

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE CAMPINAS

CENTRO DE CIÊNCIAS EXATAS, AMBIENTAIS E DE
TECNOLOGIAS

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM URBANISMO

MARCELO FERNANDES PIOVANI

**QUADRAS PERMEÁVEIS:
UMA ALTERNATIVA PARA PERCURSOS
URBANOS?**

CAMPINAS

2015

MARCELO FERNANDES PIOVANI

**QUADRAS PERMEÁVEIS:
UMA ALTERNATIVA PARA PERCURSOS
URBANOS?**

Dissertação apresentada como requisito para obtenção do Título de Mestre em Urbanismo, ao Programa de Pós-Graduação na área de Requalificação Urbana, Pontifícia Universidade Católica de Campinas.

Orientadora: Professora
Doutora Jane Victal Ferreira

PUC - CAMPINAS

2015

**Pontifícia Universidade Católica de Campinas
Centro De Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologias.
Programa de Pós-Graduação**

Nome: Marcelo Fernandes Piovani

Título: Quadras Permeáveis: Uma Alternativa para Percursos Urbanos?

BANCA EXAMINADORA

Presidente e Orientadora Professora Doutora Jane Victal Ferreira

1º Examinador Professor Doutor Wilson Ribeiro Santos Junior - PUC Campinas

2º Examinador Professor Doutor Eugênio Fernandes Queiroga - FAU USP

09 de Dezembro de 2015

Quadras Permeáveis: Uma Alternativa para Percursos Urbanos?
Marcelo Fernandes Piovani

Dedico a Marcos, Sandra e Paula
sem os quais nada seria possível.

AGRADECIMENTOS

Agradeço à Professora Dra. Jane Victal que me orientou e incentivou durante toda a execução deste trabalho, sempre atenta e aplicada à minha formação acadêmica e profissional. Utilizo-me deste momento para expressar minha profunda admiração e gratidão por estes dois anos em que pude compartilhar de sua generosidade, paciência e sabedoria. A minha pouca idade e maturidade, que carregava ao iniciar este processo foram ao longo deste trabalho desenvolvidas com seu amparo. Um projeto de pesquisa que inicialmente parecia confuso e cheio de dúvidas foi lapidado com sua ajuda até se tornar este trabalho de que me orgulho. Levo comigo seu exemplo de profissionalismo, ética e comprometimento. Obrigado Jane.

Agradeço a cada um dos Professores Doutores e amigos, por cada momento de orientação e discussão dentro ou fora da sala de aula. Obrigado por compartilharem de seus conhecimentos contribuindo para minha formação acadêmica, profissional e de caráter. Momentos que nunca me esquecerei.

Agradeço a minha família, por todos estar sempre presente em cada instante partilhando deste momento, incentivando com o máximo apoio e amparo. O meu porto seguro que me inspira e confio.

Agradeço a todos os funcionários da PUC Campinas e do Programa de Pós-Graduação em Urbanismo pelo apoio e colaboração para o desenvolvimento deste Trabalho.

Agradeço à Capes, pela bolsa concedida, a qual foi de extrema importância para o desenvolvimento desta pesquisa.

Por fim agradeço a Deus, por cada dia e por tudo que me foi concedido.

EPÍGRAFE

“ A tarefa não é tanto ver aquilo que ninguém viu, mas pensar o que ninguém pensou sobre aquilo que todo mundo vê “

Arthur Schopenhauer

RESUMO

Atualmente a palavra mobilidade vem sendo muito discutida. Este conceito recentemente ultrapassou o campo do pensamento urbanístico e está presente em diversas áreas como a da política, informática e telecomunicações. Mais recentemente, em junho de 2013, a mobilidade urbana foi tema de manifestações e reivindicações pelo país, fato este, que chama atenção para sua discussão. Apesar de a palavra ter sido incorporada recentemente a estes discursos, o conceito de mobilidade - que tem seu léxico relacionado a movimento, deslocamento e locomoção - apresenta-se no campo do urbanismo como um termo usual, e ao longo da história, foi abordado por vários pensadores é recorrente em muitas teorias, principalmente no que diz respeito o movimento do pedestre em relação à cidade. Contudo, alguns fenômenos mais contemporâneos como o crescimento populacional nos centros urbanos, a verticalização e as políticas de adensamento aliadas ao aumento significativo do transporte particular e falta de investimento na infraestrutura urbana podem gerar uma problemática relacionada à mobilidade do pedestre nestas áreas. Este trabalho irá analisar os fatores que compõem esta problemática e as alternativas para sua mitigação através de uma alternativa por meio de quadra permeáveis. Tem como objetivo identificar a qualidade destes percursos, verificando como podem ser mais aprazíveis, possibilitando novos fluxos, aumentando a interface entre espaços edificados e livres, além de estabelecer importantes conexões entre pontos de interesses urbanos. Para isto, foram analisados as teorias e conceitos que desenvolvem ou tangenciam este aspecto da dissolução da quadra, assim como a análise de casos onde o partido arquitetônico está relacionado com esta questão. Este trabalho apresenta ainda, um estudo de caso do centro da cidade de Campinas SP, onde há uma relação entre problemática e potencialidades ligadas a sua morfologia em que se verificou esta alternativa de criação de percursos urbanos permeáveis às quadras.

PALAVRAS CHAVES: Permeabilidade de Quadras, Mobilidade Peatonal, Morfologia Urbana, Percursos Urbanos, Estrutura Fundiária, Campinas.

ABSTRACT

Currently mobility word has been much discussed. This concept recently surpassed the field of urban thought and is present in various areas such as politics, technology and telecommunications. More recently, urban mobility has been the subject of demonstrations and claims the country, a fact that calls attention to its discussion. Although the word has recently been incorporated into these discourses, the concept of mobility - which has its related vocabulary of movement, displacement and locomotion - presents itself in the urban planning field as a usual term, and throughout history, has been approached by various thinkers and recurrent in many theories, especially when it violates the pedestrian moving to the city. Yet some more contemporary phenomena such as population growth in urban centers the verticalization and densification policies combined with the significant increase in private transport and lack of investment in urban infrastructure can generate problems related to pedestrian mobility in these areas. This work will analyze the factors that make up these issues and alternatives for mitigation through an alternative through permeable block. Aims to identify the quality of these routes, checking how they can be more pleasant, allowing new flows, increasing the interface between built and open spaces as well as establish important connections between points of urban interests. For it the theories and concepts was analyzed that develop or tangent this aspect of the dissolution of the court, as well as cases of analysis where the architectural party is related to this issue. This work also presents a case study of the town center of Campinas SP, where there is a relationship between problems and potentials related to their morphology which saw this alternative of creating urban routes permeable to the court.

KEY WORDS: Permeability Courts, Pedestrian Mobility, Urban Morphology, Urban Pathways, Land Structure, Campinas.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

		PÁG.
Figura 01	MARCO ZERO SÃO PAULO	19
Figura 02	MARCO ZERO CAMPINAS	19
Figura 03	CALÇADA BENJAMIN CONSTANT – CAMPINAS	24
Figura 04	CALÇADA NO CENTRO DE CAMPINAS	24
Figura 05	CALÇADA EM CURITIBA	25
Figura 06	CALÇADA EM BELO HORIZONTE	25
Figura 07	RELAÇÃO DO ESPAÇO OCUPADO POR TRANSPORTES	29
Figura 08	QUADRAS DE CERDÁ	32
Figura 09	EDIFÍCIO CIDADE	35
Figura 10	PRIMEIRA E SEGUNDA ERA DA CIDADE	36
Figura 11	PERÍMETRO DO CENTRO NOVO	48
Figura 12	SISTEMA DE AVENIDAS RADIAIS	48
Figura 13	PERCURSOS NAS GALERIAS DO CENTRO	52
Figura 14	PERCURSO NA AVENIDA SÃO LUÍS PELA CALÇADA	53
Figura 15	PERCURSO NA AVENIDA IPIRANGA PELA CALÇADA	54
Figura 16	EDIFÍCIOS COM TÉRREOS LIVRES E GALERIAS DO CENTRO	55
Figura 17	EXPOSIÇÃO DE ARTE NA GALERIA OLIDO	56
Figura 18	GALERIA DAS ARTES, BUSTO MÁRIO DE ANDRADE	56
Figura 19	ACESSO À GALERIA IPÊ	57
Figura 20	ACESSO À GALERIA DAS ARTES	57
Figura 21	ACESSO À GALERIA DO ROCK	58
Figura 22	ACESSO À GALERIA NOVA BARÃO	58
Figura 23	FOTO DA FACHADA (AV. PAULISTA) CONJUNTO NACIONAL	60
Figura 24	ACESSOS AO TÉRREO DO EDIFÍCIO CONJUNTO NACIONAL	62
Figura 25	EIXOS DE PERCURSOS URBANOS POSSÍVEIS NO TÉRREO DO EDIFÍCIO CONJUNTO NACIONAL	63
Figura 26	CORREDORES DO CONJUNTO NACIONAL	64
Figura 27	CORREDORES DO CONJUNTO NACIONAL	64
Figura 28	RESTRITOS E NÃO RESTRITOS – CONUNTO NACIONAL	65

Figura 29	ÁREA DE PERMANÊNCIA NO PISO SUPERIOR DO CONJUNTO NACIONAL	66
Figura 30	FOTO DA FACHADA PRAÇA DAS ARTES	67
Figura 31	ACESSOS À PRAÇA DAS ARTES	69
Figura 32	FLUXOS DE PEDESTRES NA PRAÇA DAS ARTES	70
Figura 33	ÁREA DE CIRCULAÇÃO (PERMEABILIDADE) DE PEDESTRES	70
Figura 34	RESTRITOS E NÃO RESTRITOS – CONUNTO NACIONAL	71
Figura 35	RECORTE ADMINISTRATIVO DO CENTRO DE CAMPINAS	77
Figura 36	PERÍMETRO DE ESTUDO DE CASO	80
Figura 37	PONTOS GERADORES DE FLUXOS DE PEDESTRES	81
Figura 38	PRINCIPAIS FLUXOS DE PEDESTRES	82
Figura 39	PERCURSO ENTRE TERMINAIS	83
Figura 40	ÁREA DE ABANDONO – FEPASA	83
Figura 41	FLUXOS ENTRE RODOVIÁRIA E TERMINAL CENTRAL	84
Figura 42	VIA LIGGERWOOD	86
Figura 43	RUA DOUTOR RICARDO	86
Figura 44	RUA BARÃO DE PARNAÍBA	86
Figura 45	AVENIDA ANDRADE NEVES	86
Figura 46	PONTOS DE INTERESSES URBANOS (PRAÇAS E LARGOS)	87
Figura 47	PERCURSO ENTRE PONTOS DE INTERESSES URBANOS	88
Figura 48	RUA 13 DE MAIO	89
Figura 49	LARGO ROSÁRIO	89
Figura 50	AV. FRANCISCO GLICÉRIO	90
Figura 51	PRAÇA ANTÔNIO POMPEO	90
Figura 52	ÁREA EDIFICADA	92
Figura 53	ESPAÇOS VAZIOS	92
Figura 54	GRÁFICO – VAZIO E EDIFICADO	93
Figura 55	PRIMEIRO PERÍODO 1774 - 1970	94
Figura 56	SEGUNDO PERÍODO (1950-1980)	95
Figura 57	TERCEIRO PERÍODO (2008-2015)	97
Figura 58	PROSPECÇÃO	99

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	11
CAPÍTULO 01. ANÁLISE TEÓRICA E CONCEITOS FUNDAMENTAIS	16
1.1 – Área Central	16
1.2 – Mobilidade Peatonal nas Calçadas	22
1.3 – Acessibilidades	27
1.4 – Permeabilidades	30
1.5 – Estrutura Fundiária	37
1.6 – Legalidade	41
CAPÍTULO 02. CATEGORIAS FUNDAMENTAIS	46
2.1 – Introdução: A escolha de análise	46
2.2 – Galerias de São Paulo	50
2.3 – Conjunto Nacional	60
2.4 – Praça das Artes	67
2.5 – Conclusão	72
CAPÍTULO 03. ESTUDO DE CASO: O CENTRO DE CAMPINAS	75
3.1 – Introdução: Constituir área de análise (Lynch)	75
3.2 – Identificação dos pontos de Interesses urbanos	79
3.3 – Metodologia de análise	80
3.4 – Estudo de proposta e viabilidade	83
3.5 – Conclusão	90
CONSIDERAÇÕES FINAIS	94
BIBLIOGRAFIA	97

INTRODUÇÃO

As recentes manifestações que aconteceram em junho de 2013 tiveram grande repercussão no cenário nacional. A insatisfação com o quadro político, principalmente contrária ao governo atual observada nas manifestações de 2013, pode ser comparada, historicamente com outros eventos sociais-políticos. Como exemplo, podemos citar o movimento “caras-pintadas” em 1992 que resultou no *impeachment* do Presidente Collor. Entretanto, estes protestos atuais, apresentaram questões singulares não ocorridas até então, tendo como “estopim” o aumento das tarifas do transporte, milhares de pessoas foram a locais públicos como ruas, avenidas, parques, praças entre outros, reivindicando direitos como, a mobilidade, o transporte, os investimentos em áreas da saúde e educação, temas que constituem o campo do urbanismo. O fato de a população ocupar estes espaços públicos para postular direitos da cidade, demonstra que há reconhecimento desta identidade pública como um direito coletivo, e que há uma insatisfação com a forma com que esta temática é abordada pelo poder público.

Chama atenção o fato da escolha destes lugares de protesto em todo o país, espaços que tem um simbolismo representativo e principalmente um caráter público, conjuntamente à circunstância da necessidade de reivindicar questões que deveriam estar presentes em todas as cidades. Isso desperta uma inquietação do ponto de vista urbanístico, sobre a função da cidade e como o homem se relaciona e utiliza estes espaços públicos.

Sobre uma primeira impressão é possível entender que parte dos espaços livres têm se tornado espaços residuais na cidade. Isto provavelmente ocorre em virtude de uma apropriação do solo motivada pelo mercado capitalista, que se apropria ao máximo da estrutura fundiária visando o maior lucro, fazendo com que os murados e “ilhados” lotes sirvam de local de permanência, representados pelo sentimento de propriedade e segurança. Enquanto isso, as ruas, avenidas, praças, parques etc. tendem a tornam-se apenas locais de passagem e conexão entre estas áreas privadas, perdendo gradativamente seu caráter de lugar de encontro, discussão e compartilhamento, ou seja, a cidade. Desta forma, o homem pode perder a relação com os espaços públicos, se

transportando de sua casa para o trabalho, do trabalho para shoppings, dentro de automóveis, de garagem para estacionamentos.

Richard Sennet, na obra *O Declínio do Homem Público* comenta sobre a morte do espaço público na medida em que a cultura do narcisismo vai avançando no interior da cultura social, apontando como causa, as mudanças do capitalismo e das crenças religiosas, principalmente no tocante ao secularismo.

A cidade deveria ser [...] o fórum no qual se torna significativo unir-se a outras pessoas sem a compulsão de conhecê-las enquanto pessoas. Não creio que esse sonho seja inútil; a cidade surgiu como foco para vida social ativa, para o conflito e o jogo de interesses, para a experiência das possibilidades humanas, durante a maior parte da história do homem civilizado. Mas hoje em dia essa possibilidade civilizada está adormecida. (SENNETT, 1999, p. 41).

Contudo, é importante considerar o momento em que o livro foi escrito, na década de 1970, ou seja, imerso no caótico e desencantado clima da guerra fria. É possível perceber no autor, portanto, a decepção com a humanidade e certa esperança utópica da superação dessas relações. As características das manifestações atuais demonstram que esta cultura urbana secular capitalista, apontada por Sennet, já foi superada e o interesse da população tende a resgatar os espaços públicos da cidade.

No enfrentamento urbanístico, portanto, não está mais em questão a discussão sobre o entendimento das pessoas e as necessidades dos espaços públicos de encontro, que constituem uma vida urbana de qualidade, mas na problemática de como a cidade pode proporcionar esta vida e cultura urbana qualificada. Faz-se necessário então, abordar as principais questões que compõe esta problemática, tais como a segregação socioespacial, a morfologia urbana existente e a estrutura fundiária moldada pelo mercado imobiliário.

É possível perceber e interpretar em certas situações a segregação espacial que acontece nas cidades, como exemplo no centro da cidade de Campinas. Villaça (2001) argumenta que uma das características mais marcantes das metrópoles brasileiras é a segregação espacial das classes sociais em áreas distintas da cidade. Basta uma volta pela cidade para constatar a diferenciação

entre os bairros, tanto no que diz respeito ao perfil da população, quanto às características urbanísticas, de infraestrutura, de conservação dos espaços e equipamentos públicos, etc.

O mais conhecido padrão de segregação da metrópole brasileira é o do centro x periferia. O primeiro, dotado de maioria de serviços urbanos públicos e privados, é ocupado por classes de mais alta renda. A segunda, subequipada e longínqua, é ocupada predominantemente pelos excluídos. O espaço atua como mecanismo de exclusão. (VILLAÇA, 2001, p. 143).

A segregação urbana traz inúmeros problemas às cidades. O primeiro é, obviamente, a desigualdade em si. Camadas mais pobres da população, com menos recursos, são justamente as que gastam mais com o transporte diário, que têm mais problemas de saúde por conta da falta de infraestrutura, que são penalizadas por escolas de baixa qualidade, e assim por diante. A própria segregação é não apenas reflexo de uma condição social, mas um fator que contribui para tornar as diferenças ainda mais profundas. Além disso, a segregação tende a enfraquecer as relações sociais, o contato com o diferente e a tolerância.

Um caso recente de segregação urbana espacial, é a descentralização das cidades, um processo em que o mercado busca áreas de expansão para investimentos, retirando-os da área central conjuntamente com a falta de investimento por parte do setor público. Isto acarreta o abandono do centro por parte das classes sociais mais altas e a ocupação destas áreas pela população de baixa renda, invertendo a situação existente até então, descrita por Villaça. Como exemplo, citamos o caso do centro da cidade de Campinas-SP. Sede da região metropolitana, constituída por 20 municípios, apresenta um centro abandonado por parte das camadas sociais de melhor poder aquisitivo, com notável degradação do patrimônio, e considerável falta de investimentos do setor público e privado.

Principalmente nas áreas centrais, é possível perceber também uma morfologia condicionada por uma estrutura fundiária particular, que contribui para esta problemática. Os centros das cidades têm na maioria das vezes uma origem

histórica e, portanto são formados em um período que articulava as questões como os recuos, afastamentos, calçadas, leitos carroçáveis, conforme os regulamentos da época, porém atualmente não atendem à forma complexa contemporânea. De uma forma geral, os centros são compactos, densos, de intenso trânsito, com grande circulação de pessoas. Isso faz com que a circulação de pedestres aconteça prioritariamente nas calçadas, disputadas com elementos da infraestrutura como postes, bancas, placas, sinalização, além de árvores, arbustos, entrada e saída de automóveis em estacionamentos e garagens. Esta circulação acontece, portanto, em espaços reduzidos que, com o aumento da densidade e número de automóveis, vai se tornando cada vez mais ineficiente.

Portanto, é possível tirar as seguintes conclusões: a população tem ciência que necessita e tem direito a espaços públicos de qualidade, que contemplem as variadas questões de direito à cidade como um lugar de convivência e encontro. A segregação socioespacial não contribui para este cenário, proporcionando uma heterogeneidade de classes representadas fisicamente no espaço, ou seja, na cidade. A questão urbana morfológica de uma estrutura fundiária existente, na maioria dos casos, não contribui para a formação destes lugares, ou espaços de convívio, integração, contemplação e transição.

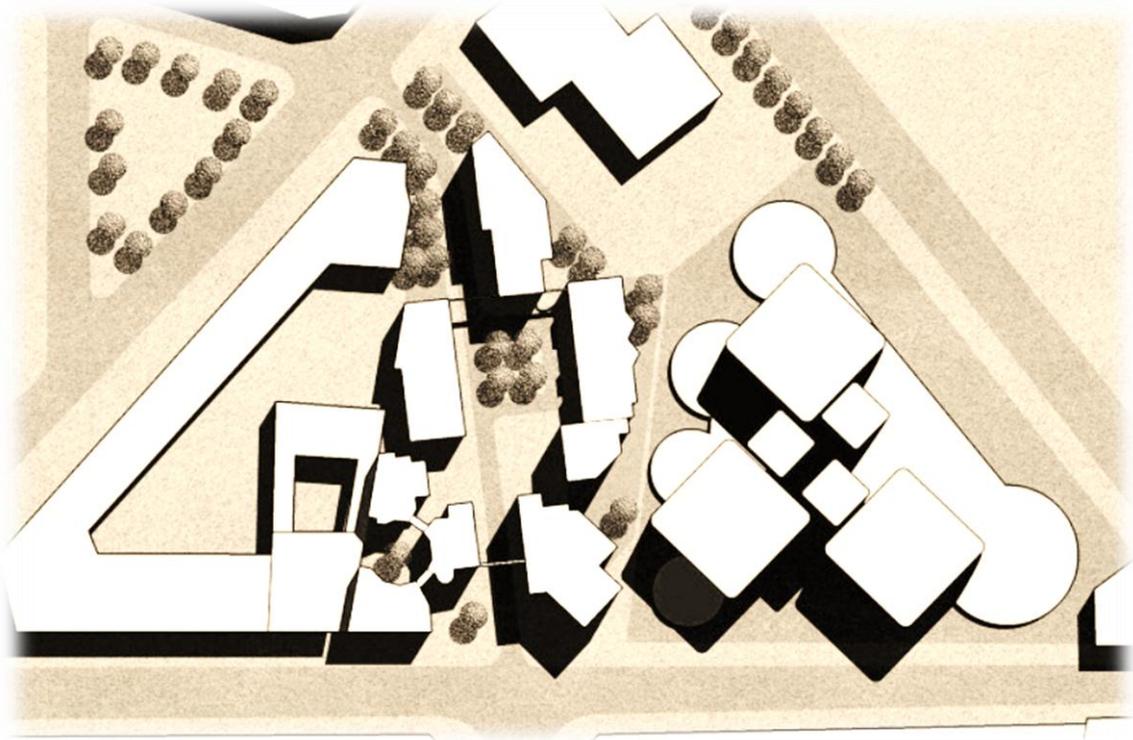
Uma possível alternativa para esta problemática poderia ser uma análise morfológica que resulte em uma metodologia de dissolução de quadras, criando novos percursos urbanos, proporcionando uma maior permeabilidade na malha existente e criando fluxos de interesse urbano. Nestas potenciais quadras, é possível também que de forma espontânea criem-se áreas de permanência e pracialidade, além de aumentar a interface entre as edificações e os espaços públicos, ou seja, comércios, serviços e até habitações aumentariam o perímetro de relação entre o espaço público e privado, não mais se limitando apenas à fachada voltada para a rua. Evidente que este seria um processo singular, e portanto, analisado de forma particular em cada caso, em diferentes níveis de escala.

São importantes também as análises dos instrumentos legislativos e dos procedimentos legais que possibilitem e deem sustentação realista e

viabilidade concreta, a este tipo de intervenção urbana, considerando a importância da propriedade privada no Brasil.

Este trabalho irá elaborar, portanto, a alternativa de percursos urbanos, criados a partir da permeabilidade de quadras consolidadas, visando à mitigação da problemática constatada inicialmente. Baseada em conceitos legislativos e análises morfológicas, esta pesquisa não tem a pretensão de elaborar propostas ou projetos, mas sim elaborar uma análise sobre este conceito, contribuindo assim com a comunidade acadêmica e permitindo a continuidade de novas pesquisas sobre este tema.

CAPÍTULO 01 – CATEGORIAS FUNDAMENTAIS



(Figura Ilustrativa)

1.1 Área Central

Este trabalho analisa a alternativa de percursos urbanos que ocorrem por meio de quadras permeáveis. Estes percursos tendem a acontecer em áreas com maior densidade de usuários, fluxos de pedestre e alta acessibilidade. Estas situações ocorrem geralmente no centro das cidades, pois além das condicionais citadas acima, também são áreas consolidadas, com presença de edifícios públicos, praças, patrimônios, e locais de valor simbólico e paisagístico que induzem à presença e à circulação dos pedestres.

Portanto, o recorte espacial neste trabalho compreende as áreas centrais das cidades. As análises de projetos, feitas em São Paulo e o Estudo de Caso desenvolvido em Campinas, foram realizadas nos centros destas cidades

onde estas situações são presentes e possibilitam maior reflexão sobre esta alternativa de percurso.

Inicialmente, é importante perceber, que ao se abordar o termo Área Central, corre-se o risco de uma interpretação vaga do seu conceito, uma vez que, cada Área Central apresenta particularidades, e por tanto não podem ser analisadas com uma única abordagem.

Neste trabalho, entretanto, os casos analisados possibilitam identificar padrões nestas cidades, pois apresentam um desenvolvimento urbanístico similar, baseado em perimetrais propostas por Prestes Maia, apesar da diferença de escala destas cidades.

Portanto, o termo Área Central neste trabalho, refere-se às situações que urbanisticamente se assemelham aos casos de Campinas e São Paulo, e não à generalidade do termo em si, que engloba todas as Áreas Centrais.

Outro fator de semelhança que possibilita a comparação e análise destes casos é o fato de que ambas as cidades apresentadas são sedes de regiões metropolitanas. Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a Região Metropolitana “é uma região estabelecida por legislação estadual e constituída por agrupamentos de municípios limítrofes (que fazem fronteiras), com o objetivo de integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum”.

Essas regiões possuem grande concentração populacional. Nas últimas décadas, as grandes aglomerações urbanas vêm crescendo bem mais do que o resto do país. Em 2008, aproximadamente, 56,3 milhões de pessoas (cerca de 30% da população nacional) residiam nas nove maiores Regiões Metropolitanas do Brasil. A mais populosa é a Região Metropolitana de São Paulo: 20.309.647 habitantes. (FRANCISCO, 2015)

As Áreas Centrais nestes casos têm uma influencia não só na cidade, mas na sua região e com uma grande quantidade de usuários que constituem fluxos de pedestres e, portanto, percursos urbanos. Atendem não só a escala local, mas também a escala regional.

São variadas as maneiras em que se formam centros urbanos, geralmente inicia-se de um centro a partir de um elemento estruturador, que pode ser natural ou construído. Como exemplo, uma capela, um caminho, um pouso etc.

No caso de algumas cidades litorâneas, é possível perceber que o mar estrutura morfologicamente a cidade, que tem suas principais avenidas paralelas à linha da costa, ou quando no caso de um porto, a morfologia urbana se estabelece a partir desta atividade.

Outro exemplo são as cidades mais ao interior do país, onde podemos historicamente observar os caminhos que levaram à formação de pousos, vilas e cidades. Nestes casos a formação estrutural das cidades, e de suas áreas centrais, deve-se a variados motivos que levaram essas localidades ao crescimento urbano como, por exemplo, o desenvolvimento a partir de uma estação ou linha férrea, ou leitos de rios, edifícios religiosos, etc.

Em alguns casos, os centros destas cidades, como exemplos os de Campinas e São Paulo se estabeleceram próximos ou ao redor de um marco, geralmente um edifício público ou igreja, que tem origem vinculada a sua urbanização.



FIGURA 01: MARCO ZERO SÃO PAULO

LEGENDA: O Marco Zero expressa a ideologia do período em que foi concebido e implantado: um forte sentimento paulista ressalta o papel central do Estado de São Paulo na formação do Brasil. Mais que uma simples referência espacial, o Marco Zero é um monumento, pleno de valor simbólico.

FONTE: Acervo Preservação/DPH/SMC.
Chico Saragiotto



FIGURA 02: MARCO ZERO CAMPINAS

LEGENDA: Berço da cidade onde foram desenhados, no final do Século 18, os traços iniciais das primeiras vias, então, denominadas “Rua de baixo”, “Rua do meio” e “Rua de cima”, atuais ruas Luzitana, Dr. Quirino e Barão de Jaguará, respectivamente.

