UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO
DEPARTAMENTO DE PAISAGEM E AMBIENTE

O ESPAÇO LIVRE NA VIDA COTIDIANA

Usos e apropriações nos espaços livres na cidade de São Paulo, nas áreas do Terminal Intermodal da Barra Funda e do SESC Fábrica Pompéia

Vania Silva Tramontino

Orientador: Prof. Dr. Vladimir Bartalini

São Paulo - SP
2011

O ESPAÇO LIVRE NA VIDA COTIDIANA

Usos e apropriações nos espaços livres na cidade de São Paulo, nas áreas do Terminal Intermodal da Barra Funda e do SESC Fábrica Pompéia

Dissertação apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo como parte dos requisitos necessários para a obtenção do título de mestre em Paisagem e Ambiente.

Foi realizada com apoio da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP).

Vania Silva Tramontino

Prof. Dr. Vladimir Bartalini
Orientador

São Paulo

2011

Dedico este trabalho aos meus pais:
participantes ativos em todo o processo

AGRADECIMENTOS

A Vladimir Bartalini pela valiosa orientação: incentivo, compreensão e objetividade na organização do meu pensamento.

A Igor Guatelli, desde as primeiras conversas, que me incentivou a seguir por esse caminho e, na banca de qualificação, pelas correções de rumo.

A Eugênio Queiroga, pelos comentários na banca de qualificação que me fizeram ampliar horizontes.

Aos meus pais, Maria José e José, pela educação e por todo o amor dedicado, que os fizeram presentes em momentos nos quais eu não conseguiria seguir sozinha.

A minha irmã Vanessa e Marcelo Mesquita que, com maior experiência, me ajudaram a passar por obstáculos que me pareciam intransponíveis.

A todos os familiares e amigos, em especial Mayara Barriento, Renan Tavares, Ana Lúcia Pacheco e Silva e Angela Sardinha que, comigo, discutiram ideias, arquitetura, espaços livres e etc. criticando e apoiando o trabalho que eu estava desenvolvendo.

A Fundação da Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo que acreditou na contribuição que este trabalho poderia trazer para pesquisas no campo da Arquitetura e do Urbanismo.

A todos os encontros, desencontros e contaminações propiciados por esse processo.

RESUMO

Esta dissertação tem por objeto os espaços livres na vida cotidiana, na cidade São Paulo, na passagem da cidade industrial para a cidade contemporânea.

Verifica a forma como mudanças econômicas, físicas e socioculturais, percebidas a partir da década de 1960 em escala mundial, repercutiram nos espaços livres e nos modos de vida dos citadinos, levando à mudanças nas relações entre população e espaços livres.

Investiga como se deram as mudanças nessas relações nas áreas da Barra Funda e da Vila Pompéia, na cidade de São Paulo. Áreas onde, na década de 1980, foram implantados os edifícios do Terminal Intermodal da Barra Funda e do SESC Fábrica Pompéia. Ambos respondendo à demandas da cidade contemporânea, que interferiram na dinâmica entre população e espaços livres.

Estimula pensar sobre o papel dos espaços livres de uso público na organização da cidade contemporânea e na vida cotidiana.

PALAVRAS CHAVE

Espaços livres, vida cotidiana, contemporaneidade,

São Paulo, Terminal Intermodal da Barra Funda, SESC Fábrica Pompéia.

ABSTRACT

This paper aims at the daily life in free spaces in the city of São Paulo, in the turn of the industrial city to the contemporary one.

It verifies how the economic, physical and socio cultural changes were perceived from the 1960s on worldwide, in addition to the manner in which they echoed both in the open spaces and in the living ways of the city dwellers, and how they led to changes the in relationship between people and spaces.

It investigates how the changes occurred meanwhile the referred passage in the areas of Barra Funda and Vila Pompeia in the city of São Paulo, by focusing on the spaces, in which, in the 1980s, both buildings, Barra Funda Intermodal Terminal and SESC Fábrica Pompéia, were implanted. These buildings responded to the demands of the contemporary city and interfered in the dynamics between people and spaces.

This work leads to thinking about the role of open spaces for public use in the city's contemporary and everyday life.

KEY-WORDS

Free spaces, daily life, contemporaneity, São Paulo,

Barra Funda Intermodal Terminal, SESC Fábrica Pompéia

SUMÁRIO

Introdução: O espaço livre na vida cotidiana 07

1. Apresentação..... 07

2. Referências teóricas 08

3. Pesquisa empírica 09

4. Mudanças na trajetória da pesquisa 11

5. Estrutura da dissertação 13

[Capítulo 1] CIDADES E ESPAÇOS LIVRES:

Transformações contemporâneas 15

1. Panorama geral das modificações econômicas, físicas e socioculturais a partir da década de 1960..... 15

2. A esfera cotidiana nas relações entre a sociedade e a cidade contemporânea.....26

[Capítulo 2] POPULAÇÃO, CIDADE E ESPAÇOS LIVRES:
O caso da cidade de São Paulo.....39

1. Apresentação..... 39

2. Os espaços livres da São Paulo industrial.....40

3. Da década de 1960 aos dias atuais 47

[Capítulo 3] TERMINAL INTERMODAL DA BARRA FUNDA

Espaços livres conformados e influenciados no seu entorno 55

1. Apresentação..... 55

2. Histórico da área: relações entre ocupação, população e espaços livres 56

2.1. Da ocupação da área rural à cidade industrial.....56

2.2. Décadas de 1940 e 1950: consolidação do bairro industrial e difusão dos meios de comunicação de massa 70

2.3. Década de 1960: Mudanças de paradigma e esvaziamento do bairro industrial.....74

2.4. Da década de 1970 à implantação do Terminal Intermodal da Barra Funda.79

2.5. O projeto e a implantação do Terminal Intermodal da Barra Funda.....83

2.6. Da década de 1980 aos dias de hoje: a influência do Terminal de Transportes urbanos e da Operação Urbana Água Branca na região.....87

3. Fluxos e usos do Terminal da Barra Funda e sua influência nos espaços livres.....93

3.1. Fluxos na escala da cidade 95

3.2. Fluxos na escala local.....98

4. Fluxos e usos: uma interpretação dos espaços livres apresentados.....119

[Capítulo 4] SESC FÁBRICA POMPÉIA

Rua interna e influência nos espaços livres do entorno.....124

1. Apresentação..... 124

2. Histórico da área: relações entre ocupação, população e espaços livres 127

2.1. Do loteamento da área rural ao início da ocupação do bairro residencial (1910-1930).....127

2.2. Décadas de 1940 e 1950: consolidação do bairro e manutenção das relações entre população e espaços livres.....136

2.3. Década de 1960: introdução de fatores para mudanças na área até a década de 1980.....140

2.4. Década de 1970: permanências e transformações na Vila Pompéia.....143

2.5. O projeto e a implantação do SESC Fábrica Pompéia.....146

2.6. Da implantação do SESC Fábrica Pompéia, início da década de 1980, aos dias de hoje.....152

3. Fluxos e usos no espaço livre da "rua interna" do SESC Fábrica Pompéia.....158

3.1 Usos na rua interna do SESC Fábrica Pompéia.....161

3.1.1 Usos e apropriações na década de 1980: pesquisa em jornais.....161

3.1.2 Usos e apropriações nos dias de hoje: uma interpretação.....165

[Capítulo 5] CONSIDERAÇÕES FINAIS 172

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS 177

BIBLIOGRAFIA..... 181

LISTA DE MAPAS..... 184

LISTA DE IMAGENS..... 186

INTRODUÇÃO

O espaço livre na vida cotidiana

1. Apresentação

Este trabalho parte, primeiramente, da constatação de que *espaços livres* estão presentes na organização das cidades desde a Antiguidade como palco para diferentes expressões da vida cotidiana – a Ágora na Grécia antiga, o Fórum romano, as ruas, praças e largos medievais, os parques na cidade industrial europeia –, como também da percepção de que foi a partir da década de 1960 que ocorreram mudanças significativas nos modos de vida urbana, que se refletiram nos usos dos espaços livres tradicionais.

Supõe-se que isto se deu a partir do enfraquecimento tanto das relações de sociabilidade – do estabelecimento de vínculos duradouros entre pessoas e espaços –, resultado da crescente necessidade e velocidade de deslocamento e da hegemonia de valores ligados ao consumo de mercadorias, de imagens e da cultura.

A Ágora, na cidade clássica, era o local de expressão política por excelência. Ali se tomavam as decisões a respeito da cidade, por meio de debates com a participação voluntária dos cidadãos livres (condição social à época bastante excludente). Mais tarde, com o florescimento das cidades europeias, a partir do final da Idade Média, os espaços públicos abertos – ruas, largos e praças –, embora não tivessem a mesma dimensão política da Ágora, acolhiam não só os principais acontecimentos urbanos, como também estavam fortemente imbricados com as funções do dia a dia..

Tal relação de intimidade com os espaços abertos da cidade permitia sua apropriação por parte dos citadinos e, embora enfraquecida, atravessou o século XIX e perdurou por muito tempo.

Embora uma das primeiras críticas sobre as mudanças e do esvaziamento dos espaços livres públicos já aparecesse no final do século XIX, é a partir da década de 1960 que as grandes transformações econômicas, sociais e culturais se refletiram com maior impacto no uso e no significado dos espaços livres da cidade. A vitalidade social e política nos espaços públicos tradicionais das ruas e das praças, se expressa na contemporaneidade de maneira muito diversa.

2. Referencias teóricas

Visando o entendimento dessa nova condição, vários autores, como Richard Sennett, David Harvey e Fredric Jameson, montaram panoramas que dão base para o entendimento dessas relações, estabelecidas entre sociedade e cidade contemporâneas.

As mudanças no modo de produção, com a passagem do sistema moderno industrial fordista, para o sistema de acumulação flexível de capital, a crescente importância da velocidade e da mobilidade nas formas de organização da produção e da sociedade, priorizando a circulação e a velocidade sobre o habitar, e a introdução de valores de consumo e descartabilidade, refletiram-se no uso do espaço público tradicional. De espaço político, construído pela ação conjunta, e lugar de sociabilidade, passa a espaço voltado prioritariamente aos fluxos e às trocas mercantis e marcado pelo isolamento individual.

A esfera pública dependia do espaço livre público para o agrupamento e discussão de ideias. Na contemporaneidade, a partir do desenvolvimento dos meios de telecomunicação (principalmente os de comunicação por satélite e a internet), parece ter ocorrido um enfraquecimento do papel do espaço livre para a manutenção da esfera pública, que pode ter se deslocado, ainda que parcialmente, para a esfera virtual, em redes difusas pelo mundo todo.

Assim, com base nos autores que se dedicaram ao estudo desta nova condição, buscaremos o entendimento de como se estruturam essas modificações na contemporaneidade. Complementando o entendimento dessa estrutura com a visão de autores como Agnes Heller, Michel de Certeau, Gilles Deleuze e Félix Guattari, que focam não a estrutura, mas em suas linhas de fuga e nos estudos na escala do cotidiano.

As mudanças na estrutura das cidades, que poderiam ser entendidas pelo desinteresse do homem pelo espaço da cidade, quando observadas na proximidade da esfera cotidiana, podem revelar que as mesmas funções contemporâneas que dão base para a alienação, apatia e passividade, podem apresentar-se como base para novas formas de expressão da vida contemporânea.

Nessas novas formas, os vínculos interpessoais e com os espaços livres da cidade podem ser menos duradouros, mas o cotidiano, fortemente marcado pelos deslocamentos velozes, pode ser a base para novos usos e apropriações dos espaços livres, seja para a manutenção do movimento repetitivo cotidiano, seja para o acontecimento de usos inesperados.

3. Pesquisa empírica

Aproximando-nos assim do movimento cotidiano, ficamos estimulados a pensar a respeito dos espaços livres existentes na cidade contemporânea – ruas, praças e largos tradicionais –, que, em grande parte, foram funcionalizados ou retraídos por um modelo de urbanismo que dá prioridade ao sistema viário, e, também, a respeito de outros espaços intersticiais entre edifícios e espaços tradicionais – como espaços que podem dar a possibilidade tanto à manutenção do movimento cotidiano, como à rupturas neste movimento.

Como campo empírico para a verificação das premissas gerais apresentadas, escolheu-se a cidade de São Paulo. Como procedimento de

pesquisa, realizou-se, inicialmente uma retrospectiva histórica para entender como se deram as relações entre população e espaços livres, chegando aos dias atuais.

As áreas escolhidas para estudo de caso foram os espaços livres no entorno do Terminal Intermodal da Barra Funda e a “rua interna” do SESC Fábrica Pompéia, na Vila Pompéia.

Primeiramente, foi feita a identificação de como as mudanças percebidas no panorama mundial, a partir da década de 1960, repercutiram nas áreas específicas da Barra Funda e Vila Pompéia. Para tal, recuperou-se a história das áreas em questão desde sua ocupação como áreas industriais.

Para captar as transformações ocorridas nestas duas áreas, valemo-nos de levantamentos cartográficos da cidade de São Paulo – de Gomes Cardim (1897), Sara Brasil (1930), VASP-Cruzeiro (1952-59) e GEGRAN (1970) – e de imagens do Google Earth (2010) . Consultamos também autores que viveram a realidade dos bairros do século XX, como Alcântara Machado, estudos de geografia, como os organizados por Aroldo de Azevedo, relatórios técnicos, como o da implantação da linha vermelha do Metrô. Recorremos ainda ao projeto Museus de Bairro, Itinerários no Tempo: Memória Vila Pompéia, realizado pelo Centro Cultural Pompéia, organizado pelo escritório Julio Abe Wakahara SCL. onde reúnem-se histórico e depoimentos sobre o bairro no século XX. Trabalhos mais recentes, que tratam da história dos bairros, como os de como Nicolau Sevcenko, Margareth Rago, Maria Célia Paoli e Adriano Duarte, também deram apoio à pesquisa empírica.

Os dados sobre os projetos focados foram obtidos, no caso do Terminal da Barra Funda, no relatório de implantação da linha vermelha do metrô, realizado pela Companhia do Metropolitano de São Paulo, de 1979; e, no caso do SESC Fábrica Pompéia, nos textos da arquiteta Lina Bo Bardi sobre o projeto.

Auxiliaram na compreensão da realidade específica de São Paulo e dos bairros em questão, os estudos como o de Rolnik (2003) e Kuszinir (2005), assim como os dados do Censo 2010 e, no relatório com quadro situacional do distrito da Lapa, onde estão inseridos os bairros em questão, realizado pela FUPAM - Fundação para a Pesquisa em Arquitetura e Ambiente em 2003.

Com base em visitas programadas fez-se o levantamento fotográfico e o levantamento de fluxos e usos cotidianos. Buscou-se identificar empiricamente, como se dão as relações entre pessoas e espaços livres de forma concreta nessas áreas. A pesquisa de campo foi complementada por levantamento de matérias sobre as áreas em questão, publicadas em jornais desde a inauguração de ambos os projetos, o que foi expressivo para o caso do SESC Fábrica Pompéia, mas não para o Terminal Barra Funda.

Assim, tentamos verificar as mudanças e como se dão hoje os usos nos espaços livres em questão, a força do movimento cotidiano na utilização dos espaços livres disponíveis na cidade, e a diferença entre as apropriações que se dão nos dois casos de espaços livres. No primeiro caso, o do Terminal Intermodal da Barra Funda, o espaço foi pensado somente para a manutenção da circulação, e no segundo, o do SESC Fábrica Pompéia, o espaço livre, que resgata a memória da rua tradicional, foi idealizado como palco para manifestações de enraizamento.

Imagina-se que, apresentando a condição dos espaços livres e os usos que suscitam, pode-se fornecer subsídios para projetos de espaços livres que facilitem e acolham rupturas no cotidiano.

4. Mudanças na trajetória da pesquisa

De início, supusemos que, para encontrar sinais de vitalidade nos espaços livres contemporâneos, o mote seria contrapor espaços pensados como suporte

para ações livres na cidade com outros espaços livres, não pensados com essa intenção.

Para tal análise comparativa foram selecionados projetos da arquiteta Lina Bo Bardi, marcados por forte intencionalidade quanto à apropriação livres dos espaços, como o “Vão Livre” do Museu de Arte de São Paulo, o contínuo rua, foyer e palco do Teatro Oficina e a "rua interna" do SESC Fábrica Pompéia. Como contraponto, foram selecionados os espaços contíguos aos terminais de transportes urbanos da Lapa, Dom Pedro II e Barra Funda.

A intenção era a de verificar, em espaços com intenção e características tão distintas, as manifestações de rupturas com os usos previstos, ou seja, a emergência de eventos espaciais nos interstícios das “ordens” cotidianas e até, literalmente, nos interstícios dos espaços (espaços “entre”).

