado Imobiliário Residencial no Município de São Paulo*. Responsável: Luciana Chakarian Kuada.1992 – 2018. São Paulo, 2018.
- ESCOLA DA CIDADE; PLATAFORMA AGENCIAMENTOS TERRITORIAIS CONTEMPORÂNEOS. *Biblioteca Monteiro Lobato (BML) 70 anos: ruas para crianças e territórios culturais verdes*. São Paulo: Escola da Cidade, 2023. [não publicado]
- GRAVATÁ, André. *Agache na altura da lagarta*. In: ESCOLA DA CIDADE; PLATAFORMA AGENCIAMENTOS TERRITORIAIS CONTEMPORÂNEOS. *Biblioteca Monteiro Lobato (BML) 70 anos: ruas para crianças e territórios culturais verdes*. São Paulo: Escola da Cidade, 2023. [não publicado]
- INSTITUTO DE ARQUITETOS DO BRASIL – IAB. *Guias para o desenvolvimento de bairros amigáveis à primeira infância (Bapi) 2021*. Disponível em: <https://bernardvanleer.org/pt-br/publications-reports/guias-para-o-desenvolvimento-de-bairros--amigaveis-a-primeira-infancia-bapis/>. Acesso em: 17 maio 2023.
- INSTITUTO DE ARQUITETOS DO BRASIL – IAB. *Guia 2 – Manual de Políticas Públicas*. In: *Guias para o desenvolvimento de bairros amigáveis à primeira infância (Bapi) 2021*. Disponível em: <https://bernardvanleer.org/pt-br/publications-reports/guias-para-o-desenvolvimento-de-bairros-amigaveis-a-primeira-infancia-bapis/>. Acesso em: 17 maio 2023.
- INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO – ITDP Brasil. *Acesso para bebês, crianças pequenas e pessoas cuidadoras*. São Paulo, 2023. Disponível em: [https://itdpbrasil.org/acesso-](https://itdpbrasil.org/acesso-para-bebes-criancas-pequenas-e-pessoas-cuidadoras/)
- para-bebes-criancas-pequenas-e-pessoas-cuidadoras/. Acesso em: 17 maio 2023.
- LAVADINHO, S. *Les hubs de vie: quelles opportunités pour faire la ville au-delà de la mobilité? Les cahiers du développement urbain durable*, Lausanne, Observatoire universitaire de la ville et du développement durable, Université de Lausanne, 2012.
- MOURA, A. C. M. *Contribuições Metodológicas do Geoprocessamento à Geografia*. Tese (Doutorado em Geografia). Instituto de Geociências, Universidade Federal de Minas Gerais. Belo Horizonte - MG Texto originalmente apresentado ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, Doutorado em Geografia - Geoprocessamento, 2000.
- PEREIRA, G. C.; SILVA B. C. N. *Geoprocessamento e Urbanismo*. In: GERARDI, Lucia Helena de Oliveira; MENDES, Landara Alves (Org.). *Teoria, técnicas, espaços e atividades: temas de Geografia contemporânea*. 1. ed. Rio Claro: Programa de Pós-Graduação em Geografia da Unesp; Ageteo, 2001.
- NATIONAL ASSOCIATION OF CITY TRANSPORTATION – NACTO. *Guia global de desenho de ruas*. São Paulo: Editora Senac, 2018a. Disponível em: <https://globaldesigningcities.org/publication/global-street-design-guide-pt/>. Acesso em: 17 maio 2023.
- NATIONAL ASSOCIATION OF CITY TRANSPORTATION – NACTO. *Desenhado Ruas para Crianças*. São Paulo: Editora Senac, 2018b. Disponível em: <https://globaldesigningcities.org/publication/global-street-design-guide-pt/>. Acesso em: 17 maio 2023.
- PREFEITURA DE SÃO PAULO. *Caderno de Propostas dos Planos Regionais das Subprefeituras - Quadro Analítico Campo Limpo*. São Paulo, dez. 2016.
- REDE NACIONAL PRIMEIRA INFÂNCIA. *Plano Nacional pela Primeira Infância*. Brasília (DF). 20 jun. 2020. Disponível em: <http://primeirainfancia.org.br/wp-content/uploads/2020/10/PNPI.pdf>. Acesso em: 17 maio 2023.
- REDE NOSSA SÃO PAULO. *Mapa da Desigualdade*. São Paulo, 2019. Disponível em: https://www.nossasaopaulo.org.br/wp-content/uploads/2019/11/Mapa_Desigualdade_2019_tabelas.pdf. Acesso em: 3 ago. 2021.
- SABATÉ, Joaquim Bel. *Projectar el territori aün en tiempos de incertidumbre*. Barcelona: Editora Universitat Politècnica de Catalunya, 2008.
- SÃO PAULO URBANISMO. *Pius Terminais Municipais. Caderno de Referências: Diagnóstico Sócio Territorial e Programa de Interesse Público*. São Paulo, jun. 2017.
- SECCHI, B. *Primeira lição de urbanismo*. São Paulo: Perspectiva, 2006.
- VILLAÇA, F. *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Nobel, 2001.

a trajetória de um arquiteto comun
porto alegre (1939-1999) adriana ca
arquiteto lelé na industrialização de
zavitoski lições do skate à cidade rico
relato em primeira pessoa maria piec
evolução da mancha urbana de são pa
mapeamento e indagações sobre os
leste-oeste do município de são paul
desativação e desmonte do cemitério
paulistana fabiana costa **plataforma c**
memórias e experiências **plataforma**
plataforma de pesquisa **agenciame**