

# MUTAÇÕES URBANAS. EXPERIÊNCIAS DE UM PROJETO DE PESQUISA, PESQUISA EM PROJETO

LEITE, Carlos

Arquiteto, Mestre e Doutor [FAU-USP], Pós-doutorado [Cal Poly University], Professor do Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Presbiteriana Mackenzie [carlos@educatorium.com]

## Resumo

O artigo pretende expor algumas questões indagativas acerca das possibilidades de pesquisa em projetos urbanos ou, por olhar inverso: o projeto urbano como potencial instrumento investigativo para pesquisas acadêmicas.

Trata-se aqui de apresentar o trabalho de pesquisa acadêmica que vimos desenvolvendo na área de projeto urbano tanto na graduação, quanto na Pós-graduação na Universidade Presbiteriana Mackenzie há alguns anos a partir do problema da reestruturação produtiva de áreas metropolitanas em processo de esvaziamento industrial, os chamados “vazios urbanos” e as possibilidades de regeneração urbana destes territórios.

Apresentaremos então o escopo conceitual do problema – as mutações urbanas e as possibilidades de intervenção urbana na reestruturação produtiva e regeneração urbana de áreas metropolitanas em processo de esvaziamento industrial -; a definição do território-objeto de investigação projetual [a Orla Ferroviária paulistana] e alguns exemplos de trabalhos acadêmicos que se têm desenvolvido pela nossa equipe de pesquisa e nossos alunos de projeto.

O argumento lançado é simples: o problema arquitetônico-urbanístico tratado com densidade teórica pode e deve ser trabalhado par-a-par como pesquisa em projeto. O projeto-tese se revela com densidade investigativa acadêmica. Práxis e teoria se alimentam mutuamente num ciclo contínuo e dinâmico que vai das teses de pós-graduação aos ateliês de projeto na graduação e geram, ambos, um rico projeto de pesquisa.

## Abstract

*The article intends to display some questions concerning the possibilities of research in urban projects or, for looking at inverse: the urban project as potential investigation instrument for academic research.*

*We present the work of academic research that we have been developing in the area of urban design both in the graduation and Postgraduation programs at Mackenzie Presbyterian University since 2002 from the problem of the productive restructuring of metropolitan areas in process of deindustrialization, the so called brownfields, and the possibilities of urban regeneration of these territories.*

*We then will present the conceptual target of the problem - the urban mutations and the possibilities of urban intervention -; the definition of the territory-object of projetual inquiry [the Railroad Axis in Sao Paulo] and some examples of academic works that have been developed by our research team and our studio design students.*

*The argument is simple: the problem urban-architectural dealt with theoretical density can and must be worked pair-by-pair as research in project. The project-thesis discloses with academic investigation density. Praxis and theory mutually feed in a continuous and dynamic cycle that goes from Postgraduation thesis to the graduation design studios and generates, both, a rich project of research.*

## 1 Introdução

O artigo pretende expor algumas questões indagativas acerca das possibilidades de pesquisa em projetos urbanos ou, por olhar inverso: o projeto urbano como potencial instrumento investigativo para pesquisas acadêmicas.

Trata-se aqui de apresentar o trabalho de pesquisa acadêmica que vimos desenvolvendo na área de projeto urbano tanto na graduação, quanto na Pós-graduação na Universidade Presbiteriana Mackenzie há alguns anos a partir do problema da reestruturação produtiva de áreas

metropolitanas em processo de esvaziamento industrial, os chamados “vazios urbanos” e as possibilidades de regeneração urbana destes territórios.

O território metropolitano é hoje fruto de gigantescas transformações decorrentes das mudanças da economia pós-fordista. A chamada cidade pós-industrial apresenta um território ao mesmo tempo fragmentado e retalhado. Vive-se hoje nas maiores metrópoles do mundo globalizado, realidades díspares que configuram também agendas e demandas locais. O território metropolitano então se configura repentinamente complexo e mutante, permeado por vazios urbanos e mudanças de usos e significados: emergem as mutações urbanas.

Apresentaremos então o escopo conceitual do problema – as mutações urbanas e as possibilidades de intervenção urbana na reestruturação produtiva e regeneração urbana de áreas metropolitanas em processo de esvaziamento industrial -; a definição do território-objeto de investigação projetual [a Orla Ferroviária paulistana] e alguns exemplos de trabalhos acadêmicos que se têm desenvolvido pela nossa equipe de pesquisa e nossos alunos de projeto.