FONTE: EMDEC – Acesso em:
http://www.emdec.com.br/hotsites/nossa_cidade/bentoquirino.html

Nas principais capitais, como nas cidades do interior é possível observar um padrão de organização a partir de um, ou mais elementos nas áreas centrais históricas. Geralmente, esses centros se organizam a partir de um marco inicial, que pode ser definido por diversos elementos, sendo eles edificadas, como igrejas, edifícios públicos, ou espaços públicos, como praças, largos, etc.

É importante perceber com esta análise, que a área central, na maioria das vezes está ligada a um valor histórico, e a tendência é que sua morfologia esteja relacionada a fatores singelos para a visão contemporânea, e se define por estar bem estruturada, para a época de sua formação.

Na maioria das áreas centrais, encontramos uma ocupação mais compacta, primeiramente pelo motivo óbvio de ser urbanizada para as funções da época da cidade colonial, que contava com uma pequena população, não prevendo o crescimento demográfico e populacional. No segundo momento com a revolução industrial no século XVIII, a criação de novas tecnologias como os veículos que vieram a ocupar um espaço considerável nestas áreas que não dispõem do espaço adequado para estas funções.

Estes fatos permitem perceber com uma análise atual, a problemática principal que se estabelece sobre as áreas centrais, sendo uma delas a questão de áreas consolidadas, com pouco espaço no leito carroçável, edificações sem recuo para o passeio, além de um trânsito intenso que disputa espaço com os estacionamentos, causando o atual problema da mobilidade, tanto do automóvel quanto do pedestre, que serão abordados mais profundamente neste estudo.

Outras questões que podemos considerar sobre as áreas centrais, é que em virtude dessa conformação, em muitos casos houve uma ação em determinado momento da história, em que as cidades se expandiram em uma urbanização fragmentada, permitindo, que houvesse investimentos em áreas de expansão, criando um fluxo para fora do centro como no caso de Campinas por exemplo.

Com essa falta de investimentos nos centros históricos, e essa ação de êxodo central – que contemporaneamente vem sendo recuperado e requalificado - ocorreu um processo de desvalorização e degradação destas áreas, que não atraíram parte da população, com a falta de diversidade de usos, impulsionando-as para uma condição de homogeneização não só de usos, mas também de usuários, ou seja, social. Muitas áreas centrais acabaram se transformando em áreas principalmente das classes sociais de renda mais baixas, caracterizadas por marginalização e abandono.

Mesmo as cidades que não passaram por este processo, também tiveram suas áreas centrais comprometidas, pois a criação de novas centralidades enfraqueceu o centro histórico, que não disponibilizava de potencial de crescimento.

A retomada, requalificação e projetos de urbanização em áreas centrais, é uma temática atual, e vem sendo muito discutida e elaborada por pensadores da área. Isso se deve ao fato de que além da problemática listada acima, é possível também perceber a enorme potencialidade que as áreas centrais carregam.

O centro de uma cidade, principalmente de uma região metropolitana, tem potencial com diversas possibilidades para auxiliar no desenvolvimento da cidade e da região metropolitana, além de melhorar a qualidade de vida dos usuários. Estas áreas devem ser vistas com certa atenção, pois como são cunhadas historicamente, trazem muitas vezes uma rica quantidade de patrimônios, além de uma qualidade paisagística e um valor simbólico que não só embelezam, mas contam a história da cidade e promovem a ação de identidade do lugar.

É possível citar também a importância com relação à articulação dos sistemas modais, uma vez que, de forma geral os centros abrigam também uma excelente infraestrutura contendo o maior número de modos de transportes públicos como estações de trem, metrô, pontos de ônibus, terminais, além de estar sempre diretamente ligado às principais vias e ser de fácil acesso pelos automóveis. Essa acessibilidade pode ser utilizada como um ponto de articulação do sistema de transporte, possibilitando ao usuário uma rede mais ampla de mobilidade.

Outro fator considerável, consequência do último apresentado, é o grande número de usuários, e a rica diversidade social, cultural e étnica destas áreas centrais, que promove a convivência social qualificando estas áreas projetadas para a cidade que abrigam espaços destinados ao lazer, esporte e cultura, retomando a identidade do centro, de um lugar para o encontro.

Economicamente, o centro pode ser considerado também um polo icônico, com o comércio ativo que tem um valor significativo e histórico, com a centralidade de redes bancárias e diversidade de edifícios públicos que atendem a necessidade da população.

As áreas centrais, portanto, podem ser vistas de uma forma geral, com as mesmas características fundamentais, seja em sua estrutura morfológica, ou suas problemáticas e potencialidades. A questão fundamental é perceber que são extremamente importantes para a cidade, e principalmente para as pessoas. Compreender e permitir o máximo de seu aproveitamento através de requalificações urbanas, e por indução das políticas públicas, não é só necessário, mas fundamental. O estudo sobre novas alternativas de percursos urbanos pode contribuir para este desenvolvimento, resgatando essa identidade histórica, contribuindo com a formação de novos espaços públicos, incentivando a economia e criando novas paisagens urbanas.

1.2 Mobilidade Peatonal nas Calçadas

As condições dos espaços centrais metropolitanos, descritas acima influenciam diretamente na questão da mobilidade dos pedestres, por isso é necessário compreender algumas questões fundamentais, como a qualidade, eficiência do percurso, nível de acessibilidade do pedestre, entre outros fatores, para então estabelecer uma análise sobre as condições de deslocamento do pedestre em uma área central metropolitana, como no caso de São Paulo ou Campinas.

É importante ressaltar que quando se discute mobilidade neste estudo, o termo se aplica à questão direta relacionada ao pedestre, e não a uma questão geral da mobilidade urbana, que consiste em um assunto mais amplo, envolvendo diversas formas de deslocamento, com diversos modos de transporte, compondo um sistema integrado de movimentação e circulação pela cidade, portanto, entende-se por mobilidade peatonal (termo de origem espanhola), a capacidade de deslocamento do pedestre pela cidade.

As áreas centrais possuem geralmente uma enorme capacidade de atração de pedestres, primeiramente pela sua alta capacidade de acessibilidade, e grande diversidade de fluxos por diversos modos de transporte, tais como o público, que geralmente contempla o centro com uma maior quantidade de pontos e linhas de ônibus, estações de metro, rodoviárias, terminais etc. Além do

transporte do veículo particular, que conta com grande quantidade de vias ligadas ao centro que, por muitas vezes, articula o sistema viário da cidade.

O comércio e os serviços oferecidos nestas áreas também atraem uma grande quantidade de pedestres, ou seja, o fácil acesso e os atrativos destas áreas acabam proporcionando um alto número de usuários que, principalmente, pelas condições gerais morfológicas, se deslocam e utilizam intensamente estes espaços públicos, movimentando-se a pé.

É visualmente constatável que, em geral a atividade social central acontece de forma mais eficiente do que em outras áreas da cidade, e a princípio é fácil concluir que a questão de deslocamento acontece de uma forma mais efetiva, uma vez que é mais abundante a utilização destes espaços públicos. Contudo, é necessário analisar com mais cautela a forma como esta área central é oferecida ao pedestre, em relação a movimentar-se por ela.

Alguns fatores podem ser analisados para entender a real condição da mobilidade peatonal nas centralidades da cidade, dentre eles podemos citar três temas fundamentais, a qualidade do percurso, a velocidade de deslocamento e a eficiência de transposição.

A qualidade do percurso está relacionada com as características físicas dos passeios e a paisagem urbana que as definem. Os atributos físicos podem ser descritos como o tipo de pavimentação, a largura deste passeio, a presença ou não de elementos de obstrução de passagem, proteção contra sol e chuva, elementos que constituem a morfologia, deste espaço de caminhar. A paisagem urbana é a forma com que o pedestre compreende este espaço, e confere uma identidade a este lugar. O reconhecimento de elementos simbólicos que caracterizam aquele espaço.

Os percursos descritos acima, contemporaneamente e de uma forma geral, acontecem pelas calçadas. Isto, pois após a popularização do automóvel nas cidades brasileiras a partir de 1950, com incentivo da indústria automobilística do então presidente Juscelino Kubitschek, as cidades passaram a desenvolver-se, do ponto de vista morfológico, para a circulação de automóveis. Consequentemente, para a segurança dos transeuntes, o espaço tangente aos

lotes contornando as quadras é destinado para a circulação destes pedestres, ou seja, a calçada.

Em geral, estas calçadas disponibilizam de pouco espaço, disputando-o com veículos, estacionamentos, além de elementos sobre a calçada como placas, lixeiras, bancas entre outros, que atrapalham o deslocamento por este espaço. A qualidade do percurso é comprometida então, quando o pedestre utiliza este espaço reduzido, ao invés de um espaço projetado efetivamente para ser agradável e atraente.



FIGURA 03: CALÇADA BENJAMIN CONSTANT – CAMPINAS

LEGENDA: O muro da Escola Estadual Carlos Gomes, no Centro de Campinas, toma lugar da calçada em metade do quarteirão da Rua Boaventura do Amaral e estreita a passagem de pedestres em um trecho da Avenida Benjamin Constant.

FONTE: Jaqueline Harumi, Correio Popular, 2015



FIGURA 04: CALÇADA NO CENTRO DE CAMPINAS

LEGENDA: A calçada estreita do lado direito com elementos como postes obstruindo a passagem, e veículos estacionados do lado esquerdo com pouco espaço de circulação para o pedestre.

FONTE: Fotografia registrada pelo Autor

Fica notável que o pedestre dispõe de um espaço entre a pista de rolamento e a contínua fachada de edificações, que muitas vezes sequer apresentam qualidade arquitetônica e negam a rua, com a intenção de produzir um espaço interno privado de qualidade, pouco se importando com o espaço público que os tangenciam. Estas vias destinadas aos veículos, além de oferecerem risco à segurança do pedestre não contribuem para o deslocamento, sendo que, muitas vezes apresentam-se como uma barreira intransponível ao pedestre.

A conturbada paisagem urbana, na maioria das vezes, criada nestes espaços, com a quase inexistente criação de potencialidade para pracialidades¹, é um importante fator que contribui para a falta desta qualidade de percurso. É importante ressaltar que, evidentemente há casos onde ocorre o contrário. O percurso pela calçada é projetado como um espaço de qualidade e aprazível, constituindo uma paisagem urbana simbólica e formadora de identidade.



FIGURA 05: CALÇADA EM CURITIBA



FIGURA 06: CALÇADA EM BELO HORIZONTE

LEGENDA: Obras de revitalização de vias realizadas pela prefeitura, nas quais o município se responsabiliza pela execução e custo do calçamento, nas proximidades da Arena da Baixada, na Av. Marechal Floriano Peixoto.

LEGENDA: Segundo o Projeto de Lei é o 2160/2012, os moradores e proprietários de imóveis que mantiverem suas fachadas e passeios pintados, regulares e bem conservados, terão desconto de 10% no pagamento da taxa de IPTU.

FONTE: Sharon Abdalla, Gazeta do Povo 2015.

FONTE: Câmara Municipal de Belo Horizonte

A velocidade do deslocamento está relacionada diretamente com a constatação acima, ou seja, a facilidade que se tem de ir de um ponto a outro implica no caminho que se disponibiliza a percorrer. Se o pedestre encontra-se enclausurado entre a calçada, muitas vezes estreita e de péssima qualidade, e o leito carroçável que hierarquicamente a sobrepôs, haverá dificuldade no deslocamento do pedestre, diminuindo a sua mobilidade, e, portanto o direito de ir e vir.

¹ “Pracialidades são, portanto, concretudes, existências que se situam no tempo espaço, participando da construção e das metamorfoses da esfera da vida pública” (Queiroga, 2001: 137)

É importante deixar claro, que por muitas vezes, por uma questão urbanística, é de interesse do projeto que o pedestre tenha sua velocidade de circulação diminuída, a fim de provocar a permanência e as variadas escalas de velocidade para promover contemplação, convívio e consumo e, mais especificamente a fruição.

Tão fundamental como estas áreas projetadas para promover a permanência, são as vias rápidas de pedestre. A cidade contemporânea se rege pelo fator tempo, e para isso, é necessário que nas áreas centrais sejam criados percursos que tenham como fundamento a velocidade de deslocamento, possibilitando a melhor mobilidade peatonal.

A eficiência de transposição urbana é resultado da qualidade e velocidade do percurso, descritos acima, pode-se entender que a boa mobilidade do pedestre necessita de uma alta capacidade de transpor as barreiras físicas e sociais. Primeiramente, entendem-se barreiras físicas como limites, tal como definido por Kevin Lynch: “Os limites são elementos lineares não considerados como ruas: são normalmente, mas não sempre, as fronteiras entre duas áreas de espécie diferente. Funcionam como referências laterais (...)” (LYNCH, 1960, p. 73).

Segundo Lynch, os limites mais fortemente percebidos são aqueles não apenas visualmente proeminentes, mas também contínuos em sua forma e sem permeabilidade à circulação. Então, pode-se definir isto como barreiras físicas, tais como os rios, as estradas, os viadutos, etc.

Limites numerosos acabam separando excessivamente as partes da cidade, e prejudicando uma visão do todo. Neste sentido, podemos também considerar as barreiras sociais, tais como os limites não físicos, aqueles que percebemos sua existência como fator de segregação sócio espacial, como exemplo, uma favela, ou um bairro extremamente elitizado. Nestas condições, não há fisicamente uma barreira a se transpor, mas socialmente entende-se que ali há um limite entre as realidades, uma sensação de não pertencimento e, portanto, intransitável.

A Mobilidade do pedestre, portanto, está relacionada aos fatores principalmente que compõem a morfologia da cidade. Os espaços destinados aos caminhos dos pedestres que sofrem uma desqualificação em virtude da hegemonia do automóvel, e da supervalorização do espaço privado, acabam “canalizando” este espaço público e tornam-se residuais, prejudicando a qualidade da vida urbana e proporcionando uma péssima qualidade de espaços públicos.

Porém, quando estes espaços são revitalizados ou projetados pelo poder público, de uma forma que o seu projeto atenda as necessidades dos pedestres, tornam-se percursos urbanos interessantes e qualificados. Outra forma é quando um incentivo financeiro é dado ao poder privado, como no caso de Belo Horizonte, onde a correta manutenção destes espaços gera um desconto nos impostos.

1.3 Acessibilidades

A mobilidade peatonal está relacionada à mobilidade urbana, que consiste no sistema integrado de modos de transporte, ou seja, para que haja uma circulação de pedestres em uma determinada área é necessário que se tenha acessibilidade até ela. Nesse sentido, podemos considerar que existem polos geradores de pedestres, como exemplo, terminais, rodoviárias, estacionamentos etc., locais onde as pessoas deixam o transporte e passam a caminhar, tornando-se pedestres. Neste sentido, os sistemas modais de transporte são elementos estruturadores para que se crie alta mobilidade peatonal.

A falta de mais modos de transportes coletivos, principalmente aqueles sobre trilhos, proporciona diversos problemas do ponto de vista da acessibilidade, uma vez que, para se chegar ao mesmo ponto de forma individual, é necessária uma maior infraestrutura, que demanda um espaço muito maior, em relação ao que seria necessário para outros modos de transporte.

O aumento deste transporte coletivo, seja por meio de trilhos ou por ônibus, proporcionaria a diminuição do transporte individual, diminuindo problemas como os congestionamentos, uma vez que, o espaço ocupado pelo transporte individual nas mesmas distâncias de deslocamento é excessivamente maior. A consequência do aumento de transportes públicos pode ser também o aumento da mobilidade peatonal, ou seja, o número de pedestres que circulam pela cidade.

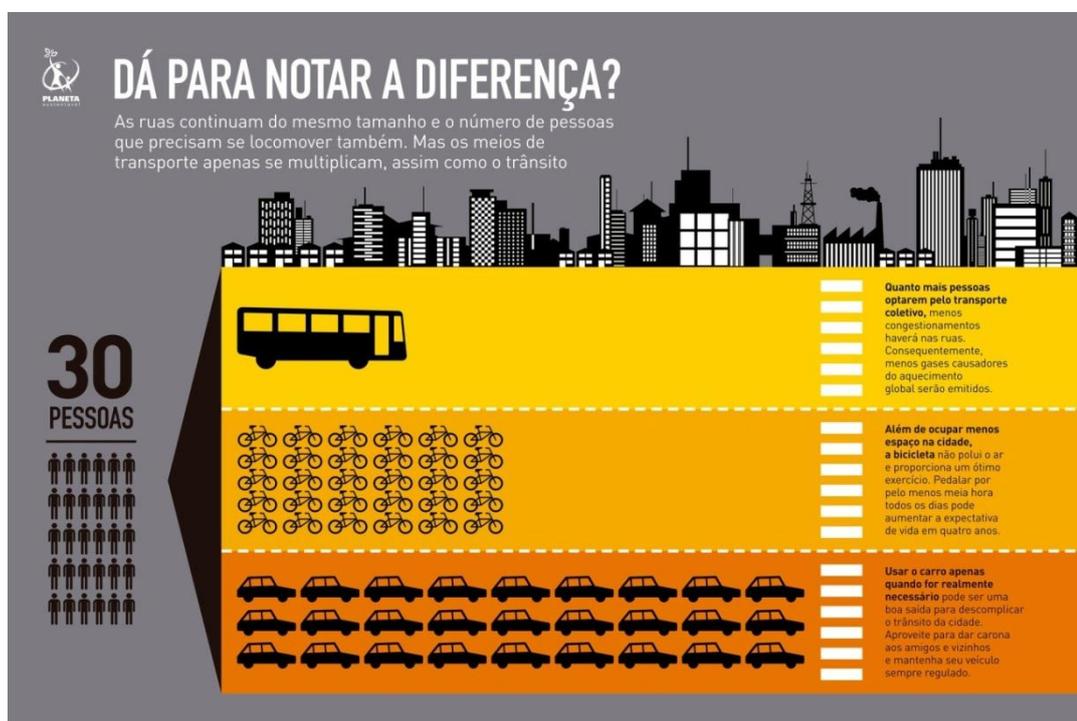


FIGURA 07: RELAÇÃO DO ESPAÇO OCUPADO POR TRANSPORTES

LEGENDA: É possível observar neste esquema em escala que o espaço ocupado por 30 pessoas se deslocando por automóveis individuais, é bem maior que o espaço ocupado pela mesma quantidade por bicicletas, que por sua vez é maior que o espaço ocupado pelo ônibus (Transporte Coletivo)

FONTE: Renato Lobo, VIATROLEBUS, 2014

Para entender a existência de problemas de mobilidade, como os congestionamentos na cidade de São Paulo, por exemplo, é necessário um breve histórico sobre o desenvolvimento dos modos de transporte no Brasil.

A partir da segunda metade do século XX, ocorre a queda do transporte ferroviário frente a um rodoviarismo em franco desenvolvimento, resultado de uma política de Estado que priorizou o investimento na indústria automobilística, acarretando em uma grande transformação da mobilidade das pessoas nas cidades brasileiras.

Quando o processo intenso de urbanização se associou ao aumento do uso de veículos motorizados, tanto de automóveis quanto de ônibus, a cidade mudou de uma mobilidade essencialmente pública e movida à eletricidade (o bonde e o trem), para outra que mistura a mobilidade pública e privada, e depende essencialmente de combustíveis fósseis.

Como reflexo, temos atualmente nos centros urbanos brasileiros, um aumento exponencial do número de meios de transporte particular, em espaços que estão fisicamente consolidados e que contêm muitas vezes a identidade histórica preservada, com leitos carroçáveis estreitos e alta densidade populacional. Segundo dados do Censo 2010 nas 12 principais metrópoles brasileiras, mais de 13 milhões de pessoas se deslocam diariamente entre os municípios, seja para trabalhar ou estudar. As recentes manifestações, em julho de 2013, relacionadas à qualidade dos serviços públicos como a infraestrutura e o aumento da tarifa do transporte público, levaram milhares de pessoas às ruas no Brasil, e colocaram a mobilidade urbana no auge da agenda política revelando uma crise no setor. “Essa crise existe e há bastante tempo. Cidades de menor porte estão aumentando progressivamente esses deslocamentos e isso reflete numa queda da mobilidade urbana”. (WAISMAN, 2013).

De acordo com Waisman, um transporte público caro e de má qualidade gera um processo de exclusão social, cujo reflexo recai sobre a lentidão das cidades deixando-as menos interessantes para investimentos, por causa da redução progressiva da mobilidade. “O problema é que nunca tivemos uma

política nacional com gestão de transporte público compartilhada, entre os três níveis de governo nos últimos 60 anos. Essa questão precisa ser enfrentada.” (FAGNANI, 2013²).

O planejamento dos transportes é um processo contínuo e, portanto, não pode se encerrar na formulação de um plano. A demanda por transportes deriva de um conjunto complexo de fatores, desde os locais até os econômicos. Logo, uma sistematização apropriada para o estudo e o gerenciamento da demanda compreende mais de uma área do conhecimento, envolve mais de uma esfera do poder, e transcende a realização de um mandato governamental. É preciso planejar a mobilidade urbana dentro de um contexto multidisciplinar.

A combinação entre sistema de transporte eficiente multimodal, relacionado à mobilidade peatonal e à alta acessibilidade, pode ser traduzida neste estudo como mobilidade urbana, portanto.

1.4 Permeabilidades

Para que um sistema de permeabilidade de pedestres aconteça, é necessário que a morfologia urbana permita este tipo de deslocamento, podendo encurtar o caminho a se percorrer. Neste sentido, os centros metropolitanos como o de Campinas não contribuem com estes caminhos.

A forma como algumas cidades paulistanas se desenvolveram, foram baseadas, geralmente, em um sistema de arruamento, onde os espaços públicos, como exemplo, a rua, definem-se pelo alinhamento das edificações que por sua vez, compreendiam-se entre lotes que formam uma quadra.

Desta forma, a definição de Via que envolve a rua e calçada, portanto, as áreas de circulação, foram e continuam até hoje acontecendo no espaço perimetral à quadra. Isto faz com que o pedestre disponha de um espaço restrito, sendo a maior parte deste, utilizado pelo veículo, que interrompe a linearidade do

² Entrevista de Eduardo Fagnani concedida ao jornal *Brasil de Fato*, disponível em <http://www.brasildefato.com.br/node/13661>

caminhar, além do risco em cada travessia, ou entrada para estacionamento, restando para o pedestre o mínimo espaço de circulação dividido na calçada com a infraestrutura e arborização.

Uma alternativa, que pode ser considerada para o aumento da mobilidade peatonal é a utilização da permeabilidade das quadras. As quadras simplificada consistem em uma área dividida em lotes, onde são implantadas edificações que atendem a uma legislação específica, que em muitos casos prevê espaços de recuo. Estes recuos, antigamente os quintais, são espaços particulares não edificados, que pretendem criar um afastamento entre edificações.

A permeabilidade consiste em permitir que estes espaços se tornem públicos, constituindo uma conexão com as vias já existentes no perímetro da quadra, formando caminhos permeáveis que permitem outra qualidade de percurso, podendo, por exemplo, encurtar distâncias ou criar áreas de permanências, proteger o pedestre de automóveis, aumentar a interface com a fachada das edificações.

Evidente que o conceito de quadra lote e rua, e, portanto, a relação entre público e privado, se modifica neste caso, o que pode parecer a princípio inviável, no caso de uma sociedade capitalista onde a propriedade da terra tem valor agregado e a intervenção em unidades privadas para a construção de espaços públicos, não seria possível.

Primeiramente, é importante entender que a sociedade contemporânea utiliza a cidade de uma forma diferenciada da cidade tradicional ou da cidade colonial, que foram responsáveis por este tipo de morfologia. O avanço tecnológico, a globalização, entre outros avanços tornaram o modo de vida contemporâneo, mais complexo e dinâmico e, portanto igualmente como a forma em que se relaciona com a cidade. Compreender a contemporaneidade do homem permite produzir uma cidade mais adequada para o viver, um sistema novo que proporciona a experiência mais ampla através dos espaços públicos mais abertos, é importante deixar claro que o novo, não consiste na substituição do antigo, e sim em sua adaptação.

É mais complicado do que uma simples substituição do que existia antes; exige um diálogo entre passado e presente formas, um diálogo que é amorfo e muitas vezes justapõem o presente e o passado, sem qualquer modulação. Deste modo, em vez dissonante, o crescimento numa cidade aberta é uma questão de evolução em vez de apagamento. (SENNETT, 2013)³

Richard Sennett trabalha o conceito de cidade porosa, em sua palestra *The Open City*, em que discute o sistema de cidade aberta e fechada. Segundo Sennett, o homem perdeu a capacidade de projetar a cidade, reproduz um único modo de fazê-la desconsiderando as necessidades atuais, além dos recursos modernos para isto. Sennett aponta que cidade fechada se define como:

O sistema fechado governado pelo equilíbrio deriva de uma ideia pré-keynesiana de como os mercados funcionam. Ela supõe algo como uma linha de fundo em que a renda e despesas são igualadas fora. Em segundo lugar um sistema fechado é feito para ser integrado. Idealmente, todas as partes do sistema tem um lugar em uma concepção global. (SENNETT, 2013).⁴

Já o sistema aberto consiste em uma cidade em que os espaços públicos se relacionam com o homem contemporâneo, não estando preso aos corredores formados pelo espaço privado, individual, e de não socialização.

Os sistemas abertos são companheiros familiares. Acasos, formas mutantes, elementos que não podem ser homogeneizados ou não são intermutáveis todos esses fenômenos díspares do mundo matemático e / ou naturais não podem se quer formar um padrão, e esse conjunto é o que se entende por um sistema aberto. (SENNETT, 2013)⁵

Portanto, Richard Sennett faz a comparação entre o limite e a fronteira, para isto cria uma nova expressão e faz uma analogia comparando parede celular e membrana celular, a parede celular retém o máximo possível internamente, isto é análogo a um limite. A célula da membrana é mais aberta, mais como uma fronteira. A membrana não funciona como uma passagem, e sim de forma porosa,

³ Retirado de palestra proferida por Richard Sennett, texto disponível em <https://www.richardsennett.com/site/senn/UploadedResources/The%20Open%20City.pdf>

⁴ Idem

⁵ Ibidem

é resistente e ao mesmo tempo mantém alguns elementos valiosos, deixando outros elementos menos importantes fluírem através da membrana.

Esta comparação pode ser aplicada na relação do público e privado, entre ruas quadras e lotes na cidade. Estes espaços hoje são projetados como limites, há uma perceptível diferença entre eles, portanto é perceptível este limite, a cidade aberta contempla uma área de transição, que o privado vai se abrindo ao público, em espaços transitórios.

O pensamento de uma cidade aberta vem sendo elaborado há muito tempo, inicialmente podemos citar a quadra como um elemento de organização de um sistema de espaços livres públicos, o Plano de Expansão para Barcelona de Ildefonso Cerdá (1959-1964) que previa a quadra com ocupação perimetral em dois ou no máximo três lados. Os edifícios não ultrapassariam mais do que dois terços da superfície do quarteirão. Os espaços internos resultantes se abririam para a cidade oferecendo equipamentos públicos e generosas áreas arborizadas. Contudo, a cidade ainda era planejada a partir do sistema viário, e foi com a III CIAMs em Bruxelas em 1930, que a questão dos edifícios cidade tornam-se relevantes no sentido de projetar a cidade.

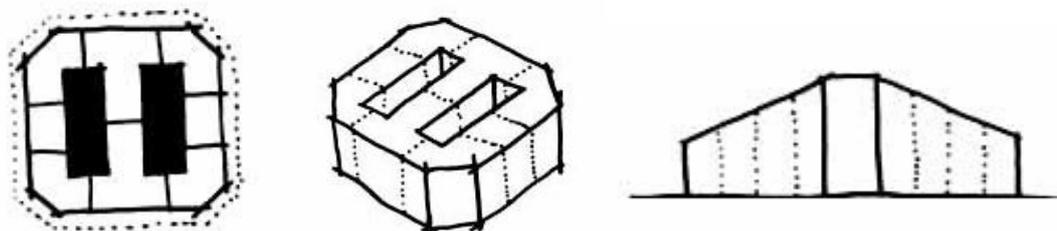


FIGURA 08: QUADRAS DE CERDA

LEGENDA: O Plano de expansão para Barcelona de Ildefonso Cerdá (1959-64) desenha uma grelha ortogonal, com quadras de 113m x 113m e vias de 20m de largura, de tal maneira que cada conjunto de nove quadras e vias correspondentes se inscreve dentro de um quadrado de 400m de lado.