Reconhecendo de antemão a improbabilidade de flagrar estas rupturas em simples visitas aos locais, recorremos ao levantamento de matérias publicadas em jornais em que tais ocorrências pudessem estar registradas. Com exceção de manifestações políticas no “vão livre” do MASP, entre os anos de 1980 e 1990, não encontramos informações que pudessem contribuir com os objetivos da pesquisa, e com as suposições iniciais.

Além disso, logo nos demos conta da inconveniência de buscar a verificação concreta, no espaço físico, de um conceito como o de espaço “entre”.

Assim, decidimo-nos por dirigir a pesquisa não mais para a identificação do “evento”, da “ruptura”, mas para uma verificação dos usos cotidianos que se dão nos espaços livres e para uma avaliação das condições que estes espaços livres apresentam, seja em termos de programa, seja em termos de características físicas, para receber as expressões da vida cotidiana contemporânea.

Para permitir um maior aprofundamento, optamos por restringir o trabalho aos estudos de casos do Terminal Intermodal da Barra Funda e do SESC Fábrica Pompéia.

O SESC Fábrica Pompéia foi selecionado pela sua importância no bairro em que está inserido, como um espaço aberto que atrai fluxos cotidianos. Ele nos pareceu mais relevante para a pesquisa, já que palco e foyer do Teatro Oficina tem seu uso restrito às apresentações teatrais, sem gerar fluxos cotidianos, e o "vão livre" do MASP, apesar de ser um espaço livre aberto a aglomerações do cotidiano, está subordinado à vitalidade da própria avenida Paulista – avenida que é um importante eixo financeiro e cultural da cidade –, onde fluxos, usos e apropriações do cotidiano estão disseminados num movimento geral, dificultando ou mesmo impedindo isolar o que pode ser atribuído especificamente ao MASP.

No caso dos terminais, os três apresentavam dinâmicas e influência nos espaços livres do entorno muito semelhantes, porém, o Terminal Intermodal da Barra Funda, é o que apresenta o mais intenso movimento diário.

5. Estrutura da dissertação

A dissertação está estruturada em cinco capítulos.

O primeiro capítulo trata da discussão teórica sobre as transformações contemporâneas que afetaram as cidades e seus espaços livres. Este está dividido em duas partes. Na primeira parte, é apresentado um panorama das mudanças introduzidas na contemporaneidade, e, na segunda parte, são abordados os usos e apropriações cotidianas dos espaços livres, as táticas e resistências e as potencialidades para a ocorrência das erupções do cotidiano.

No segundo capítulo, aproximamo-nos do caso específico da cidade de São Paulo, com sua inserção no panorama mundial, apontando as mudanças nas relações entre sociedade e cidade atuais.

No terceiro capítulo é apresentado o estudo de caso do bairro da Barra Funda, com um histórico de sua formação como bairro industrial, seus habitantes e seus espaços livres, até o momento contemporâneo, marcado pela inauguração do Terminal Intermodal da Barra Funda, do Memorial da América Latina e pela Operação Urbana Água Branca.

No quarto capítulo, é apresentado o estudo de caso do bairro da Vila Pompéia com sua população, espaços livres e usos, desde a formação do bairro industrial até os dias atuais, e com a importância que assume a *rua interna* do SESC Fábrica Pompéia.

O último capítulo da dissertação é reservado às considerações finais sobre o que foi observado no decorrer da pesquisa, sobre a força do cotidiano urbano para o uso e apropriação dos espaços livres disponíveis nas áreas estudadas, e sobre as possibilidades dos com espaços livres contribuírem nos usos que as novas funções da contemporaneidade imprimem nos modos de vida.

Este trabalho é um convite para pensar sobre o papel dos espaços livres de uso público como aglomeradores dos movimentos cotidianos, no atendimento às funções a eles atribuídas, nas suas formas de usos e apropriações sociais.

Este trabalho foi realizado com o apoio da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP) pelo programa regular de bolsas de Mestrado.

Capítulo 1

CIDADES E ESPAÇOS LIVRES

Transformações contemporâneas

1.1. Panorama geral das modificações econômicas, físicas e socioculturais a partir da década de 1960

Como mencionado, data do final do século XIX uma das primeiras críticas – de Camillo Sitte – quanto ao esvaziamento e desinteresse pelas ruas e praças da época. Esses espaços públicos, da cidade de Viena, são colocados pelo autor como pontos nodais da expressão da sociedade. Além das análises e críticas o urbanista austríaco propôs re-agenciamentos de praças e ruas para torná-las mais aptas à reapropriação pela população. Apesar das boas intenções e da justeza crítica, sabe-se que a tentativa não foi bem-sucedida, o que provavelmente se deve ao fato de ter-se tentado resgatar valores que já não correspondiam ao estágio de desenvolvimento das cidades urbano-industriais.

Mais de meio século depois, Guy Debord, já na década de 1960, introduz a questão do consumo e da espetacularização da vida como valores da sociedade vigente. Nessa concepção, o homem moderno teria deixado de participar ativamente dos destinos da cidade para consumi-la como espetáculo; considerando-a mera representação espetacular da vida, numa relação social que se estabeleceria por intermédio de imagens (DEBORD, 1997, 14). Essa mediação das relações sociais por meio de imagens se apoia numa ideologia que nega a vida real, levando à separação efetiva entre o *homem e o homem* (DEBORD, 1997: 138).

Essa mudança de postura se refletiria no contato da sociedade com a cidade e seus espaços livres. Nelas, as experiências e relações sociais estabelecidas pela

sociedade do espetáculo passam a estar vinculadas ao consumo, à imagem, ao espetáculo e à mera representação. O homem teria deixado de viver diretamente a experiência no espaço para, alienado, consumi-lo passivamente, mediado pelas imagens (DEBORD, 1997: 13); vivendo assim no âmago de uma irrealidade social (DEBORD, 1997: 14).

A experiência no espaço, antes expressa pela vontade de ação livre, teria se convertido na *liberdade de fazer o que se tem feito*, onde o homem perde o seu poder de ação e passa a participar passivamente do espetáculo de uma sociedade impregnada de programação e controle. (SPERLING, 2007:04) O viver passa a não se expressar como experiência, mas como eficiência e previsibilidade, aproximando-se do consumo de imagens de estilos de vida, que mais tarde seria abordado por David Harvey (2007).

Essa crítica contundente quanto aos rumos da vida social presentes em Debord culminaria nas propostas da arte integral situacionista. A arte assumiria então um papel também urbano, integrado à cidade e ao cotidiano das pessoas, que passariam de consumistas a participantes do processo de formação dos espaços da cidade. Segundo essa proposta de arte integral, o homem, pela prática da *deriva* e da *psicogeografia*, deixaria de ser um *voyeur* que flana pelo espaço das cidades sem intervir nela, mas se deslocaria pela cidade com o objetivo de utilizá-la, para, assim, introduzir a sua participação espontânea como forma de contribuir e revolucionar a vida cotidiana espetacular.

Richard Sennett viria a endossar o posicionamento de Debord, mas, de maneira mais cética, já não acreditando num potencial de mudança, e associando o desinteresse pelo espaço público e político ao *declínio do homem público* (SENNET, 1988). Na visão do autor, o homem contemporâneo, como continuidade dos valores já introduzidos pelo

momento moderno, teria se tornado passivo, mais individualista e intimista. Sua experiência passa a ser a do consumo, afastando qualquer outro propósito mais complexo, político ou comunitário, e rompendo o compromisso do homem com sua cidade (SENNETT, 2008:19).

Segundo Sennett, o homem teria se tornado passivo primeiro por excesso de informação via mídia de massa, e depois pela experiência alienante no fragmentado espaço moderno. Com o desenvolvimento dos modernos meios de comunicação de massa, haveria uma sobrecarga de informações, imagens e experiências não vividas e consumidas, que entorpeceriam os sentidos do homem, levando-o à alienação e passividade em relação à vida real.

Vive-se o coletivo em espaços dedicados ao consumo (como os *shoppings centers*), trabalha-se em edifícios comerciais ou instalações industriais fechadas em seus programas e funções; a passividade se dá também na própria base do deslocamento diário para a realização das atividades cotidianas necessárias à manutenção do sistema produtivo capitalista (SENNETT, 2008: 262). Esses deslocamentos possibilitados pelos modernos meios de transporte tendem a enfraquecer as relações com o espaço físico (real), já que, em alta velocidade, seria difícil prestar atenção na paisagem ou nos outros homens (SENNETT, 2008: 16-17).

O espaço contemporâneo torna-se lugar de passagem e deixa de ser lugar de experiência. Sua imagem, observada por quem nele se desloca, é neutra. O homem estaria passando por uma crise tátil, em que seu corpo em deslocamento estaria sendo cada vez mais dessensibilizado, perdendo ligações com outras pessoas e também com os lugares por onde se move (SENNET, 2008: 262-263)

> Transformado em simples corredor, o espaço urbano perde qualquer atrativo para o motorista, que só deseja atravessá-lo e não ser excitado por ele. (SENNETT, 2008: 16)

Se há multidões nas ruas das grandes cidades nas quais os corpos se deslocam, segundo Sennett (2008), com ela não se estabelecem relações de convívio e aceitação de suas diferenças socioculturais. Nas cidades multiculturais, como Nova Iorque, que é objeto de estudo de Sennett, a diferença cultural existente entre os diversos homens que formam as multidões é tratada a partir da tolerância e não tanto da troca e do relacionamento (SENNETT, 2008: 360). O homem contemporâneo, intensificadas nele relações já presentes no período moderno, teme a multidão e o convívio, a experiência real no espaço, e a ordem hoje para ele, significaria a falta de contato social (SENNETT, 2008: 18).

Nos espaços nos quais convive (a rua, o café, os magazines, o trem, o ônibus e o metrô) não se desenvolvem de fato práticas de sociabilidade e eventos políticos. Estes espaços seriam somente para se passar a vista e não funcionam como espaço de convívio (SENNETT, 2008: 360). Se as multidões que por eles passam se interessam mais em circular do que em estabelecer relações sociais, os espaços que percorrem só poderiam dar lugar à circulação apática, sem o estabelecimento de relações com o espaço físico, prejudicando a consolidação da esfera pública nas cidades.

Ainda para Sennett, teria havido uma modificação profunda na relação entre o homem e a cidade a partir do momento em que ele se este se tornou um ser individualista e móvel para assegurar a manutenção do sistema produtivo vigente, no qual as mercadorias precisam circular. Segundo este posicionamento cético, tais mudanças nas relações entre sociedade e cidade seriam irreversíveis.

O individualismo e a organização contemporânea em multidões, que Sennett avalia sob uma ótica cética, ganham outra interpretação em Hardt e Negri (2005). Segundo estes autores, a multidão seria um corpo social composto de inúmeras diferenças internas, nas qual convivem diferentes grupos sociais que podem vir a agir com a força daquilo que têm em comum. As diferenças são aceitas na ausência de busca por uma identidade ou unidade comum que as achataria. Mas nessa ausência de busca por uma unidade não estaria a base para a indiferença e a intolerância com o outro, que pode vir a agir em conjunto quando identificado um interesse comum.

Já David Harvey (2007) está interessado em definir a condição contemporânea, sob o nome de “pós-modernidade”. A condição contemporânea estaria subordinada às mudanças no sistema produtivo, passando do modo moderno industrial “fordista” para modo de acumulação flexível. Na atual condição, essa passagem acarretaria mudanças na experiência do tempo-espaço, identificadas no âmbito social e espacial na contemporaneidade.

Fragmentação da produção e do espaço, aceleração das práticas produtivas e de consumo – vinculadas à velocidade de giro de mercadorias – e a efemeridade e valorização de um sistema de signos e imagens como forma de consumo, estariam diretamente ligados ao entendimento do espaço e da sociedade para Harvey (2007).

Enquanto o modelo moderno industrial, *“fordista”*, implicava numa estabilidade tanto da fábrica quanto do seu operariado, o atual modelo de acumulação flexível não depende mais de um lugar único e restrito. Essa não dependência espacial seria uma forma de superação da rigidez do fordismo, o que garante a aceleração do tempo de giro como uma solução aos problemas que, no sistema moderno, levaram à crise de 1973 (HARVEY, 2007: 257). Além disso, dentro dessa flexibilidade, uma empresa pode migrar

de uma lugar a outro, produzir o mesmo produto por partes em vários lugares do mundo, produzir num país e ser consumido no mundo todo. Tudo isso devido a uma queda de custos em comunicações e transportes que levou a uma nova condição da relação entre tempo e espaço, superando as barreiras espaciais (HARVEY, 1994: 260).

Se, por um lado, essa nova organização resolve um problema produtivo quanto à rigidez de produção, por outro, na sociedade repercute como uma insegurança na manutenção do trabalho e de sua fonte de renda. Segundo Hardt e Negri (2005), com a flexibilidade no modo de produção solapam-se identidades compactas da classe operária, presentes na cidade industrial, com a ascensão de contratos de curto prazo e a mobilidade que é forçada por essas novas formas de trabalho (HARDT e NEGRI, 2005: 145-146).

O trabalho industrial fragmenta-se. Esgota-se o modelo industrial antes dominante, com grandes fábricas de milhares de operários.

Em relação aos os espaços livres da cidade, essa mudança implica dissolução e mistura entre o tempo livre e o tempo de trabalho. No paradigma industrial, o tempo de trabalho se limitava às horas, ainda que fossem muitas, passadas na fábrica; e a volta para a casa, para o bairro ou vila operária, significava o tempo de lazer, passado em grande parte no espaço público, onde se vivia o coletivo e o familiar. Já no paradigma pós-industrial, o tempo do trabalho imaterial, utilizado para resolver um problema ou criar uma ideia, tende a se expandir para todo o tempo de vida. Com isso, há restrições no tempo dispensado com a sociabilidade, no familiar e no coletivo. Segundo Hardt e Negri:

> No paradigma industrial, os operários produziam quase exclusivamente durante as horas passadas na fábrica. Quando a produção tem por objetivo resolver

> um problema, no entanto, ou criar uma ideia ou relação, o tempo de trabalho tende a se expandir para todo o tempo de vida. (HARDT e NEGRI, 2005: 143).

Além disso, a queda das barreiras espaciais referida por Harvey acarreta uma aceleração no tempo de giro das mercadorias. Com isso, o tempo teria se tornado proeminente sobre as práticas espaciais. Contudo, mesmo subordinando a dimensão espacial ao tempo imposto pelo sistema produtivo, Harvey não concorda com a suposta dissolução das dimensões espaciais e temporais no que é tangível pela vida social, apontada por Paul Virilio, em *Esthetique de La disparition (*1980), e Marshall McLuhan, em texto sobre "aldeia global" na década de 1960 (MCLUHAN *apud* HARVEY, 2007: 265).

Pelo contrário, segundo Harvey, o espaço físico tangível e as relações sociais se mantêm na contemporaneidade. Porém, assim como já ocorria na crítica ao espaço feita por Debord, sua base não é a da experimentação, do uso ou do convívio social, mas é a do consumo, da imagem e do simulacro. O espaço, dentro da queda das barreiras espaciais, torna-se o lugar em que, segundo Harvey, os "capitalistas" procuram vantagens para a produção (HARVEY, 2007: 265). Por esse motivo, há um esforço entre as cidades para criar uma imagem distinta e uma atmosfera que aja como atrativo para "capitalistas", isto é, áreas de investimento de produção e, ao mesmo tempo, atrativo também para o que Harvey chama pessoas de "certo tipo" que seriam abastadas e influentes (HARVEY, 2007: 266), o que geraria uma homogeneização no espaço, reduzindo a amplitude de convívio em sociedade.

Se, segundo Aristóteles, a cidade só existe pela existência de diferentes tipos de homens (ARISTÓTELES *apud* SENNETT, 2008: 11), cabe questionar, do ponto de vista social e do convívio no espaço urbano, se existiria cidade formada por pessoas homogêneas, cuja relação social existisse só pelo consumo passivo.

Nesse espaço que visa tornar-se atrativo para “capitalistas” e homens semelhantes, os edifícios são construídos como imagens, como simulacros, como monumentalidades dentro de uma cultura de consumo de imagens e signos mundializados, que permitem a produção de cidades como bancos de imagens. Segundo Jencks, ocorre uma heterogeneidade de linguagens como um tipo de produção espacial voltada para o consumo (JENCKS, 1984: 127 *apud* HARVEY, 2007: 271).

No espaço dessas novas cidades vivencia-se a geografia do mundo todo como simulacro e representação. O espaço é consumido como mercadoria, da mesma forma que se consome o mundo por imagens na tela da televisão e do cinema. Tal relação entre sociedade e cidade difere muito do existente nas tradicionais cidades industriais.

As mercadorias na pós-modernidade não se restringem aos objetos em si, mas compreendem também edifícios e outros sistemas de signos a serem consumidos. Tal consumo requer a mesma velocidade do tempo de giro de sua produção e, assim, sob a influência das modas, cunha-se uma efemeridade e volatilidade de consumo como valores da sociedade, refletidos inclusive nas suas relações com o espaço.