O argumento lançado é simples: o problema arquitetônico-urbanístico tratado com densidade teórica pode e deve ser trabalhado par-a-par como pesquisa em projeto. O projeto-tese se revela com densidade investigativa acadêmica. Práxis e teoria se alimentam mutuamente num ciclo contínuo e dinâmico que vai das teses de pós-graduação aos ateliês de projeto na graduação e geram, ambos, um rico projeto de pesquisa.<sup>1</sup>

## **2 O Problema: Mutações Urbanas**

A noção de território tem variado ao longo do tempo. O conceito de território foi-nos passado pela modernidade e assim tem vindo até o presente, quando, claramente, já não satisfaz à dinâmica da vida contemporânea, à fragmentação espacial das metrópoles e à realidade do mundo globalizado.

As novas tecnologias e a globalização econômica têm alterado os significados das nossas noções de geografia e distância. Após estudos exaustivos das alterações urbanas provocadas pelo processo de globalização, Saskia Sassen conclui que há, na verdade, uma geografia da centralização e não da dispersão ou descontinuidade, que não respeita fronteiras urbanas ou nacionalidades.<sup>2</sup>

No final do século XX, a globalização impôs ao território uma dinâmica até então inesperada. Deve-se ter em mente, porém, que mesmo nos lugares onde os vetores da globalização estão mais presentes, o território habitado e com vida local mantém características próprias. Cria novas sinergias que se contrapõem à globalização. Vive-se, portanto, uma realidade de crise. Um conflito cultural da sociedade que se apresenta na escala do território.

Estes processos simultâneos – globalização e fragmentação – geram territórios contraditórios. Desconexões e intervalos na mancha urbana.

Na verdade, deixamos para trás a cidade moderna do século XX e nos deparamos, sem aviso prévio, com as metrópoles mutantes da contemporaneidade.

A metrópole contemporânea apresenta imensas áreas desarticuladas e dispersas pelo território. São áreas dotadas de fluxos variados, em trânsito permanente, com fraturas que esgarçam o tecido urbano, estabelecendo aparente semelhança entre partes dispersas.

Essa desarticulação do território pode ser vista nos arquipélagos de bairros que se margeiam, fragmentos de todas as escalas, alguns inteiros e quase homogêneos, saídos de uma superposição de diferentes épocas históricas e estruturas urbanas que se cruzam sem definir espaços homogêneos. Sem limites claros. A fragmentação territorial compreende uma rede desconexa de vazios urbanos, terrenos vagos e enclaves territoriais. Misturam-se a cidade formal

---

<sup>1</sup> Ver Grupo de Pesquisa “Clusters Urbanos. Reestruturação Produtiva e Projetos Urbanos: Os Clusters e Tecnopólos como Instrumentos de Regeneração Urbana” em <<http://lattes.cnpq.br/buscaoperacional/detalhepesq.jsp?pesq=2503278782954156>>.

<sup>2</sup> SASSEN apud. GUST (Ghent Urban Studies Team). The Urban Condition: Space, Community, and Self in the Contemporary Metropolis. Rotterdam: 010 Publishers. 1999.

e a cidade informal, ilegal, de modo aleatório e disperso. Coexistem zonas abandonadas e áreas de ocupação intensa e desordenada. A arquitetura reflete essa instabilidade, ainda segundo Brissac:

*“...formas fragmentadas e perdidas em reflexos espelhados, espaços simulando transparência, estruturas variáveis ou móveis que provocam inquietação e estranhamento. Construções que refletem as mudanças contínuas e os deslocamentos abruptos da urbe contemporânea.”<sup>3</sup>*

A cidade perde seus limites, eixos, simetria; a arquitetura perde seus símbolos, seus monumentos. No seu lugar surge a fragmentação do território. Um dos maiores problemas para a compreensão dessas novas formas que o território adquire é, justamente, a imensidão de sua escala. Uma escala que não mais permite aos moradores da cidade percebê-la com um mínimo de clareza. Não há mais possibilidade de se formar um mapa mental da cidade contemporânea aos moldes daqueles conceituados por Kevin Lynch.

\*\*\*

A internacionalização da produção capitalista, dentre outros fatores intra-urbanos, vem determinando, nas últimas décadas, novos padrões de organização territorial metropolitana. A nova dinâmica do território, mais complexa, determina a sua descontinuidade, gera os espaços residuais – o terreno vago - e faz emergir uma organização, até então inédita, da fluidez e rede de fluxos nesse território.