FONTE: Habitação coletiva e a evolução da quadra - Mário Figueroa

Gropius no III CIAM (Bruxelas, 1930) lança a questão: “Habitação alta, média ou baixa?”. A pergunta é analisada por ele nas suas implicações econômicas e sociais e passam da mera discussão

da tipologia da unidade de habitação para as regras de implantação e afastamento dos edifícios, assim como do gabarito de altura e densidade populacional. Portanto, temos uma inversão de papéis, até agora a unidade de habitação era consequência da forma do edifício, que era resultante da forma do lote, que era resultante da sua localização na quadra. Agora, para o urbanismo moderno a célula de habitação é o elemento base da formação da cidade. (FIGUEROA, 2005, p. 5).

Posteriormente, o modernismo iniciado na Europa foi um movimento que envolvia as áreas artísticas e culturais. Os principais ideais modernistas tiveram sua chegada ao Brasil a partir da primeira década do século XX, introduzidos através de manifestos como a Semana da Arte Moderna realizada em 1922 em São Paulo, os conceitos deste movimento também se enfatizavam em desenvolver uma nova tipologia, desvinculada da cidade tradicional, este caso o modernismo, propôs uma ruptura completa da morfologia existente, os edifícios sobre pilotis devolveram parcialmente a cidade ao pedestre, criando amplas áreas públicas, de livre acesso e circulação. Neste caso, podemos exemplificar no Brasil a cidade de Brasília, projetada por Lúcio Costa na década de 50, com as superquadras e os edifícios modernos.

A “Unité” representa para Le Corbusier o elemento morfológico catalisador das novas cidades. Oferece a conquista do espaço público contínuo a partir da implantação do edifício sobre “pilotis”, a possibilidade da implantação do edifício não está mais vinculada ao sistema viário, mas sim a melhor orientação solar, a incorporação em pavimentos elevados de funções urbanas tradicionalmente vinculadas à cota do chão – Ideias contidas na Carta Atenas que buscavam diferentes formas e práticas sociais de viver coletivamente decorrente das relações entre as funções básicas (habitação, lazer, trabalho e circulação). (FIGUEROA, 2005 p. 6).

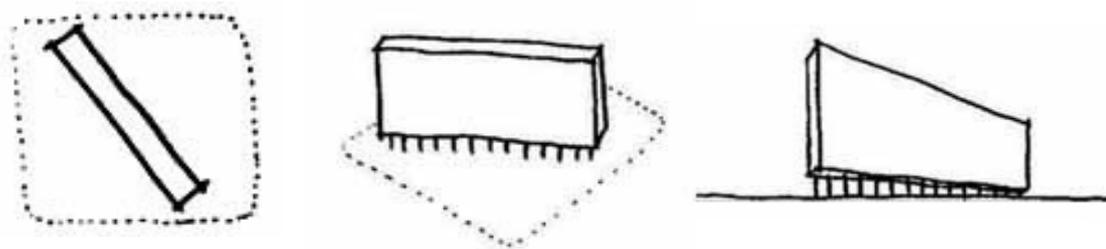


FIGURA 09: EDIFÍCIO CIDADE

LEGENDA: A diluição do sentido de quadra tradicional foi um processo gradativo desde Cerdá até aqui. A substituição da quadra pela unidade habitacional representa a crítica à “*rue corridor*”, ao parcelamento fundiário e às condições insalubres das habitações urbanas.

FONTE: Habitação coletiva e a evolução da quadra - Mário Figueroa

Evidente que essa forma radical de replanejar a cidade e produzir uma morfologia completamente inédita, não se apresentou como solução por muito tempo e recebeu críticas, como evidenciado no livro *Morte e Vida nas Grandes Cidades* de Jane Jacobs. Isto porque, além de uma série de críticas elaboradas sobre o conceito modernista, este pensamento desconsidera completamente o valor histórico e simbólico da cidade. A partir do momento em que elege uma forma urbanística construtiva como correta, se nega todas outras.

O arquiteto francês Christian de Portzamparc, ao refletir sobre o desenvolvimento urbano pautado quase que exclusivamente num modelo capitalista de produção do espaço, concebe um urbanismo por ele denominado de urbanismo da “3ª Era da Cidade”. A concepção urbanista típica medieval é compacta, fechada como uma concentração defensiva, aqui caracterizada como 1ª Era da Cidade. O urbanismo da cidade moderna, da 2ª Era da Cidade, pauta-se na busca pela comunicação entre a industrialização, a economia e o *design*. É a racionalização do viver, um urbanismo objetivado como uma máquina. Por sua vez, o urbanismo da “3ª Era da cidade” seria a síntese dialética entre o urbanismo medieval e o moderno, objetivando as quadras abertas como simbiose entre usos privados e públicos do espaço urbano.

A solução para Christian Portzamparc seria a cidade em que mantém sua identidade, portanto seu valor histórico e simbólico, com as alterações

tipológicas necessárias para as complexidades contemporâneas. Desta forma uma solução seriam as quadras abertas, onde um sistema de espaços públicos se relacionaria com o espaço privado, proporcionando uma nova experiência ao pedestre.

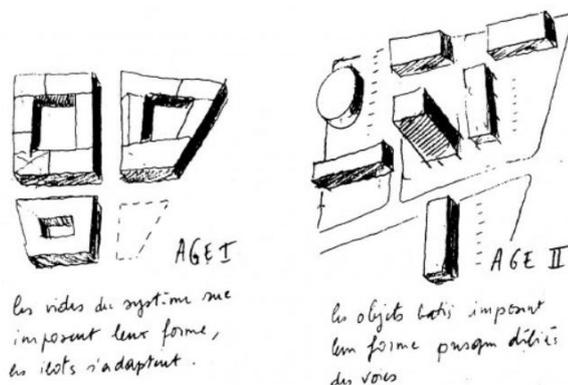


FIGURA 10: PRIMEIRA E SEGUNDA ERA DA CIDADE

LEGENDA: Segundo o arquiteto francês, seria uma conciliação entre as cidades da primeira e segunda eras, abrindo as portas para a terceira era da cidade. Uma conciliação entre as qualidades da rua-corredor da cidade tradicional e dos edifícios autônomos da cidade moderna.

FONTE: PORTZAMPARC, Christian de. A terceira era da cidade. Óculum 1997

"... quadra aberta permite reinventar a rua: legível e ao mesmo tempo realçada por aberturas visuais e pela luz do sol. Os objetos continuam sempre autônomos, mas ligados entre eles por regras que impõem vazios e alinhamentos parciais. Formas individuais e formas coletivas coexistem. Uma arquitetura moderna, isto é, uma arquitetura relativamente livre de convenção, de volumetria, de modenatura, pode desabrochar sem ser contida por um exercício de fachada imposto entre duas fachadas contíguas". (PORTZAMPARC, 1997)

A permeabilidade das quadras permite, portanto, uma nova experiência para o pedestre, que pode além de encurtar a distância do seu percurso, utilizar também os espaços públicos criados como área de permanência, válido não somente aos pedestres, mas aos comércios e serviços que ganham também uma nova fachada para estes espaços.

A cidade existente e os percursos tradicionais aliados a estas novas alternativas de percursos poderiam proporcionar uma relação com os espaços públicos e privados de uma nova forma. Traduzir esse novo momento em uma morfologia mais adaptada, com quadras abertas, permeáveis que estabelecem conexões privilegiando o projeto urbano, e por assim, a vida pública, é fundamental para a produção e requalificação das cidades brasileiras.

1.5 Estrutura Fundiária

Para compreender melhor as questões morfológicas discutidas neste estudo, é necessário entender a questão da estrutura fundiária no Brasil. A forma como as terras passaram a ser propriedade, o modo como esse parcelamento foi feito, quem são os principais agentes responsáveis por esta execução, são questões que refletem diretamente no que podemos entender como desenho urbano contemporâneo ou morfologia de nossas cidades atuais.

Atualmente, entre as grandes dificuldades em qualquer desenvolvimento de projeto urbano, estão as questões do parcelamento do solo, e o direito à propriedade, principalmente em seu âmbito legal, jurídico e social. Para nortear este estudo, portanto, e compreender estes aspectos morfológicos, é necessário uma rápida contextualização histórica da formação fundiária neste país.

A partir de 1500, as terras brasileiras passaram ao domínio do Reino de Portugal, iniciando assim a colonização portuguesa através das formações das capitanias hereditárias, uma forma de administração territorial do império português pela qual a Coroa, delegou a tarefa de colonização e exploração do território colono, através da doação de lotes e terras a donatários com a condição da aplicação do sistema de sesmarias, concessões de terras, organizadas por um instituto jurídico português que normatizava a distribuição destas terras tendo como principal função estimular a produção agrícola e a colonização e ocupação do território.

Inicia-se o processo de formação da propriedade privada no Brasil. Aliado à política adotada de transferência de propriedade do domínio público para o privado, o período Sesmarial (1530 a 1850) caracterizou-se pela concessão de grandes extensões de terras aos pleiteadores de propriedades no novo território de colonização português.

Neste momento, se inicia o processo de urbanização no Brasil. Para se possuir o direito à construção, era necessária uma concessão de terra, geralmente expedida na Casa de Câmara de Cadeia, ou edifício público representante da coroa portuguesa.

A concessão desta terra, denominada de “data” quando dentro do perímetro urbano, era concebida, perante a um imposto recolhido conforme a metragem linear da fachada do “lote”. A definição e demarcação desta data, ou lote, eram feitas por um funcionário, denominado de arruador que definia os limites perimetrais destas áreas concedidas. O portador desta concessão poderia então construir neste terreno, sua casa ou comércio, pagando seus devidos impostos à coroa. Estas construções, contudo, seguiam os padrões estabelecidos pelo “código de posturas” que definiam, da planta à tipologia de cada edificação. Esperava-se com este sistema, a formação tipológica de uma cidade similar as de Portugal, tendo como resultado uma mistura da tipologia europeia com as condições vernaculares de cada cidade, e a definição morfológica que estruturou os principais centros urbanos.

O período sesmarial estendeu-se até o início do século XIX, quando em julho de 1822, extingue-se até que fosse regulamentada uma lei de legitimação de terras no Brasil. Logo a partir dessa data, inicia-se um novo período na história da formação de propriedade no Brasil que se estende até 1850, quando surge a chamada Lei de Terras.

Esses quase trinta anos, entre a derrubada do regime sesmarial e a instituição de uma nova Lei ficaram conhecidos como “Império de posses” ou “fase áurea do posseiro”, pois não havendo nenhum tipo de normatização e regulamentação de terras, a posse tornou-se a única forma de aquisição de terras. Nesse período aumenta-se paulatinamente o número de posseiros, de

grandes propriedades e também um novo período na formação das oligarquias rurais no Brasil.

Após esse vácuo legislativo, e a fim de buscar novas soluções para os problemas fundiários do Império brasileiro, promulga-se então, em 18 de setembro de 1850, a Lei nº 601 Euzébio de Queiroz, também conhecida como Lei de Terras. A Lei 601, antes de tudo, previa a delimitação da propriedade no Brasil e a forma de concessão de novas propriedades a partir dessa data. Por um lado, a lei previa a legitimação das sesmarias concedidas que não houvessem caído em comisso, à legitimação de outras posses (ocorridas essencialmente no período compreendido entre 1822 e 1850) e a demarcação das terras devolutas⁶.

No período subsequente, entre a proclamação da República, em 1889 até 1964 (Estatuto da Terra), o problema da legitimação de posses foi posto em plano secundário. Inclusive, em 1891, é instituída uma lei que aprovava a emissão de propriedade por parte dos estados e não mais como função da União. Isso demonstra não só o desinteresse sobre o caso, como também a omissão da Federação em relação à estrutura fundiária da nação.

Em 30 de novembro de 1964, durante o governo do presidente Marechal Humberto de Alencar Castelo Branco, instituiu-se a primeira Lei de Reforma Agrária no Brasil, a Lei nº 4504. Conhecida como Estatuto da Terra, essa lei surge devido à necessidade de distribuição de terras no Brasil, além de conceituar o campo, determinar os níveis de produtividade e caracterizar o uso social da terra. Foi através do estatuto que se mensurou o minifúndio e o latifúndio. Essa mensuração se daria através dos módulos fiscais, que variam de acordo com a região. Uma propriedade rural deveria ter entre 1 e 15 módulos rurais, caso contrário, caracterizavam-se como latifúndio (vasto domínio rural constituído de terras não cultivadas e/ou de áreas onde se pratica um tipo de cultura que não exige grandes investimentos) logo, passíveis de desapropriação a

⁶Segundo o artigo 3º da Lei 601, ficava-se entendido como terras devolutas: "As que não se acharem aplicadas a algum uso público nacional, provincial ou municipal; as que não se acharem no domínio particular por qualquer título legítimo, nem forem havidas por sesmarias e outras concessões do Governo Geral Provincial, não incura em comisso por falta de cumprimento das condições de medição, confirmação e cultura; as que não se acharem dadas por sesmarias, ou outras concessões do Governo, que, apesar de incursas em comisso, forem revalidadas por esta Lei e; as que não se acharem ocupadas por posse, que apesar de não se fundarem em título legal, forem legitimadas por esta lei" (SILVA, 1996).

fins de reforma agrária. Outra inovação do Estatuto da Terra foi a definição de função social da terra. Apesar de o Estatuto da Terra parecer, por suas definições, uma possibilidade de mudança na estrutura fundiária, ele possui uma contradição entre a questão distributiva da terra, representada pela reforma agrária e a modernização do campo, sobrepondo o caráter econômico ao social.

Do ponto de vista legal e político, as ações voltadas à desconcentração de terras durante a década de 90 não apresentaram transformações consideráveis. Entretanto, no campo econômico, a expansão do agronegócio, fruto da globalização e reabertura econômica, muito contribuiu para a intensificação da concentração de terras e diminuição do número de estabelecimentos rurais.

Portanto, a relação da terra como propriedade tem desenvolvimento histórico delicado no Brasil, o direito à terra esteve mais ligado ao interesse econômico do que seu ato social. Isto reflete diretamente nos tempos atuais, onde a terra é um produto e tem alto valor agregado, desta forma o mercado imobiliário, os agentes econômicos e o sistema capitalista utilizam-se da terra como instrumento de valor, e por vezes, definem e produzem urbanismo e conseqüentemente a morfologia das cidades.

É comum que o brasileiro seja levado ideologicamente a ter como sonho a aquisição da “casa própria”, ou seja, ser dono do terreno em que reside, este sentimento está relacionado ao alto valor que se dá à terra, um bem durável, transferível, que tende na maioria das vezes à sua valorização com o tempo. A busca por este ideal gera uma demanda que absorvida pelo mercado, que disponibiliza de variadas alternativas que nem sempre são adequadas do ponto de vista urbano, mas que sempre se destinam ao lucro, como exemplo, o loteamento de glebas em áreas distantes dos centros urbanos, oferecendo lotes residenciais urbanisticamente problemáticos, com o objetivo de terras mais baratas e maior lucro imobiliário.

Outro fator relevante é a elaboração de projetos urbanos, que frequentemente esbarram em questões legais da propriedade da terra, e tem como alternativas, instrumentos que muitas vezes são economicamente inviáveis, impossibilitando a execução do projeto, ou que demanda um tempo extremamente elevado para sua implantação. Por vezes, urbanistas buscam dentro do aparato legal, instrumentos que possibilitem a formulação de novas alternativas urbanas, para intervenções e requalificações.

1.6 Legalidade

Para a implantação de projetos urbanos onde haverá uma intervenção morfológica em que será necessário o reajuste de terras, ou seja, a anexação ou separação de lotes, o poder público utiliza ferramentas previstas no Estatuto da Cidade⁷, um instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana, que tem o objetivo de regulamentar as exigências constitucionais e reúne normas relativas à ação do poder público na regulamentação do uso da propriedade urbana em prol do interesse público, da segurança e do bem estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental. Além disso, fixa importantes princípios básicos que irão nortear estas ações.

Apesar de a Constituição Federal determinar que o Plano Diretor é o instrumento básico da política de desenvolvimento de expansão urbana, o estatuto vem complementar esta legislação, que com o intenso crescimento das cidades brasileiras nos anos noventa há uma exigência além da constitucional, que reforça o papel do planejamento local como importante instrumento para organização das ações governamentais, visando o bem-estar coletivo e a justiça social.

O Estatuto da Cidade dedica grande parte de seu conteúdo aos instrumentos para a promoção da política urbana, em especial na esfera municipal, classificados, de acordo com sua natureza, em tributários, financeiros

⁷Lei 10.257 de 10 de julho de 2001, que regulamenta o capítulo "Política urbana" da Constituição brasileira. Seus princípios básicos são o planejamento participativo e a função social da propriedade.

ou econômicos; jurídicos; administrativos e políticos. Encontram-se estabelecidos, também como instrumentos da política urbana, os planos nacionais, regionais e estaduais de ordenação do território e de desenvolvimento econômico e social; o planejamento das regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões; e o planejamento municipal.

É por meio destes instrumentos, que o poder público pode atuar sobre a questão da propriedade privada, que, como dito acima, tem extrema relevância no cenário nacional, e, portanto, uma questão delicada, que se não bem amparada pelas legislações de interesse público e social, pode ser dominada pelos interesses econômicos do mercado imobiliário privilegiando apenas uma pequena parcela da sociedade.

Um desses Instrumentos é o Parcelamento, Edificação ou Utilização Compulsória, O Estatuto da Cidade determina a criação de lei municipal específica para reger o parcelamento, a edificação ou a utilização compulsória do solo urbano não edificado, subutilizado ou não utilizado, com a aplicação deste primeiro instrumento, procura-se aperfeiçoar os investimentos públicos realizados e penalizar o uso inadequado, fazendo com que a propriedade urbana cumpra a sua função social.

Outro instrumento é o imposto predial e territorial urbano progressivo no tempo, a ideia central desse instituto é punir com um tributo de valor crescente, ano a ano, os proprietários de terrenos cuja ociosidade ou mau aproveitamento acarretem prejuízos à população. Aplica-se aos proprietários que não atenderam à notificação para parcelamento, edificação ou utilização compulsório, o objetivo é estimular a utilização socialmente justa e adequada desses imóveis ou sua venda. Neste caso, os novos proprietários se responsabilizarão pela adequação pretendida.

Talvez o instrumento mais conhecido à desapropriação define que quando decorridos cinco anos de cobrança do IPTU progressivo no tempo, sem que o proprietário tenha cumprido a obrigação de parcelamento, edificação ou utilização, o poder público municipal poderá proceder à desapropriação do imóvel, com pagamento em títulos da dívida pública de emissão previamente aprovada

pelo Senado Federal, com prazo de resgate de até dez anos, em parcelas anuais, iguais e sucessivas, assegurados o valor real da indenização e os juros legais.

Além destes procedimentos descritos acima, existem outros instrumentos diversos previstos no Estatuto da cidade que podem ser citados, como o Usucapião especial de imóvel urbano, Direito de superfície, Direito de preempção, Outorga onerosa do direito de construir, Transferência do direito de construir e Estudo de impacto de vizinhança, todos estes permitem que a esfera pública possa intervir em função do interesse social na propriedade privada.

Contudo, talvez o mais importante instrumento, por ter um maior impacto na escala urbana seja as Operações Urbanas Consorciadas. As Operações Urbanas Consorciadas referem-se a um conjunto de intervenções e medidas, coordenadas pelo poder público municipal, com a finalidade de preservação, recuperação ou transformação de áreas urbanas contando com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados. O objetivo é alcançar, em determinada área, transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e a valorização ambiental.

As Operações Urbanas definem a área a ser atingida, com programa básico de sua ocupação, a previsão de um programa de atendimento econômico e social para a população diretamente afetada pela operação, as finalidades da operação, um estudo prévio de impacto de vizinhança, a contrapartida a ser exigida dos proprietários, usuários permanentes e investidores privados em função da utilização dos benefícios previstos na lei e a forma de controle da operação, obrigatoriamente compartilhada com representação da sociedade civil.

A Operação Urbana possibilita ao município maior amplitude para tratar de diversificadas questões urbanas, e permite que delas resultem recursos para o financiamento do desenvolvimento urbano, em especial quando as operações urbanas envolvem empreendimentos complexos e de grande porte. Dessa forma, o poder público poderá contar com recursos para dotar estas áreas urbanas de serviços e de equipamentos. Para viabilizar uma Operação Urbana, há a possibilidade de serem previstas a modificação de índices e de características do parcelamento, uso e ocupação do solo e subsolo, as alterações das normas para

edificação, a regularização de construções, reformas ou ampliações executadas em desacordo com a legislação vigente; e a emissão, pelo município, de CPACS (Certificados de Potencial Adicional de Construção), a serem alienados em leilão.

Os condicionantes impostos para aplicação deste instrumento referem-se à dinâmica do mercado imobiliário, à existência de interesse dos agentes envolvidos na participação e à capacidade do poder público em estabelecer parcerias e mediar negociações, bem como firmar sua competência para gerir a aplicação da Operação Urbana consorciada.

Dentro das Operações Urbanas consorciadas, existe ainda a possibilidade dos consórcios imobiliários entre público e privado, neste caso há uma parceria entre o poder privado, ou seja, os donos dos lotes que estão na área de intervenção, e o poder público, para que se justifique a intervenção, o poder público apresenta uma proposta da requalificação do espaço com um lucro percentual sobre os imóveis aos proprietários destes terrenos, gerando desta forma um interesse particular econômico, diferente de uma imposição por desapropriação, por exemplo. E enquanto o lado privado atinge o seu lucro imobiliário, que é feito através de cotas ideais percentuais, o poder público pode assumir as propriedades reestruturando a questão fundiária, anexando os lotes para isto, e desenvolvendo o projeto urbano objetivando as melhorias públicas sociais ao município.

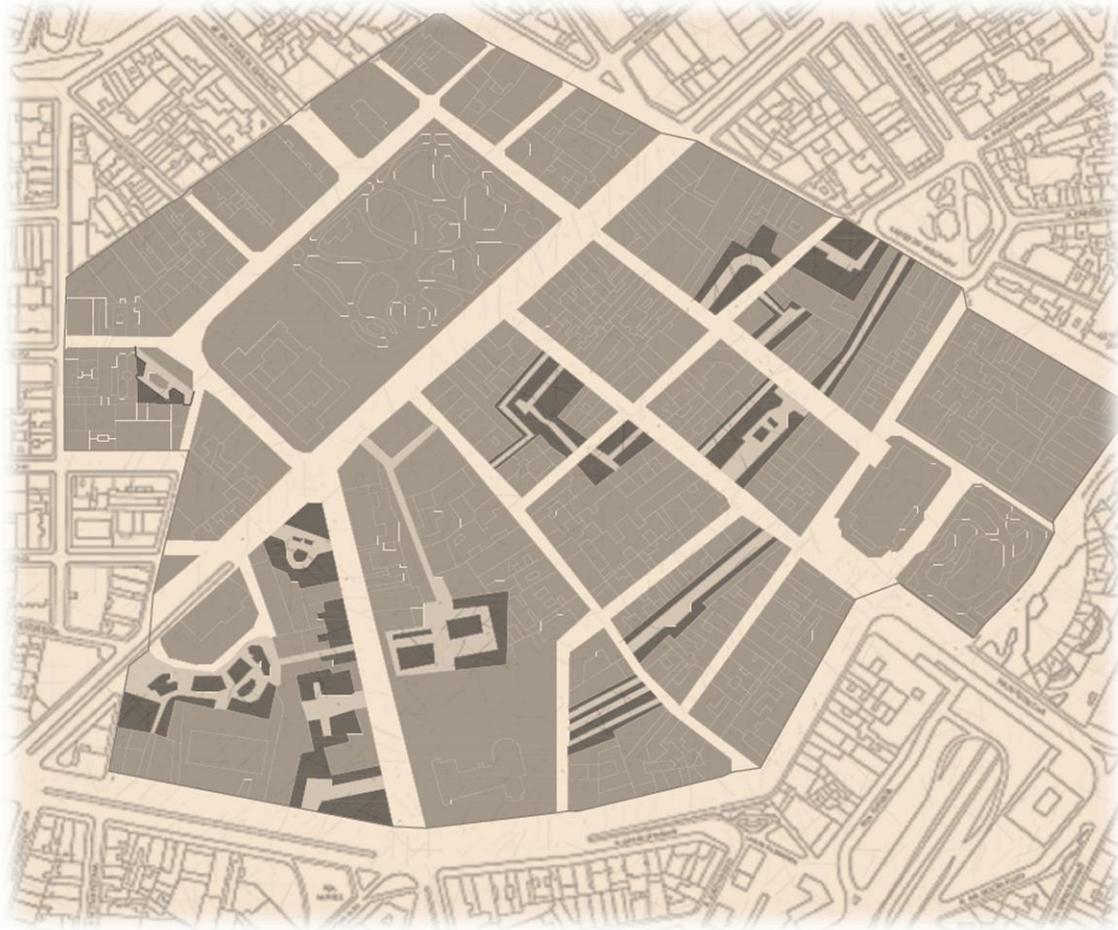
Apesar de haver alguns casos de Intervenção Urbana através destas ferramentas previstas no Estatuto da Cidade, ainda é muito difícil que os projetos urbanos no Brasil sejam aplicados de forma eficiente conforme as necessidades sociais como exemplo, a Operação Urbana Anhangabaú (1991) já extinta pelo prazo de sua lei: Lei 11.090/91. Com prazo de três anos, visava captar recursos para finalizar as obras do Vale do Anhangabaú. Não atingiu resultados esperados, arrecadando basicamente recursos resultantes da regularização de obras irregulares, a Bolsa de Valores gerou a maior parte desses recursos, ou a Operação Urbana Água Branca (1995): instituída pela Lei nº 11.774/95, em uma área originalmente industrial, de grandes glebas em pleno centro expandido, que vinha perdendo dinâmica econômica e sem dinâmica imobiliária. Assim como as demais ou que a antecederam, não contemplava um projeto urbanístico para o

conjunto do perímetro, apenas algumas diretrizes viárias que não estruturam a área. Sua arrecadação foi baixa (cerca de 78 milhões) e a aplicação não alcançou 4% desse valor.

As políticas brasileiras ainda carecem de mais estrutura, principalmente do ponto de vista político sobre as questões urbanas. O mercado imobiliário e a prerrogativa econômica ainda determinam o planejamento urbano no Brasil.

O Estatuto da cidade, assim como os planos diretores e de desenvolvimento colaboram e fornecem instrumentos para a melhoria nestes aspectos, contudo são necessárias ainda discussões e revisões nas normativas e elaboração de novas alternativas, principalmente com a participação popular.

CAPÍTULO 02 - ANÁLISE DE PROJETOS DE REFERÊNCIA EM SÃO PAULO



(Figura ilustrativa)

2.1 Introdução – A escolha de análise

Neste capítulo, foram analisadas três referências na cidade de São Paulo, nas quais é possível observar os conceitos de quadra permeável, a relação do pedestre com as áreas privadas e públicas e suas variadas formas de percurso. Esta cidade foi escolhida primeiramente pela sua importância, São Paulo é a cidade mais populosa do Brasil, do continente sul americano, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), capital do estado e principal centro financeiro, corporativo e mercantil da América do Sul. É a cidade brasileira mais influente no cenário global, sendo considerada a 14ª cidade mais

globalizada do planeta⁸, portanto, uma cidade extremamente relevante, populosa e ativamente econômica.

Em segundo momento, embora as diferenças de escala sejam notáveis há uma semelhança entre a cidade de São Paulo e a cidade de Campinas, que será analisada como estudo de caso neste mesmo trabalho. Ambas são sedes de suas regiões metropolitanas e apresentaram um planejamento urbanístico similar, baseado no sistema de avenidas radiais planejadas por Prestes Maia⁹. Apesar de Prestes Maia utilizar o mesmo conceito desenvolvido em São Paulo para Campinas na década de 30, houve diferenças no seu desenvolvimento.