Consome-se também a diversão. Para a sociedade, a volatilidade e a dinâmica de descarte significaria ser capaz de atirar fora valores, estilos de vida, relacionamentos estáveis, apego às coisas, edifícios, lugares, pessoas e modos adquiridos do agir e ser (HARVEY, 2007: 258).

Assim, Harvey descreve a sociedade atual como uma sociedade de consumo, que vive num espaço fragmentado e acelerado pelas formas de produção, cujos principais valores são os de volatidade, efemeridade e descarte. As relações com o espaço se dão não com base na ação social, mas pelo consumo passivo de espaços de imagens, simulacros fornecidos por uma arquitetura monumental, imagética que trabalha com a

colagem e o ecletismo. Edifícios tornam-se mercadorias que vão se justapondo e assim formam a cidade contemporânea (HARVEY, 2007: 272), enquanto os espaços livres condicionam-se como lugares de passagem e do consumo imagético desses edifícios.

Fredric Jameson se orienta pelo mesmo viés do consumo dos espaços de imagens e da descartabilidade – presentes na descrição de David Harvey –, mas também considera o individualismo, a alienação e a despolitização – como trabalhados por Richard Sennett.

Ligado, assim como Harvey, à corrente materialista histórica, Jameson subordina essas transformações em processo ao sistema produtivo vigente, chamado por ele de *capitalismo tardio*. No entanto, diferentemente da abordagem de Harvey, Jameson traz ao primeiro plano das transformações a questão da cultura contemporânea, a cultura pós-moderna.

Segundo o autor, a cultura não seria somente uma forma de consumo, como o consumo no tempo livre, a cultura seria o motor de todo o sistema produtivo contemporâneo, já que por meio dela introduzir-se-iam os valores que se tornam comuns à sociedade. Esses valores organizariam a conduta social e a ação da sociedade com relação ao espaço.

Assim, a cultura pós-moderna contemporânea seria responsável pelo comportamento social, cujos principais valores passam a ser: a supervalorização dada ao momento presente, de que decorre o enfraquecimento da importância das grandes ideologias e da história; a superficialidade, ligada à importância dada à imagem e ao seu consumo; e, por fim, o colapso das metanarrativas fundadoras do racionalidade ocidental (Marx e Freud, por exemplo), que se disseminaram na sociedade a partir do “eclipse do

sujeito" – atomismo, individualismo e dispersão – produzindo fragmentação e descontinuidade.

A sociedade que Jameson descreve, sob o domínio dessa cultura pós-moderna, é a sociedade do consumo, do presente, da superficialidade, que, dada a supervalorização da imagem e ao momento presente, torna-se alienada e despolitizada (JAMESON, 1994: 15). Alienação e despolitização que são potencializadas pela fragmentação e descontinuidade social, que ocorre a partir da centralização no sujeito-individual e atomizado.

A forma como essa sociedade experimenta a vida se dá na base do consumo e da alienação. Prioriza-se então, como já afirmara Debord, o *ter* em relação ao *ser*. Ela obedece à lógica interna do capital que é, por si só, uma lógica dispersiva e individualista, que se torna responsável pela conformação mais de uma *anti-sociedade* do que de uma *sociedade (*JAMESON, 1994: 51). Tornada *antissociedade*, a forma como experimenta o espaço não poderia se dar na base do contato e convívio social ou da esfera da vida política.

A relação do sujeito com o espaço pós-moderno se dá, segundo Jameson, num conjunto multidimensional de realidades que são radicalmente descontínuas.

Essa nova experiência significaria, em relação ao moderno, a "morte do sujeito", com o seu descentramento e dispersão esquizofrênicos e sua intensa fragmentação (JAMESON, 1988: 351 *apud* HARVEY, 2007: 274).

Assim, de acordo com os autores expostos traçamos um panorama geral das mudanças estruturais ocorridas na sociedade, nas cidade e nas suas relações, a partir da década de 1960, com a subordinação do social às mudanças impostas pelo sistema

produtivo e a introdução de valores de consumo como parte do motor cultural que movimenta a condição contemporânea. Tudo isto repercute na sociedade sob as formas de alienação, passividade, apatia, efemeridade, superficialidade e despolitização, com a valorização do consumo em detrimento das relações sociais.

Os impactos atingiram o tempo de lazer e os espaços livres urbanos que deixaram de estar ligados ao convívio social e passaram a servir, principalmente, ao transitar e ao consumir.

No entanto, embora seja importante o entendimento geral de como as modificações na vitalidade dos espaços livres ocorrem em escala global, que homogeneíza valores para a sociedade e para a estrutura da cidade como um todo, é preciso relativizar a sua abrangência.

Análises como as de Harvey e Jameson buscam um entendimento geral referente à sociedade e ao espaço da cidade, vinculando-os à estrutura do sistema produtivo. A cidade, e seus espaço livres passam assim a ser caracterizados a partir da redução da esfera cotidiana e da multiplicidade de indivíduos que compõem a sociedade a uma estrutura rígida, da racionalidade do sistema produtivo vigente. Esta estrutura rígida, por sua vez, anularia todo o movimento individual, reduzindo as formas com que o indivíduo estabelece suas relações sociais e espaciais às leis estruturais de funcionamento. Entretanto, se o sistema produtivo depende da existência da sociedade, tal sistema não poderia ser a única estrutura que a define.

Justifica-se então passarmos para o panorama da esfera cotidiana, a fim de perceber as formas como se dão outras possibilidades para os mesmos espaços livres.

Acredita-se que na aproximação da esfera cotidiana, com seus fluxos e usos da cidade, pode-se observar a população e as suas individualidades formadoras. Essas individualidades, ainda que movidas pela necessidade de circulação e pelas relações de consumo, continuam a estabelecer relações sociais, ainda que de forma diferente do que se fazia tradicionalmente nos espaços livres das ruas e das praças.

1.2. A esfera cotidiana nas relações entre a sociedade e a cidade contemporânea

A esfera cotidiana, sempre existente nas organizações sociais e no espaço das cidades, ganha maior notoriedade a partir da década de 1960, em diversas áreas – filosofia, arquitetura, história, geografia, antropologia. Por ela, o mundo da prática humana é trazido à luz, complementando uma visão somente teórica cujo objetivo não é o de captar os acontecimentos sociais no espaço e as relações humanas que nele se estabelecem, mas a sua estrutura.

Assim, com o intuito de encontrar expressões cotidianas e suas eventuais rupturas, buscamos outros autores que discutem a sociedade atual, tentando novos arranjos e aberturas.

Nessa empreitada, Agnes Heller, numa abordagem filosófica, conceitua as relações da sociedade a partir do papel que a dimensão cotidiana possui na vida do homem comum e os artifícios desenvolvidos por ele para lidar com esta esfera.

Segundo Heller, todo homem nasce na cotidianidade, aprende a manter-se dentro dela, tendo como base uma série de juízos provisórios que o permitem viver o dia a dia, porém sem intensidade permanente. Não seria possível ao homem responder a todas as atividades cotidianas se a elas se aplicasse com toda a sua intensidade (HELLER, 2008: 31). Ele precisa combinar momentos de passividade a momentos de intensa atividade,

para que assim consiga viver a sua experiência cotidiana.

Ainda assim, Heller não descarta a possibilidade de, em situações excepcionais, se dar a extrapolação do cotidiano. De forma que, *a estrutura da vida cotidiana, embora constitua indubitavelmente um terreno propício à alienação, não é de nenhum modo necessariamente alienada* (HELLER, 2008: 37).

Michel de Certeau, que também trabalha as questões do cotidiano, mas sob outro enfoque, trata das práticas espaciais que os homens estabelecem na esfera da vida cotidiana. Numa concepção otimista, foca no homem ordinário e múltiplo, que é ao mesmo tempo *todo mundo* e *ninguém* , com o desejo de elucidação do que seria a sua vida concreta e das táticas das quais se utiliza para vivenciar o espaço no seu cotidiano urbano (caminhar, cozinhar, etc.). O homem seria capaz de imprimir no espaço seus momentos de intensidade e ruptura em relação ao cotidiano a partir de táticas e resistências, consideradas por Certeau, suas *artes de fazer*.

Táticas são as formas hábeis como o homem joga e tira partido das circunstâncias favoráveis, dependentes de um lugar e tempo específicos. Funcionam como manobras militares durante um combate, ou na maneira hábil de encaminhar sua vontades de ação dentro de uma cidade que lhe exige o comportamento repetitivo e padronizado da massas.

Ao contrário do que preveem as teorias a respeito da sociedade e da cidade contemporânea com características *panópticas*, Certeau confia na inteligência do homem comum e nas proposições dessas práticas espaciais, que espontâneas e transgressoras, fogem ao controle estrutural e racional do sistema vigente. Sendo verdadeira a existência de uma rede de disciplina, trazida à luz por Michel Foucault, caberia, segundo Certeau, descobrir como as pessoas não se reduzem a ela, quando inventam e propõem outras maneiras e artes de fazer no espaço (CERTEAU, 2007: 41).

Para criar táticas e resistências, o autor assume o consumo como a base da produção do homem comum, presente na massa e nas multidões. O homem experimentaria as relações sociais e o espaço na sua cotidianidade com base no consumo, porém, isso não significaria o desaparecimento das relações que estabelece com a vida real e nem que se possa se considerar o homem comum um ser passivo ou apático.

Consumir seria também uma forma de produzir. Produzir segundo práticas e táticas que revelariam as astúcias, interesses e desejos daqueles que consomem. Esse consumir/produzir realizado pela multidão de homens comuns, não poderia ser captado pelo sistema produtivo e de consumo de imagens no qual ocorre (CERTEAU, 2007: 45).

O consumo aplicado ao espaço das cidades, identificado anteriormente por Harvey e Jameson, que estaria ligado à leitura de um *texto* urbano, formado por edifícios monumentais que caracterizariam a passividade e transformaria o homem em *voyeu*r de uma *sociedade espetacular* (DEBORD, 1997), quando observado na proximidade do indivíduo pode assumir características de uma produção silenciosa, onde o olho que vaga é o mesmo que improvisa e torna o texto, que é a cidade, habitável, comparável à relação que se estabelece com um apartamento alugado (CERTEAU, 2007: 45).

Nas cidades, os indivíduos, enquanto *caminhantes* (CERTEAU, 2007), fazem em seus caminhos cotidianos escolhas de espaços, escolha de ocasiões, onde podem então exprimir e imprimir seus desejos e interesses pelas práticas e táticas espaciais.

Assim, segundo Certeau, indivíduos que caminham pela cidade não estão somente a transitar passivamente, mas estariam escolhendo e combinando a passividade e a atividade entre os espaços urbanos dos quais querem participar. Dessa forma, movimentados em fluxos, os diferentes percursos produzidos são compostos de vontades

e desejos individuais: a vontade de ir e vir, a vontade de desviar-se, vontade de esquivar-se de alguns percursos e criar o seu próprio. Essa vontade de cada indivíduo seria capaz de operar transformações espaciais, que Certeau chama de *táticas dos usuários*:

> Da mesma forma, o caminhante transforma em outra coisa cada significante espacial. E se, de um lado, ele torna efetivas algumas somente das possibilidades fixadas pela ordem construída (vai somente por aqui, mas não por lá), do outro aumenta o número das possibilidades (por exemplo, criando atalhos e desvios) e dos interditos (por exemplo, ele se proíbe de ir por caminhos considerados lícitos ou obrigatórios). Seleciona, portanto. O usuário da cidade extrai fragmentos do enunciado para utilizá-las em segredo (CERTEAU, 1988:178).

Táticas devem ser entendidas como um mecanismo de ação, um mecanismo comparável à *máquina de guerra* (DELEUZE, 1997)[1] com às quais se operam expressões de desejos e vivacidade da multiplicidade dos homens que se deslocam pelo espaço das cidade.

Assim, quando observadas as relações entre o homem e o espaço em que transita, poderia ser redutor considerar que, pela alta velocidade com que aquele passa por este, teria havido somente um desinteresse pelo espaço. Pois se em parte houve um desinteresse, por outro lado, o movimentar-se pelo espaço seria também uma ação de escrever, constantemente, um texto na cidade que se constitui na experiência temporal entre seus limites, dados entre cheios e vazios. Entre tais limites, o homem se aproveita de ocasiões que o espaço lhe oferece para manifestar a sua vontade de uso e apropriação, em manifestações que são individuais e pequenas, mas, no convívio com tantos outros praticantes de espaço, podem tomar grandes dimensões. No uso e apropriação, identifica-se uma forma de produção que se faz a partir do consumo das

[1] Como veremos adiante nas concepções de Gilles Deleuze e Félix Guattari

imagens e dos espaços que a cidade lhe oferece, como já dito anteriormente.

Nesse sentido, as operações individuais no espaço seriam capazes de gerar eventos, rupturas, que influenciariam no caminhar e nas táticas de outros transeuntes que se movimentam pelo espaço e compartilham das mesmas circunstâncias favoráveis à ação. Assim, a partir da dimensão cotidiana trabalhada por Certeau, o indivíduo estaria constantemente relacionando-se com o espaço em suas tomadas de decisões por ocasiões proporcionadas no espaço.

Contudo, estamos falando aqui do homem que transita nos espaços das cidades e não do homem que os habita, enraizado, como fizera nas cidades tradicionais.

De fato, subordinado às transformações da sociedade contemporânea, o homem contemporâneo é um ser que se desloca e se desenraiza o tempo todo. Não se deve pressupor que tal relação seja necessariamente apática em relação ao espaço e, nem mesmo, às relações sociais que nele podem ser estabelecidas.

A sociedade contemporânea vive de uma forma diferente da que se vivia nas cidades tradicionais (industriais), não podendo as suas formas de expressão terem se mantido as mesmas. Tome-se como exemplo a virtualidade, tão difundida atualmente. No entanto, essa condição de mobilidade dentro da esfera cotidiana nos faz entender que os fluxos que passam pela cidade podem deixar rastros. Rastros que são formas de relação dos homens com os espaços. Não há portanto, mesmo considerando a intensa mobilidade e consumo atuais, como afirmar categoricamente que as práticas nas cidades contemporâneas em relação aos espaços livres públicos sejam melhores ou piores que as anteriores.

A cidade relida pelas práticas espaciais na esfera cotidiana, para Certeau, depende das ações dos seus caminhantes que se tornam participantes ativos do seu processo de produção. As expressões da vida pública contemporânea poderiam, então,

estar relacionadas aos eventos gerados pelos indivíduos que passam nos fluxos e que podem vir a se manifestar em locais que se ofereçam como boas ocasiões, de modo que seu uso venha a ser, de fato, *do público*.

Sob essa noção das múltiplas faces do homem comum e das táticas que realizam com base nas ocasiões, nos eventos, Gilles Deleuze e Félix Guattari negam também a pretensão de síntese presente nas teorias sobre a sociedade, recusando-se a defini-la somente pelo sistema de produção vigente.

Inseridos na corrente da filosofia pós-estruturalista, Deleuze e Guattari consideram que a realidade expressa-se por sua multiplicidade, por não supor nenhuma unidade, não entrar em nenhuma totalidade e, tampouco, remeter a um sujeito (DELEUZE, GUATTARI, 1995: 8). Ao mesmo tempo, endossam as características fragmentárias e de *eclipse do sujeito*, presentes em Jameson, opondo-se, porém à necessidade de totalização. Para eles, a fragmentação é uma característica da realidade atual, e ela deve ser valorizada como a base das relações da sociedade que se estabelecem a partir de uma condição complexa em rede. Indivíduos, tornados nômades pelas necessidades de deslocamento no espaço, tornam-se individualidades, intensidades pura que se movimentam constantemente numa realidade em rede operando por agenciamentos, territorializações e desterritorializações, linhas de continuidade e fuga responsáveis por manter, por sua vez, o funcionamento desse sistema ao qual, enquanto multiplicidade, é referenciado.

Partimos da constatação de Gilles Deleuze e Félix Guattari de que, mesmo nos sistemas produtivos mais racionalizados, coexistem linhas de fuga e pontos de irracionalidade e loucura movimentadas pela máquina do desejo, presentes no inconsciente de cada indivíduo (DELEUZE *apud* LAPOUJADE, 2008: 295).

Deleuze e Guattari configuram direções para a compreensão da sociedade a partir de um esquema rizomático. Opõem-se, portanto, à realidade homogênea, centrada,

hierarquizada e que chamam *arbórea.* Sob o conceito de *rizoma*, entendem-na como um mapa a ser produzido, sempre desmontável, conectável e reversível, modificável, com múltiplas entradas e saídas. O *rizoma* forma então uma complexa rede de relações entre as multiplicidades que por ele circulam, e é por linhas de continuidade e fuga propostas pelas individualidades que ele se mantem vivo e em crescimento contínuo, pelas novas conexões que estabelece.