Os fluxos, e não apenas as empresas físicas, passam a constituir unidades de trabalho e decisão na metrópole contemporânea. A localização dos agentes econômicos e sociais é, agora, determinada por uma rede de fluxos. De informações e capital. A rede de fluxos estabelece conexões e mutações contínuas no território. Os fluxos substituem as localidades fixas. Surge uma inexorável descontinuidade territorial.

Assim, a forma típica da mobilidade contemporânea são os fluxos. O movimento na cidade moderna – tão valorizado pelo modelo dos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna (CIAM's) - é substituído pelos fluxos na cidade contemporânea. As cidades e a sua arquitetura atuam como os pontos nodais dos fluxos internacionais, onde se refletem as interconexões globais.

Há uma concentração de atividades em pontos urbanos dispersos. Surge, assim, o abandono de grandes áreas urbanas e o aumento da necessidade de locomoção entre esses *nós urbanos* produtivos. O território passa a ser constituído de *“vastos enclaves urbanos, praticamente autônomos, ligados diretamente aos sistemas de fluxos informacionais corporativos...”*<sup>4</sup>

Esses nós, presentes no espaço da rede de fluxos, cada vez mais se assemelham programaticamente. Ali, ocorrem funções e programas semelhantes, que podem se reproduzir e se conectar por diversos territórios distintos do globo. Koolhaas, por exemplo, descreve os aeroportos de hoje como os paradigmas desse novo território global: cidades começam a se parecer com aeroportos e estes se tornam *“uma concentração de ambos, o hiper-global e o hiper-local”* onde se pode desfrutar e adquirir coisas que pertencem a quaisquer lugares do mundo - as cidades genéricas globalizadas - e, ao mesmo tempo, conseguir coisas que são da cultura local. São típicos nós da rede de fluxos global, ao mesmo tempo em que pontos na rede do território metropolitano disperso.<sup>5</sup>

Por outro lado, na espacialização dessa rede de fluxos não há escala precisa. Pode ser local, global ou urbano-regional. A rede de fluxos espalha-se por um território dinâmico, de desenho líquido, mutante. Conforme Borja e Castells: *“Esta nova cidade metropolitana deve ser entendida como uma rede, ou um sistema, de geometria variável, articulada por nós, pontos fortes de centralidade, definidos por sua acessibilidade.”*

---

<sup>3</sup> PEIXOTO, Nelson Brissac In: <<http://www.pucsp.br/artecidade/indexp.htm>> Acessado em 01.05.05.

<sup>4</sup> SANTOS, Milton. O Retorno do Território. In: SANTOS, M.; SOUZA, M. A. A., SILVEIRA, M. L. (Organizadores). *Território: Globalização e Fragmentação*. São Paulo: Hucitec/ANPUR. [s/d], pp. 16/17.

<sup>5</sup> KOOLHAAS, R.; MAU, Bruce. *S. M. L. XL*. Nova Iorque: The Monacelli Press. 1998 (1995)., p.53.

Outro olhar possível pode nos levar ao questionamento da inexorabilidade dessas redes. Pode-se, perfeitamente pensar num sistema híbrido, onde a metrópole abarca, ao mesmo tempo, um território que possui duas lógicas distintas e complementares. Uma, determinada pelo sistema de redes de fluxos e outra, de caráter local, do espaço da convivência dos cidadãos, das relações humanas que sempre existiram nas cidades. O espaço local, “banal”, como diria Milton Santos.<sup>6</sup>

\*\*\*

Concomitantemente, surgem os chamados terrenos vagos. A definição de *terreno vago* na sua origem francesa, “terrain vague”, surge com precisão em um texto, hoje clássico, do arquiteto e crítico catalão Ignasi de Solà-Morales, publicado na série “Any” de debates conceituais. Nesse texto, ele coloca a dificuldade da tradução precisa para outras línguas do termo. Por um lado, a palavra francesa “terrain” conota uma qualidade urbana generosa, maior do que um simples “terreno”, como normalmente se empregaria o seu uso em português. Maior e menos precisa porção de área urbana. Por outro lado, a palavra francesa “vague” traz, pelas suas origens latinas, dois significados complementares. O primeiro refere-se a vácuo, vazio, não ocupado, mas também à livre, disponível. Sem uso, porém com liberdade de expectativas. O segundo significado advém do latim “vagus”: indeterminado, impreciso, sem limites claros, incerto, vago. Pode-se ainda buscar referência de significado em “terreno baldio”: o terreno a ser utilizado.<sup>7</sup>

Assim, a relação entre todos os significados dá uma conotação abrangente ao termo terreno vago na sua dimensão urbana. À conotação negativa impõe-se a esperança do potencial presente. Área sem limites claros, sem uso atual, vaga, de difícil apreensão na percepção coletiva dos cidadãos, normalmente constituindo uma ruptura no tecido urbano. Fratura urbana. Mas também área disponível, cheia de expectativas, com forte memória urbana, a memória de seu uso anterior parece maior que a presença atual, potencialmente única, o espaço do possível, do futuro. A possibilidade do novo território metropolitano.