As condições campineiras são diferentes: o centro é mais espalhado, a topografia é mais uniforme, não há setores próximos isolados entre si, não há espaços baldios anulares que facilitem as perimetrais, não há saltos tão bruscos de preços entre o centro e a zona média, não há monumentos ou aspectos tradicionais centrais a conservar, não há força comercial para encher ou construir condignamente, dentro do prazo curto mais de uma ou duas avenidas. Assim sendo, parece preferível em Campinas a solução das avenidas centrais, desde que bem ponderada, deixando para fase muito posterior o complemento perimetral. (MAIA, 1934, p. 20).

Contudo, são as semelhanças entre estas duas cidades, e o resultado na área central que esta tipologia implantada resultou, que interessam a esta análise. Prestes Maia acreditava na eficácia de ações concentradas, que tratassem a cidade em sua extensão global, para conseguir integrar o território fragmentado e lacunar resultante de um processo de crescimento desordenado. Para tanto, acreditava que o sistema de vias radiais e perimetrais, resolveria dois problemas importantes: o fluxo de circulações, descongestionando a área central, e o crescimento ordenado e integrado da cidade, através de sua expansão projetada pelas vias radiais.

Vejamos o que afirma Leme, sobre São Paulo.:

⁸ Pimenta, Ângela. "Esqueça os países. O poder está com as cidades". *Revista Exame*. 2007

⁹ O Prefeito de Campinas, Leite de Barros propõe as condições da colaboração de Prestes Maia nos trabalhos do Plano da Cidade. Datada de 26 de março de 1934.

O sistema perimetral é composto por três anéis viários. O primeiro, envolvendo a área central, é denominado de perímetro de irradiação. O segundo anel era traçado sobre os leitos das linhas férreas da São Paulo Railways e da Sorocabana. O terceiro anel, denominado Circuito Parkways fecha o círculo do entorno da área urbanizada da cidade naquela época, traçado sobre as marginais do rio Tietê e rio Pinheiros, segue até as cabeceiras do Ipiranga e desce o vale do Tamanduateí, até a confluência com o Tietê. (LEME, 1990, p. 21)

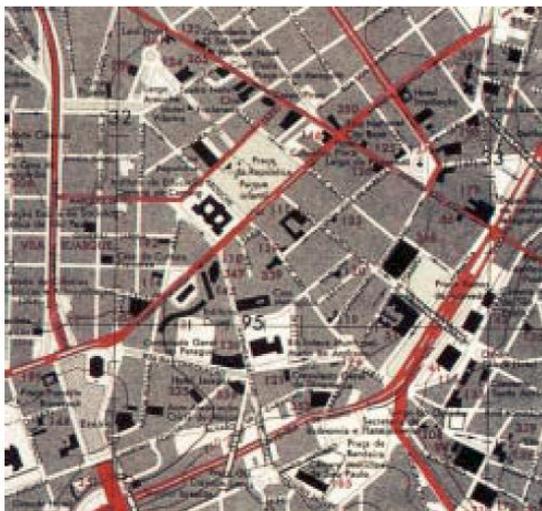


FIGURA 11: PERIMETRO DO CENTRO NOVO



FIGURA 12: SISTEMA DE AVENIDAS RADIAIS

LEGENDA: Prestes Maia: Em vermelho, o projeto para avenidas. Região do Centro Novo.

LEGENDA: Prestes Maia: Esquema Viário plano de avenidas

FONTE: TOLEDO, 1996

As intervenções feitas por Prestes Maia em São Paulo se refletem diretamente em uma área central a oeste do centro antigo, denominada Centro Novo que abrange a Praça da República e as avenidas Ipiranga, São João e São Luís, onde edifícios modernistas se misturam às lojas antigas e galerias. Esta área, juntamente com a Avenida Paulista possibilitam uma morfologia diferente da tradicional, com a criação de ruas para pedestres além de galerias e térreos de edifícios modernos que possibilitam a permeabilidade urbana. Portanto os projetos de análise deste trabalho foram escolhidos nesta área.

Para a melhor compreensão e resultado de análise foram escolhidos três tipos diferentes de situações que proporcionam a permeabilidade, fluxos e

permanências, além de interfaces com comércio, serviços e cultura. Foram eleitos, portanto: as Galerias do Centro, o Conjunto Nacional e a Praça das Artes.

As Galerias do Centro são formadas por múltiplos lotes com diversos proprietários, portanto não é um projeto único que apresenta um conceito, e sim um conjunto de tipologias que proporcionam estas questões. As galerias oferecem grande permeabilidade nas quadras proporcionando áreas de permanência e aumentam a interface com o comércio e os serviços.

O Conjunto Nacional apresenta uma proposta onde um único edifício em um único lote utiliza o seu térreo como uma área de acesso livre ao público. Desta forma, durante o período do dia, o térreo e a cobertura se abrem à cidade, permitindo o uso do comércio e serviços instalados na edificação, como lojas, livraria, restaurante e academia. Este projeto além de apresentar uma proposta diferenciada sobre a relação dos espaços públicos e privados, também cria certa permeabilidade na quadra em que está implantado, criando acessos e transposições.

A Praça das Artes, um projeto mais recente, também apresenta uma edificação que utiliza o térreo para a criação de espaços de permanência com praticidades, além de permitir a transposição e a permeabilidade da quadra. O projeto se implanta em um único lote, como o Conjunto Nacional, porém se relaciona com os demais lotes da quadra, incluindo a preservação de fachadas históricas, os alinhamentos e recuos e se insere na quadra respeitando o seu entorno.

Portanto, as escolhas de análise deste trabalho foram baseadas em situações que se assemelham no seu conceito, ou seja, o projeto ou conjunto deles proporcionem permeabilidade urbana criando fluxos e percursos permeáveis, mas que tenham diferenças à sua situação morfológica e temporal.

Desta forma, as Galerias do Centro que datam da década de 30, e são compostas por múltiplos lotes, o Conjunto Nacional que data da década de 50, e se implanta na quadra como um único lote, e a Praça das Artes da última década, em que o lote de projeto se relaciona com outros lotes na mesma quadra,

proporcionam uma análise mais rica em seu conteúdo, com partidos semelhantes em tempos e situações diferentes.

Para a análise destes casos, foi desenvolvida primeiramente uma metodologia da visita a campo onde foram registrados:

- a. Levantamento Fotográfico
- b. Análise dos Acessos
- c. Usos e Ocupações
- d. Percursos Existentes
- e. Áreas de Permanência
- f. Fluxos de Pedestres

A pesquisa de campo ocorreu em datas e períodos diferentes, para que a análise refletisse com maior precisão a realidade destes espaços e foram registrados também os espaços e percursos tradicionais dos entornos, como as calçadas, avenidas, praças entre outros.

Este capítulo abordará também as temáticas desenvolvidas no capítulo anterior, endossado de uma bibliografia específica. É importante ressaltar que o trabalho não tem como objetivo fazer a análise minuciosa de cada um desses casos, mas sim utilizá-los como exemplos existentes reais que desenvolvem a permeabilidade de quadras e a criação de novos tipos de percursos urbanos.

2.2 Galerias do Centro

A Tipologia encontrada com a presença destas galerias no Centro Novo¹⁰ de São Paulo permite uma morfologia com grande permeabilidade para o pedestre. A ligação entre ruas ou avenidas, que acontece por dentro das quadras, permite a sua transposição além de uma rica oferta de serviços e comércios. A proximidade destas galerias com grandes avenidas, como a Avenida São Luís e a

¹⁰ Região conhecida como Centro Novo, em oposição à região mais antiga de São Paulo, do outro lado do Vale do Anhangabaú. Foi à área mais importante da cidade até o crescimento da região da Avenida Paulista. O Centro Novo de São Paulo abrange a Praça da República e as avenidas Ipiranga, São João e São Luís, onde edifícios modernistas se misturam a lojas antigas e galerias.

Avenida Ipiranga, possibilita também uma comparação do ponto de vista dos percursos urbanos tradicionais e permeáveis.

Podem-se destacar então, dois tipos de percursos neste exemplo, o primeiro é mais tradicional, e se dá por estas avenidas estruturadoras, que possibilita uma orientação espacial maior do pedestre, por permitir a visibilidade de seu eixo. Nesse caso, os pedestres caminham pelas calçadas contornando os perímetros das quadras.

O outro tipo de percurso se dá pelas galerias e ruas exclusivas para pedestres. Neste caso, o percurso é mais sinuoso e complexo do ponto de vista da orientação. Porém, com uma oferta de comércio e serviço maior, nesta situação o pedestre caminha por térreos abertos de edifícios, ou áreas não edificadas no interior das quadras, permeando-as ao invés de contorná-las. Esta dualidade de tipos de percursos é uma importante comparação e foi analisada como referência para este trabalho.

Primeiramente foram destacados, na área em questão, pontos de interesses urbanos, ou seja, localidades públicas que estruturam este tecido urbano e organizam os fluxos de pedestres. Foram destacadas, portanto, as seguintes áreas: Praça da República, Largo do Paissandu, Teatro Municipal e Praça Dom José Gaspar. Em seguida, foram traçados dois tipos de percursos que estabelecem conexões entre estas áreas: um por meio das Avenidas São Luís e Ipiranga e o outro permeando as galerias (fig. 13).

Os percursos ligam a Praça Dom José Gaspar ao Largo do Paissandu. O primeiro percurso passa pelas Avenidas São Luís e Ipiranga e foi denominado percurso A, o segundo, que passa pelas galerias, foi denominado percurso B. Ambos os caminhos foram percorridos nos dois sentidos, onde a metodologia descrita acima foi aplicada: levantamento dos acessos, tipo de usos e ocupações e qualidade do deslocamento, e por fim uma análise individual e sua comparação.

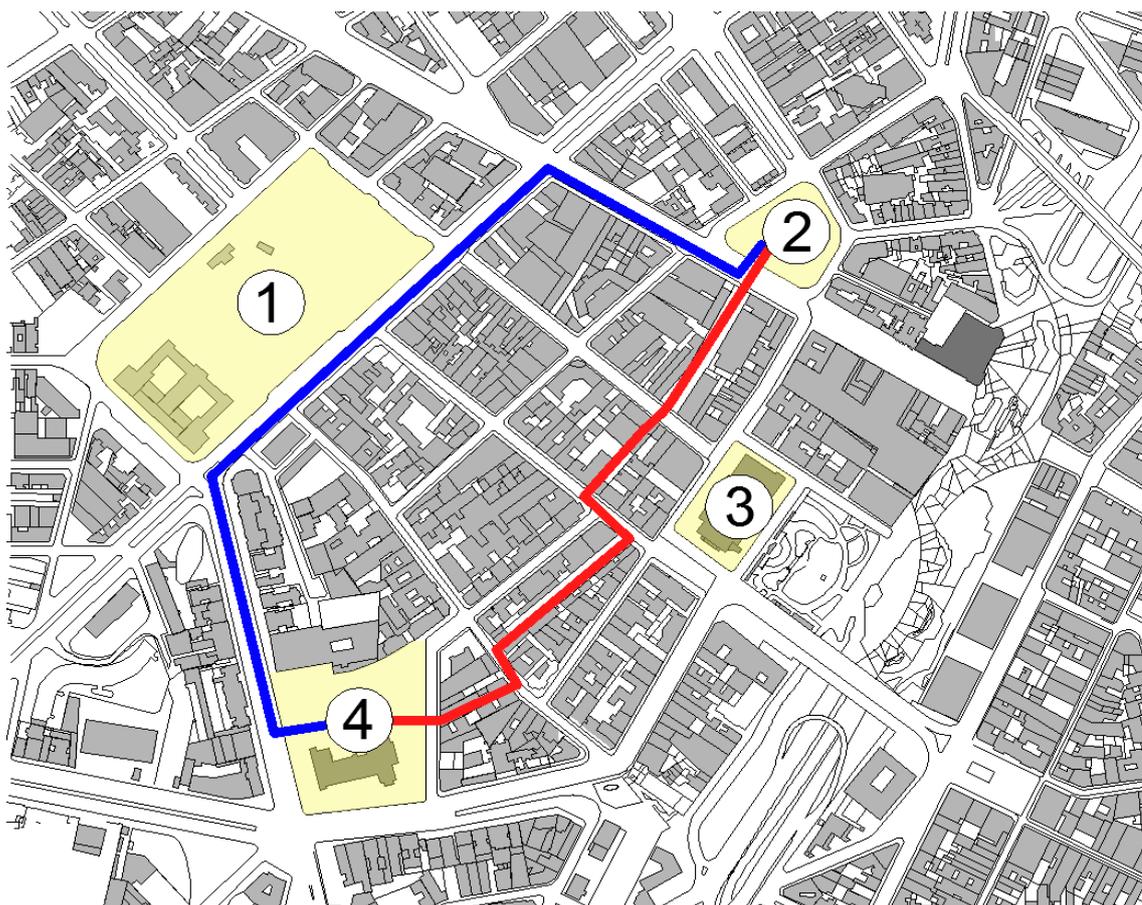


FIGURA 13: PERCURSOS NAS GALERIAS DO CENTRO.

LEGENDA: 1. Praça da República / 2. Largo do Paissandu / 3. Teatro Municipal / 4. Praça Dom José Gaspar / Linha Azul – Percurso A / Linha Vermelha Percurso B

FONTE: Imagem produzida pelo Autor

Percurso A.

Neste percurso, foi constatada uma melhor orientação espacial do ponto de vista de deslocamento do pedestre, os grandes eixos que as avenidas compõem permitem visualizar o caminho a se percorrer, e em certos lugares os próprios pontos de interesses urbanos, ou seja, os destinos. O fato de serem avenidas estruturadoras a mobilidade urbana implica em um leito carroçável largo, e conseqüentemente uma calçada larga. Isto, aliado à oferta de serviços e comércio além das habitações, se reflete em um grande fluxo de pedestres se deslocando por este percurso.

Contudo, apesar da boa largura destas calçadas, há uma grande quantidade de elementos de infraestrutura urbana - como postes, placas de sinalização, telefones públicos, lixeiras, etc., além de elementos como árvores, jardins, canteiros, etc. - que obstruem o caminho e tornam mais complicado o deslocamento por ele.

Foi observado também (fig. 14), em muitas situações, um descaso com o tratamento da pavimentação da calçada, que implica na falta de acessibilidade, por exemplo, para deficientes físicos ou visuais, além de oferecer risco de acidente no deslocamento do pedestre. Outro motivo de atenção que foi observado é a constante entrada e saída de veículos nos estacionamentos e garagens residenciais, que também gera certo risco ao pedestre.



FIGURA 14: PERCURSO NA AVENIDA SÃO JOÃO PELA CALÇADA

LEGENDA: Nesta foto, é possível observar as constatações feitas acima: o eixo da avenida demarcado pela linha de palmeiras, a boa largura das calçadas os elementos que obstruem o deslocamento como os postes e telefones públicos, a oferta de serviços e comércio como lojas e restaurantes, e garagens de entrada e saída de automóveis.

FONTE: Fotografia registrada pelo Autor



FIGURA 15: PERCURSO NA AVENIDA IPIRANGA PELA CALÇADA

LEGENDA: Calçada larga com presença de elementos que dificultam o deslocamento do pedestre, tais como postes, orelhões, árvores. E entrada e saída de automóveis (Garagens das edificações)

FONTE: Fotografia registrada pelo Autor

Percurso B.

O percurso B foi feito por dentro das galerias permeando as quadras. Neste caso, há certa desorientação espacial, pois não é possível observar com clareza o caminho a se percorrer. A compreensão que se apresentou no caminho percorrido no percurso A, não se repete no B, as curvas e cantos que se formam neste caminho são mais sinuosas e tornam o entendimento do percurso mais complexo. A falta de padronização de um elemento que caracterize aquele caminho como um percurso, é um fator que colabora para esta falta de entendimento. A padronização, por exemplo, de um único revestimento de piso por todo o trajeto, ou uma identificação no acesso de cada galeria poderiam facilitar a compreensão da ligação existente entre os pontos de interesse urbanos descritos.

Contudo, há uma qualidade neste tipo de deslocamento que possibilita certo descobrimento em cada momento do percurso. Isto gera identidades de paisagem coletiva aos usuários daquele espaço.

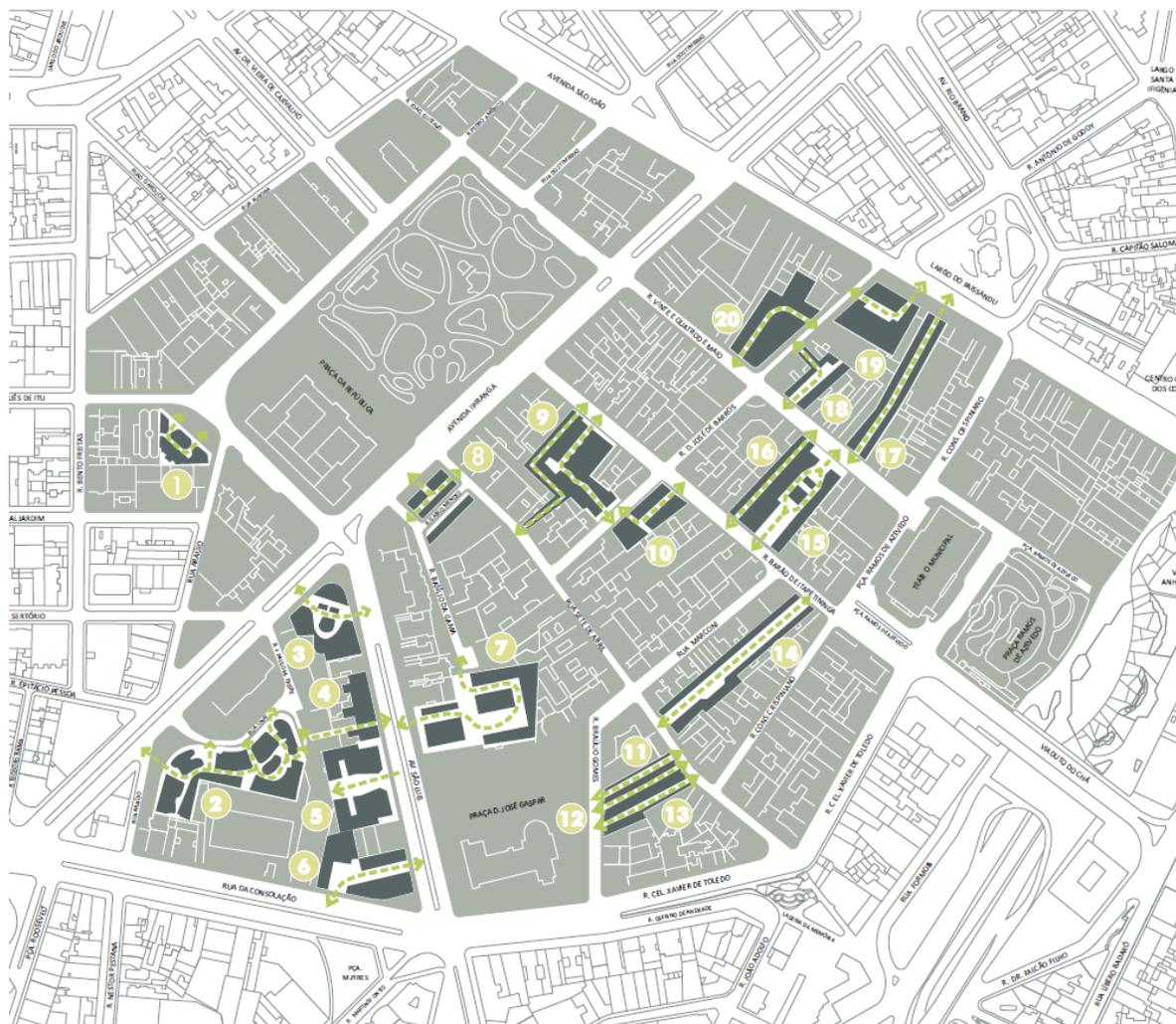


FIGURA 16: EDIFÍCIOS COM TÉRREOS LIVRES E GALERIAS DO CENTRO NOVO

LEGENDA: 1. Edifício Eiffel; 2. Edifício Copan; 3. Edifício Itália; 4. Edifício Conde Sívio Penteadó; 5. Edifício Louvre; 6. Conjunto Zarvos e Embassador; 7. Galeria Metr pole; 8. Edifícios Esther e Arthur Nogueira; 9. Galeria Califórnia; 10. Galeria Louz ; 11. Galeria das Artes; 12. Galeria 7 de Abril; 13. Galeria Ip ; 14. Galeria Nova Bar ; 15. Galeria It  e Rua Monteiro; 16. Galeria Guatapar ; 17. Grandes Galerias; 18. Conjunto Presidente; 19. Galeria Olido; 20. Galeria Apolo

FONTE: FERRONI (2008); FONSECA (2008).

Na figura 16, observa-se a grande quantidade de caminhos possíveis que permeiam as quadras. No caso do percurso B, foram percorridas as galerias: 7 de Abril, Nova Bar , It  e Grandes Galerias (Galeria do Rock).

Foi possível observar que cada galeria tem o seu próprio partido e projeto, assumindo uma identidade única, portanto.

Uma característica em comum entre elas é a grande oferta de comércio e serviços, dentre eles: lojas de roupas, relojoarias, barbearias, cabelereiros, tatuadores, bares, restaurantes e padarias. Em alguns casos, também é possível encontrar equipamentos culturais como na galeria das artes, com um acervo de obras expostas de Mário de Andrade, e na galeria Olido onde há exposições abertas dispostas diretamente ao longo do percurso.



FIGURA 17: EXPOSIÇÃO DE ARTE NA GALERIA OLIDO

LEGENDA: Exposição de obras de arte de vários autores, dispostas em cavaletes nos corredores da Galeria.



FIGURA 18: GALERIA DAS ARTES, BUSTO MÁRIO DE ANDRADE

LEGENDA: Busto de Mario de Andrade, ao lado das obras dispostas a nos corredores da Galeria.

FONTE: Fotografias registradas pelo Autor

Neste percurso pode-se, de uma forma geral, identificar dois tipos de galerias: as que acontecem no térreo de uma edificação projetada, e as que são uma composição de lotes formando um único conjunto.

No primeiro caso, nota-se que estes edifícios - em sua maioria, construídos nas décadas de 50 e 60 e, portanto, aos moldes do modernismo - apresentam pilotis com o pavimento térreo aberto ao público, e uma implantação que busca o aproveitamento de atividades comerciais e de serviços. Nestes térreos, são construídas pequenas áreas de controle como guaritas, onde acontece a circulação vertical para os prédios que são de uma tipologia mista,

com habitações e serviços como escritórios de advocacia, engenharia, consultórios, etc. Nestes casos, ainda é possível observar uma subdivisão em dois tipos de projetos: primeiro, quando o lote tem apenas uma fachada voltada para rua, onde se cria uma galeria interna com a mesma entrada e saída, e segundo, quando o projeto tem lote com frente para duas ruas, e tem como efeito, além da exploração desse terreno para atividade comercial, uma transposição que permeia este lote e consequentemente a quadra.

Nestes casos onde a galeria acontece no térreo da edificação, o acesso para galeria é controlado, aberto durante o dia e fechado à noite. Na maioria dos casos, a galeria apresenta um acesso discreto, quase imperceptível pela sua semelhança de tamanho, e linguagem e layout com as vitrines de lojas e comércios vizinhos.



FIGURA 19: ACESSO À GALERIA IPÊ

FIGURA 20: ACESSO À GALERIA DAS ARTES

LEGENDA: É possível observar nas fotos à cima a forma discreta como acontecem estes acessos a estas galerias nos térreos de edificações.

FONTE: Fotografias registradas pelo Autor

O outro tipo de galeria, descrito anteriormente como uma composição de lotes em um único conjunto, se diferencia desta já descrita, pois as galerias em si formam um projeto e tem como objetivo a exploração de comércio e serviços. Neste caso, a maioria também apresenta abertura para mais de uma rua, pois assim proporcionam maior acessibilidade ao pedestre, explorando as atividades

exercidas nestes locais. Contudo, tem como consequência também a permeabilidade e a transposição destes lotes e quadra.

Nota-se que as galerias deste tipo são objetos de investidores que exploraram o lote comercialmente, objetivando o lucro. Desta forma, estas galerias, apesar de apresentarem uma impressão de serem áreas públicas pela sua livre circulação, na verdade são áreas privadas, particulares que se abrem à circulação de pedestre para suas atividades comerciais. Nestes casos, é possível notar que as fachadas e o acesso são mais atrativos e convidativos ao ingresso. Estas galerias também apresentam uma infraestrutura melhor como iluminação, banheiros, pavimentação circulação vertical com escadas rolantes e muitas vezes segurança particular.



FIGURA 21: ACESSO À GALERIA DO ROCK



FIGURA 22: ACESSO À GALERIA NOVA BARÃO

LEGENDA: Nas imagens abaixo, se percebe como este tipo de galeria busca uma qualidade na sua apresentação, buscando incentivar o ingresso dos pedestres para o consumo nestas galerias.

FONTE: Fotografias registradas pelo Autor

O Percurso B, portanto, realizado por meio das Galerias, apesar da dificuldade de reconhecimento do caminho a percorrer, apresenta características singulares de cada galeria, compondo na verdade uma identidade para o conjunto destas. Sua permeabilidade é notável para os usuários destas áreas, contudo, sua possível conexão entre os pontos de interesses urbanos, é fragilizada. Isto se deve à falta de padronização da linguagem arquitetônica e de comunicação visual entre as galerias.

A grande oferta de comércio e serviços gera um fluxo de pedestres que utilizam diariamente e como consequência criam-se percursos e áreas de permanências além de uma tipologia mais permeável.

Para concluir, os dois tipos de percursos, A e B, apresentam qualidades e problemática que poderiam ser desenvolvidas e/ou mitigada respectivamente, proporcionando maior qualidade aos percursos urbanos nesta área do centro novo de São Paulo.

O Percurso A caracteriza-se pela sua capacidade de propiciar referência ao transeunte na cidade. As vias orientadoras permitem uma paisagem urbana de maior identidade e a velocidade de deslocamento, devido a este reconhecimento do percurso aumenta. Porém, a falta de áreas de permanência, aliada à pouca qualidade da pavimentação, e os elementos de obstrução encontrados na calçada além dos riscos do pedestre junto ao trânsito de veículos, diminuem a qualidade do deslocamento do pedestre neste espaço.

O Percurso B apresenta uma maior qualidade de deslocamento, pois o pedestre tem a sensação de segurança por estar em espaços desenvolvidos para o incentivo da permanência e do comércio. Além disso, o pedestre não divide espaços com automóveis e tem grande acessibilidade seja pelo tipo de pavimentação bem trabalhada ou iluminação adequada, seja pela presença de acessibilidade vertical por rampas, escadas rolantes, ou até elevadores. Portanto, neste percurso, aumenta a sensação de pertencimento ao espaço diferente daquele encontrado no Percurso A.

Porém, é notável que estas galerias sejam, na verdade, particulares e com o fechamento destes acessos no período da noite. Até sua abertura no início das atividades comerciais elas se fragilizam, pois o isolamento e desertificação gera a segregação social com a presença de moradores de ruas, pontos de tráfico de droga e prostituição, tornando-se um espaço inseguro. A questão entre estas áreas públicas e privadas ainda não apresenta uma solução satisfatória para a criação de um espaço urbano de qualidade. Outra questão importante é a falta de comunicação visual e de linguagem arquitetônica adequada nestas galerias, que

apresentam uma identidade de conjunto, mas não um reconhecimento de um sistema notável de transposições que podem estabelecer conexões urbanas.

2.3 Conjunto Nacional



FIGURA 23: FOTO DA FACHADA (AV. PAULISTA) CONJUNTO NACIONAL

LEGENDA: Foto da fachada do conjunto nacional evidenciando, pela estética, o conceito modernista aplicado na sua construção.

FONTE: Fotografia registrada pelo Autor

O Conjunto Nacional se assemelha ao tipo de galerias que foram construídas com o térreo de edificações com livre acesso ao público. Este projeto específico trabalha muito bem estas questões defendidas pelo movimento moderno. O edifício também apresenta uma cobertura que aumenta sua área de “implantação”, além, evidentemente, de outros conceitos dos cinco pontos do modernismo que podemos encontrar nesta edificação.