Enquanto o esquema arbóreo seria previsto a partir de uma unidade que é organizada sob uma liderança, um sistema rizomático constitui-se em uma rede complexa e fluida, que existe pela ação conjunta sem que haja qualquer estrutura central e unificadora que a subordine, e assim, ignore suas divergências. Pelo contrário, o rizoma existe pelo movimento contínuo e por suas diferenças, dando valor inclusive às expressões de minorias, que nunca deixam de se multiplicar pelas novas conexões que se estabelecem. Sua organização não depende de uma regra totalizadora, mas na sobreposição de multiplicidades de regras e condições que agem sobre suas multiplicidades em movimento.

As novas conexões que fazem com que a rede, o rizoma, continue o seu alastramento, são como *platôs de intensidades* (DELEUZE, GUATTARI, 1997), que, em constantes deslocamentos – *desterritorializações* e *reterritorializações* –, possibilitariam combinações múltiplas, dentro de um sistema que se desenvolve sem uma regra controladora ou totalitária.

A sociedade, dentro dessa realidade rizomática, está formada por indivíduos múltiplos, intensidades puras, que, movidos pela máquina do desejo e vontade própria, podem criar eventos momentâneos – frutos de linhas de fuga e continuidade, *territorialização* e *desterritorialização* – para atuar e interferir numa rede complexa e fluida. A potencialidade da manutenção dessa rede em movimento é dada por sua multiplicidade, que abarca

diferenças operadas por máquinas de desejo constituídas por tais linhas de fuga e continuidade, graças às quais o rizoma se mantém em movimento e em crescimento.

A desterritorialização, para essa sociedade, não significaria a diluição do espaço físico, uma vez que a sociedade precisa do território, precisa do espaço para manter-se em movimento em suas des-territorializações e re-territorializações. Assim, o movimento que se opera entre a des-territorialização e a re-territorialização estaria ligado à construção de novos territórios, àqueles nos quais as máquinas desejantes extrapolam seus desejos e, assim, propõem eventos. Esses territórios, também chamados *platôs de intensidade*, são mais móveis e descontínuos se comparados àqueles concebidos como uma estrutura arbórea ou do tipo radícula.

Numa realidade formada por diferenças e pela multiplicidade, que não deixa de se movimentar e fazer circular, o *platô*, ou a nova territorialidade, seria constituído pela ocorrência do evento, que nada mais é que o momento em que se rompe com uma regra e se passa a operar movido por um novo desejo, uma nova intensidade. Rompe-se com uma linha de continuidade para operar-se segundo uma linha de fuga, fazendo com que parte da rede que forma o rizoma tome uma outra direção de crescimento.

O evento parte de uma unidade, de um indivíduo dentro da multiplicidade, mas a configuração social em rede faria com que outros indivíduos em seus movimentos repetitivos dentro dos fluxos nos quais se deslocam fossem também afetados. A condição *rizomática* da sociedade daria bases para que a explosão de um ponto de intensidade, um evento ocorrido num trecho da rede, possa gerar interferências em outros pontos do seu sistema. Por esse motivo, a ideia de *rizoma* não implica numa perspectiva atomista, com o evento terminando no próprio sujeito, na individualidade, mas avança sobre os outros sujeitos como interferência, fazendo coexistir diferença e individualização, um

relacionamento entre as multiplicidades com base na interferência e na possibilidade de mudança de rota.

Além das multiplicidades, linhas de continuidade e fuga, e *platôs de intensidade*, uma realidade do tipo *rizomática* compreenderia outros tipos de combinações e agenciamentos como os dos *corpos sem órgãos* e das *máquinas abstratas*.

O *corpo sem órgãos* seria um tipo de agenciamento que compõe a realidade rizomática, existindo não por uma identidade própria, mas por deixar passar e circular as multiplicidades que ele contém (DELEUZE, GUATTARI, 1995: 12), num constante movimento de multiplicidades, intensidades puras, no qual o *corpo sem órgãos* não intervém. Por isso, mantém um movimento que, a qualquer instante, pode se romper, gerando assim um novo *platô de intensidade* que volta a interferir nos movimentos da rede de conexões móveis e em constante deslocamento; as *máquinas abstratas* atuam sobre agenciamentos diretamente no sentido do rompimento e da geração do evento no *corpo sem órgãos*, quando deixam pontas para a ocorrência de desterritorializações e reterritorializações (DELEUZE, GUATTARI, 1997: 227).

Já as *máquinas de guerra* e as *máquinas desejantes* são exemplos de máquinas abstratas presentes na realidade contemporânea.

Segundo Deleuze e Guattari, as *máquinas de guerra* operam em agenciamentos autônomos em relação a qualquer tipo de organização que lhe imponha um controle ou uma ordem (o Estado por exemplo) (DELEUZE, GUATTARI, 1997: 24); são projeções capazes de ultrapassar obstáculos, que alimentam e inspiram as multiplicidades a criar possibilidades frente a uma ordem vigente determinada (DELEUZE, GUATTARI, 1997: 26).

A *máquina desejante* não deixa de ser uma *máquina de guerra*, que opera diretamente sobre o inconsciente de cada indivíduo, possibilitando-o a projetar a

ultrapassagem de um obstáculo, a configuração de um rompimento no circular de fluxos de intensidades dentro do rizoma. Todo indivíduo é por si só uma *máquina desejante*, sendo que, no desejo individual, residiriam as ações de *fazer cortes, deixar correr somente alguns fluxos, antecipá-los, cortar as cadeias nas quais se entrelaçam* (DELEUZE *apud* LAPOUJADE, 2008: 295). Desejar significa escolher, intervir, fazer projeções como formas de romper com uma continuidade *a-significante*.

Assim como estes conceitos foram utilizados pelos próprios autores em relação a um objeto, o livro, não seria possível aplicá-los ao local no qual se insere a sociedade, à cidade?

Uma leitura aplicada dos conceitos e agenciamentos do rizoma, *máquinas abstratas* e *corpos sem órgãos*, à cidade, pode remeter ao movimento repetitivo cotidiano dos indivíduos, corpos na multidão, que operam pela necessidade de mobilidade e velocidade imposta pelo capital. Os corpos sem órgãos podem assumir a condição dos próprios espaços da cidade, *espaço lisos*, que permitem o fluir incessante, sem que se prenda ao trajeto dimensionado, de pontos de saída e de chegada específicos, com num *espaço estriado*. A multiplicidade de indivíduos presentes nas multidões, nos fluxos, e que não deixa de circular impulsionada pelo movimento repetitivo da máquina abstrata operada pelo sistema produtivo, seja no estabelecimento de relações com os *espaços estriados* ou em *espaços lisos*.

Porém, durante esse movimento de intensidades no espaço, a qualquer momento podem traçar-se linhas de fuga, rupturas dessa linha contínua em que se movimenta, gerando no espaço os *platôs de intensidades*, momentos de evento.

Assim, passamos de uma apreensão totalizadora para reconhecer, na multiplicidade, o fragmento como valor. Aproximando-nos de cada sujeito, no espaço. Sujeito que é múltiplo e nunca perde seu movimento. Partindo daí, buscamos entender

como se dão as formas de manifestação social na cotidianidade e nas suas possíveis rupturas cotidianas. Seu movimento, em fluxos, passa a ser detentor de intensidades diversas e de múltiplas possibilidades de ação presentes em seus fluxos cheios de expressões individuais de vida.

Esse fluxo de individualidades, ao contrário de um fluxo de líquidos ou de gases, não pode ser entendido matematicamente, uma vez que suas “moléculas” são pessoas que apresentam, como principal característica, a vontade própria – à qual Nietzsche chamaria de *vontade de potência* –, capaz de transformar as coisas, pessoas e mesmo os espaços à sua volta. Os fluxos podem explodir a qualquer momento, no caso do fluxo de pessoas, gerando expressões contemporâneas de ruptura .

Essa capacidade de explosão estaria diretamente ligada às *táticas* que descreve Certeau. O que em Certeau é prática de espaço, em Deleuze e Guattari é a concretização da projeção de ultrapassar barreiras e regras a partir do conceito da *máquina de guerra*. Esta, não sujeita a qualquer forma rígida de organização, pode vir a ser tomada como forma de questionamento e rompimento espontâneo com leis e regras de conduta instituídas(DELEUZE, GUATTARI, 1997).

Se a cidade se oferece como imagem quando observada em sobrevoo, quando nos aproximamos dos seus fluxos, que não cessam de passar, observamos outras relações entre indivíduos e o espaço, decorrentes das táticas e das resistências daqueles que estão imersos no cotidiano urbano. Não há só o consumo passivo de imagens no espaço, mas acontecimentos momentâneos que cidadãos comuns e diversos estabelecem com esse espaço pelo qual circulam e com os outros indivíduos do fluxo, ainda que sejam relações temporárias e atreladas aos eventos.

Supomos então que a cidade, o espaço urbano, possa propiciar condições para o acontecimento dos eventos gerados por suas intensidades. Seus espaços livres – ruas,

praças, largos, parques –, já presentes nas cidades tradicionais, adicionados aos espaços livres remanescentes de edificações na cidade já adensada, por serem detentores das potencialidades presentes nos fluxos, poderiam servir como *suporte e/ou palco* para ocorrência dos eventos e expressões da vida pública, mostrando-se, espacialmente, como *ocasiões* de espaço para os homens comuns em movimento. Ou ainda, conceitualmente, como possíveis *platôs de intensidade* para os indivíduos que se movem como intensidades, na concepção de rizoma de Deleuze e Guattari.

Nestes espaços livres de uso público poderiam se expressar rupturas do cotidiano, rupturas com o aparelho de estado, ou eventos gerados no convívio dos fluxos, dos espaços e dos eventos que ali já tomaram parte. Abrir-se-ia então o leque das espacialidades – palco para expressão da vida cotidiana, circulação, consumo e, também, para a explosão de eventos, a todos os espaços que se apresentassem como vazios de significado apriorístico e que pudessem ser escritos e reescritos constantemente por aqueles que neles passam.

Há que se considerar que essa perspectiva não seria uma perspectiva atomista e um regresso à análise das práticas do homem com o espaço absoluto, uma vez que as rupturas do cotidiano podem partir de indivíduos isolados. Entende-se que eles estão inseridos num contexto social, no qual se movimentam e do qual seria impossível isolá-los. O evento, a ruptura do cotidiano, quando expresso dentro do contexto social em que está inserido, numa sociedade do tipo rizoma, pode ser somente a ação do indivíduo sem repercussões sociais no espaço, como pode também influenciar no movimento dos outros que estão inseridos no fluxo. Um evento pode gerar outros. Um evento pode caracterizar um espaço. Quando o evento ocorre no convívio social, num espaço livre intermediário, por exemplo, dado o número de individualidades que o percorre, pode gerar novas conexões, novos agenciamentos e, como isso, um crescimento de uma atitude

intencional, não programada no espaço livre que pode lhe dar suporte e ser hospitaleiro ao seu acontecimento.

Assim, embora a cidade contemporânea tenha se afastado das expressões de vida comuns no passado – aos espaços públicos das ruas e praças – sua vitalidade não teria se perdido numa visão fatalista de declínio da vida pública. Esta poderia se apresentar de formas e em lugares diferenciados, não mais somente nos espaços públicos tradicionais, como acontecia outrora, mas em lugares de suporte que podem assumir a condição de *espaço do público*, onde a expressão da vida pública se desenvolveria, tornando-se palco tanto para vida cotidiana, repetitiva e em movimento, quanto para suas rupturas, expressando nessas esferas a vitalidade da sociedade contemporânea.

Capítulo 2

POPULAÇÃO, CIDADE E ESPAÇOS LIVRES

O caso da cidade de São Paulo

1. Apresentação

A cidade de São Paulo, localizada na região Sudeste brasileira é atualmente a maior cidade brasileira, com área de 1.523km^2 e população de 11.244.369 habitantes, sendo que 98,94% destes são residentes na área urbana (IBGE – Censo 2010). Sede da principal região econômica brasileira e da América Latina, é a primeira cidade em termos de produção econômica, concentrando 35,24% do PIB do estado.

Por suas proporções, população e representatividade econômica é, desde 2001, considerada uma *megacidade* pela Organização das Nações Unidas (ONU)[1], e, por sua estrutura, diversidade social e cultural, é reconhecida como Metrópole Contemporânea alinhada a outras metrópoles mundiais (MEYER, 2004). Assim sendo, compartilha os efeitos das transformações ocorridas no mundo globalizado em termos econômicos, políticos e culturais, ainda que esteja localizada em área periférica do sistema produtivo vigente.

A introdução e popularização dos meios de comunicação de massa, incidindo diretamente na difusão de uma cultura de massa e de valores de consumo; a priorização do automóvel em relação ao pedestre, já presente na organização da cidade desde o Plano de Avenidas do engenheiro Prestes Maia, de 1930; a popularização desse meio de transporte, na década de 1960, repercutindo na diminuição do uso das ruas pela população; a descentralização da indústria

[1] Com o termo *megacidade* a ONU designa algumas formações urbanas com população em torno de 8 milhões de habitantes. Entre as cidades presentes na lista de *megacidades* da ONU estão Tóquio, Nova Iorque, Cidade do México, Xangai, Buenos Aires, Londres, Paris, Lagos, Rio de Janeiro e São Paulo, entre outras. *Megacidade*s em países em desenvolvimento, como é o caso de São Paulo, estão na lista, porém, segundo Martins (2006), o que não representa que elas sejam influentes na economia global. O que as torna *megacidades* é o seu grande contingente populacional que a *faza conectar grandes segmentos de população humana aos processos globais*. (MARTINS, 2006:211).

possibilitada pelos meios de comunicação e o chamado *capitalismo flexível*; o distanciamento da habitação das áreas de trabalho devido à *periferização* da cidade; a cultura do consumo difundida pelos meios de comunicação de massa e concretizada nos hipermercados e *shoppings centers*; e a violência urbana, intensificadora de processos de fragmentação da cidade, são fatores do processo de modificação nas relações estabelecidas entre a população e os espaços livres, incidindo principalmente a partir da década de 1960.

2. Os espaços livres da São Paulo industrial

A cidade de São Paulo, como a conhecemos hoje, é fruto do desenvolvimento e expansão da antiga Vila São Paulo de Piratininga, elevada à condição de cidade em 1711. Sendo que até o início do século XIX a cidade passou por poucas transformações.

Era uma cidade de hábitos predominantemente rurais, onde se levava uma vida simples: as opções de lazer limitavam-se aos passeios e divertimentos em recantos pitorescos nos arredores da cidade, como na região da Luz e na "paragem do Tabatinguera", onde o povo se recreava tanto de dia como de noite (BARTALINI, 2004: 03).

Segundo Afonso de Freitas[2], o banhar-se no Tamanduateí era um hábito antigo e enraizado, legado dos antepassados indígenas, de quem provinha quase que a metade do povo da cidade da época. Era um hábito tão comum, e pouco formal, que estendeu-se até por volta de 1864, quando uma medida municipal, por questões de decoro, proibia que se tomasse banho nu, durante o dia, nos rios que banhavam a cidade (BARTALINI, 2004:03).

[2] FREITAS, Afonso de. *Tradições e reminiscências paulistanas. São Paulo, Monteiro Lobato & Cia. Editores, 1921 apud BARTALINI, 2004: 03).*

Nesse período, a elite, e os descendentes de indígenas, bem como escravos, com uma hierarquia social muito bem definida, misturavam-se nos espaços da cidade, tanto no habitar como no lazer.

A São Paulo colonial, à margem da política da Coroa Portuguesa, sofria com a pobreza e as epidemias de doenças, como a icterícia e a lepra, que assolavam a população. Sua importância como centro comercial e, posteriormente, industrial, só começou a firmar-se na segunda metade do século XIX, com a riqueza oriunda do café (MOTA, 2003: 249).

A partir da segunda década do século XIX, a implantação de algumas indústrias (como a de armas e de tecidos); a instalação da Academia de Direito no Largo São Francisco (que atraiu uma elite econômica e intelectual para a capital da província); a abertura de uma filial do Banco Central, fazem as lideranças locais se conscientizarem da necessidade de tomar iniciativas no plano econômico e político para a racionalização de recursos e a realização de empreendimentos para melhoramentos do espaço urbanizado da cidade (MOTA, 2003).

Com o desenvolvimento da produção agrícola da cana-de-açúcar e, posteriormente, com mais força, do café, investe-se, em meados do século XIX, na abertura de estradas ligando o interior à capital e esta ao porto de Santos.

A cidade de São Paulo, consolidada como ponto de convergência das estradas de escoamento da produção agrícola, passa, então, a atrair capitais.