Tais espaços residuais surgem, normalmente, do processo de mudança do modo de produção capitalista e de seus reflexos no território metropolitano. São consequência direta das mutações urbanas. O terreno vago é, usualmente, resultante do processo de desindustrialização metropolitana do final do século XX. As grandes transformações que os territórios metropolitanos vêm sofrendo ao passar de cidade industrial para pós-industrial, de serviços, abandonando imensas áreas de atividades secundárias, explicam, em grande parte, o surgimento dos terrenos vagos.

Terrenos baldios e galpões desocupados junto aos antigos eixos industriais. Antigas áreas produtivas, hoje inoperantes. Massas arquitetônicas do passado industrial, atualmente vazias, em processo de deterioração física (os moinhos presentes na orla ferroviária paulistana). Mas também surgem das mal planejadas intervenções rodoviaristas, como as áreas residuais presentes no tecido urbano tradicional cortado por gigantescos sistemas de vias. Cicatrizes urbanas. Terras de ninguém.

Pode-se colocar o terreno vago como resultante também de um processo metropolitano de “palimpsesto”. As mutações urbanas recorrentes, que se sobrepõem umas às outras, sem lógica histórica, geram, no território “consolidado” camadas urbanas de novos usos e programas e, nos seus interstícios territoriais - *spaces in between* -, terrenos vagos.

A metrópole atual, permeada por terrenos vagos, determina uma rede desconexa de espaços residuais, vazios urbanos. Um território permeado por fraturas urbanas. Os cidadãos perdem, então, o senso da totalidade, da abrangência da urbe, do seu território.

Passamos a ser, então, nas nossas cidades, “*estrangeiros na sua própria terra.*”<sup>8</sup>

O terreno vago é, assim, símbolo dessa vida metropolitana atual. Seu paradigma.

---

<sup>6</sup> SANTOS, Milton. Op. cit., p.16.

<sup>7</sup> SOLÀ-MORALES RUBIÓ. Terrain Vague In: Anyplace, 118-123: Cambridge: MIT/Any. 1995., p.119-120.

<sup>8</sup> Id. Ibid., p.121.

\*\*\*

Dentre as várias facetas que se vão produzindo através do atual processo de globalização, encontra-se a presença, no âmbito do território, das contradições das cidades globais e suas realidades locais. Em cidades como São Paulo hoje se verifica esta situação de modo dramático. Surgem enclaves globais em meio ao território fragmentado local: cenários urbanos globalizados por uma arquitetura homogênea e globalizada, controlados e privatizados, que fornecem uma imagem ilusória de familiaridade conectada à rede global de fluxos econômicos. Conforme Lima, “sob o impacto da globalização, não só mudaram a dinâmica, o tamanho e a escala das cidades contemporâneas nos níveis local, nacional e global, como também mudou a maneira como nós a experienciamos”.<sup>9</sup>

Não se pode deixar de comentar, mesmo que rapidamente, o surgimento avassalador nos EUA do chamado “neo-urbanismo”. Pregando uma alternativa à vida urbana nas grandes metrópoles, com postulados teóricos conservadores e desenho urbano pré-moderno, o neo-urbanismo encontra um surpreendente sucesso popular junto à classe média americana. Sem dúvida, impulsionado pela pujança da maior economia do século XX, em franco crescimento desde o início da década de 90, ele surge como alternativa ao desenho urbano dos novos subúrbios americanos.<sup>10</sup>

Trata-se, na verdade, de respostas estéticas ao processo de ocupação urbana do território americano periférico de baixíssima densidade – *urban sprawl* – que cria uma imensa paisagem homogênea e dispersa, onde a locomoção se dá através do uso intensivo do veículo particular, o lazer em parques temáticos disneyficados e os raros encontros sociais em *malls*. Geram-se espaços urbanos cenográficos e genéricos que “sinalizam a criação de lugares da fantasia aonde as percepções [parecem] ser projetadas por intenções do mercado”.<sup>11</sup>