Porém, o interessante para esta análise apresenta-se na forma como é proposta a relação dos espaços restritos com os privados abertos que são constituídos como se fossem públicos e como isto influencia também na questão da criação de percursos permeáveis.

A primeira consideração neste exemplo é a sua localização na Avenida Paulista, que tem sua importância do ponto de vista urbano principalmente na densidade, acessibilidade, diversidade, ou seja, o projeto está inserido em um entorno com grande quantidade de usuários e fácil acessibilidade, seja por meio dos metrô, ônibus ou veículos particulares. Sua fachada voltada a esta avenida, portanto, já tem um grande potencial para induzir a acessibilidade ao interior deste edifício.

Este projeto se diferencia das galerias, pois apresenta particularmente sua ocupação em um único lote que ocupa a quadra toda. Sua implantação, portanto, apresenta acessos às ruas e avenidas do seu entorno. Isto proporciona ao edifício a opção de múltiplas aberturas para todas as faces da quadra, e por assim, cria um potencial de transposição, ou seja, o partido do projeto permite uma permeabilidade total desta quadra.

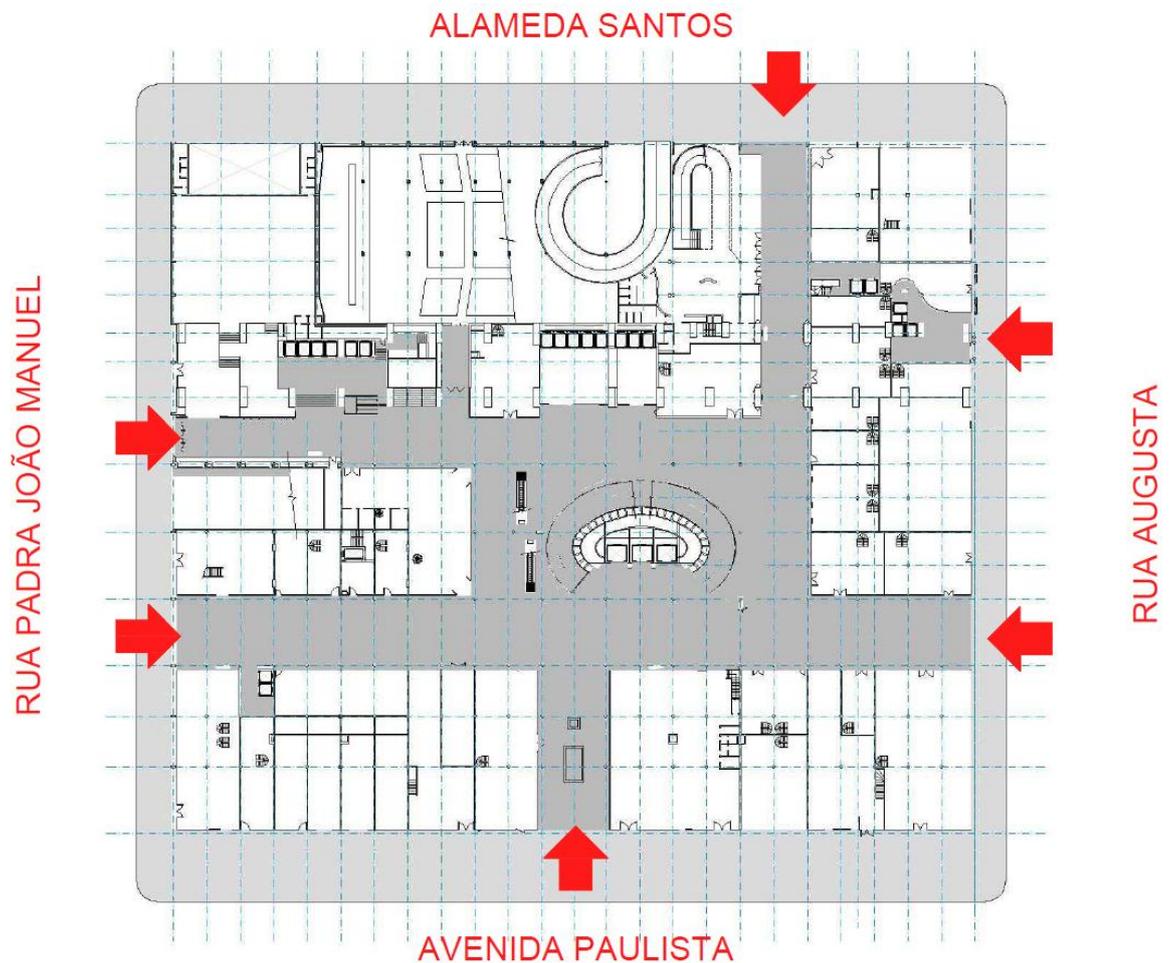


FIGURA 24: ACESSOS AO TÉRREO DO EDIFÍCIO CONJUNTO NACIONAL

LEGENDA: Acessos às ruas e avenidas pela permeabilidade interna do térreo.

FONTE: Imagem produzida pelo Autor

Portanto, a possibilidade de ocupar a quadra toda permite a esta edificação abrir suas fachadas ao entorno e isto proporciona, inicialmente, que as pessoas tenham fácil e rápido acesso ao conjunto, para que possam consumir e utilizar os comércios e serviços propostos na sua implantação. Além disso, apresenta do ponto de vista urbano, também a possibilidade de uma transposição mais rápida desta quadra, ou um percurso de maior qualidade, uma vez que este espaço apresenta uma boa infraestrutura com iluminação, segurança, boa pavimentação. Esta capacidade de permeabilidade pode gerar fluxos, ou percursos locais de interesse urbano.

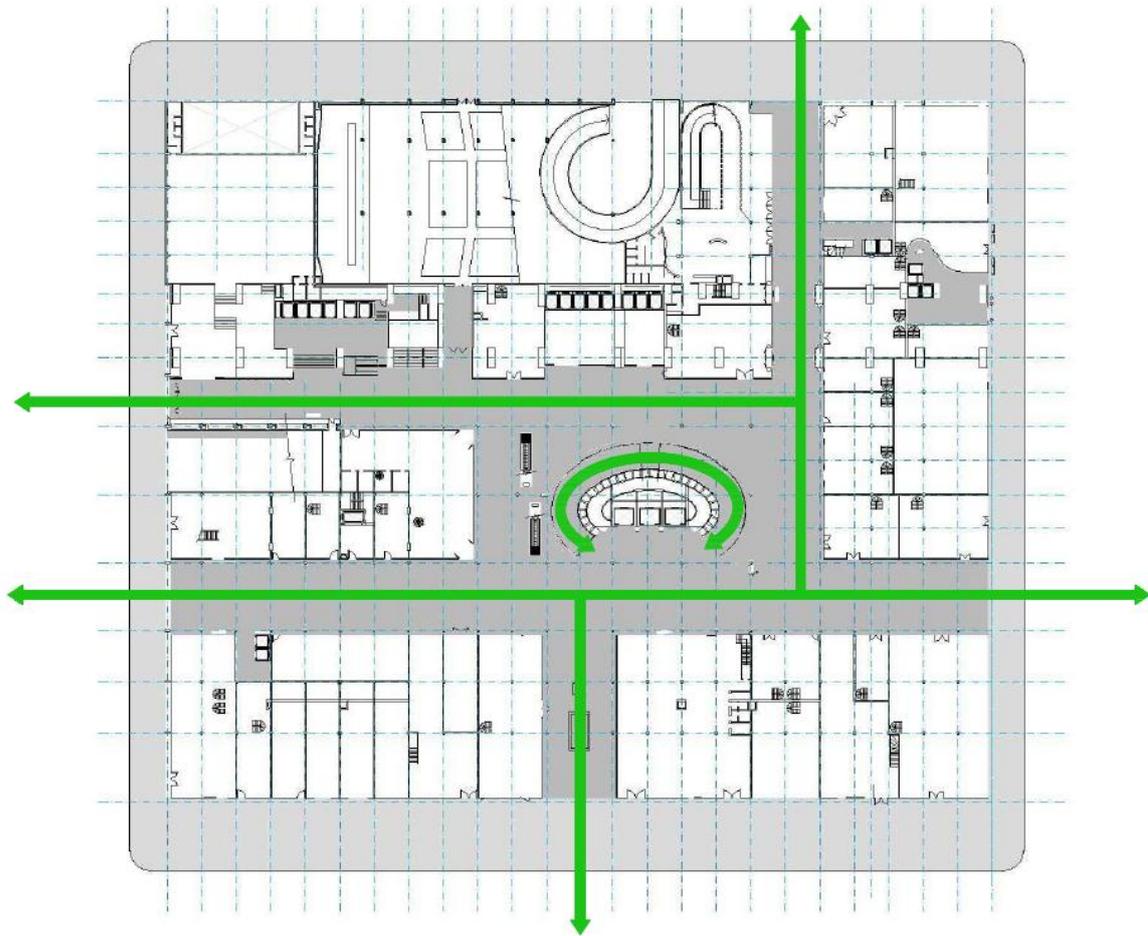


FIGURA 25: EIXOS DE PERCURSOS URBANOS POSSÍVEIS NO TÉRREO DO EDIFÍCIO CONJUNTO NACIONAL

LEGENDA: Principais fluxos de pedestre que estabelecem a permeabilidade da quadra.

FONTE: Imagem produzida pelo Autor

Um fator a se considerar sobre essa análise é a qualidade que o projeto trouxe ao estabelecer esses percursos de uma maneira racional e com corredores largos. Isto permite um acesso convidativo ao pedestre, além de uma lógica de deslocamento, pois é possível observar os acessos e os caminhos a se percorrer, diferente das galerias onde essa conexão visual não se estabelece.



FIGURA 26: CORREDORES DO CONJUNTO NACIONAL



FIGURA 27: CORREDORES DO CONJUNTO NACIONAL

LEGENDA: Pelas fotos é possível notar a qualidade deste espaço criado pela largura do corredor, que se assemelha a um calçadão, e como a visualização dos acessos, ou seja, os destinos das transposições permitem essa facilidade e qualidade de permeabilidade.

FONTE: Fotografias registradas pelo Autor

O térreo desta edificação apresenta também uma boa proposta de usos e ocupação. Além dos tradicionais comércios e serviços, conta com a importante presença da Livraria Cultura, que por si só é um elemento convidativo, principalmente do ponto de vista cultural, aumentando também a diversidade dos usuários deste local.

A relação entre estes espaços comerciais e de serviços, com os corredores e as áreas públicas, assim como os alinhamentos e afastamentos, criam a sensação de um espaço privado como o de um Shopping Center, a quantidade de acessos e a forma da implantação também apresentam a sensação de um local público, ou seja, este projeto consegue desenvolver uma relação entre a sensação de um espaço público e privado ao mesmo tempo.

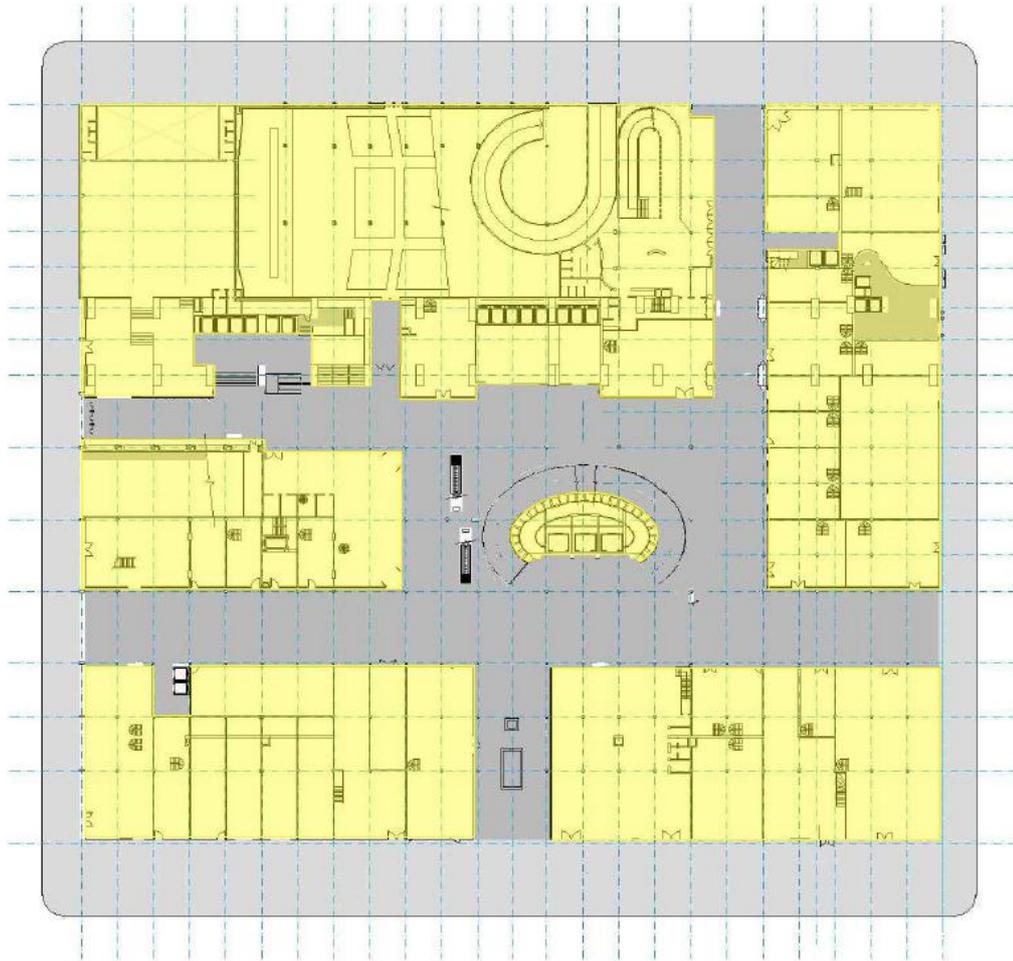


FIGURA 28: RESTRITOS E NÃO RESTRITOS – CONUNTO NACIONAL

LEGENDA: AMARELO: locais restritos (comércios e serviços) CINZA: locais de livre circulação

FONTE: Imagem produzida pelo Autor

A figura 28 reflete essa característica da relação entre os espaços públicos e privados, que seriam mais bem compreendidos neste caso, se fossem denominados como restritos e livres. No caso dos espaços em amarelo, são considerados restritos, ou seja, são os espaços ocupados por algum uso específico que demanda controle por parte dos proprietários ou locatários. Nos espaços em cinza, a circulação é livre e se assemelha a um espaço autenticamente público, como o das ruas e das calçadas. É importante considerar que neste caso também há um controle noturno, ou seja, esses espaços são fechados durante o período da noite.

Um dos elementos que mais chama atenção neste conjunto edificado é a grande rampa em espiral que leva do térreo a um segundo nível que pode ser considerado a cobertura do primeiro pavimento. Este espaço também é aberto e tem livre acesso inclusive com serviços como restaurantes e academia, que podem ser utilizados de modo público. O espaço também apresenta uma grande quantidade de áreas de permanência (fig. 29) com boa qualidade arquitetônica. Um espaço que, portanto, faz parte de uma realidade particular, mas que serve à cidade de uma forma pública e coletiva.

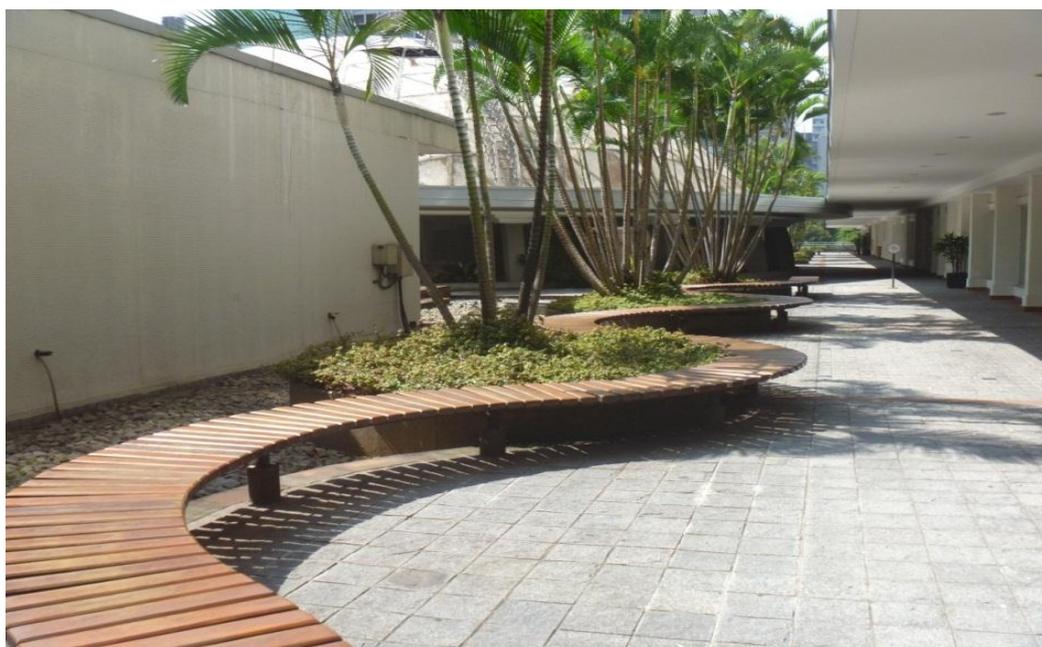


FIGURA 29: ÁREA DE PERMANÊNCIA NO PISO SUPERIOR DO CONJUNTO NACIONAL

LEGENDA: Área de permanência na cobertura do Conjunto Nacional, com bancos e jardins, formando ambientes agradáveis e de qualidade.

FONTE: Fotografia registrada pelo Autor

É possível concluir, portanto que o Conjunto Nacional, além da proposta que desenvolve um novo conceito de relação dos espaços públicos e privados, também gera um térreo com extrema acessibilidade e que tem o potencial de criar novos percursos urbanos. Evidentemente, esta conexão não é proporcionada na escala da cidade, mas apenas na microescala, pois não está

ligando pontos de interesses urbanos, mas possibilitando sua permeabilidade, que permite apenas conexões locais. Este conceito pode ser desenvolvido e ampliado, quando aplicado de uma forma mais geral em escalas e contextos mais amplos.

2.4 Praça das Artes



FIGURA 30: FOTO DA FACHADA PRAÇA DAS ARTES

LEGENDA: Fachada de identidade histórica preservada, comunicando-se com o elemento contemporâneo edificado.

FONTE: Fotografia registrada pelo Autor

A Praça das Artes pode ser comparada com o Conjunto Nacional, pois também apresenta a proposta de um térreo livre onde há um acesso público em relação a locais privados, além de ter conexões entre ruas e avenidas permeando a quadra. Mas neste caso, podem ser ressaltadas também algumas diferenças, em primeiro lugar é importante lembrar que o Conjunto Nacional apresenta características do conceito modernista, já a Praça das Artes, uma construção mais recente, apresenta conceitos mais contemporâneos.

Outro fator que as divergem, é que neste projeto não há um apelo comercial no térreo, que é simplesmente resolvido a partir de praças e áreas de permanências. A praça apresenta um conceito mais voltado às questões culturais e, portanto não tem o apelo comercial como no caso do Conjunto Nacional ou das Galerias.

Por fim, a Praça não conta com uma quadra inteira para sua implantação como no caso anterior, mas apenas com um conjunto de lotes, e se insere com as demais edificações desta quadra, respeitando os limites, afastamentos, gabaritos e principalmente a identidade histórica da fachada, que foi conservada e inserida no projeto.

Este tipo de respeito com o entorno e com as edificações já existentes na quadra aparecem de forma sutil, uma vez que a própria linguagem do edifício, bastante singular pelo revestimento externo e a geometria de seus vãos, se contrapõe e se destaca no meio da quadra.

A Praça das Artes apesar de não ocupar a quadra inteira, tem acesso a mais de uma rua, e este acesso permite não só o ingresso ao projeto, mas também uma permeabilidade, que neste caso já é utilizada como transposição pelos usuários para evitar o longo caminho pelo perímetro da quadra. A escolha pela travessia se dá primeiramente pela velocidade de transposição superior a da convencional pelas ruas, e também pela qualidade paisagística gerada pela sua implantação. Como no Conjunto Nacional, estes fluxos criados entre estes acessos, não estão na escala da cidade, e, portanto não formam percursos urbanos que conectam importantes locais. Mas esses fluxos formam percursos urbanos locais, na microescala, que permitem uma qualidade diferenciada no deslocamento dos pedestres.

Na figura 31, é possível perceber que essas conexões estabelecidas, além de permearem as quadras, também geram alternativa de transposição de cotas de nível, por meio de escadas e rampas. A presença da boa qualidade do conjunto cria também uma identidade de paisagem para os pedestres.

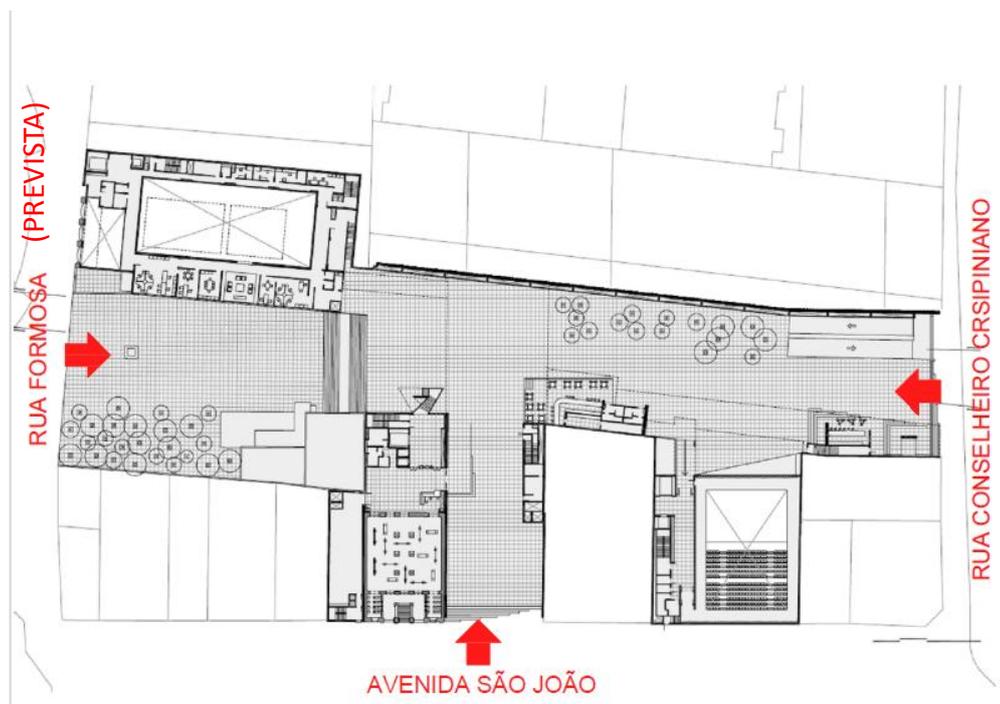


FIGURA 31: ACESSOS À PRAÇA DAS ARTES

LEGENDA: Acessos que criam a transposição do lote.

FONTE: Imagem produzida pelo Autor

Estes acessos permitem a formação de novos fluxos de pedestres, que acabam utilizando os espaços criados no térreo do projeto. Apesar de estes fluxos caracterizarem, apenas percursos locais de permeabilidade nas quadras, quando considerados em uma escala maior de projeto podem fazer parte de um sistema de térreos permeáveis que possibilitariam ligações importantes para a malha urbana.

Um conjunto desta tipologia de quadras abertas implantadas em uma área delimitada pelos pontos de interesses urbanos pode permitir que os fluxos se organizem e criem uma alternativa de permeabilidade urbana. Essa permeabilidade proporciona ao pedestre uma alternativa de percurso diferente da tradicional pelas calçadas, contornando as quadras.

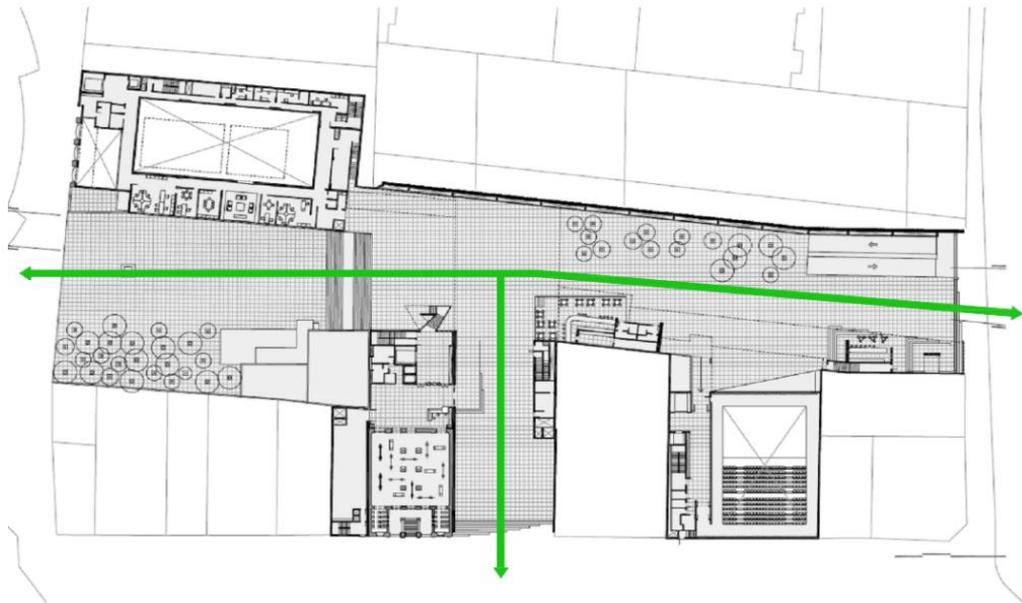


FIGURA 32: FLUXOS DE PEDESTRES NA PRAÇA DAS ARTES

LEGENDA: Fluxos de pedestres estabelecendo permeabilidade urbana local no lote

FONTE: Imagem produzida pelo Autor

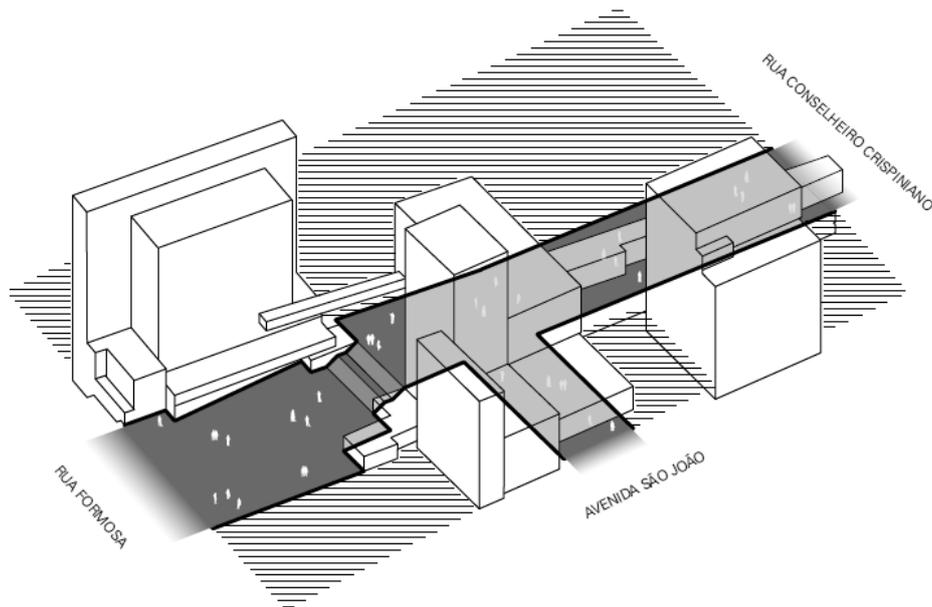


FIGURA 33: ÁREA DE CIRCULAÇÃO (PERMEABILIDADE) DE PEDESTRES

LEGENDA: A Imagem mostra a relação entre os espaços edificados e os livres, que permitem a circulação e permeabilidade dos pedestres.