Como resposta às necessidades emergentes, registra-se, em 1844, uma série de melhoramentos como a iluminação a gás, a abertura de ruas, a presença de lojas com mercadorias diferenciadas e de edifícios públicos imponentes (MOTA, 2003: 253). Estes melhoramentos, por sua vez, atraíram para a cidade, tanto uma parcela da aristocracia rural, como também uma massa de lavradores desenraizados, interessados em trabalhar nas atividades comercias que a cidade contava.

Com a vinda paulatina da aristocracia rural para a cidade, e , concomitantemente, com o capital excedente proveniente da economia cafeeira, implanta-se, a partir do final da década de 1860, um sistema ferroviário básico, com as estradas de ferro Sorocabana e Santos-Jundiaí. Esse sistema liga o interior de São Paulo ao porto de Santos, para escoamento da crescente produção agrícola, e tem como ponto de convergência, assim como as ainda precárias estradas de rodagem, a cidade de São Paulo, reforçando a centralidade da capital.

Define-se aí, no final do século XIX, um ponto de inflexão no desenvolvimento da cidade, que passaria por um acelerado processo de industrialização, base para um modo de vida cotidiano que marcou a cidade industrial e que se mantém até a década de 1960.

A industrialização incentivou a modernização dos hábitos de vida e da cultura de um modo geral, numa cidade que se expandia espacialmente e recebia levas imigratórias e migrações rurais, o que se rebatia nos espaços livres de uso público.

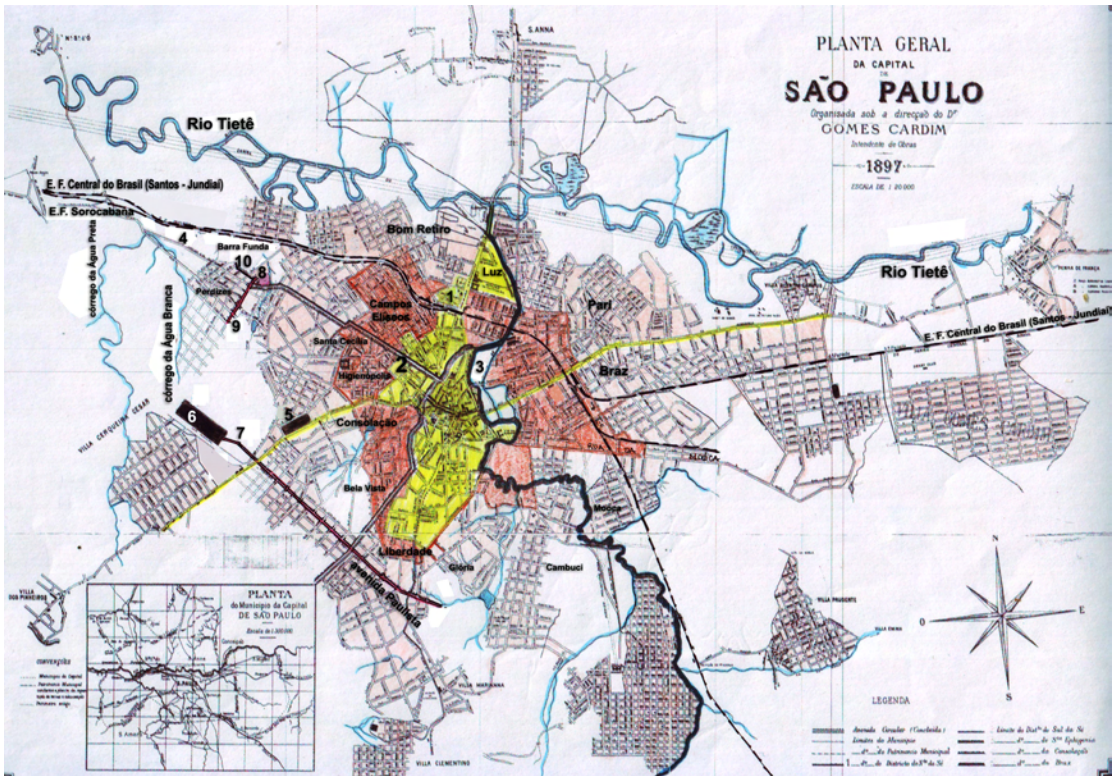
Com a indústria, a cidade, que até o final do século XIX se restringia à área entre vales dos rios Tamanduateí e Anhangabaú, atraiu milhares de imigrantes – italianos em sua maioria, mas também de outras nacionalidades. Traziam em sua bagagem a cultura dos países de origem, como o modo de vida, as festas, as tradições, além de uma certa experiência nas formas de organização de classe.

Além dessa população de imigrantes, a cidade contava com ex-escravos e negros alforriados desenraizados da áreas rurais desde a Abolição; eles migram para a capital, atraídos pelo trabalho doméstico nas casas aristocráticas, bem como por trabalhos temporários ligados à indústria e à orla ferroviária.

Imigrantes e migrantes rurais, a partir de 1890, aumentaram significativamente a população da São Paulo em processo de industrialização, fazendo necessária a expansão do tecido urbano.

A população da cidade de São Paulo que em 1872 era de 31.385 habitantes, tem seu número duplicado em 1890, atingindo 64.934 habitantes; entre 1890 e 1920 a população é multiplicada por quase nove vezes, passando dos 64 mil para 579.033 habitantes; e de 1920 até 1940, quando a cidade passa por novo surto industrial, provocado pela explosão da Segunda Guerra Mundial, a população dobra novamente, chegando à 1.326.261 habitantes.

Observando mapas da cidade de São Paulo de 1810 e 1890, de Jules Martin, e de 1897, de Gomes Cardim, nota-se a expansão do tecido urbano em todas as direções.



LEGENDA:

- Área urbanizada até 1810 (MARTIN, Jules. Planta da capital do Estado de São Paulo, em 1810)
- Área urbanizada até 1870 (MARTIN, Jules. Planta da capital do Estado de São Paulo, em 1890)
- Área urbanizada até 1897 (CARDIM, Gomes. Planta Geral da Capital de São Paulo, em 1897)
- ----- Linha férrea (Sorocabana e Santos-Jundiaí)

1 Parque da Luz	4 Fábrica de bebidas da Antártica	7 avenida Paulista	9 Rua Thabor (atual Cardoso de Almeida)
2 Praça da República	5 Cemitério da Consolação	8 Largo do Padre Péricles	10 Rua Tagipuru
3 Várzea do Carmo	6 Cemitério do Araçá		

Mapa 1. Levantamento cartográfico da cidade de São Paulo, em 1897, organizado por Gomes Cardim. Expansão da cidade de São Paulo de 1810 a 1897.

Paralelamente à expansão da cidade ocorre o processo de segregação espacial. No quadrante sudoeste concentram-se as classes mais abastadas, em áreas de topografia elevada e, por isso, afastadas de possíveis alagamentos e das doenças deles decorrentes. Este quadrante privilegiado formou-se inicialmente na região dos Campos Elíseos, posteriormente seguiu para o bairro de Higienópolis, e depois para o espigão da avenida Paulista, aberta em 1981, que abrigava os casarões da aristocracia cafeeira, até a formação dos bairros *Jardim*, a partir da segunda década do século XX.

O eixo Leste-Oeste, lindeiro às linhas férreas Sorocabana, Santos-Jundiaí e Central do Brasil, apresenta-se como um forte vetor de expansão, onde se formaram, a oeste, bairros como o de Perdizes, Barra Funda, Vila Pompéia, Vila Anglo-Brasileira, que chegaram a conurbar-se com o então subúrbio da Lapa. Este eixo ferroviário (onde se inserem os estudos de caso deste trabalho) foi ocupado não pela elite, mas pelas grandes indústrias, devido ao baixo valor da terra e pela proximidade com o transporte de escoamento de sua produção – o trem. As indústrias, por sua vez, atraíram para suas proximidades grande parte das massas imigratórias populares e de negros, excluídos socialmente.

Desenvolveu-se então, no próprio movimento de expansão da cidade, um modelo dual, onde aristocracia e classes populares não se misturavam. Essa segregação era formal, já que atendendo aos interesses da aristocracia cafeeira e da burguesia industrial que se formava, o Código de Posturas do Município de São Paulo de 1886 normatizava a proibição da construção de habitações populares (cortiços, casas de operários e cubículos) na área de comércio, excluindo assim, mesmo que de forma genérica, a presença de pobres na região central (ROLNIK, 1999: 37; SEGAWA, 2004: 352).

Além da segregação espacial formalizada pelo Código de Posturas do Município, havia também uma dualidade cultural entre as duas classes, o que se mostrava tanto no uso dos espaços livres da cidade, como nos ambientes culturais que frequentavam.

De um lado, a elite, inspirada no modo de vida parisiense – entendido como mais civilizado (SILVA, Bruno Ernani, 1954 *apud* RAGO, 2004: 392) –, habitava palacetes nos bairros mais favorecidos, frequenta salões de baile, clubes, mas também os espaços livres como ruas, avenidas e jardins para o passeio e o encontro na esfera pública (RAGO, 2004: 392).

Do outro lado, imigrantes europeus pobres, e negros migrantes das áreas rurais, subordinados ao trabalho e às precariedades do sistema fabril ou aos trabalhos temporários, viviam o processo de modernização dentro da fábrica, e habitavam ambientes precários como pequenas casas de aluguel ou autoconstruídas, vilas industriais, cortiços e casas de cômodo, modalidades existentes nos bairros da Água Branca, Bom Retiro, Ipiranga, Belenzinho, Mooca e Brás, exemplos de bairros no eixo Leste-Oeste, sulcados pelo trilho do trem.

A classe operária passava seu escasso tempo de lazer principalmente nas ruas, nas praças, nas comunidades de bairro, nos agremiações dos times de futebol de várzea. Nesses casos, as relações da população com os espaços livres se realizavam coletiva e espontaneamente, em relações pouco formais e de intimidade com o espaço público utilizado como extensão das próprias residências.

A presença dos negros suscitava a formação de grupos de rodas de samba e rituais religiosos africanos. Estes ocorriam tanto nos terreiros dos cortiços, por eles habitados, como também nas ruas. Na rua Direita, na região central, muitas das rodas de samba e capoeira, que ali ocorriam com frequência, eram estigmatizadas pelos comerciantes locais, que alegavam que os negros estavam

tornando uma área nobre em uma outra “Adis Abeba”, capital e maior cidade da Etiópia, com a presença de “negros bailarinos” (PAOLI e DUARTE, 2004: 60).

Enquanto o jogo da capoeira e os rituais de umbanda sofreram forte discriminação pelas elites e eram reprimidos pela polícia, os cordões carnavalescos que saíam às ruas foram uma forma de inserção e aceitação da cultura negra no período do carnaval. Isto levou muitos deles a se dedicar o ano todo à realização das festividades nesta época do ano.

> Mal vistos pelas elites e reprimidos pela policia, fora do período de carnaval, os sambistas organizavam rodas de sambas em suas próprias casas, nos terreiros existentes nos cortiços, muitas vezes transformados em espaços de cultos religiosos, de umbanda, em meio aos familiares, vizinhos e amigos, os negros dançavam o jogo ou o samba de roda.[...] já nos anos 30, desenvolviam-se formas espontâneas de associação e solidarização, de onde esses grupos profundamente estigmatizados e oprimidos podiam extrair ludicamente a energia necessária para enfrentar as vicissitudes da vida cotidiana, em um mundo tão adverso, constituído na grande maioria, pelos brancos e por seus preconceitos (BRITO, p. 69-71 *apud* RAGO, 2004: 411).

Havia também a classe média, formada por profissionais de vários ramos, funcionários de lojas, banqueteiros e cozinheiras da alta sociedade, alfaiates e chapeleiros, professores e outros (MOTA, 2003: 257). Essa classe espelhava-se nas classes abastadas, mas residia muito próximo às classes populares. Entre as duas classes, a conduta da classe média no espaço público não chegava a apresentar sinais característicos.

Assim, a cidade, já industrial, adentra a década de 1940 com essas transformações na vida cotidiana. Na década de 1950, identifica-se um período de intensificação das relações que já ocorriam até a década passada, com a modernização da cidade e dos modos de vida.

3. Da década de 1960 aos dias atuais

A partir da década de 1960, a vitalidade presente nos espaços livres públicos da cidade de São Paulo, usados como espaço de lazer, com maior ou menor formalidade, é gradualmente enfraquecida pelas mudanças econômicas e socioculturais ocorridas no panorama mundial.

A mudança do modo de produção, do *fordista* para *pós-fordista,* sob o modelo de acumulação flexível de capital, tem reflexos na cidade a partir de meados da década de 1960, via processo de descentralização da indústria (MAGALHÃES JR., 2005: s/n.) Esse processo, além de provocar mudanças físicas na cidade, incide no esfacelamento da identidade de classes e, por fim, no modo de vida compartilhado nos espaços livres em relações de intimidade. No espaço da cidade acarreta gradativamente o afastamento entre trabalho e residência, levando ao aumento da necessidade de mobilidade urbana que, intensificada, torna os espaços livres das ruas em espaços de passagem.

Em contrapartida à descentralização da indústria e ao esvaziamento populacional das áreas centrais, manteve-se a pujança do setor financeiro e do setor terciário – comércio e serviços –, concentrados na área central da cidade, e concentrando empregos não industriais.

Segundo Raquel Rolnik (2003), embora o uso industrial tenha diminuído expressivamente a partir da década de 1980, esse uso não corresponde hoje à *indústria que sobrou* da época de pujança industrial, havendo também cadeias desse uso que permanecem e se expandem, dentro de uma nova territorialização difusa.

Assim, sobrepõem-se no mesmo espaço da cidade serviços e novos usos industriais, compondo uma diversidade de atividades produtivas que não se

restringem à produção de mercadorias materiais, mas também à produção de bens imaterais, como serviços, conhecimento, ideias e etc.

Esta nova condição traz o aumento na precariedade dos vínculos empregatícios e das condições de trabalho, solapando as formas tradicionais – entenda-se industriais – de trabalho e, com isso, também as formas de vida que geravam (HARDT e NEGRI, 2005: 249).

A diluição da classe trabalhadora industrial, que em parte migra para o setor terciário e em parte é anexada pelo novo modo de produção industrial descentralizado, soma-se o despontar de vários grupos que se associam por afinidades de raças, etnias, sexualidade e etc.

A fragmentação da sociedade em diversos grupos sociais que, por sua quantidade e dispersão, não se constituem com a força de uma classe coesa, permite falar da população da cidade enquanto massa, o que levaria a supor o achatamento das diferenças pela cultura de consumo. Contudo, os diversos grupos sociais podem também ser entendidos como partes de uma *multidão*, o que não achata suas diferenças, mas antes as utiliza como potência para a ação a partir do que os diferentes grupos sociais têm em comum (HARDT e NEGRI, 2005: 140).

No contato com espaços livres de uso público, essa fragmentação, se por um lado enfraquece o sentido forte de identidade e coletividade das comunidades que viviam no espaço livre público, por outro faz emergir no espaço das cidades uma população cada vez mais dispersa e sem hierarquia.

Completando a caracterização das novas condições que afetam a vida da cidade, cabe ressaltar novamente o processo de expulsão de parte da população mais pobre para áreas periféricas da cidade, e dos novos fluxos migratórios, que também vão se alojar nos extremos da cidade.

Quanto ao uso dos espaços livres, este modelo centro-periferia – que concentra habitação pobre nas margens da cidade e o trabalho na região central, hoje mais complexo do que fora até por volta da década de 1990 –, por um lado, ou numa das partes, ainda mantém nas áreas periféricas expressões sociais enraizadas no local e o lazer nos espaços livres públicos; por outro, ou noutra parte, na área do centro expandido da capital, os espaços livres tendem a se caracterizar como espaços de passagem, usados diariamente por milhares de pessoas trazidas por motivos de trabalho, lazer e consumo na região central.

O ato de deslocar-se diariamente por longas distâncias para o cumprimento das atividades cotidianas faz crescer a importância da mobilidade na cidade. A forte mobilidade, aliada à dispersão e à fragmentação produz novas articulações do espaço, e abre também possibilidades.

A circulação das massas não se faz em carros particulares, mas em meios de transporte coletivos. Assim, é nos pontos de troca de modalidade de transporte que os usuários transitam pelos espaços livres públicos.

Fatores culturais vinculados ao consumo, com a popularização dos meios de comunicação de massa, cinema e televisão principalmente, também afetaram os espaços livres da cidade. Ao se firmarem como alternativas ao lazer nos espaços livres de uso público, estas novas formas de lazer levaram ao enfraquecimento das relações sociais e de vizinhança. E ganhou importância os espaços livres de uso coletivo em hipermercados, lojas de departamentos e *shoppings centers*.