Não bastassem as decorrentes condições de ocupação desmedida do ambiente natural – que finalmente começa a ser questionado pelo movimento do “smart growth” – este processo gera um padrão de sociabilidade anti-urbano e segregador, promovendo o que o geógrafo Michael Dear chama de “privatopia”.<sup>12</sup>

E como o processo de globalização neste início de século se confunde muitas vezes com um processo de “americanização”, este modelo de vida classe-média suburbana se repete no Brasil – Alphavilles e etc. – e no mundo todo, invadindo até mesmo a Europa, com toda uma cultura de vida urbana tradicionalmente diversa desta e muito mais rica e intensa, e as novas e impressionantes expansões urbanas das cidades asiáticas. Ou seja, emerge um padrão que Koolhaas chamaria de cidades genéricas.<sup>13</sup>

As nossas metrópole periféricas ganham contratos ainda mais fortes, já que, além dos processos acima descritos, apresentamos concomitantemente, as nossas periferias com ocupações ilegais de áreas de proteção ambiental através de um espraiamento urbano não planejado, ilegal, mas real. E, novamente, este padrão se repete em São Paulo ou Lagos, Nigéria.

Assim, a globalização oferece mais um elemento contra a imageabilidade das cidades pelos seus cidadãos: a generalidade dos seus espaços.

### 3 A pesquisa-projeto: o objeto territorial

O argumento central da pesquisa-projeto organiza-se a partir do tema do projeto urbano enquanto instrumento de reparação do tecido metropolitano rompido, fragmentado. Está embutida a idéia da

---

<sup>9</sup> LIMA, Zeuler. Enclaves Globais em São Paulo: Urbanização sem Urbanismo? In: <[http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arg059/arg059\\_02.asp](http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arg059/arg059_02.asp)> Acessado em 01.05.05.

<sup>10</sup> Retrato fiel dessa nova face do urbanismo americano, talvez cruel, frente a mediocrização espacial promovida, seja aquele revelado no filme “O Show de Truman”, de Peter Weir ou “Beleza Americana”, de Sam Mendes.

<sup>11</sup> CASTELLO, Lineu. When Perception Gets Designed by the Market. In: <[http://www.isocarp.org/Data/case\\_studies/cases/cs01\\_1549/ISOCARP2001b.htm](http://www.isocarp.org/Data/case_studies/cases/cs01_1549/ISOCARP2001b.htm)> Acessado em 01.05.05

<sup>12</sup> DEAR, Michael. *The Postmodern Urban Condition*. Malden MA / Oxford UK, Blackwell, 2000, p. 144.

<sup>13</sup> KOOLHAAS, Rem. Op.; cit.

intervenção na cidade existente, sem negá-la. Um urbanismo reparador: a partir das estruturas urbanas existentes.

As fraturas urbanas e a possibilidade de construção de novas territorialidades metropolitanas. A orla ferroviária paulistana como objeto de estudo e proposição. O padrão de desenvolvimento urbano e o retalhamento da cidade contemporânea. As áreas residuais decorrentes - os terrenos vagos - como instrumento potencial para a construção do território.

A orla ferroviária como objeto de trabalho de pesquisa e projeto.

O trabalho propõe desenvolver um projeto-tese. Um ensaio projetual para uma área metropolitana em transformação, constituída por fragmentos urbanos e áreas residuais. Trata-se da possibilidade de construção de uma nova territorialidade metropolitana - nova escala e novas funções para o mesmo território - hoje desarticulado.<sup>14</sup>

A orla ferroviária paulistana é território em franca transformação metropolitana e serve como objeto para potencial intervenção linear na metrópole. O ensaio recai sobre a área da antiga linha férrea Santos-Jundiaí, no trecho do Moinho Central (Barra Funda) à Estação Moóca.

Definiu-se esta área para a intervenção projetual por conter as tipologias problemáticas típicas da orla ferroviária: o patrimônio existente latente: Moinho Central e adjacências; o patrimônio existente em transformação (novos usos): Pátio Júlio Prestes e Estação da Luz; A orla ferroviária de banda curta com bordas edificadas consolidadas: trecho Luz - Pátio do Pari; o grande vazio urbano: Pátio do Pari; o nó urbano de grande complexidade: trecho Largo da Concórdia-Estação Brás; a orla ferroviária expandida/o uso industrial em transformação: trecho Brás-Moóca.