FONTE: Imagem fornecida pelo escritório Arquitetura Brasil (Autores do Projeto)

Analisando os usos e ocupações deste projeto, é possível perceber também como a permeabilidade do terreno contribui para o aumento da interface e da relação do pedestre com o edifício. Neste caso, a área de fachadas – que no caso convencional, se limitaria ao perímetro da quadra – aumenta consideravelmente e cria situações de maior qualidade arquitetônica, criando visuais, e uma paisagem mais interessante.

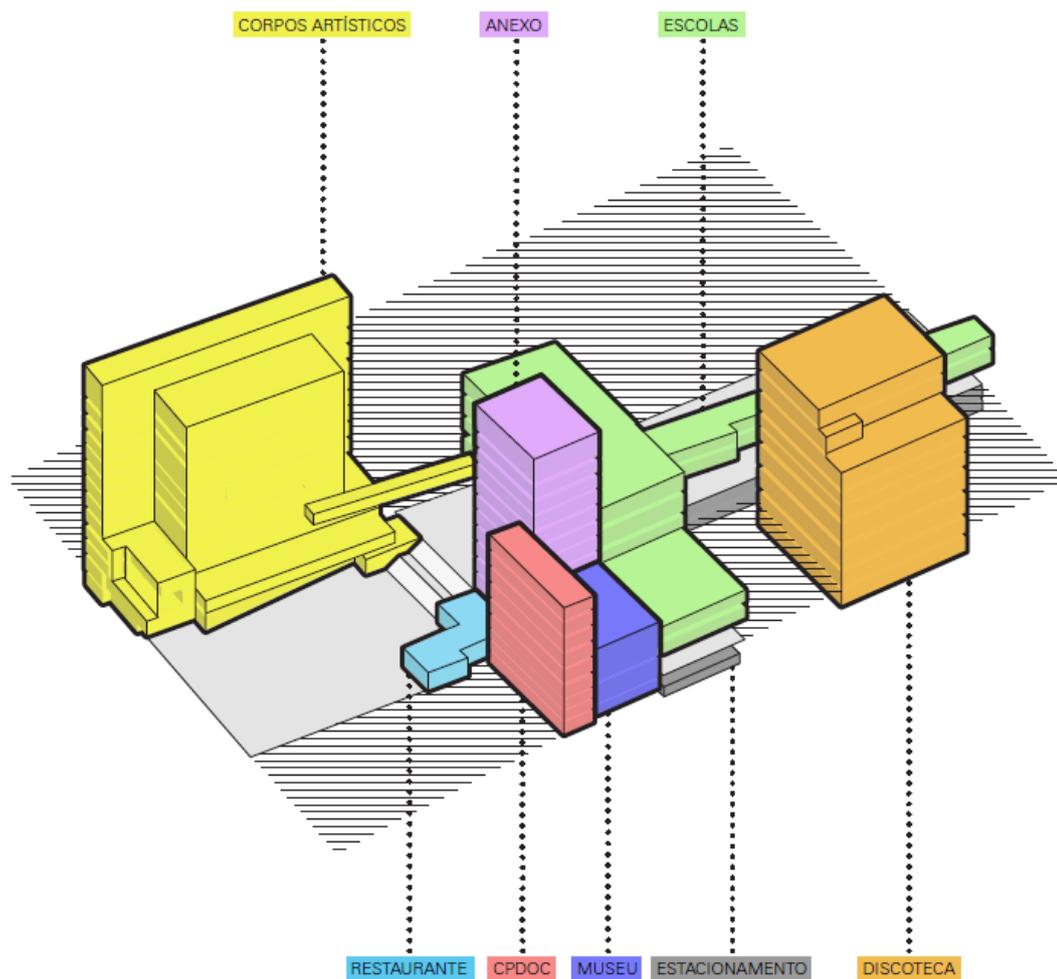


FIGURA 34: RESTRITOS E NÃO RESTRITOS – CONUNTO NACIONAL

LEGENDA: AMARELO: locais restritos (comércios e serviços) CINZA: locais de livre circulação

FONTE: Imagem produzida pelo Autor

2.5 Conclusão

As análises destes casos permitem perceber que as alternativas de percursos urbanos que permeiam as quadras são possíveis e também uma realidade nesta área central de São Paulo. Nos exemplos demonstrados, a condição de permeabilidade se dá quando há um interesse particular, seja pelo partido do projeto ou pelo interesse do proprietário do terreno.

No caso de algumas Galerias, o Conjunto Nacional e a Praça das Artes, os projetos apresentam conceitos modernistas ou contemporâneos. Estas propostas permitem que o térreo crie situações arquitetônicas que favorecem o projeto em si. Como exemplo, a rica quantidade de comércio e serviços dispostos nas Galerias e no Conjunto Nacional, ou as áreas livres com pracialidades na Praça das Artes. Entretanto, essas situações favorecem também do ponto de vista urbano a circulação e fluxos de pedestres.

Mesmo que em uma microescala, a permeabilidade que se cria quando o térreo permite a transposição da quadra, gera um percurso urbano. Este não necessariamente estabelece uma conexão entre pontos de interesses urbanos, mas pode gerar uma morfologia urbana interessante, com paisagens, espaços livres, oferta de comércios e serviços, criando assim uma identidade a este lugar, além do próprio percurso local.

Estes espaços de acesso público podem então, oferecer a alternativa de transposição, ou seja, velocidade de deslocamento, áreas livres que podem gerar permanência, oferta de serviços e consumo além de qualidade paisagística diferente da tradicional pelas calçadas.

Esta morfologia urbana da quadra permeável presente nestes casos isolados pode ser pensada como uma tipologia e aplicada de uma forma mais generalizada em um determinado espaço. Evidente que para isso, seria necessário uma análise e intervenção detalhada ao nível arquitetônico, considerando todas as variáveis possíveis, como as jurídicas e legislativas também.

Na escala urbana, ou seja, da cidade, essa tipologia poderia além de ter os mesmos efeitos locais constatados acima, estabelecer importantes conexões entre elementos estruturadores da cidade, estes percursos então passariam a ser não só uma alternativa de requalificação dos espaços, mas de deslocamento do pedestre pela cidade.

Um fator relevante a se considerar é que a forma de deslocamento tradicional pela cidade, através das calçadas tangentes aos lotes e edificações, também apresenta sua qualidade, e não deve ser desconsiderada, mas sim, somada a esta alternativa analisada. A composição destes tipos de percursos, assim como a relação dos espaços públicos e privados podem criar esta qualidade urbana, não se restringindo, portanto a uma morfologia mais “correta” ou “coerente” apenas.

Neste sentido, é possível citar o conceito de “Cidade Porosa” de Richard Sennet, onde ele defende que a cidade deve ser aberta permitindo os fluxos, mas com determinadas barreiras que os controlam. Para exemplificar, Sennett faz o uso de uma comparação da morfologia urbana com a morfologia celular, em que há uma membrana responsável por permitir ou manter restrita a passagem de matéria orgânica,

The cell membrane is more open, more like a border -- but membranes reveal something important about what "open" means. The membrane does not function like an open door; a cell membrane is both porous and resistant at the same time, holding in some valuable elements of the city, letting other valuable elements flow through the membrane. Think of the distinction between wall and membrane as a difference in degree: at the cellular level, conservation and resistance are part of the equation which produces openness. (SENNETT, 2013)

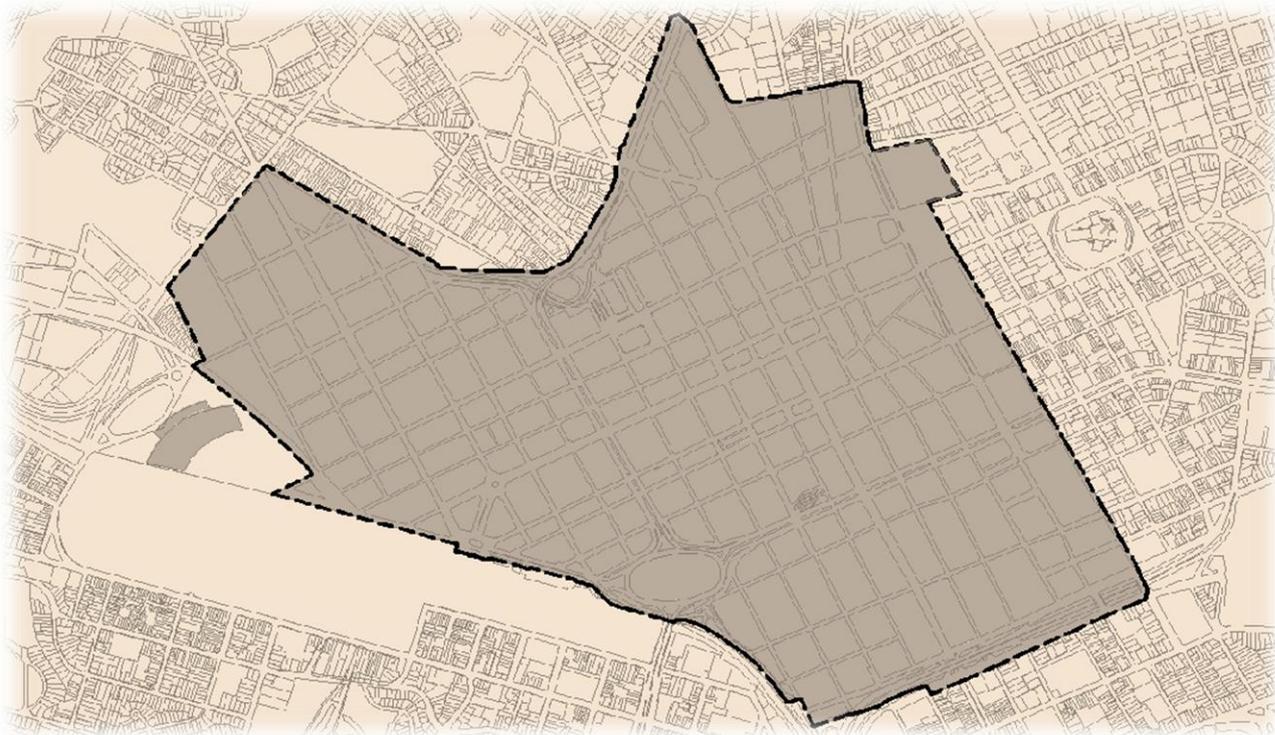
Podemos considerar então, que a alternativa deste tipo de percurso pode agregar valor urbanístico ao espaço, especialmente quando desenvolvida em conjunto à morfologia tradicional, caracterizando-se como a “Cidade Porosa” de Sennet.

Para finalizar este capítulo, é importante considerar também que estes casos analisados têm como semelhança o partido permeável na sua origem, ou seja, no ato da construção destes edifícios. Portanto, tratam-se de propostas que foram executadas em lotes vazios para suas devidas finalidades.

Este trabalho, entretanto, analisa a permeabilidade de quadras como alternativa de percursos urbanos em suas variadas formas, seja pelo projeto iniciado do lote livre, mas também, pela aplicação desta morfologia sobre áreas já consolidadas, através de intervenções, restauros, demolições, etc.

Portanto, é necessário também, para uma melhor compreensão dessa alternativa analisada, um estudo de caso sobre essa situação desejada em uma determinada área consolidada.

CAPÍTULO 03 - ESTUDO DE CASO: PERCURSOS URBANOS NO CENTRO DE CAMPINAS



(Figura Ilustrativa)

Neste capítulo, será elaborada uma análise de estudo de caso sobre o centro da cidade de Campinas. Conforme mencionado anteriormente, a formação urbana desta cidade se assemelha relativamente à de São Paulo devido a sua morfologia constituída por perimetrais propostas por Prestes Maia. Isso resulta em uma área central com elementos urbanísticos similares, apesar da notável diferença de escala entre estes casos.

É possível perceber nas duas situações, que o perímetro central abrange importantes elementos para cidade e geram importantes fluxos de pedestres, criando percursos urbanos. Em São Paulo pode-se observar as praças, Largos e o Teatro Municipal, já no caso de Campinas, também é notável a presença dos Terminais e da Prefeitura. Estes elementos apresentam-se tangentes ao perímetro central e, portanto, os fluxos gerados entre eles, estruturam os percursos urbanos centrais.

As análises de caso em São Paulo permitiram perceber que o desenvolvimento da cidade, tal como sua verticalização, e a proposta de edifícios modernos, proporcionou um centro permeável, favorecendo estas conexões urbanas. Em Campinas, a área central apresenta um centro menos verticalizado, com poucas áreas de permeabilidade. Esta diferença permite realizar neste trabalho um estudo sobre a possibilidade de criação de percursos urbanos por quadras permeáveis através da comparação aos casos paulistanos.

Para iniciar esta análise, foi desenvolvido então um perímetro de estudo de caso, abrangendo a área de identidade central. Esta área foi determinada através dos cinco pontos de Lynch apresentados na obra, *A Imagem da Cidade (1960)*. Posteriormente, foram identificados os pontos de interesses urbanos e por meio de visita a campo, foi feito um registro fotográfico e análise da área, com levantamento dos fluxos de maior importância nesta área.

Por último foi feita uma análise dos seguintes elementos: percursos, morfologia predominante, usos e ocupações. Isto permitiu uma reflexão sobre os percursos urbanos permeáveis no centro de Campinas. Ressalta-se que, este trabalho não teve como objetivo a proposição de um projeto, mas a análise das possibilidades que contemplam este tema.

Para a definição da área de estudo de caso, foi inicialmente levantado o perímetro administrativo do centro de Campinas (Fig. 35), uma região que concentra uma parcela bastante expressiva do comércio e dos serviços do Município e de sua Região Metropolitana. Segundo o site da prefeitura de Campinas o bairro denominado como Centro tem área de aproximadamente 1,5 quilômetros quadrado, sendo delimitado pelas avenidas e ruas: Aquidabã, Boaventura do Amaral, Barreto Leme, Anchieta, Orozimbo Maia, Doutor Mascarenhas e Lix da Cunha.

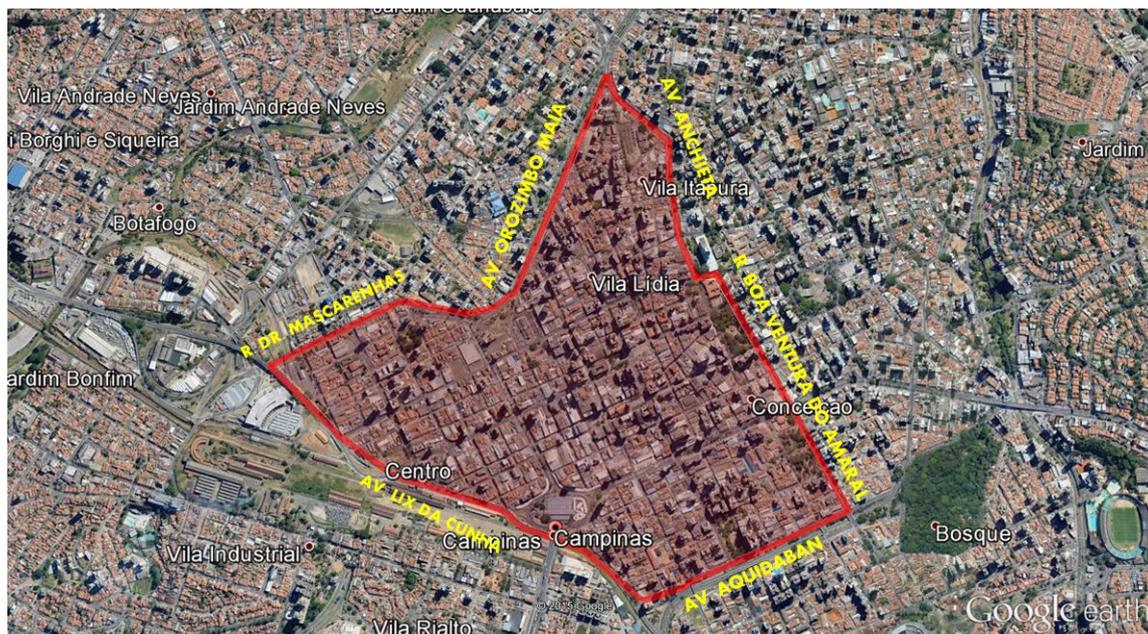


FIGURA 35: RECORTE ADMINISTRATIVO DO CENTRO DE CAMPINAS

LEGENDA: Recorte administrativo, denominado de Zona Central, definido pela Prefeitura Municipal de Campinas no site <http://www.campinas.sp.gov.br/>.

FONTE: Imagem produzida pelo Autor

Porém compreende-se que este recorte administrativo tem caráter político, e apesar de haver uma intenção na sua delimitação, esta área não representa por completo a identidade do lugar Centro.

O que se busca neste recorte, é constituir uma área, que apresente a mesma identidade, ou seja, tenha elementos que representem o significado simbólico deste recorte, definindo-se não pelo perímetro administrativo, mas pela igualdade de conjuntos como a morfologia, gabarito das edificações, tipologia das fachadas, calçadas, ruas, usos do comércio, ou seja, qualquer elemento que dê a consciência ao cidadão de estar, não no território, mas no Lugar ¹¹ Centro.

¹¹Lugar: espaço ocupado, espaço próprio para determinado fim (Novo Dicionário Aurélio, 1986, p. 1051);

Para Yi Fu Tuan (1983), o Lugar é uma área que foi apropriada afetivamente, transformando um espaço indiferente em lugar, o que por sua vez implica na relação com o tempo de significação deste espaço em lugar. "O lugar é um mundo de significado organizado."

Para constituir este Lugar, portanto, foram utilizados os cinco pontos de análise de Lynch (1960), levantando dentro desta área as principais: Vias, Marcos, Pontos Nodais e Limites - que aqui são identificadas como Barreiras Físicas ou Sociais - definindo assim o que Lynch determina como Bairros "São regiões médias ou grandes de uma cidade, onde o observador 'penetra' mentalmente; eles são reconhecíveis por possuírem características comuns",

Neste caso, o Bairro descrito por Lynch, apresenta uma identidade e, portanto se caracteriza como o Lugar: Centro, onde será elaborado este estudo de caso.

Inicialmente foi percebido no entorno da área um elemento importante, a estação FEPASA, que tem grande valor simbólico e histórico para a cidade, e age principalmente como barreira quase intransponível, portanto foi classificada como Limite que segundo Lynch são "fronteiras entre duas fases, quebras de continuidade lineares: Margens de rios, lagos, rodovias, muros e paredes".

Em seguida foram destacados o Terminal Rodoviário Ramos de Azevedo, e o antigo terreno da rodoviária de Campinas, pois além de apresentar grande importância simbólica ao espaço, também é um grande gerador de pedestres, responsável pela alta acessibilidade e, portanto influencia diretamente na identidade do lugar. Pode ser considerado, neste caso, como os Pontos Nodais definidos por Lynch onde ocorrem como "junções, um cruzamento, uma convergência de vias".

No próximo passo, foram levantados todos os pontos que formam esta identidade do centro, ou seja, aqueles elementos que podem ter valor simbólico histórico, ou simplesmente, que constituem uma identidade coletiva e caracterizam um determinado espaço. Neste caso, foram levantadas as praças, largos, monumentos, edificações que trazem a lembrança do cidadão para a constituição de estar no espaço central. Estes elementos podem ser

categorizados segundo Lynch como Marcos. “Em geral, é um objeto físico de maneira muito simples: edifícios, monumentos, obelisco, etc.”.

Foram levantadas então as principais vias de acesso por automóveis, como também as principais vias exclusivas para pedestres. Essas vias proporcionam a acessibilidade a estes espaços, muitas vezes têm um caráter exclusivo que identificam o lugar, e agem também como barreira limitando e dividindo com relação ao seu entorno e conectando outras áreas da cidade. Estas são classificadas por Lynch como “ruas, alamedas, linhas de trânsito, canais, ferrovias, etc.”

Por fim, foi possível delimitar um novo perímetro, (Fig. 36) que engloba todas estas características e constitui o espaço, lugar ou bairro centro, através dos elementos que formam sua identidade.

Portanto os cinco pontos de Lynch aliados à questão da identidade de um lugar, permitem constituir uma área delimitada por um perímetro que será analisado sobre os aspectos desenvolvidos neste trabalho.

Nesta área, foram identificados os pontos de interesses urbanos, os principais fluxos e sua intensidade de pedestre, assim como os usos e ocupações e a morfologia urbana que a constituem. Desta forma, foi possível através dos conteúdos desenvolvidos no capítulo um, e as análises do Capítulo 02, perceber a possibilidade do desenvolvimento de percursos urbanos por meio e quadras permeáveis em Campinas.

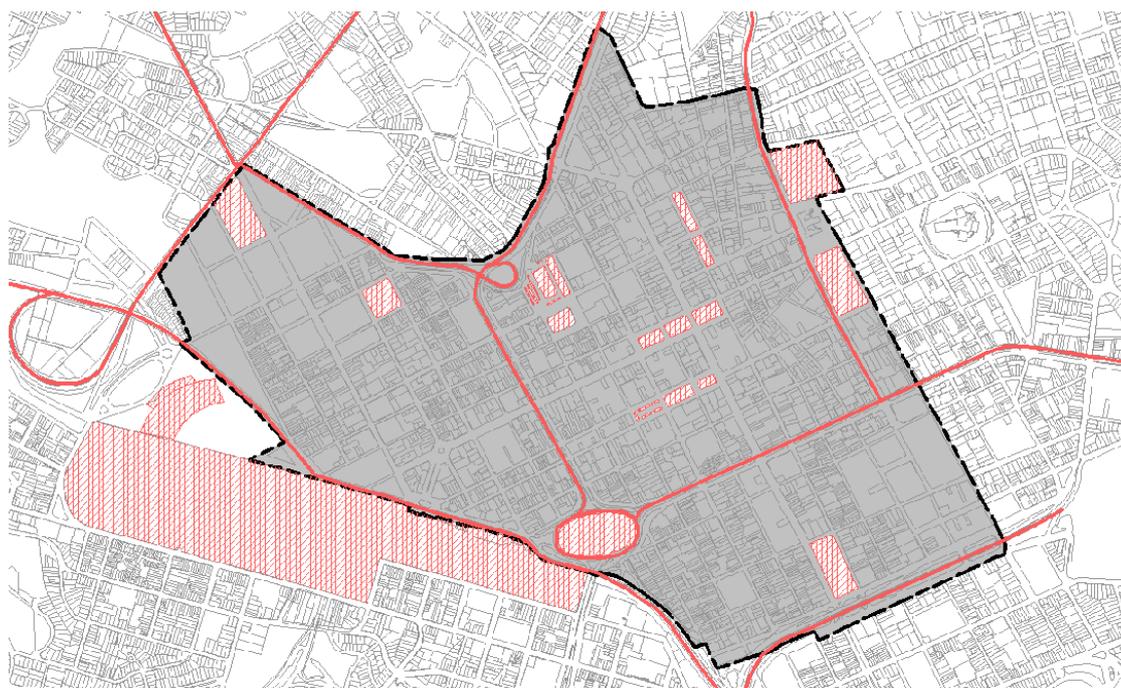


FIGURA 36: PERÍMETRO DE ESTUDO DE CASO

LEGENDA: Área determinada pelos cinco pontos de Lynch, Vias, Marcos, Pontos Nodais, Barreiras e Bairro, constituindo um lugar de mesma identidade, denominado como centro, onde será realizado o estudo de Caso.

FONTE: Imagem produzida pelo Autor

Com o perímetro definido, foi possível fazer o levantamento dentro desta área de análise dos principais pontos de interesses urbanos. No caso de Campinas, é possível dividir estes pontos de interesses urbanos em dois grupos.

O primeiro (Fig. 36), formado pelos Terminais e pela Prefeitura, que podem ser considerados como elementos geradores de fluxo de pedestres e pontos de articulação e de mobilidade nesta área. No segundo grupo, foram considerados as Praças e Largos, pois, como no caso de São Paulo, estes elementos também estruturam a malha urbana, construindo um valor simbólico e atuando como ponto de referência na cidade. Estes elementos, localizam-se, de uma forma geral, no perímetro desta área de análise. Isto, pois estão implantados em vias estruturadoras da mobilidade de veículos da cidade – induzido pelo Plano de Prestes Maia – proporcionando fluxos de pedestres e percursos urbanos nesta área.

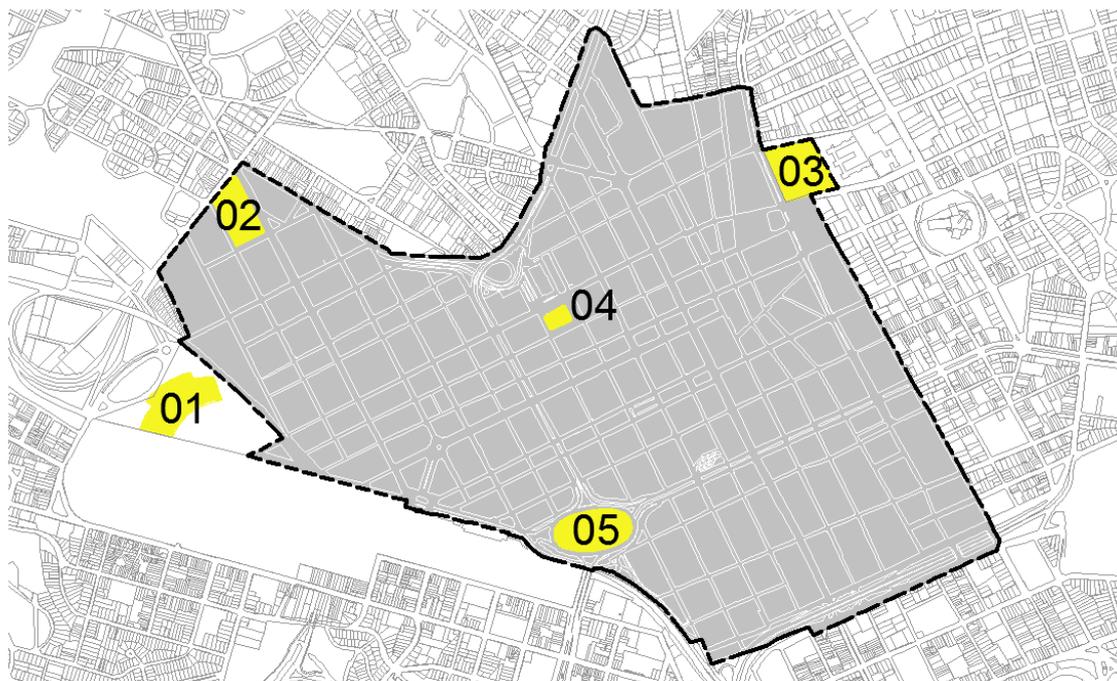


FIGURA 37: PONTOS GERADORES DE FLUXOS DE PEDESTRES

LEGENDA: 01 – Terminal Rodoviário Ramos de Azevedo (Rodoviária nova); 02 – Estação Rodoviária Dr. Barbosa de Barros (Rodoviária Antiga); 03 – Prefeitura municipal de Campinas; 04 – Terminal do Mercado; 05 – Terminal Central.

FONTE: Imagem produzida pelo Autor

Na análise da localização dos pontos geradores de fluxo de pedestres (Fig. 37), foi considerado também o terreno da antiga Estação Rodoviária Dr. Barbosa de Barros. Isto por que sua implosão ocorreu recentemente no ano de 2010, ou seja, a sua presença na malha urbana influenciou no desenvolvimento urbanístico, principalmente nos aspectos aqui levantados, como fluxos e percursos de uma forma contemporânea. Sua influencia ainda pode ser percebida ao analisarmos os resultados na morfologia urbana e por esse motivo foi considerada neste trabalho como pontos geradores de fluxos de pedestres.