> Além de criar empregos, aumentar a arrecadação, colaborar para o retorno das salas de cinema, os shoppings centers renovam áreas do entorno, fornecem equipamentos às cidades e grandes áreas de lazer cobertas. No entanto, não se pode esquecer a crítica feita a esses templos de consumo: a homogeneização cultural que eles provocam e a ausência do caráter público de

> seus espaços de uso coletivo, além, é claro, do impacto gerado por serem grandes volumes que não conversam com o entorno urbano. (VARGAS, HELIANA COMIN, 2004: 187).

No entanto, mesmo com a força massificadora tanto dos meios de comunicação de massa, quanto dos espaços voltados ao consumo, a grande diversidade cultural presente na população paulistana não pode ser esgotada em valores homogeneizadores e espaços com mesmo caráter.

Em 2010 a cidade apresentava uma população de 10.659.386 habitantes; historicamente multicultural, mais recentemente a cidade foi enriquecida pelo contingente proveniente da Bolívia[3].

Integram ainda essa diversidade populacional, indivíduos marginalizados que, na ausência de empregos formais, se dedicam a atividades não regulamentadas, como os camelôs e artistas urbanos, que se apropriam dos espaços livres irrigados por fluxos como forma de vender ou expor informalmente seus produtos e sua arte como forma de inserção numa realidade que gira em torno do capital e do consumo; e ainda, indivíduos em condição marginal extrema, que vagam pelas ruas e espaços livres, beirando a condição da loucura e da esquizofrenia.

> Para [Manuel] Castells e [Aníbal] Quijano, a marginalidade está associada diretamente à nova fase de dominação imperialista e monopolista da América Latina, na qual a urbanização acelerada e concentrada não corresponderia a

---

[3] A migração boliviana para o Brasil é expressiva a partir da década de 1970, porém é na década de 1990 que posterior a introdução do novo plano económico brasileiro, de 1994, aumenta muito sua representatividade. Essa massa trabalhadora vem para o Brasil, e principalmente para São Paulo, atraída por postos de trabalho em oficinas de costura na cidade, nem sempre legalizados.
Em números, a imigração boliviana em 1995 era de 255 pessoas, de acordo com estatísticas da Policia Federal; e em 1999, já é de 17.897 pessoas. Mas há que se considerar que esses números subdimensionam a real presença da população boliviana na cidade, visto o número dos in-documentados que passam despercebidos pelas estatísticas da Polícia Federal.
(CYMBIALISTA, Renato. XAVIER, Iara Rolnik. "A comunidade boliviana em São Paulo: definindo padrões de territorialidade". p.06. In http://www.miurbal.net/documents/artigo_cadernos_metropole_Cymbalista_Rolnik.pdf – acesso em 10 de dezembro de 2010)

> uma base produtiva equivalente. A industrialização dependente teria baixa capacidade de absorção dos trabalhadores migrantes, produzindo um descompasso entre urbanização e proletarização, cujas consequências são analisadas pelos autores. De certo modo, trata-se de uma teoria de classes específica, distinta da formulação marxista convencional, pois introduz uma estratificação social nova: “os marginais”, migrantes que não encontram trabalho no núcleo hegemônico.[...]. O que eles têm de comum é o fato de serem instáveis, irregulares e precários em comparação com seus equivalentes “integrados”, isto é, não marginais. (ARANTES, 2009: 105).

Essas marginalidades, se por um lado representam a latência de problemas sociais na cidade de São Paulo, por outro, apresentam-se como potencialidades de rupturas com os padrões massificados, são capazes de produzir uma cultura própria. Um tipo de subcultura, talvez, mas que é potencialmente mais explosiva que a cultura da formalidade, controlada pelo sistema dominante (ARANTES, 2009: 106).

No convívio com o intenso movimento da sociedade diversa, formal e informal, regrado pela velocidade do capital, acreditamos que esteja a base para as táticas de que nos fala Michel de Certeau e as resistências e expressões de ruptura, assim como as linhas de continuidade e fuga dentro de uma realidade rizomática, da qual nos falam Gilles Deleuze e Felix Guattari.

Linhas essas que se expressam enquanto continuidade, na manutenção do movimento e da repetição cotidiana, e enquanto fuga, nas relações entre os indivíduos e o espaço, que podem se dar como eventos, momentâneos e pontuais de troca cultural, ou então em concretizações dos atos livres, espontâneos e, às vezes, independentes como manifestações de arte urbana – grafites e performances artísticas – que agregam temporariamente ao espaço contribuições como rupturas

no cotidiano. Estas, por sua vez, podem interferir no movimento repetitivo e controlado de outros indivíduos e intensidades, e assim, gerar outros eventos.

Soma-se ainda, como potencialidade, a intensa vida cultural da cidade, como a que ocorre nas cidades contemporâneas desse porte, com a ocorrência de eventos como a “Virada Cultural”, a “Parada do orgulho LGTB” (Lésbicas, gays, trans-sexuais e bissexuais), e cordões carnavalescos que retomam sua importância na cidade na região central e mesmo em certos bairros. Estes eventos, embora sejam programados e ligados ao consumo cultural, acabam por se realizar como pontos de intensidade e expressão no espaço em que as multiplicidades que deles participam podem consumi-los segundo a concepção de Michel de Certeau: um consumo que se dá por uma produção individual, na forma de tática ou resistência, que não torna o consumidor somente passivo na relação que estabelece com o espaço.

Essas relações, do tipo *tática*, podem ser a base para o encontro de boas ocasiões no espaço físico da cidade, contribuindo para a manutenção e o crescimento da realidade social em rede, gerando a partir daí novos eventos que propiciem a ruptura cotidiana e a vitalidade social no espaço que a cidade oferece.

No acontecimento dessas relações no espaço, os espaço livres de uso público, que são abertos à apropriação, e reúnem os heterogêneos fluxos de pessoas presentes na sociedade contemporânea, podem estimular a expressão das rupturas do cotidiano, desde que sejam hospitaleiros a elas.

Os espaços livres de uso público são os lugares de expressão do cotidiano, dos hábitos e das práticas no homem comum, na escala da cidade. Neles, a repetição do movimento cotidiano e dos acontecimentos eventuais podem estar muito próximos. O cotidiano muda, e portanto, usos, apropriações e significações dos espaços livres se modificam também.

Se a força da multidão pode estar nos hábitos do cotidiano, nos deslocamentos comuns, na mobilidade necessária do dia a dia, conviria examinar o que ocorre nas imediações de um importante edifício infraestrutural, como o Terminal Intermodal da Barra Funda – que será abordado no próximo capítulo –, com a intenção de verificar a forma pela qual os pedestres, de passagem, se apropriam dos espaços livres.

Por outro lado, também conviria examinar como se dá o uso em espaços livres de tipo tradicional, remanescentes de um outro tempo. A rua, tomada não como corredor de passagem, mas como lugar que acolhe e propicia o encontro, o estar, se prestaria a esse exame. Escolheu-se, para este fim, uma rua carregada de intenções projetuais, como a *rua interna* do SESC Fábrica Pompéia.

Tanto o Terminal Intermodal da Barra Funda como o SESC Fábrica Pompéia podem ser considerados, cada qual a seu modo, equipamentos contemporâneos e referencias urbanas para São Paulo.

Ambos foram implantados nos últimos anos do século XX, atendendo a programas distintos. Um servindo à mobilidade, sem intenções de criar um lugar; o outro, ao contrario, voltado à permanência, à recuperação não só de uma estrutura física da rua – mas de um tipo de uso.

Ambos, por fim, têm em comum o fato de se situarem ao longo do eixo ferroviário que atraiu, no passado, as indústrias e uma população trabalhadora. Estão próximos um do outro, embora os bairros em que se situam tenham nomes distintos.

Assim, a forma como modificaram os bairros em que estão inseridos e os usos dos espaços livres nas suas áreas de influência podem ser analisados e observados a partir de um estudo que leva em conta sua história e as relações que

ali se estabeleceram e as que se estabelecem hoje. Os movimentos repetitivos do cotidiano contemporâneo podem ser observados por estudos empíricos com base nos seus fluxos e usos, dando atenção ao circular e ao consumo. Já as rupturas desse cotidiano, por sua característica efêmera, que as diferencia das manifestações de intimidade e enraizamento, podem ser apenas estimadas, mas nunca cartografadas. Seria possível então verificar, com base nos estudos de casos, se nos espaços livres associados a estes equipamentos ocorrem expressões da vitalidade contemporânea, ou se se mantêm presos, seja a estereótipos de convivência comunitária, seja à apatia, à repetição estéril ou ao consumo.

Capítulo 3

TERMINAL INTERMODAL DA BARRA FUNDA

Espaços livres conformados e influenciados no seu entorno

Imagem 1. Foto do Terminal Intermodal da Barra Funda.

1 Apresentação

Implantado em 12 de dezembro de 1988, o Terminal Intermodal da Barra Funda conforma e influencia espaços livres na região da Barra Funda, principalmente na área delimitada ao Norte, pela Avenida Marquês de São Vicente; ao Sul, pela avenida Francisco Matarazzo; a Oeste, pelo baixio e viaduto Antártica; e a Leste, pela avenida Pacaembu.

A implantação do projeto do Terminal já fazia prever a intensificação dos fluxos de pessoas na escala do bairro. Como resposta a esta previsão, idealizou-se um edifício não fechado em si mesmo, mas conectado aos espaços livres das ruas e calçadas existentes por do alargamento de calçadas, parcialmente cobertas, e da praça de acesso e dispersão do Terminal.

Os fluxos então gerados transformaram a dinâmica da região, até então em estado de abandono e esvaziamento resultante do processo da descentralização da indústria, iniciado na década de 1960.

No período industrial, que se estendeu até meados do século XX, a área encontrava-se consolidada como parte de um dos principais bairros dessa atividade produtiva na cidade de São Paulo; e seus espaços livres eram usados no dia-a-dia, por uma classe predominantemente pobre, formada de imigrantes e negros. Atualmente, a área frequentada por uma grande população flutuante, tem seus espaços livres utilizados como passagem e apropriados temporariamente, sem o estabelecimento de vínculos permanentes como ocorria outrora.

Nos últimos quinze anos, a facilidade de acesso propiciada pelo Terminal, juntamente com a ferramenta urbanística da Operação Urbana Água Branca, de 1995, tem atraído novas construções na região, sendo que muitas ainda encontram-se em processo de execução. Estes investimentos trarão para a área um grande contingente populacional fixo, que pode vir a modificar as relações atuais nos espaços livres. Mas ainda é cedo para se afirmar como será a relação desenvolvida entre esta nova população fixada na área e os espaços livres da região.

Assim, desde a implantação do Terminal, o que se verifica na região do Terminal da Barra Funda são profundas modificações nas relações da população com os espaços livres formados no período industrial. Como já foi dito, a implantação do Terminal Intermodal da Barra Funda na década de 1980 é um dos pontos fundamentais para a transformação da área que observamos hoje. Cabe voltar à história do bairro desde o seu período industrial para verificar como essas relações se modificaram e como ocorrem atualmente.

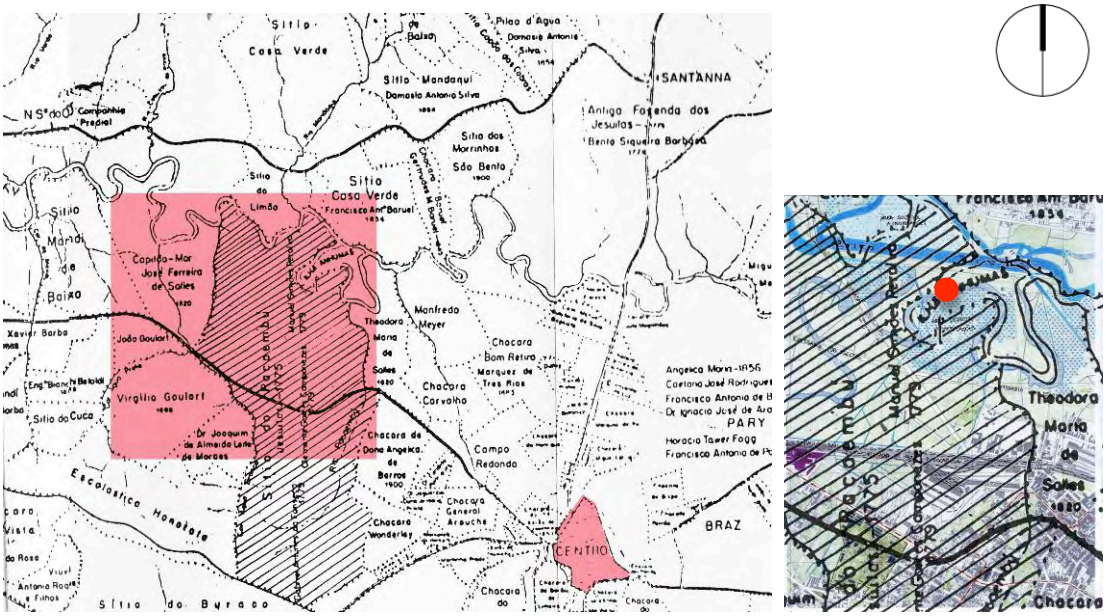
2 Histórico da área: relações entre ocupação, população e espaços livres

2.1 Da ocupação da área rural à cidade industrial

O atual bairro da Barra Funda pertencia ao antigo sítio do Pacaembu, propriedade dos jesuítas na cidade de São Paulo colonial[1]. A ocupação do bairro se

[1] De acordo com levantamento dos sítios e chácaras ao redor da cidade de São Paulo organizado pelo Eng. Gastão Cesar Bierembach de Lima, o Sítio do Pacaembu deu lugar à formação do bairro da Barra

iniciou na segunda década do século XX, como parte do processo de expansão do tecido urbano paulista, que avançou sobre um cinturão de sítios e chácaras ao redor da reduzida área urbanizada da cidade do início do século.



Mapa 2. Trecho do Mapa de Chácaras: Organizado pelo Eng. Gastão Cesar Bierembach de Lima, por ocasião do IV Centenário da Cidade de São Paulo, localizando sítios, chácaras e fazendas existentes no passado ao redor do centro paulistano, desaparecidos com o crescimento da cidade. Reprodução parcial do mapa existente no Arquivo Agurra, Museu Paulista – USP.

Esse processo de expansão da cidade de São Paulo era reflexo da expansão da atividade industrial que começava a se firmar na capital do estado, e do novo contingente de trabalhadores formado por europeus, migrantes rurais e negros libertos do regime escravagista a partir de 1888, que chegavam à cidade atraído pelos novos postos de emprego na indústria.

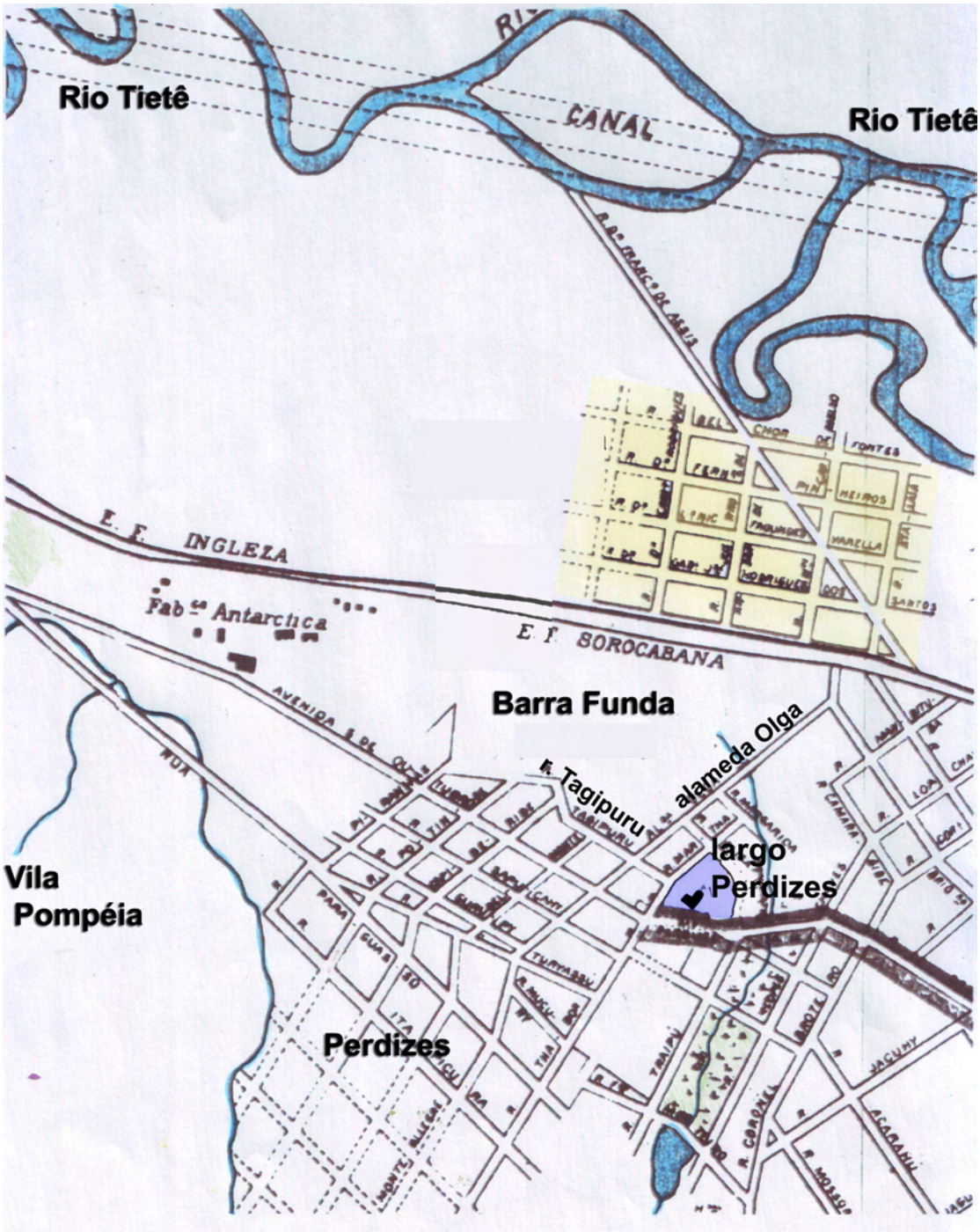
São Paulo, que era predominantemente rural até o final do século XIX, com a implantação das vias férreas aliada ao capital da produção cafeeira, dava bases para uma intensa industrialização, modernização e crescimento da cidade, que se processou de maneira acelerada entre os anos de 1890 e 1930 (SEVCENKO, 2009).