A geografia urbana paulistana foi determinante num primeiro momento para a ocupação do território alto, a colina central. A cidade nasceu na colina sobre o rio Tamanduateí. A ocupação portuguesa deu-se na cidade alta e fortificada e não junto ao rio. De certo modo, São Paulo também renegou a sua orla ferroviária à mesma condição. O avesso da cidade. Suas partes menos nobres. Ali se implantaram a indústria e os grandes armazéns. Os grandes territórios renegados eram baratos e podiam ser utilizados para as funções menos nobres. Aquelas com as quais a cidade urbanizada não queria conviver.

As mudanças recentes geradas pela passagem da cidade industrial para a metrópole pós-industrial, de serviços, produziram um retrato cruel naquele território. Com o esvaziamento da ocupação industrial, a ferrovia perde muito de sua função. A falta de incentivo claro à malha ferroviária paulistana, enquanto sistema de transporte público eficiente e integrado ao sistema do metrô, corroborou decisivamente para esse esvaziamento de importância. Sua decadência nas últimas décadas representa também a desqualificação espacial de suas bordas.

Tem-se então um território fragmentado e descaracterizado. As estruturas que definiram a sua ocupação e consolidação hoje representam a sua obsolescência: os terrenos vagos.

É este o território do ensaio projetual. Aplicar novas possibilidades de reorganização territorial. Definir novas estratégias de ocupação. Qual o potencial dos vazios urbanos presentes na orla ferroviária de São Paulo? Como trabalhar novas funções e programas contemporâneos a partir das infra-estruturas latentes da urbe? É possível construir um território público metropolitano - a desejável "cidade para todos" - a partir desse território fragmentado?

As hipóteses de trabalho são:

- A cidade contemporânea terá de ser pensada a partir das suas estruturas existentes.
- O desafio da arquitetura contemporânea é trabalhar sobre a cidade existente, sem negá-la, a partir de seus condicionantes.
- As infra-estruturas urbanas definem a construção dos novos territórios metropolitanos.

---

<sup>14</sup> Projeto-tese desenvolvido em nosso doutorado de onde emergiu, posteriormente o grupo de pesquisa. Ver <[http://www.leitebrooke.com.br/Carlos\\_Leite.htm](http://www.leitebrooke.com.br/Carlos_Leite.htm)>.

- As áreas residuais metropolitanas devem suportar os novos projetos urbanos e articular as novas territorialidades. O terreno vago como instrumento potencial para a construção do novo espaço público.
- As discontinuidades metropolitanas - fraturas urbanas - oferecem uma nova possibilidade de projeto.

#### 4 A práxis: projetos-pesquisa

A primeira instância de um ensaio projetual aparecendo como oportunidade de defesa das idéias - um projeto-tese – está em nosso doutorado.

Lança-se, então, uma estratégia projetual de intervenção para um trecho da Orla Ferroviária paulistana: um eixo linear de 12,6 km de extensão - 115 ha - que vai do Moinho Central, na Barra Funda, à Estação Mooca. **[FIGS. 1/2/3]**

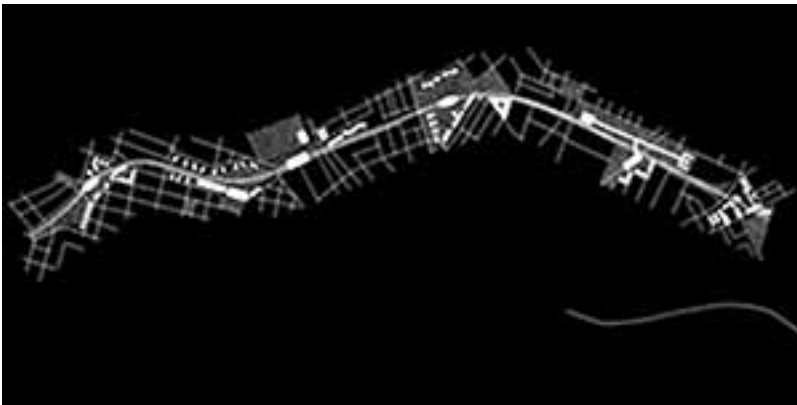


Fig.1



Fig.2



**Fig.3**

A estratégia organiza-se em quatro matrizes urbanas complementares, que se sobrepõem e abrem a possibilidade de desenhos múltiplos dentro de suas várias combinações possíveis. Uma nova dinâmica urbana, mais flexível às demandas e aos programas múltiplos da metrópole contemporânea. A idéia das superposições atende à flexibilidade temporal, pois não impõe um desenho único. É variável no tempo e no espaço. É dinâmica e comporta variações múltiplas na sua composição para a construção de um território complexo. Projetos urbanos com mecanismos de auto-regulamentação, de interação e ajuste durante o processo. Sendo flexível, poderia agregar - efetivamente - o processo participativo da comunidade de modo coerente. Uma arquitetura para a cidade contemporânea com a plasticidade que a permita acomodar-se às articulações da rede de fluxos, aos terrenos vagos, à nova dinâmica presente no território desarticulado. Morfologias abertas e interativas.<sup>1</sup>