A Prefeitura de Campinas foi considerada também nesta categoria, pois é um importante edifício administrativo da cidade e apresenta grande quantidade de usuários, que implica em uma alta acessibilidade diária, ou seja, sua localização também estrutura estes fluxos induzindo os percursos de pedestres. Por fim, segundo o site da EMDEC (Empresa Municipal de Desenvolvimento de

Campinas), foram considerados também o terminal da rodoviária o terminal do Mercado e o terminal Central, no Viaduto Cury. Através da pesquisa de campo e da análise dos pontos geradores de pedestres, foi possível identificar seus principais fluxos nesta área. Na figura 38, é possível perceber que estes fluxos de maior intensidade acontecem principalmente entre os terminais. Isto por que eles atuam como pontos de articulação do sistema de mobilidade da cidade, e, portanto, as conexões entre estes terminais, induzidas pelo uso do transporte público, formam os importantes percursos urbanos.

Outros fluxos também percebidos são os gerados pela grande densidade e atividades comerciais desta área. É notável que as principais vias, ou seja, as artérias e coletoras são também, intensamente utilizadas como percursos peatonais. Isto se deve ao fato da maior quantidade de oferta de serviços e comércio nestas avenidas e ruas, além de melhor infraestrutura, com calçadas mais largas, iluminação, diversidade de usuários e, portanto maior sensação de segurança para o pedestre.

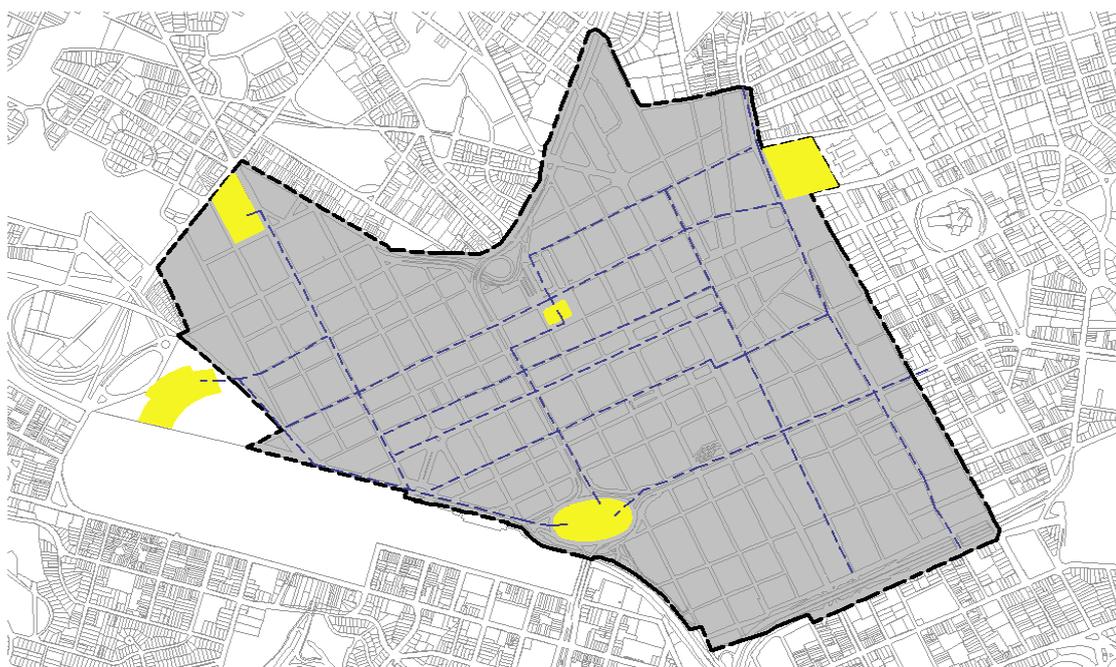


FIGURA 38: PRINCIPAIS FLUXOS DE PEDESTRES

LEGENDA: Principais fluxos de pedestres identificados na visita de campo. Ocorrem prioritariamente entre os terminais e pelas avenidas e ruas principais.

FONTE: Imagem produzida pelo Autor

Um dos fluxos observados, que apresenta a maior intensidade de pedestres é o gerado entre o Terminal Rodoviário Ramos de Azevedo e o Terminal Central no viaduto Cury. Forma-se, portanto, um percurso urbano de pedestre que utilizam esta articulação de transportes entre os terminais. Devido à implantação destes terminais, esse fluxo acontece por um calçadão entre o terreno da desativada estação FEPASA e a alça de acesso à Rua Liggerwood (Fig. 39).

Esse intenso deslocamento, apresenta grande problemática, pois o pedestre se encontra entre dois tipos de barreiras: de um lado, a barreira física com uma estrutura viária de intenso tráfego e poucos pontos de transposição e, de outro, a barreira social com um terreno abandonado onde há insegurança por falta de policiamento, iluminação e presença de criminalidade, pontos de tráfico de drogas e prostituição. Entretanto, esta mesma área abandonada tem sua potencialidade, uma vez que pode se tornar um percurso com grande qualidade urbana, como previsto em muitos projetos de intervenção urbana a exemplo do TAV (Transporte de Alta Velocidade).



FIGURA 39: PERCURSO ENTRE TERMINAIS

LEGENDA: Pedestres que se deslocam do terminal rodoviário para o terminal central, entre as barreiras da via e da estação FEPASA.

FONTE: Imagem produzida pelo Autor



FIGURA 40: ÁREA DE ABANDONO – FEPASA

LEGENDA: Parte do terreno da antiga estação FEPASA, abandonado com invasão de moradores de rua, consumo de drogas e prostituição.

FONTE: Imagem produzida pelo Autor

Observa-se que, apesar da ausência de qualidade deste percurso, acontece um fluxo intenso de pedestres, uma situação recente devido à implantação da nova rodoviária. Porém, a formação morfológica geral dessa área, assim como os seus usos e ocupações estão mais relacionados com o terreno da antiga rodoviária, já que esta esteve em atividade até o ano de 2008, embora neste caso, os percursos que se formaram entre os terminais eram outros.

Pode-se observar na Figura 41, a existência de três tipos de percursos diferentes entre o terreno da antiga rodoviária e o Terminal Central, no Viaduto Cury. A qualidade e intensidade dos fluxos de pedestres são distintas e, portanto, foram analisadas as influências desses fluxos no processo de formação e na morfologia urbana deste lugar.



FIGURA 41: FLUXOS ENTRE RODOVIÁRIA E TERMINAL CENTRAL

LEGENDA: Linha vermelha Percurso 01; Linha Verde Percurso 02; Linha Amarela Percurso 03; Linha Laranja Percurso 04.

FONTE: Imagem produzida pelo Autor

A Linha Vermelha, que representa o percurso 01 demonstra o fluxo mais intenso e recente já descrito acima, com grande número de usuários e uma problemática específica relacionada à qualidade deste.

A Linha Verde, que representa o percurso 02 acontece pela Doutor Ricardo, uma rua local, onde há pouco tráfego de automóveis. Esta rua, devido ao seu caráter local, não foi explorada pelo setor econômico, ou seja, preservou-se o uso inicial que é o de habitação, bem como as edificações, as fachadas, mantendo a identidade histórica deste lugar. Porém, a falta de diversidade, comércios, serviços e de pedestres na rua, torna este percurso menos vivenciado e com o aspecto de mais inseguro. Há uma sensação de não pertencimento, onde o transeunte estrangeiro, que não conhece ou habita aquela rua, evita trafegar por ela e por isso, tem fluxo de menor intensidade.

A Linha Amarela, que representa o percurso 03 ocorre pela Avenida Barão de Parnaíba, uma avenida com mais movimento e tráfego de pedestres mais moderado. Neste caso, já é possível perceber a exploração do mercado sobre o uso e ocupação nesta rua, que deixa de ser de ocupada pela habitação e já se torna em alguns pontos comercial e de serviços. Pode-se perceber a grande quantidade de hotéis e estacionamentos nessa avenida. Isso ocorre devido à presença da rodoviária que é o maior ponto de acessibilidade da região, desta forma há a necessidade de atender ao setor de hospedagem assim como de estacionamentos, para a demanda gerada pela rodoviária.

A Linha 04 (Laranja) demonstra o percurso definido pela Avenida Andrade Neves. Nesse caso o tráfego de pedestre já é ainda mais intenso do que os demais, com grande diversidade de usos e usuários. As habitações, com sua identidade histórica, foram substituídas por edificações contemporâneas. Nesta Avenida, o uso e ocupação ficam evidenciados em comércios como bares, lojas, quitandas, assim como edifícios destinados a serviços de saúde, hospitais e clínicas, além dos estacionamentos e hotéis. A oferta de comércio e serviço, aliado à infraestrutura como de iluminação e calçadas largas, induzem um fluxo maior neste percurso.

Portanto é possível perceber três tipos de percursos, paralelos de mesma distância, que separam a antiga rodoviária do terminal central. Podem-se considerar três escalas de intensidade de fluxo de pedestre (baixo, médio e alto) e isto se deve à oferta de comércio e serviços, diversidade de usuários, infraestrutura e qualidade do percurso e sentimento de segurança.



FIGURA 42: VIA LIGGERWOOD

LEGENDA: Percurso de pedestres, entre a via e o pátio da desativada estação FEPASA.

FONTE: Google Street View



FIGURA 43: RUA DOUTOR RICARDO

LEGENDA: Percurso pouco movimentado, rua local, e com menos segurança ao pedestre.

FONTE: Google Street View



FIGURA 44: RUA BARÃO DE PARNAÍBA

LEGENDA: Rua de trânsito moderado, com grande quantidade de hotéis e estacionamentos atendendo à demanda gerada pela presença da rodoviária.

FONTE: Google Street View



FIGURA 45: AVENIDA ANDRADE NEVES

LEGENDA: Avenida mais movimentada de tráfego intenso, com grande diversidade de usos e usuários.

FONTE: Google Street View

Neste caso, (Fig. 46), os pontos de interesses urbanos são praças e largos. Esses espaços públicos não necessariamente são pontos geradores de fluxos de pedestres, mas podem ser considerados articuladores dos percursos urbanos. Isto porque, estas praças e largos têm um valor simbólico que constituem uma identidade a este lugar, além de ter uma função espacial, ou seja,

são espaços de reconhecimento coletivo, que agem como pontos de localização e referência nos percursos urbanos.

De uma forma geral, não são a origem ou o destino dos deslocamentos nesta área, mas suas presenças constituem uma identidade e referenciam simbolicamente e espacialmente o pedestre na cidade. O fato de serem espaços públicos e livres condiciona também a permeabilidade nas quadras onde estão implantados, configurando ruas exclusivas para pedestres, como no caso da Rua 13 de Maio, podendo constituir também percursos urbanos permeáveis.

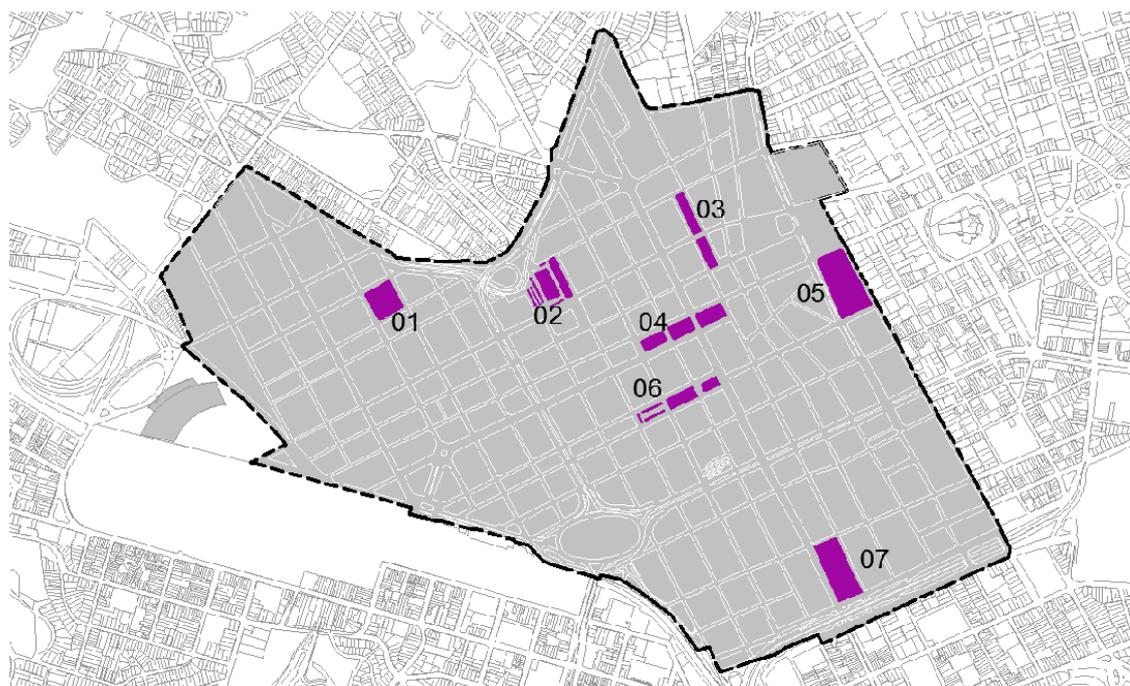


FIGURA 46: PONTOS DE INTERESSES URBANOS (PRAÇAS E LARGOS)

LEGENDA: 01 – Praça Luiz de Camões; 02 – Mercado Municipal; 03 – Praça Bento Quirino; 04 – Largo do Rosário; 05 – Praça Carlos Gomes; 06 – Praça José Bonifácio; 07 – Largo do Pará.

FONTE: Imagem produzida pelo Autor

Foi realizado então um percurso (Fig. 47) com início no Largo do Pará até a Praça Luís de Camões, percorrendo os espaços caracterizados como pontos de interesses urbanos, ou seja, as praças e largos na área em questão. Neste trajeto, foi observado como estes espaços livres - que também podem ser considerados como quadras permeáveis, pois permitem sua transposição estabelecem conexão entre si e geram fluxos de pedestres.

Observa-se que os caminhos escolhidos pelos pedestres entre um ponto e outro, acontecem de uma forma geral nas avenidas mais movimentadas e largas. Isto ocorre devido à alta quantidade de pedestres, diversidade de usos, oferta de pontos de ônibus que proporcionam ao pedestre uma sensação de segurança e pertencimento, o que já não ocorre nas ruas paralelas a essas que são desertas e com movimento apenas local.

Esta característica de fluxo acaba influenciando o setor econômico (agentes investidores), que investe mais nestas avenidas principais, valorizando-as, enquanto gradativamente as paralelas vão se desvalorizando e contribuindo para esta situação de pouco movimento.

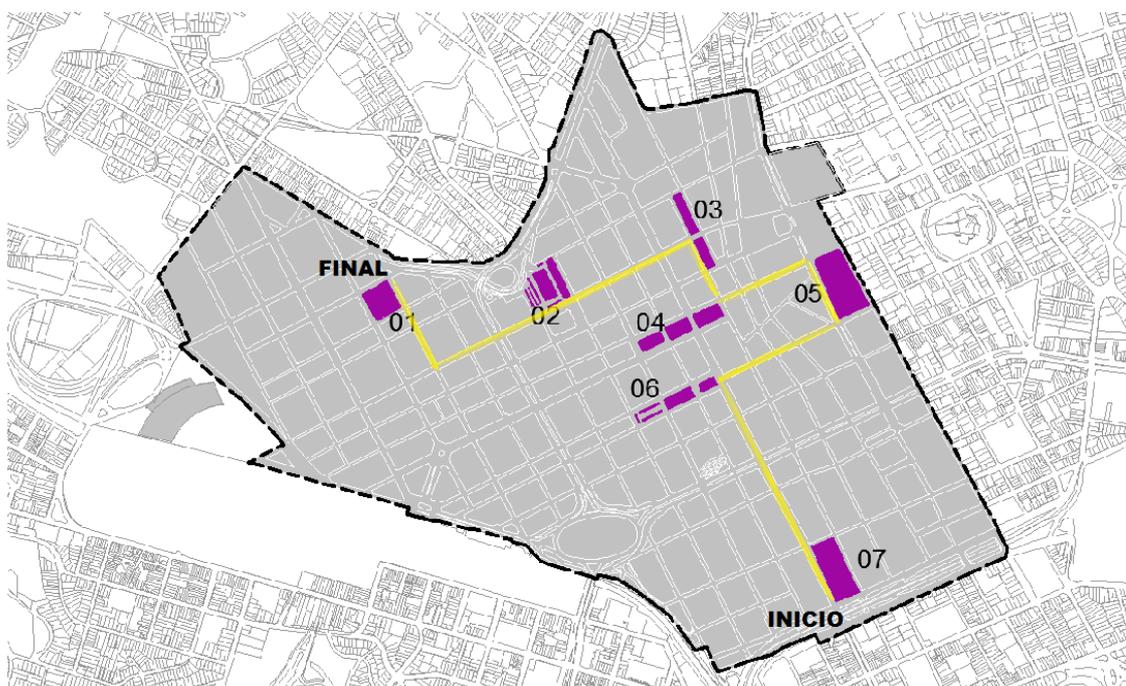


FIGURA 47: PERCURSO ENTRE PONTOS DE INTERESSES URBANOS

LEGENDA: Percurso realizado entre as Praças e Largos levantados na área, percorrendo as suas quadras livres.

FONTE: Imagem produzida pelo Autor

Existem também ruas exclusivas para pedestres nesta área, que concentram grande quantidade de usuários diários. A oferta de comércios e serviços, além da segurança pela ausência de automóveis, proporciona esta

grande quantidade de pedestres. Este tipo de percurso também foi constatado em São Paulo e descrito no Capítulo 02, e caracteriza-se, de certa forma, como uma alternativa de permeabilidade da cidade.

A Rua 13 de Maio (Fig. 48) é uma das mais utilizadas nesta área, pois além de todos os atrativos já mencionados para os pedestres, ela proporciona uma ligação entre o centro histórico da cidade com os terminais da rodoviária e central. Desta forma, grandes quantidades de usuários chegam aos terminais pelo transporte público e percorrem esta rua para chegar à área central onde se dissipam, seja para o trabalho, moradia ou para utilizar os comércios e serviços.

Contudo, com o encerramento das atividades comerciais no período noturno, ocorre uma alteração dos usos e principalmente dos usuários. Ocorrem inúmeras “férias”, comerciantes ilegais e camelôs, e há uma intensa presença de moradores de ruas. Este fenômeno é percebido também em São Paulo, em ruas similares a esta, assim como nas galerias abertas.



FIGURA 48: RUA 13 DE MAIO

LEGENDA: Intenso fluxo de pedestres na Rua 13 de maio, devido à oferta de comércios e serviços, e à ausência de circulação de automóveis.

FONTE: Imagem produzida pelo Autor



FIGURA 49: LARGO ROSÁRIO

LEGENDA: Largo do Rosário, em frente ao Palácio da Justiça, na Praça Guilherme de Almeida.

FONTE: Imagem produzida pelo Autor



FIGURA 50: AV. FRANCISCO GLICÉRIO

LEGENDA: Ponto de Ônibus com intenso uso, atraindo pedestres a utilizar esta avenida como percurso urbano.

FONTE: Imagem produzida pelo Autor



FIGURA 51: PRAÇA ANTÔNIO POMPEO

LEGENDA: Monumento Histórico, de valor simbólico e referencial: túmulo de Carlos Gomes, obra do escultor Rodolfo Bernadelli.

FONTE: Imagem produzida pelo Autor

Nesta área de identidade central, que nesse trabalho é definida como Lugar Centro, foi possível perceber que existem fluxos de pedestres que estabelecem conexão entre pontos de interesses urbanos, como os terminais e as praças. Estes fluxos acontecem, na maioria das vezes, por meio das grandes avenidas e ruas de maior relevância, para o sistema de mobilidade do automóvel. Esta situação torna estes eixos mais intensos em relação ao uso e quantidade de transeuntes, formando uma escala gradativa de intensidade com as ruas de menor porte no seu entorno. Isto faz com que esse Lugar Centro não apresente uma qualidade de percursos homogenia, criando eixos de fluxos de pedestre e zonas de circulação local.

A hierarquia de vias pode ser importante na questão da mobilidade, principalmente para os automóveis, porém, do ponto de vista do deslocamento do pedestre, alternativas de percursos urbanos com mais qualidade e mais diversificadas, não só seriam uma opção para novos fluxos entres os pontos de interesses urbanos, mas também desenvolveriam a região de uma forma mais heterogenia, com relação às atividades econômicas.

A alternativa de quadras permeáveis, nesse sentido poderia atrair esses fluxos e criar novos percursos, distribuindo os transeuntes por essas áreas, aumentando as interfaces com os comércios e serviços e criando novos espaços livres que podem gerar pracialidades.

Neste caso, há uma necessidade de intervenção detalhada ao nível da arquitetura na microescala, que possibilite o sucesso dessa alternativa. Apesar de ser uma área já consolidada, com pouca oferta de terrenos livres, e múltiplos proprietários, em algumas situações a morfologia pode contribuir para essa tipologia de quadras permeáveis.

Como exemplo, no caso das ruas Barão de Parnaíba e Dr. Ricardo, que são ligação entre pontos de interesses urbanos, pode-se notar grande quantidade de estacionamentos e áreas não edificadas ou de pouco valor arquitetônico. Neste sentido, uma intervenção na microescala, - respeitando as legislações e os possíveis instrumentos urbanísticos - poderia criar um percurso urbano por meio de quadras permeáveis, estabelecendo uma alternativa de deslocamento ao pedestre.

Uma das principais questões, quando se pensa nessa alternativa permeável é o fato de áreas consolidadas estarem edificadas. Este é o caso do centro de Campinas, que tem grande parte de seus lotes já ocupados. Foi necessário, portanto realizar um levantamento da quantidade de área já edificada, em relação às áreas livres, para a verificação da possibilidade desta tipologia permeável, que demanda certo espaço, para sua implantação.

Para essa análise, foi considerado um fluxo urbano já existente nesta área, entre o Terminal da Rodoviária e o Terminal Central. A verificação neste caso consiste em analisar lote a lote, a relação entre os espaços vazios e edificados. Também foi considerada neste caso, a Rua 13 de maio, uma importante rua exclusiva para pedestres.

Essa análise, portanto permite perceber, a possibilidade, de criação em uma área já consolidada, um percurso urbano permeável conectando dois pontos de interesses urbanos.

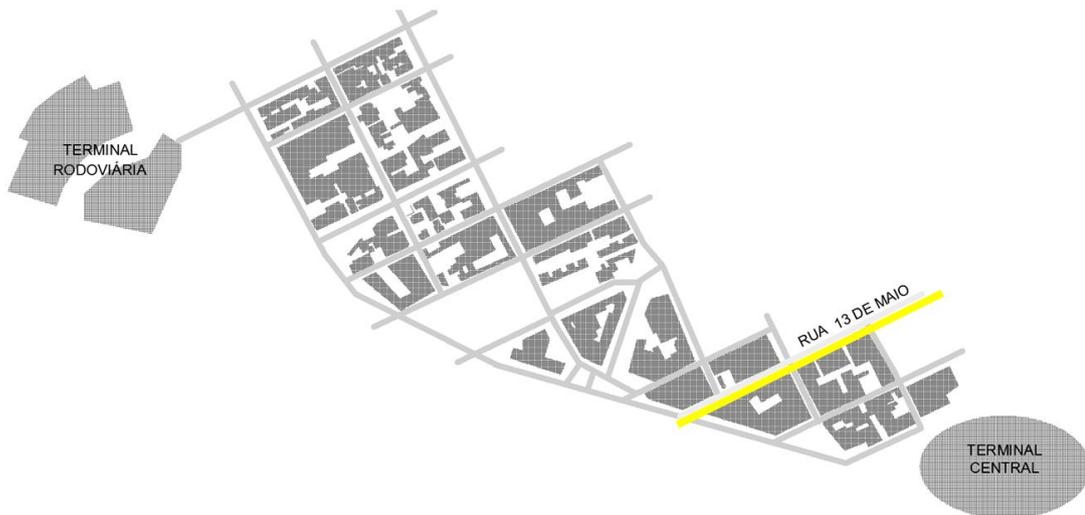


FIGURA 52: ÁREA EDIFICADA

LEGENDA: Em cinza: Áreas edificadas

FONTE: Imagem produzida pelo Autor

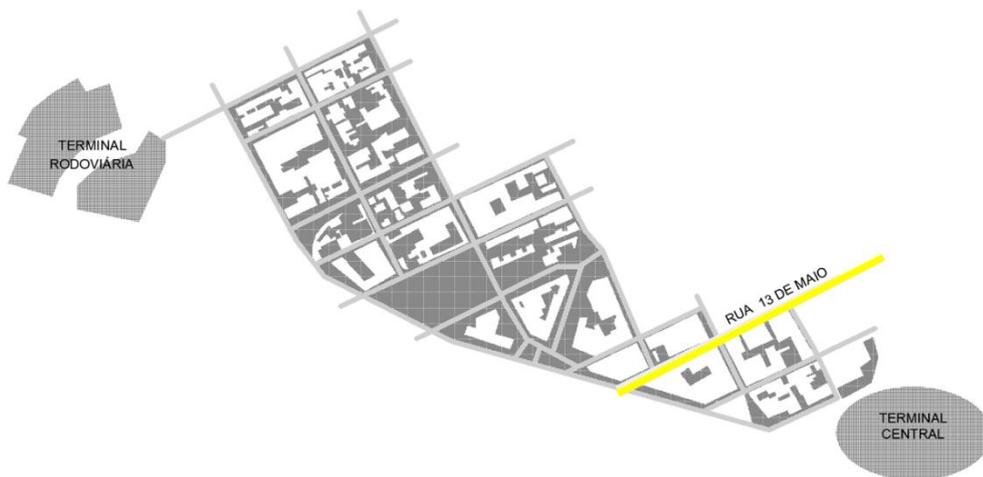


FIGURA 53: ESPAÇOS VAZIOS

LEGENDA: Em cinza: Áreas livres com potencialidade de percursos permeáveis

FONTE: Imagem produzida pelo Autor

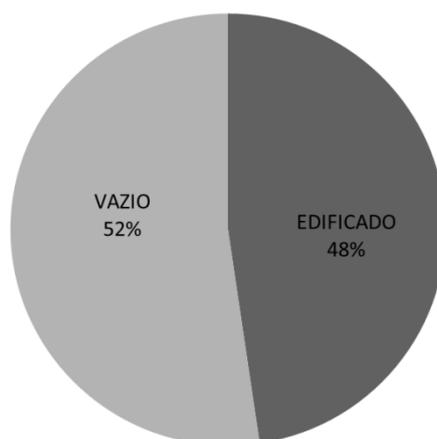


FIGURA 54: GRÁFICO – VAZIO E EDIFICADO

LEGENDA: Em cinza claro: porcentagem de espaços vazios com potencialidade de permeabilidade; Em cinza escuro: Porcentagem de área edificada.

FONTE: Imagem produzida pelo Autor

O gráfico apresentado na Figura 54 demonstra que a porcentagem de área construída e os espaços vazios, ocupam praticamente a mesma quantidade de área neste caso. Isto quer dizer que, apesar do fato de serem uma área já consolidada, as áreas de recuo, afastamentos, quintas, etc. constituem metade do espaço total, o que possibilitaria uma intervenção como a apresentada neste trabalho.

Evidente que esta é uma análise, baseada apenas em porcentagens de área, seria necessário, para afirmar a possibilidade de tal intervenção, estudos mais aprofundados em uma escala arquitetônica de cada situação especificamente.

A alternativa de quadras permeáveis como percurso urbano, quando atuante de forma conjunta ao sistema existente de fluxos e conectando pontos de interesses urbanos pode ser uma boa alternativa para projetos de requalificação urbana. Se desenvolvida dentro de uma realidade morfológica e jurídica, resulta no desenvolvendo econômico da região, promove a diversidade, cria espaços livres e de permanência, e criando percursos mais aprazíveis e de maior qualidade urbana.

Para compreender a área que contempla as quadras com potencialidade de permeabilidade, é necessária, uma análise em camadas históricas compreendendo a relação dos pontos geradores de pedestres com os pontos de interesses urbanos, identificando os percursos de pedestre e a transformação morfológica que produzem. Para isso foi feito um estudo para esse recorte dividido em três períodos significativos.