Funda. Este está localizado a Oeste da antiga Chácara do Carvalho, reconhecida por alguns autores, dentre eles Brunelli (2006), como lugar de origem do bairro da Barra Funda.

As características geográficas da área da Barra Funda– planície alagadiça, associada ao Rio Tietê – a distanciam do modelo higiênico-sanitarista, *Haussmaniano*, tornando-a não propícia à ocupação como área de expansão residencial da elite paulistana, formada pela aristocracia rural, que migrava do interior para a capital do estado, e por uma burguesia industrial em plena ascensão.

Em compensação, potencializada pelo baixo custo da terra, pelas facilidades de escoamento da produção fabril e pelo acesso à matéria-prima, graças à proximidade das estradas de ferro Santos-Jundiaí e Sorocabana (implantadas no último terço do século XIX), essa área rejeitada pelas elites atrai o uso industrial.

A área da Barra Funda, não ocupada até o final do século XIX (como mostra o levantamento da cidade de São Paulo feito por Gomes Cardin em 1897) foi arruada na década de 1920. O início de sua ocupação se dá nesta mesma década (AZEVEDO, 1958: 332), devido à demanda industrial. Já em 1930, com base no levantamento Sara Brasil, a área aparece loteada e com representativa ocupação.



Mapa 3. Trecho do levantamento da cidade de São Paulo de 1897, organizado por Gomes Cardin. Nota-se a presença de grandes espaços não ocupados na região da Barra Funda ao longo das estradas de ferro; o Largo de Perdizes; e ocupação no bairro de Perdizes no entorno da Rua Thabor (atual Cardoso de Almeida). Nesta década, a Fábrica da Antártica já está implantada na área que nas próximas décadas tornar-se-á importante eixo industrial.

Mapa 4. Trecho do levantamento Sara Brasil, da cidade de São Paulo de 1930. Verifica-se a implantação de novas indústrias no eixo adjacente às linhas férreas, as Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo de 1920; uma ocupação mais expressiva nas cercanias de onde será implantado o Terminal da Barra Funda; a região de galpões de depósito e manobras dos trens que dará lugar à implantação do Terminal da Barra Funda e do Memorial da América Latina, o Largo da Banana que se mistura ao pátio de manobras; O Largo de Perdizes irrigado pelas linhas de bondes e a presença do Parque Fernando Costa, inaugurado em 1929.

Em 1930 já estavam implantadas as Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo (IRFM), bem como outros galpões industriais localizados no eixo ferroviário em direção ao bairro da Lapa, como a Cerâmica Paulista (1893), Fábrica de Cervejas Antártica, Curtume Franco Brasileiro, Companhia Vidraçaria Santa Marina, Fábrica Nacional do Vidro Plano, além de metalúrgicas e indústrias do ramo têxtil. Atraídas por essas indústrias estabelecem-se em seus arredores uma população de trabalhadores, que habitavam em casas modestas concentradas nas redondezas das ruas do Lavradio, Margarida, Conselheiro Brotero, e das Avenida Água Branca (atualmente, Av. Francisco Matarazzo) e Adolpho Pinto.

A ocupação se limitava ao Sul da linha férrea, em contato direto com o bairro de Perdizes, anterior a da Barra Funda, habitado essencialmente por classes médias e alguns representantes de classes mais abastadas, por se tratar de terras mais altas, mais de acordo com o modelo sanitarista.

Além das indústrias, que estavam sendo implantadas na região na década de 1920, o transporte coletivo feito por bondes elétricos desde 1900, que ligavam a Barra Funda ao centro da cidade, em linhas localizadas somente ao sul da linha férrea, também contribuiu para o processo de ocupação da área (BRUNELLI, 2006: 23). Enquanto a linha férrea valorizava as terras para o uso industrial, ao longo de seu eixo, as linhas de bondes impulsionavam a ocupação de áreas mais internas, concentrando a ocupação residencial em seus arredores (METRÔ, 1979: 18). Além do uso residencial, as linhas de bondes também atraíam a presença de comércio e serviços, o que ocorria nos arredores das ruas Barra Funda e Brigadeiro Galvão (ver levantamento Sara Brasil acima, com traçado das linhas de bonde destacado em linhas tracejadas na cor laranja).

Assim, o bairro industrial que aceleradamente se formou na Barra Funda até a década de 1930, em terreno alagadiço, de baixo custo, próximo à linha férrea e servido por bondes, atraiu uma população pobre formada essencialmente por

operários que trabalhavam nas indústrias da região e expressavam sua sociabilidade cotidiana nos espaços livres de uso público existentes na área.

Essa população era formada, na sua maioria, por imigrantes europeus (italianos principalmente, mas também espanhóis, húngaros, poloneses, lituanos) migrantes rurais pobres, que se deslocavam das áreas rurais no interior do estado para trabalhar na nova atividade industrial, e também negros, libertos desde 1888, atraídos pela possibilidade de trabalho temporário no sistema ferroviário e nos depósitos dos trens e industriais, implantados na área lindeira à linha férrea.

Segundo Sevcenko (2009), a cidade de São Paulo do início do século XX, no seu adensamento populacional, era a expressão verdadeira do mito da Babel (SEVCENKO, 2009: 38).

> Ela agregava centenas de milhares de desenraizados, arrancados pela força ou pela aflição dos seus lares e regiões de origem, transportados como gado através dos mares, negociados por ‘agentes de imigração’ com preço fixo por cabeça, conforme a idade, sexo, origem e condições físicas, despejados em pontos infectos de endemias tropicais, sem instruções, sem conhecimento da língua, sem recursos, sem condições de retorno, reduzidos à mais drástica privação para que a penúria mesma lhes servisse de acicate ao trabalho e motivo de submissão. Postos a competir com os párias negros, recém-egressos da escravidão, e os ‘caipiras’, mestiços refugiados na gleba precária do seu sítio apossado, sem direitos de qualquer espécie. (SEVCENKO, 2009: 39).

Dessa população heterogênea, os imigrantes italianos, parte mais expressiva da população do bairro no início do século XX, eram empregados das indústrias da região; outros, proprietários de casas de cômodos (onde habitavam além dos proprietários, operários e negros); como também, em alguns casos, proprietários de pequenas empresas.

Estes trouxeram consigo para o bairro em formação sua cultura expressa no jeito de falar, nos jogos de bocha, nas conversas de esquinas e nas janelas, nas

discussões com os mascates, nas reuniões em bares e cantinas (BRUNELLI, 2006: 22).

Já os negros, que residiam nos cortiços, casas de cômodos e porões das casas da região, prestavam serviços como ajudantes gerais nas casas nobres nos bairros vizinhos de Campos Elíseos e Perdizes, em pequenos estabelecimentos comerciais, além de trabalharem na estrada de ferro como carregadores e praticarem o comércio ambulante de comestíveis e gêneros de primeira necessidade. Traziam consigo a cultura de origem africana, expressa nos sambas de rodas, as rodas de tiririca (capoeira), as serestas e os cultos ligados à umbanda.

Tratavam-se de culturas muito diversas que se expressavam e se misturavam no convívio social nos espaços livres que a área urbana em formação tinha a lhes oferecer, procurando alternativas de formas de coletividade na metrópole em desenvolvimento de São Paulo.

Cortiços, casas de aluguel, casas de cômodos e porões, que eram as formas de habitação mais comuns dos trabalhadores da região, com pequenos espaços, pouca salubridade e grande densidade populacional, sem atrativos internos para o convívio e a sociabilidade, faziam com que os moradores se expandissem para o espaço livre público: ruas com baixo fluxo de veículos e em parte quase intransitáveis (por ausência de pavimentação e ocorrência de áreas alagadiças); largos; praças; e também os pátios dos cortiços, onde ocorriam, como em outros espaços de uso público, festas, reuniões, rodas de samba e capoeira.

Segundo Maria Célia Paoli e Adriano Duarte (2004), o cortiço como uma invenção rápida, barata e eficiente para a moradia das classes populares, bem como as casas de cômodos e pequenas casas de aluguel, superadensadas, mantinham um vínculo inseparável com o espaço da rua e da praça pública, já que estes espaços livres públicos respondiam à necessidade dos trabalhadores pobres da convivência coletiva, bem como de seus hábitos culturais.

Assim, ruas, calçadas e praças eram frequentados cotidianamente, atendendo aos hábitos trazidos das diversas culturas misturadas no bairro, com suas festas e encontros de vizinhança. Segundo Margareth Rago, era nos espaços das ruas e das praças onde se estabeleciam intensos laços de solidariedade, o que representava um tipo de linha de fuga do mundo opressivo da fábrica, expressos no canto de hinos e canções revolucionárias, conhecidas desde o país de origem, no caso dos imigrantes (RAGO, 2004: 416).

O estar nas ruas e calçadas era também uma forma de lazer, numa época em que as ruas eram tranquilas e em que ainda não se contava com a televisão. A precariedade e o desconforto das residências eram fatores que não estimulavam a população a manter-se no interior de suas casas. Como ilustra este trecho do conto "Nacionalidade", de Alcântara Machado, de 1927:

Imagem 2. Cotidiano dos moradores em bairro industrial na década de 1932.

> Depois do jantar tranquilo punha duas cadeiras na calçada e chamava a mulher. Ficavam gozando a fresca uma porção de tempo. Tranquillo cachimbando. Dona Emília fazendo meias roxas, verdes, amarelas. Às vezes o Giacomo vinha também carregando a sua cadeira de palha grossa. (MACHADO, 1997 [1927]: 70).

Era na rua que os trabalhadores, submetidos a longas jornadas de trabalho, desfrutavam de suas poucas horas livres.

Além das ruas e calçadas, o Largo de Perdizes (atualmente Largo do Padre Péricles) com a Igreja de São Geraldo das Perdizes[2], foi um importante espaço livre da região no início do século XX. Espaço também importante por ser ponto final da linha de bonde Barra Funda – Centro, e por isso consolidava-se como centro de comércio e serviços.

Situado na confluência dos bairros da Barra Funda e Perdizes, em área adjacente à avenida Água Branca (atualmente avenida Francisco Matarazzo), o Largo de Perdizes era um local onde se misturavam usos e apropriações da pequena classe abastada, residente nas cercanias da Rua Thabor (atualmente rua Cardoso de Almeida), e da classe média que habitava o bairro de Perdizes; que, entre outras formas de lazer, praticavam o chamado *footin*g na imponente avenida da Água Branca (PACHECO, 1982: 126); a mistura incluía ainda as classes populares. Segundo Pacheco (1982), o largo assumia importante papel como área livre concentradora de atividades comerciais, escolares e também de saúde.

> No largo – entrada do bairro – erguia-se a igreja em construção, cercada de enegrecidos tapumes, tomados pelo mato, denunciando obras paralisadas. Pouco atrás, na Rua Marta, o Grupo Escolar Pedro II, tendo à esquerda, na esquina da Rua Tagipuru, um recolhimento para débeis mentais do sexo feminino; as doentes apareciam, através das grades, desgrenhadas e maltrapilhas assustando a criançada com seus gritos. Ao lado da igreja, a Padaria União Paulista e, defronte à matriz, no ângulo com a Cardoso de Almeida, a Farmácia São Geraldo, do Sr. Arnaldo Lopes. A avenida Água Branca apresentava bonito aspecto. Bastante larga, com pistas de cada lado da faixa central privativa para os bondes, pavimentadas com 'concreto asfáltico'(desde 1922). Finos palacetes e modernos 'bungalows' erguiam-se ao longo dos passeios largos onde, nas tardes domingueiras, moças e rapazes

[2] A igreja de São Geraldo das Perdizes data de 1904. Teve sua origem na capela de Santa Cruz das Perdizes, cuja data de implantação não é sabida. Sabe-se no entanto, que em 1876 já estava construída (BRUNELLI, 2006: 55).

> faziam o ‘footing’. Naquele tempo, moravam na avenida, além de outras, as seguintes famílias: Alves Guimarães, Mattos Ayres, Corrêa, Garcia de Almeida, Ataliba Nogueira, Marcondes Machado, Pereira Leite, Blumenschein, Lobo, Tavares, Americano, Martins Ferreira, Godói, Oliveira Ribeiro e Martins Silva. (PACHECO, 1982: 126)

Outro espaço livre de uso público importante na região até a década de 1930 era o Largo da Banana. Esse, localizado nas proximidades da linha férrea, próximo à avenida Adolpho Pinto, no terreno onde hoje se encontra implantado o Memorial da América Latina (identificado no levantamento Sara Brasil em verde), era menos formal que o primeiro largo abordado. De fato, não está presente na cartografia da época. No entanto, ainda que informal, e em parte por isso mesmo, era um importante espaço livre de uso público tomado tanto pelo comércio de gêneros alimentícios, a banana principalmente, como também era o lugar onde se encontravam negros para os sambas de roda, as rodas de tiririca, capoeira, serestas e rituais religiosos.

Imagem 3. Largo da Banana no início do século XX.

Segundo Aideli Brunelli (2006) o Largo da Banana era o lugar dos “negros valentões”, que de dia trabalhavam junto à estrada de ferro e à noite jogavam capoeira, frequentavam bares e os ritos religiosos de origem Africana (BRUNELLI, 2006: 22). Adicionada por Elaine Pires (2010), que revela o Largo da Banana como espaço marcante para a história da música brasileira, já que entre rodas de samba, lá foi fundado por Dionísio Barbosa, em 1914, o primeiro cordão carnavalesco paulista, formado por membros da população negra que eram excluídos da folia carnavalesca realizada no centro da cidade e na avenida Paulista. (PIRES, 2010).

Contudo, os grupos negros que expressavam-se no Largo da Banana, como também em outros territórios negros na cidade, como a Rua Direita, no centro da cidade, eram aceitos socialmente no período do carnaval. Passado esse período festivo, eram mal vistos por classes mais abastadas e reprimidos pela polícia, por suas formas de expressão serem consideradas atrasadas e ameaçadoras (MOURA, Paulo Cursino. 1980: 78; FREITAS, Affonso, 1985: 150; KOGURUMA, Paulo, 2001: 171 *apud* RAGO, 2004: 391). Organizavam então, no decorrer do ano, as rodas de samba e de capoeira nos terreiros, espaços livres conformados pelos cortiços, entre familiares, vizinhos e amigos (RAGO, 2004: 411).

Também nesta época, entre 1910 e 1930, marcada por intensa vivência nos espaços livres públicos das ruas e largos, é inaugurado em 1929, na região da Barra Funda, na avenida Água Branca, o parque Fernando Costa, polo fomentador de estudos e da cultura agropecuária. Porém, pelos inconvenientes permanentes, como o mau cheiro e a presença de moscas devido à presença dos animais, seu uso pela população comum era bem menor que o dos demais espaços livres públicos do bairro (AZEVEDO, 1958: 349).

Toda a vitalidade dos espaços livres públicos do bairro da Barra Funda esteve concentrada no setor Sul da linha férrea, já que ao Norte, entre linha férrea e rio Tietê, a ocupação tardou décadas para se consolidar.