Afinal, trata-se do estabelecimento de uma estratégia urbanística que prepare as condições para a construção do território. Que o prepare para receber, coerentemente, os diversos programas urbanos e arquitetônicos, sem, entretanto, definir formas arquitetônicas finais. As matrizes são:

[1] Infra-estruturas:

Configura-se pela reutilização das infra-estruturas e das estruturas urbanas históricas presentes no território como condições de campo existentes, insumos projetuais: modernização do sistema ferroviário e a sua transformação em metrô de superfície; modernização das estações existentes e criação de novas estações; reativação do patrimônio existente [edifícios históricos, galpões e moinhos permanecem como testemunhos da memória desse território e devem receber usos e programas atuais]; recapacitação da área industrial em processo de reconversão por uma nova indústria de base tecnológica e unidades produtivas do tipo dos “clusters industriais”; recuperação do rio Tamandateí e a sua utilização como meio de transporte de curta distância para cargas e lixo.

[2] Fluxos:

Combinação de projetos para o sistema de transportes: viário, de pedestres e coletivo, que resultem na otimização dos fluxos no eixo metropolitano; incentivo a intermodalidade entre os modos de transportes [rodo-metro-ferroviário]; maior acessibilidade para o território [transposição transversal da ferrovia]; continuidade do tecido urbano, permitindo a existência de uma rede de fluxos contínua do novo território com as suas bordas existentes e pré-configuradas; criação de uma “linha inteligente” enterrada [fibras óticas e canais de fluxos informacionais] junto à linha férrea que possibilite o desenvolvimento dos novos programas, principalmente da nova indústria metropolitana.



[3] O eixo verde:

Ao longo de todo o território, junto à ferrovia, surge um eixo verde, um parque linear metropolitano, cuja imagem final constitua um gradiente verde que varie de densidade do corpo florestal central, para a sua diluição nos territórios urbanizados. Articulado ao parque linear, um conjunto de parques urbanos é proposto em pontos que se apropriam dos vazios mais significativos e articulasse aos equipamentos já existentes na área lindeira. Sempre que possível, deverá ocorrer à maciça presença da água. Linhas, faixas e grandes espelhos d'água para a captação das águas pluviais, contenção do fluxo de águas fluviais e alternativa aos atuais "piscinões" subterrâneos.

[4] Bordas urbanas:

Procura possibilitar a consolidação do grande eixo público metropolitano - a Orla Ferroviária como integradora de atividades prioritariamente públicas - aos territórios lindeiros, as bordas urbanas. Implementação de habitação coletiva de interesse social, a "cidade para todos", nas franjas urbanas e junto ao parque linear. As tipologias habitacionais devem ser variadas e flexíveis. De modo geral, propõe-se o desenvolvimento de lâminas habitacionais de densidade média e grande altura, justificando a sua implantação junto ao parque linear: 1.298.500 m<sup>2</sup> de área construída; 23.084 unidades; 67.810 moradores; densidade demográfica: 589 hab./ha.

\*\*\*

A segunda instância de um ensaio projetual aparecendo como oportunidade de defesa das idéias acerca sempre dos mesmos problemas conceituais – as mutações metropolitanas – e no mesmo recorte territorial – a Orla Ferroviária seus vazios urbanos -, surge em nosso ateliê de projetos urbanos na graduação. O que se apresenta aqui é o exercício realizado com alunos brasileiros canadenses que participaram e um processo de intercâmbio acadêmico junto à escola de arquitetura da Universidade e Manitoba, Winnipeg, Canadá. [FIGS. 4/5/6]