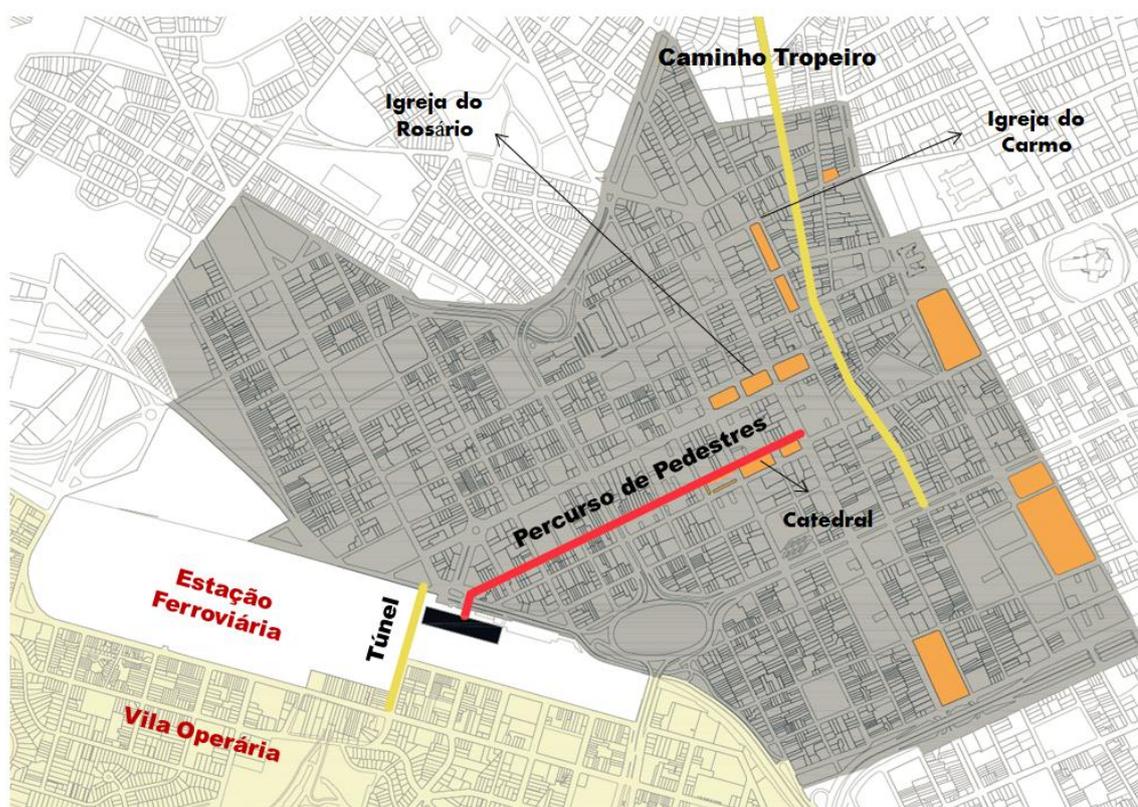


FIGURA 55: PRIMEIRO PERÍODO 1774 - 1970

LEGENDA: A linha amarela define o percurso percorrido pelos tropeiros no início da formação da cidade de Campinas. A linha vermelha indica a rua em que era utilizada como caminho entre o centro histórico e a estação ferroviária.

FONTE: Imagem produzida pelo Autor

O primeiro período pode ser definido da formação de Campinas (1774) até a década de 70. Quando os pontos de interesses urbanos eram constituídos pelas praças, igrejas como exemplo, a igreja do Carmo e do Rosário. É possível observar na Figura 55 a localização destes pontos na cor laranja, onde hoje é conhecido como centro histórico de Campinas. É possível observar também

destacado na cor amarela, o caminho dos tropeiros que passa próximo ao perímetro inicial de fundação da cidade.

Neste período ainda funcionavam as atividades ferroviárias da estação central, ou seja, o terreno da FEPASA que pode ser considerado neste período como um ponto gerador de pedestre de alta acessibilidade. Apresenta também em sua área uma transposição por meio de um túnel, que liga a vila operária (bairro que constituído por classes sociais mais baixas), até a área central mais elitizada na época.

A saída deste túnel, a presença da estação ferroviária, e os pontos de interesses urbanos, constituem um importante percurso urbano demonstrado em vermelho na Figura 55, este eixo constitui um fluxo de pedestres ligando o centro à estação.

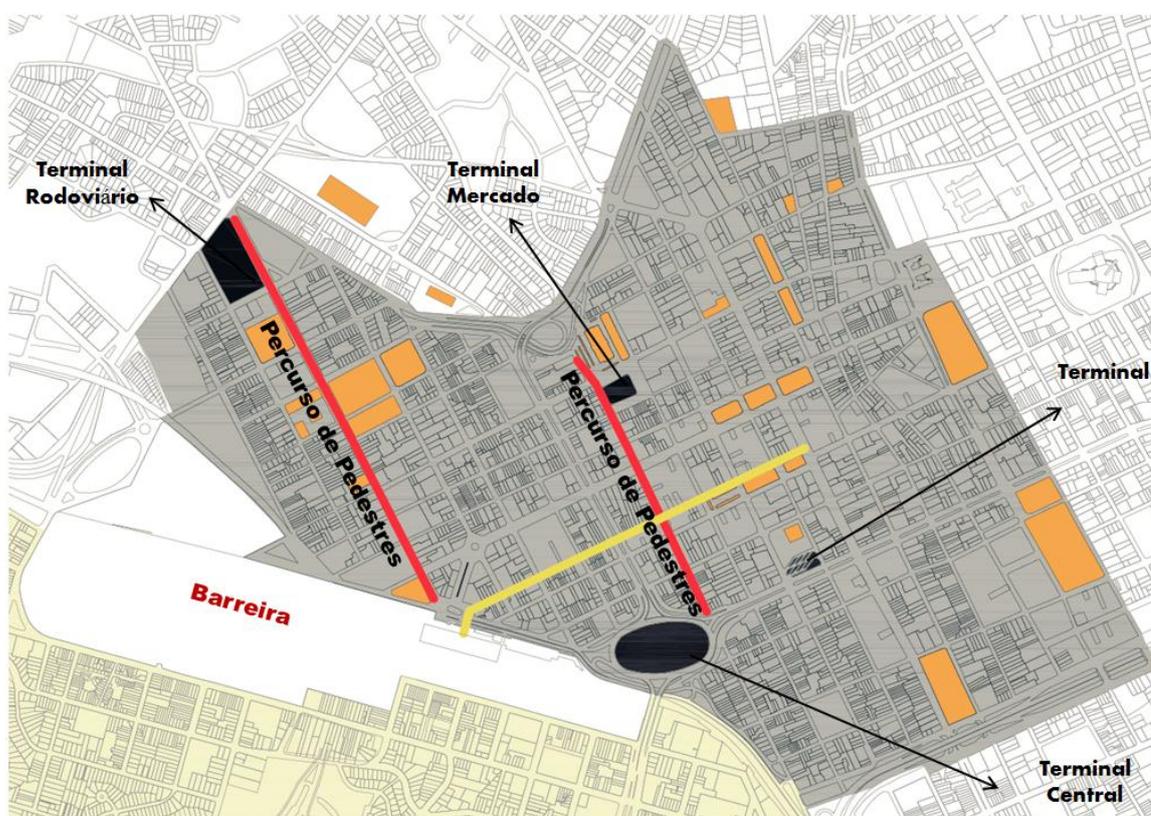


FIGURA 56: SEGUNDO PERÍODO (1950-1980)

LEGENDA: A linha amarela define o calçadão 13 de Maio percurso exclusivo para pedestres. As linhas vermelhas indicam os principais percursos de pedestres ocasionados em virtude da implantação dos terminais. Áreas em laranja: Pontos de Interesses Urbanos.

FONTE: Imagem produzida pelo Autor

Posteriormente, é possível identificar um segundo período, que acontece entre os anos de 1950 e 1980. Neste momento são significativas as implantações dos terminais: Estação Rodoviária Dr. Barbosa de Barros em 1973, Terminal Central no Viaduto Cury em 1985 e o Terminal do Mercado em 1978. Neste período é possível observar na figura a cima o crescimento dos pontos de interesses urbanos destacados em laranja.

A presença destes terminais, principalmente localizados no perímetro desta área em questão, pode ser classificada como pontos geradores de pedestre, e por possibilitarem uma grande acessibilidade a essa área, induzem a criação natural de percursos urbanos de pedestres. Os terminais, portanto, articulam e estruturam esses caminhos que formam conexões urbanas, não só entre os terminais, mas também com estes pontos de interesses urbanos, além de induzirem a urbanização e transformação morfológica desta área. Na Figura 56 é possível perceber os caminhos representados em vermelho, que acontecem na Avenida Andrade Neves e na Rua Alvares Machado.

O percurso da Avenida Andrade Neves estabelece uma importante conexão entre a Estação Rodoviária e o Terminal Central, esse percurso contribuiu para transformação morfológica dessa avenida, que teve nesse período a implantação de elementos importantes como exemplos, hospitais, clínicas e edifícios ligados à área saúde, além da delegacia, IML (Instituto Medico Legal), Museu da Cidade e Estação Cultura.

Já no percurso da Rua Alvares Machado, que liga o Terminal do Mercado ao Terminal Central acontece, em parte, por dentro de uma galeria, similar às galerias analisadas no segundo capítulo desta dissertação. Nesta galeria há grande presença de comércio e serviços. O fluxo de pedestres neste percurso intensificasse não só pela importante conexão entre os terminais, ou seja, o transporte público, mas pela presença do mercado que se caracteriza com uns importantes pontos de interesses urbanos, além destes inúmeros comércios e serviços que atraem os pedestres a induzem a utilização deste tipo de caminho.

Neste período também é importante ressaltar que a Rua 13 de Maio tornasse um calçadão de uso exclusivo do pedestre, o antigo percurso entre um ponto de acessibilidade (Antiga Estação Ferroviária) e a área central, neste momento age como um percurso peatonal que leva o pedestre do novo eixo criado pela presença dos terminais até a área do centro histórico.

O terreno da Estação FEPASA com a desativação das atividades ferroviárias deixa de ser um ponto de acessibilidade que estrutura percursos urbanos e torna-se uma barreira física.

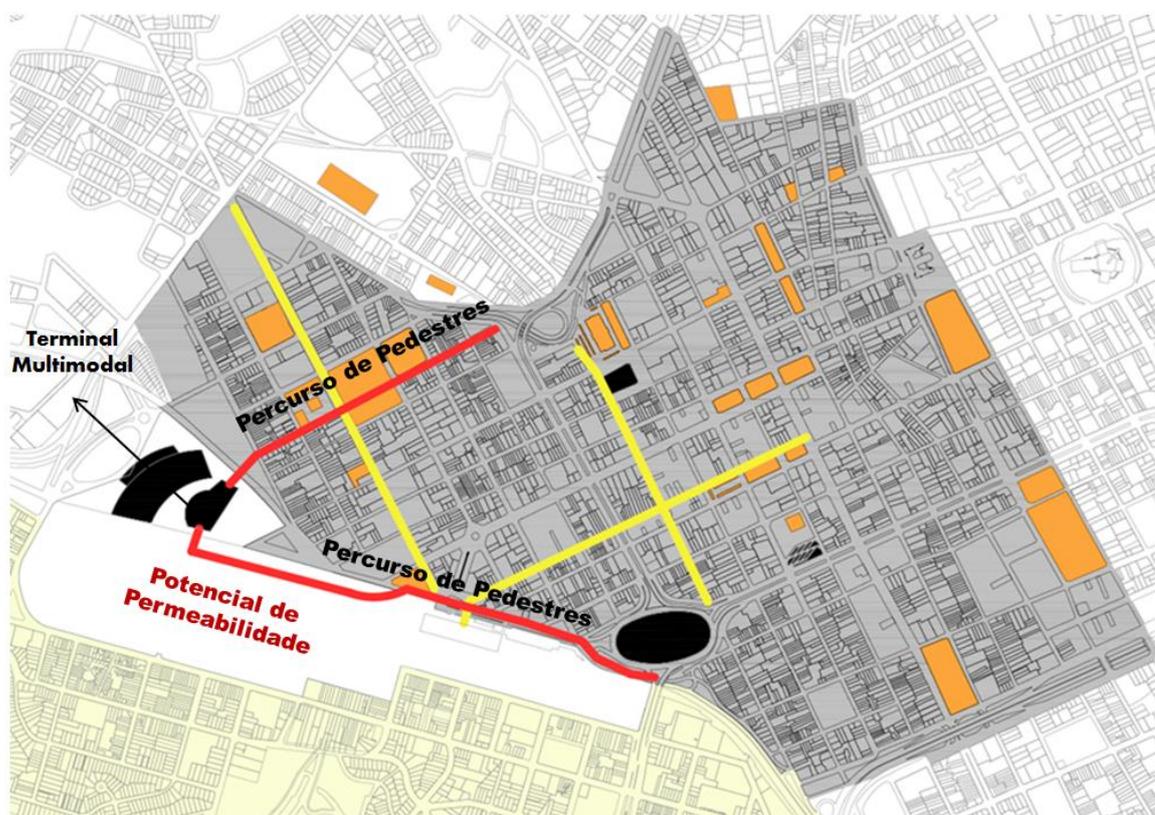


FIGURA 57: TERCEIRO PERÍODO (2008-2015)

LEGENDA: As linhas amarelas definem os percursos de pedestres que ainda existem neste período. As linhas vermelhas indicam os percursos com maior intensidade de pedestres que ocorrem por conta da implantação da nova rodoviária.

FONTE: Imagem produzida pelo Autor

No terceiro período, que pode ser datado a partir do ano de 2008 até o ano atual de 2015, em decorrência da desativação da Estação Rodoviária Dr. Barbosa de Barros, em 2008 e a implantação do Terminal Multimodal Ramos de Azevedo no mesmo ano.

O deslocamento deste ponto gerador de pedestres nesta área influencia não só na morfologia local, como também modifica as hierarquias de percursos de pedestres. Nesse caso o Terminal Multimodal se implantou em parte do terreno da antiga Estação FEPASA, portanto desloca o eixo de circulação de pedestre que anteriormente ocorria pela Avenida Andrade Neves. Isso cria dois novos percursos indicados na Figura 57 pela cor vermelha.

O primeiro percurso criado, se dá na saída do terminal em direção ao centro histórico, pela Rua Marechal Deodoro, uma rua estreita com pouca qualidade de acessibilidade, e, portanto que não apresenta adequada estrutura para este importante eixo que se cria, mas que tem sua localização privilegiada em relação ao novo terminal. Este percurso também cruza o eixo da Av. Andrade Neves, induzido pela antiga Rodoviária, nesse sentido, este novo percurso possibilita a conexão com importante eixo criado no segundo período, estabelecendo não só a conexão física mais histórica desta camada morfológica posterior.

O outro eixo, em vermelho, demonstrado na Figura 57, que estabelece a conexão entre o Terminal Multimodal Ramos de Azevedo com o Terminal Central, é o que apresenta maior intensidade no fluxo de pedestres. Este percurso apresenta uma deficiência pela sua condição atual, uma vez que, se estabelece entre o terreno desativado da estação FEPASA e uma movimentada avenida. Nessas condições o pedestre fica condicionado a um corredor por onde se estabelece este percurso. Contudo, essa condição pode ser considerada como uma potencialidade, já que, são notáveis as inúmeras possibilidades de desenvolvimento urbano no terreno da antiga estação. Nesse sentido, o percurso estaria se envolvendo de forma permeável.

Nesse período, portanto, o terreno da antiga estação FEPASA, não se apresenta mais como uma barreira física, mas sim como uma área com grande potencial de permeabilidade e de requalificação urbana.



FIGURA 58: PROSPECÇÃO

LEGENDA: As linhas amarelas demonstram os percursos de pedestres que se formaram para atender a demanda gerada pelos terminais no terceiro período. A área em vermelho define um perímetro com potencialidade de permeabilidade onde possivelmente poderá haver percursos permeáveis. Linha Azul demonstra um percurso tradicional por calçada para pedestres (Avenida Andrade Neves)

FONTE: Imagem produzida pelo Autor

Considerando o potencial da área da antiga estação FEPASA, e os projetos que estão previstos para a implantação neste terreno, como exemplo o TAV (Transporte de Alta Velocidade), pode-se considerar que esta área irá possivelmente agir como um elemento da alta acessibilidade para a esta região central.

Como observado entre os períodos, quando um componente gera acessibilidade é implantado, ele tornasse um ponto gerador de pedestres, e influencia nos percursos urbanos e na morfologia de onde foi implantado. Pode-se deduzir, portanto, que é possível a formação de novos percursos urbanos para pedestres que iram partir da área da antiga estação ferroviária em direção ao centro histórico de Campinas.

É possível, portanto, fazer uma prospecção da área em que possivelmente irá se formar esses percursos, demonstrados na Figura 58 na cor vermelha. Este recorte demarcado, não só faz essa relevante conexão urbana, mas engloba importantes pontos de interesses urbanos desta área, incluindo, o centro histórico, com as praças, largos monumentos, igrejas que constituem a identidade histórica da cidade, além do terminal do mercado, o mercado municipal, e o setor hospitalar, educacional localizados mais próximo da Av. Andrade Neves.

Considerando também que os percursos formados nos períodos anteriores, foram adaptações dos espaços livres e foram apropriados de forma natural como uma necessidade urbana. O planejamento e a previsão das consequências morfológicas da implantação de um novo projeto na área da antiga estação FEPASA se fazem necessários e podem contribuir para a qualidade urbana e paisagística desta região central.

O conceito de quadras permeáveis discutido nessa dissertação pode ser uma alternativa de desenvolvimento sobre a perspectiva dos percursos urbanos para pedestres nesta situação. Considerando as condições de legalidade, discutidas anteriormente, e as condições morfológicas dessa região central além dos múltiplos proprietários desses lotes, uma operação urbana consorciada neste recorte poderia definir, na escala de projeto, os espaços livres capazes de comportar essa permeabilidade.

Uma possibilidade seria o consórcio mobiliário entre o poder público e privado, previsto no Estatuto da Cidade, onde o projeto de requalificação, no caso as condições de permeabilidade são desenvolvidas pelo poder público, visando o desenvolvimento urbano e social, mas que são implantados pelo poder privado, que financia estas modificações e em troca explora investimentos para esta região.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A investigação realizada neste trabalho, baseado na pergunta inicial que o intitula, não necessariamente chega a uma conclusão definitiva, e nem se pretendia tal feito. Contudo, a reflexão sobre este tema e a própria discussão em si, podem contribuir com o pensamento urbanístico.

O atual destaque do tema mobilidade urbana, evidenciado pelas manifestações de junho de 2013, e a crescente preocupação da população em relação à presença de espaços públicos de qualidade, como um direito ao pedestre, são cada vez mais evidentes. A discussão do destino do Elevado Costa e Silva (Minhocão), ou com o fechamento da Avenida Paulista como espaço restrito aos pedestres nos finais de semana, são discussões que exemplificam esta carência de espaços públicos para os pedestres na cidade, e demonstram a necessidade de uma reflexão sobre este tema.

Alternativas que criem estes espaços e contribuam para a mobilidade do pedestre são cada vez mais necessárias. Quando são desenvolvidos como percursos urbanos, podem criar ainda, importantes conexões estruturando o fluxo de pedestres.

A alternativa de criar estes percursos por meio de quadras permeáveis, seja por áreas abertas ou por térreos livres já não é nenhuma novidade, no campo do urbanismo. As teorias apresentadas no primeiro capítulo desta dissertação demonstram que a tentativa de trabalhar a relação dos espaços edificados e livres, ou espaços privados e públicos já foi abordada de diversas maneiras. Tendo sucesso ou não, houve sempre uma preocupação com a criação de uma nova morfologia capaz de melhorar a relação do pedestre com a cidade.

Os casos analisados no segundo capítulo, que desenvolvem esta questão de permeabilidade, também permitem perceber essa necessidade de criar estes espaços de transposição. Os três casos analisados, Galerias do Centro, Conjunto Nacional, e Praças das Artes, compreendem situações distintas,

e momentos históricos diferentes. Isto revela que estas alternativas de permeabilidades são adequáveis às variadas situações urbanísticas.

No terceiro capítulo, o estudo de caso no centro de Campinas, permite perceber ainda, uma possibilidade real em que este sistema de permeabilidade de quadras, pode gerar novos percursos urbanos com fluxos de pedestres e áreas de permanência. Isto possibilita que estes espaços urbanos tenham maior qualidade, com paisagem mais aprazível, maior interface entre fachadas comerciais e de serviços, além de estruturar estes percursos conectando pontos de interesses urbanos.

Entretanto, não podemos considerar que esta alternativa como solução única, uma vez que, sua eficiência depende de alguns outros fatores. Um fator recorrente, tanto nas teorias como nas análises, é a falta de segurança que estes espaços públicos criados nos interiores das quadras geram no período noturno. Em alguns casos analisados, como das Galerias no Centro de São Paulo ou na Rua 13 de Maio em Campinas, foi possível observar que há uma alteração de usos e usuários no período noturno, a presença de moradores de rua, a falta de policiamento, iluminação adequada e movimento de pedestres cria um ambiente que incita pouca segurança.

A questão da falta de segurança nestes locais, em períodos noturnos é um fator ainda a ser mais bem desenvolvido. Em todos os casos analisados neste trabalho, nenhum apresentou uma solução satisfatória para esta questão. Quando estes espaços são privados, estabelecem uma restrição ou controle à noite, descaracterizando sua permeabilidade, quando públicos tornam-se inseguros ou perigosos.

Outra questão percebida é a relação que estes percursos permeáveis apresentam com os percursos tradicionais, ou seja, por meio de calçadas. Na análise realizada no Capítulo 02, em que foram percorridos dois percursos, um por meio das galerias, e o outro por meio de ruas e avenidas, foi possível observar que cada um apresenta qualidades distintas, e, portanto não se caracterizam por percursos melhores ou piores, mas a composição entre eles que oferece esta qualidade urbana.

Podemos concluir, portanto que, quadras permeáveis podem ser alternativas de percursos urbanos, contanto que se desenvolva de forma complementar à morfologia existente. Para isto, é necessário que este tipo de intervenção atenda à escala da arquitetura, ou seja, a microescala, considerando as edificações e espaços vazios existentes.

É importante também que, esta tipologia aplicada considere os pontos de interesse urbanos, como praças, largos, terminais, rodoviárias, edifícios públicos, etc. e estes percursos estabeleçam possíveis ligações que estruturam o fluxo de pedestre entre estes locais.

Para finalizar, é possível concluir que alternativas que possibilitem áreas de permanência com potencial de parcialidade, assim como percursos urbanos com qualidade de paisagem, identidade e valor simbólico, que apresentem segurança ao pedestre e aumente sua mobilidade pela cidade são necessários e contribuem com o desenvolvimento urbanístico.

A alternativa de quadras permeáveis, portanto, pode contribuir com essas questões e é evidente que este trabalho não apresenta uma solução ou uma resposta conclusiva que encerre este assunto, mas sim abre uma reflexão para estes tipos de percursos. Pretende-se que este trabalho sirva também como importante contribuição no campo acadêmico e que este tema tenha continuidade na sua discussão para o seu desenvolvimento e colabore com o conhecimento urbanístico.

BIBLIOGRAFIA

ABREU, Maurício de Almeida. 2006. **A apropriação do território no Brasil colonial**. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (orgs.). Explorações geográficas: percursos no fim do Século. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, p. 197-245.

ASCHER, F. **Metropolização e transformação dos centros das cidades**. In ALMEIDA, M.A. (Apresenta.) Os centros das grandes metrópoles: reflexões e propostas para a cidade democrática do século XXI. São Paulo. Terceiro Nome: Viva o Centro; Imprensa Oficial do Estado, 2001.

BADARÓ, R. Campinas: **O despontar da modernidade**. Campinas: Área de Publicações CMU/Unicamp, 1996.

BARTALINI, V. **Operações Urbanas: parcerias e desenho urbano**. In SCHICCHI, M. C.; BENFATTI, D. (Org.); MACHADO, D. P. (Colab.); Urbanismo: Dossiê São Paulo - Rio de Janeiro, Coedição Puc-Campinas/PROURB-UFRJ, Campinas/Rio de Janeiro, 2003.

CAVALCANTE, José Luiz. **A lei de terras de 1850 e a reafirmação do poder básico do Estado sobre a terra**. In: Revista Histórica, ed. n.º 2, jun. 2005.

COMPANS, R. **Intervenções de Recuperação em Zonas Urbanas Centrais: experiências nacionais e internacionais**, in Caminhos para o centro: Alvaro A. Comin, Nadia Somekh. 2004.

DINIZ, Mônica. Sesmarias e Posse de Terras: **política fundiária para assegurar a colonização brasileira**. In: Revista histórica, ed. n.º 2, jun. 2005.

FIGUEROA, M. **Habitação coletiva e a evolução da quadra**. Vitruvius, Arquitextos 069. Texto Especial 357, fevereiro de 2006.

FRANCISCO, Wagner De Cerqueira E. "**Regiões Metropolitanas do Brasil** "; *Brasil Escola*. Disponível em <<http://www.brasilecola.com/brasil/regioes-metropolitanas-brasil.htm>>. Acesso em 28 de outubro de 2015

GUERRA, Abilio. **Quadra aberta. Uma tipologia urbana rara em São Paulo**. *Projetos*, São Paulo, ano 11, n. 124.01, Vitruvius, abr. 2011

JACOBS, J. **Morte e vida de grandes cidades**. Tradução: Carlos S. Mendes Rosa. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

LE CORBUSIER, **A Carta de Atenas**. Tradução: Rebeca Scherer. São Paulo: Hucitec: Edusp, 1989. (Estudos Urbanos).

LEME Maria Cristina da Silva, Francisco Prestes Maia e o urbanismo como campo de conhecimento e de atuação profissional in **Simpósio Temático:**

Percursos profissionais: Arquitetos e Urbanistas, a contribuição para a teoria e a prática no Brasil, 1920 – 1960 ENAMPARQ, Faculdade Arquitetura e Urbanismo USP, 2010.

LIMA, Ruy Cirne. **Pequena história territorial do Brasil**. 4. ed. São Paulo: Secretaria de Cultura, 1990.

LYNCH, Kevin. **The image of the city**. Cambridge: The M.I.T. Press, 1960.

MARX, Murillo. **Cidade no Brasil terra de quem?** São Paulo: Universidade de São Paulo, 1991.

PONTUAL, V. **Projetos Urbanos e espaço público. Uma reflexão sobre os fazeres urbanísticos contemporâneos**. In FELDMAN, S; FERNANDES, A; O urbano e o regional no Brasil Contemporâneo. Mutações, tensões, desafios. Salvador, 2007.

PORTZAMPARC, C. **A terceira era da cidade**. In: Revista Ócullum, n. 9, Fau Puccamp, Campinas, 1997.

QUEIROGA, E. **A megalópole e a praça: o espaço entre a razão de dominação e a ação comunicativa**. São Paulo, 2001. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo

RIO, Vicente del; SIEMBIEDA, William (Orgs.). **Desenho Urbano Contemporâneo no Brasil**. 1ª Edição, Rio de Janeiro RJ, Grupo Gen, 2013.

SENNETT, Richard. **O Declínio do Homem Público: as tiranias da intimidade**. Tradução: Lygia Araújo Watanabe. São Paulo: Companhia das Letras, 1999.

SENETT, Richard, **The Open City**. Londres, Universidade de Cambridge, CRASH, 2013...

SILVA, Lígia Osório. **Terras devolutas e latifúndio: efeitos da lei de 1850**. 2 ed. Campinas: UNICAMP, 2008.

SILVA, A.J. da. **A política fundiária do Regime militar: Legitimação privilegiada e grilagem especializada (Do instituto de Sesmaria ao Estatuto da Terra)**. São Paulo: FFLCH-USP, 1997, 414p. Tese (Doutorado em Sociologia) – Universidade de São Paulo, 1997.

TOLEDO, Benedito Lima de. **Prestes Maia e a origem do urbanismo moderno em São Paulo**: Empresa das Artes, 1996.

TOLEDO, Benedito Lima de. **São Paulo: Três cidades em um século**. São Paulo: Editora Senac, 2001

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 2001.