Fig.4



Fig.5



Fig.6

Os alunos canadenses foram adaptados ao ateliê de projetos urbanos da Fau-Mackenzie pelo professor Carlos Leite e os alunos mackenzistas foram recebidos em Winnipeg em dois cursos diferentes: Atelier de projeto, coordenado pelos professores Ian Macdonald e Neil Minuk, e Atelier Urbano, dirigido pelo professor Jae-Sung Chon. Os temas de projeto desenvolvidos pelos alunos foram concentrados nas realidades urbanas específicas de São Paulo e Winnipeg. Os alunos canadenses trabalharam num projeto de escala urbana na área da Luz, mais especificamente o pátio ferroviário Júlio Prestes (reestruturação de área urbana residual, a orla ferroviária), enquanto os alunos brasileiros propuseram intervenções no centro histórico de Winnipeg, conhecido como The Exchange District (também área em processo de regeneração urbana), em trabalho que resultou em participação conjunta no Concurso Internacional de Escolas de Arquitetura da OTIS (*Housing and urban design in metropolitan central areas*). Assim, foram expostas a situações marcantes que valorizam muito as peculiaridades destas condições urbanas, criando um desafio maior no processo de compreensão destas realidades e no processo criativo em encontrar soluções adequadas e sensíveis às problemáticas apresentadas.

As polêmicas geradas pelas abordagens inusitadas de cada grupo junto a seus pares "locais" – um grupo de estudantes canadense propôs a transformação do pátio ferroviário Júlio Prestes em uma "praia urbana", sob a bonita justificativa de que *"São Paulo precisa do silêncio e não de mais massa construída em seus terrain vagues"*, enquanto um grupo brasileiro propôs a transformação da hoje esvaziada Main Street de Winnipeg em espécie de Av. Paulista, para lá transportando os ideais da arquitetura urbana moderna brasileira enquanto instrumental de adensamento urbano - só vêm atestar a riqueza deste tipo de intercâmbio.

\*\*\*

A terceira experiência que se apresenta são alguns projetos desenvolvidos regularmente no nosso ateliê de graduação de projetos urbanos, focando sempre vazios urbanos presentes em diferentes pontos da orla ferroviária. Algumas vezes surge a oportunidade do desenvolvimento serial de intervenções por parte de vários alunos, cada um desenvolvendo um trecho do eixo da Orla Ferroviária, outras vezes o foco geral é um grande vazio urbano.

## 5 Argumentos

Na verdade, as cidades permanecem atraentes justamente por serem detentoras de uma ordem complexa, que advém de sua transformação ao longo do tempo. Tornaram-se, como já vimos, muito mais dinâmicas e complexas, porém não "inexoravelmente caóticas". O território das cidades, apesar das transformações abruptas, permanece como detentor do espaço de convivência. Conforme Milton Santos:

*"... o que ele tem de permanente é ser nosso quadro de vida. Seu entendimento é, pois, fundamental para afastar o risco de alienação, o risco da perda do sentido da existência individual e coletiva, o risco de renúncia ao futuro."*<sup>15</sup>

Se o futuro se cria, planeja, e nossa imagem de cidade é fundamental para a nossa vida urbana, resta-nos abraçar com coragem dois desafios enormes e urgentes: construir um novo arcabouço de mapeamento cognitivo destas cidades e trabalhar para redesenhá-las com maior coerência, restaurar padrões de navegabilidade e identificação urbanas.

Os trabalhos discutidos são paradigmáticos das imensas contradições presentes hoje no território de São Paulo. Novos equipamentos urbanos e processos de regeneração urbana operam como agentes transformadores da metrópole inserida na rede global, enquanto o espaço banal se revela no processo de reorganização do território fragmentado e desarticulado, ilustrando a imensa dificuldade dos países periféricos em resolver os problemas espaciais de suas metrópoles superpopulosas.

---

<sup>15</sup> SANTOS, Milton. Op. cit. , p.15.

A metrópole em mutação vertiginosa reflete esta complexidade e os projetos atuais de *refuncionalização* do território podem apontar novos parâmetros de atuação: dar novas *funções* ao espaço deteriorado é a alternativa que o desenho urbano contemporâneo pode nos oferecer em contraposição a vários equívocos ocorridos em décadas passadas, onde os processos de revitalização urbana geraram cenários historicistas *fake* e *gentrificação* do território. As urgentes necessidades locais devem subsidiar intervenções urbanas programáticas, uma arquitetura da essência e não do supérfluo.

Os parâmetros fundamentais das corretas intervenções aqui, Brasil, surgem da criteriosa e crítica leitura da geografia do lugar: as inscrições na superfície. Em absoluta necessidade às demandas locais, mesmo que de caráter global. Promovendo a sempre necessária função social.

O problema parece ser como atuar na cidade existente quando seu território possui uma escala imensurável.

Não nos parece haver muita dúvida na validade de se creditar ao processo reflexivo de desenvolvimento de projeto, o âmbito da pesquisa acadêmica. Refletir, teorizar e praticar no campo do conhecimento a arquitetura é, hoje, repensar nossas cidades e suas mutações.

---