Contando com a presença de um braço do rio Tietê, um canal de aproximadamente cinco metros de largura e razoável profundidade, responsável por inundações mais constantes e mais arrasadoras que as ocorrentes no trecho Sul, o setor Norte da Barra Funda tinha sua ocupação dificultada pelos problemas de saúde pública que esse canal ocasionava, incluindo a proliferação de mosquitos que traziam doenças, como a febre amarela (AZEVEDO, 1958: 55).

Contudo, entre 1930 e 1940, uma população de renda mais baixa, formada também por negros e operários, ali se fixaria, ao redor da rua Tomaz Edson (em 1930, estrada do Limão) e rua do Bosque. Esta população se utilizava do espaço livre ao redor do braço do rio Tietê como ambiente para brincadeiras infantis, principalmente. Além desse uso, a manutenção do canal e da área de várzea escassamente ocupada interessava às olarias, que dele retiravam areia e argila utilizadas também para a construção civil (BRUNELLI, 2006: 19).

O próprio leito do rio Tietê com os seus meandros, ainda no início do século XX, era também um espaço livre presente na cidade onde aconteciam competições de natação e remo, reunindo espectadores e espectadoras de classes sociais variadas. Uso que não perdurou por muito tempo, dado o abandono do rio como esgoto entre décadas de 1930 e 40, e a retificação do seu leito entre 1940 e 1942.

Outro uso do trecho norte das linhas férreas era para a localização dos campos de futebol de várzea. Esses famosos campos de futebol da Barra Funda, não eram somente áreas de lazer da população – classe operária[3] – que ocupava o bairro industrial, mas eram lugares onde os operários se reuniam em seu escasso tempo

[3] Nesta época, das década de 1920 a 1930, e que se estende tardiamente até meados do século XX, ainda é possível falar em uma classe operária coesa e numa cultura específica capaz de reunir dentro dela uma heterogeneidade de povos. Neste período, ela se mostra como hegemónica na cidade, em contraposição às classes mais abastadas. Ainda que não o seja quantitativamente, o é qualitativamente, já que imprime sobre outras classes o sentido de modernização e da forma de trabalho da industria, com a consolidação industrial desde a década de 1930. Após processos de modificação da forma de produção, assumindo formas flexíveis de acumulação de capital posteriores ao fordismo, e ainda da difusão dos meios de comunicação de massa, a classe operária continua a existir, mas já não mais define uma cultura própria e também não exerce poder sobre outras classes trabalhadoras, em geral.

livre para discutir questões e precariedades do bairro habitado, bem como questões políticas e de condições de trabalho nas industrias.

Discussões essas que o operariado, formado em grande parte por imigrantes, já conhecia desde a sua vivência nos países europeus, industrializados desde o século XVIII.

Segundo Brunelli (2006) foram nesses campos de futebol de várzea que surgiram clubes de times como o Grêmio Dramático Recreativo Carlos Gomes, pioneiro no bairro, o Esporte Clube Garibaldi (chamado de Grajaú durante a Guerra, por questões políticas), o Clube 15 de Novembro, o Anhanguera, fundado em 1928, entre outros. (BRUNELLI, 2006: 20); como também foram neles também onde se reuniam comunidades do bairro, tornando-se núcleos de reivindicação e espaços de atuação política, que extrapolavam o lazer proporcionado pelo esporte. Havia uma ligação direta entre essa forma de diversão e as formas de organização e reivindicação de problemas do bairro, bem como no opressivo trabalho fabril. Segundo Paoli e Duarte (2004):

> Os movimentos operários estavam estritamente ligados com as organizações de bairro, os clubes de futebol e as associações culturais das várias comunidades étnicas, não apenas porque, na maioria das vezes, as mesmas pessoas participavam de ambas, mas, principalmente, porque as experiências de sociabilidade nessas associações contribuíam para a organização das comissões de fábrica. (...) Ao que parece, as atividades festivas e sociais funcionavam como uma espécie de ponto de convergência, em torno do qual se unificavam as várias comunidades e seus interesses dispersos. (PAOLI e DUARTE, 2004: 87-93)

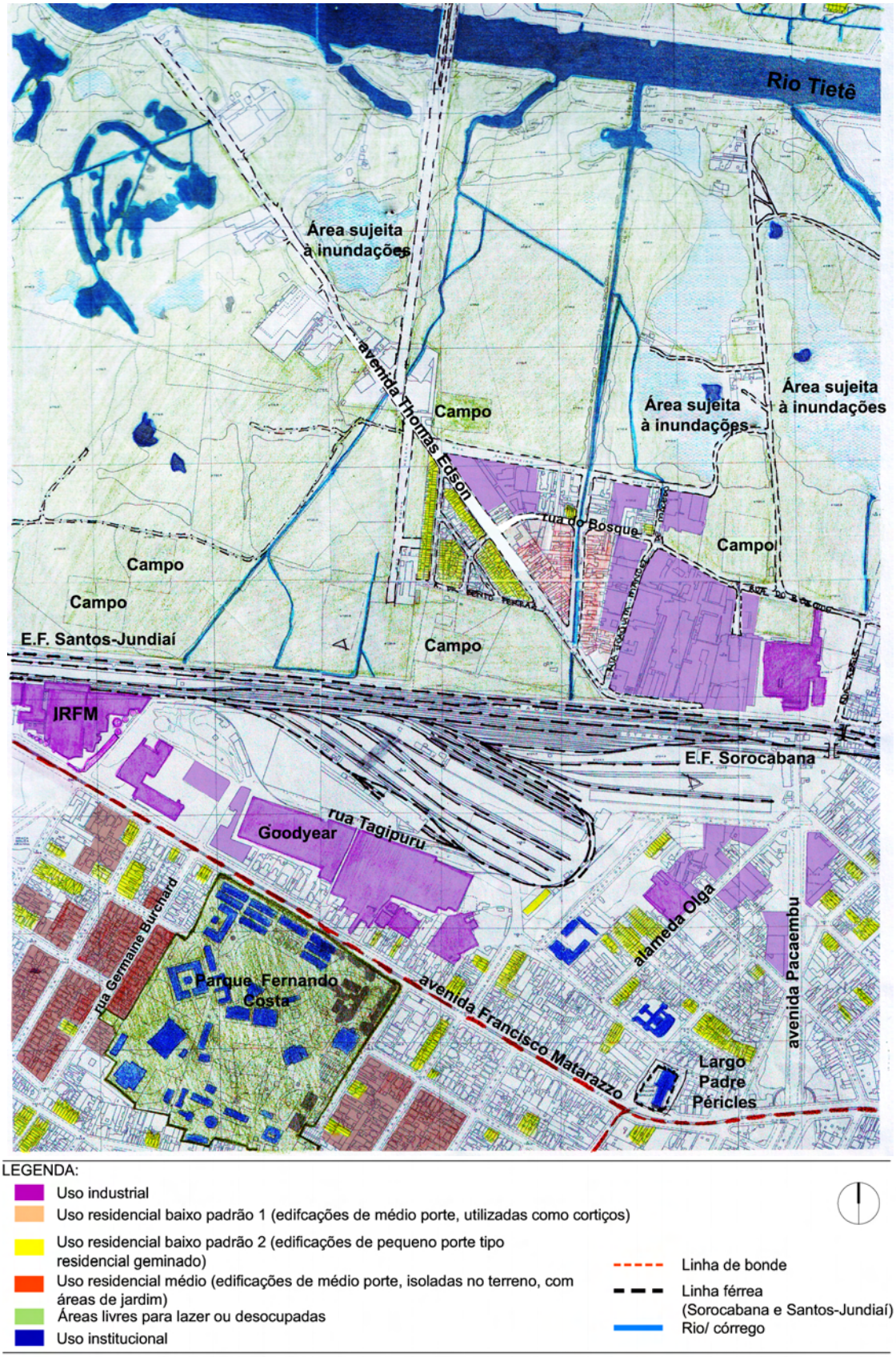
Assim, entre Norte e Sul da região da Barra Funda, sulcada pelos trilhos de trem, as ruas e calçadas eram tomadas pelos imigrantes como áreas de intensa sociabilidade e relações de vizinhança; os largos do Padre Péricles e da Banana; e os campos de futebol de várzea, locais de lazer e de discussões políticas e sociais,

consolidaram-se entre o início do século XX e a década de 1940 como espaços livres de sociabilidade popular.

Essa intensa expressão popular no espaço livre era, na época, malvista e reprimida, sobretudo pelo cunho contestador das associações de bairro e de clubes de futebol, já demonstrado em organizações para as greves, como a ocorrida em 1917, e outras que se sucederam na década de 1940. Era também reprimida por se considerar essas formas populares de sociabilidade e lazer, em especial a dos negros, *pouco racionais* e *ameaçadoras* (RAGO, 2004: 434), pressionando-os a incorporar padrões normativos e de códigos morais das elites dominantes, cujo modo de vida inspirado no parisiense, era considerado mais moderno e urbanizado.

2.2 Década de 1940 e 1950: consolidação do bairro industrial e difusão dos meios de comunicação de massa

Da década de 1930 até a década de 1950, com base no levantamento da cidade de São Paulo executado pela Cruzeiro VASP, bem como nas descrições do bairro contidas em Aroldo de Azevedo (1958), verifica-se uma intensificação da ocupação que já se observara anteriormente. Indústrias são implantadas ao Sul, acompanhadas pela proliferação de um tipo de habitação simples, para operários, casas de cômodos, cortiços e pequenas casas de aluguel. Ao Norte, a ocupação era mais escassa, dados os problemas causados pelas inundações, que permaneceram mesmo depois da retificação do Rio Tietê, na década de 1940.



Mapa 5. Trecho do levantamento Cruzeiro VASP da cidade de São Paulo, de 1952-1959.

Há que se observar, no entanto, que em 1954 já se torna recorrente o tipo de habitação em casa do tipo geminada, construída para o aluguel pelas classes

operárias (destacadas em amarelo na figura 4); a presença de escolas (atualmente SENAI e Grupo Escolas Pedro II à rua Marta, esquina com Tagipuru) voltadas para o novo contingente habitacional da área (destacados em azul); a permanência do Largo do Padre Péricles na confluência de linhas de bondes, mantendo a sua importância na estrutura do bairro em adensamento; o Largo da Banana na sua conformação original; e o Parque Fernando Costa.

Como mudanças, há a multiplicação de residências de classe média em pequenos palacetes com jardins frontais na região das ruas Germaine Burchard e Costa Júnior, nas adjacências do Parque Fernando Costa; e uma ocupação mais efetiva no trecho Norte da linha férrea, formada, segundo Azevedo (1958), por residências de pequeno porte e habitações coletivas e cortiços do tipo "cabeça-de-porco"[4], na área atravessada pelas ruas Tomas Edson e do Bosque e avenida Rudge (AZEVEDO, 1958: 332).

Além das grande indústrias já instaladas desde a década de 1920, marcadas em roxo na figura 4, segundo Azevedo, na década de 1950 o bairro da Barra Funda se caracterizava como uma bairro predominantemente misto de indústria e residência, e pequena função comercial. Segundo Azevedo:

> Bairro heterogêneo que mescla principalmente a função industrial à residencial, e pequena função comercial ao longo das Ruas Barra Funda e Brigadeiro Galvão. Função residencial importante com predomínio de classe média e pobre. No trecho Norte, nas proximidades com Campos Elíseos habitações coletivas e tipo "cabeça-de-porco" na área atravessada pela Rua do Bosque, Avenida Rudge e Tomas Edson. Função industrial mais concentrada nas vizinhanças das vias férreas (presença de serrarias) e na Rua Brigadeiro Galvão e adjacentes Oficinas Mecânicas, produtos alimentícios, funilarias, oficinas de encanamentos (AZEVEDO,1958: 332).

---

[4] Os mais precários desse tipo de habitação.

Nota-se também que em 1954, data do levantamento VASP-Cruzeiro, o rio Tietê já se apresentava canalizado, o que fora realizado entre 1940 e 1958, eliminando o canal que tanto prejudicara a área Norte. Apresentam-se menos problemas com inundações e libera-se área para ocupação nessa porção de terra, entre a estrada férrea e o leito do rio. As inundações, porém, não desapareceram por completo. Além disso, há maior incentivo à ocupação da área norte com um primeiro esboço de loteamento e traçado de ruas, não existente no mapa de 1930.

Contudo, apesar do avanço da ocupação em direção ao rio Tietê, a área permaneceu até a década de 1980 pouco adensada. Nessa área, a presença de grandes glebas e ruas como a do Bosque, que permaneciam praticamente intransitáveis, pela falta de pavimentação, a constante das enchentes das quais quem por lá transitasse deveria desviar. Permaneceram também os campos de futebol de várzea, como importantes áreas de sociabilidade do operariado.

O rio Tietê, que fora importante espaço livre público, onde se aglutinavam milhares de pessoas de classes diversas para assistir a campeonatos de natação e remo, com a retificação do seu leito e a postura pública de torná-lo esgoto a céu aberto, desconstituiu o seu potencial como espaço livre de sociabilidade pública, para tornar-se abandonado (RAGO, 2004: 435).

As relações entre a população e o bairro que se estabeleceram até então, eram relações de enraizamento com o espaço de uma classe trabalhadora que habita, trabalha e vive conjuntamente nos espaços livres públicos que a cidade lhes oferece com a extensão da residência, que em si não tinha muitos atrativos para a permanência no espaço privado da casa.

No entanto, embora até o final da década de 1950 se mantivessem ali os modos de vida e sociabilidade presentes da década de 1920 a 1940, há que se considerar a difusão dos meios de comunicação de massa e do *American Way of Lif*e, que introduzem mudanças nesses mesmos modos de vida e sociabilidade do

passado recente. Mudanças essas que, adicionadas a outras, implícitas no próprio modelo de produção capitalista, vão se intensificar e iniciar mudanças culturais e espaciais a partir da década de 1960 (RAGO, 2004: 435).

2.3 Década de 1960: Mudanças de paradigma e esvaziamento do bairro industrial

A década de 1960 é marcada por mudanças econômicas, políticas e culturais que culminariam nas relações que hoje se estabelecem entre a população e espaços livres de uso público.

Há, a partir da década de 1960, o início de um gradativo enfraquecimento nas relações sociais estabelecidas nos espaços livres de uso público pela intensificação e difusão de vários fatores, alguns decorrentes do desenvolvimento do próprio sistema produtivo vigente, e outros já presentes no cerne da modernização da cidade industrial.

Os principais fatores elencados nesse ponto de inflexão são: 1) a descentralização da indústria e início do processo de esvaziamento de áreas com foco nessa atividade produtiva; 2) afastamento entre habitação e trabalho, tornando paulatinamente a população antes fixa e enraizada, em móvel e desenraizada – mobilidade e acesso tornando-se proeminentes na estrutura da cidade; 3) o contínuo processo de expansão urbana, com adensamento e verticalização de áreas centrais da cidade; 4) a popularização dos meios de comunicação de massa, principalmente a televisão, difundindo valores de consumo, modos de vida e a efemeridade das modas; 5) a popularização do automóvel particular e funcionalização de alguns espaços livres, dando prioridade ao veículo sobre o pedestre; 6) a cultura de consumo de massa difundida, não só pelos meios de comunicação, mas também pelos espaços de lazer e consumo, como hipermercados, lojas de departamentos e *shoppings centers*.

É nos anos de 1960 que se inicia uma nova dinâmica que afeta a localização industrial. Dado o aumento do custo da terra na área central metropolitana, aliado ao desenvolvimento das telecomunicações e facilidades de transporte, ocorre a saída de grandes indústrias em áreas do centro expandido, migrando para áreas não urbanizadas, principalmente as próximas às rodovias que ligam a capital ao interior do estado, bem como a outros estados brasileiros (MAGALHÃES JR., 2005: s/n).

Esvaziamento industrial é o nome que se deu ao processo que incide no bairro da Barra Funda, como também em outros bairros industriais nas proximidades da ferrovia, como a Mooca e o Ipiranga (MAGALHÃES JR., 2005: s/n).

Na cidade de São Paulo, alinhada às mudanças que ocorriam no panorama mundial, esse processo era uma das respostas à mudança de paradigma da produção fordista, para um modelo de *capitalismo avançado de acumulação flexíve*l (HARVEY, 2000), ou *pós-fordismo*, como é chamado por outros autores, como Michael Hardt e Antonio Negri (2005).

Como mencionado no Capítulo 1, a estabilidade da fábrica e do operariado presente no modelo fordista foi substituída por um sistema de acumulação flexível, *pós-fordista*, que não atende mais às mesmas restrições produtivas.

Se, por um lado, essa nova forma de organização resolve um problema produtivo, rompendo com a rigidez de certos processos, a chamada flexibilização das relações trabalhistas, por outro, a identidade antes coesa da classe trabalhadora e gera instabilidade quanto à manutenção do emprego e do local de moradia.

No que diz respeito à Barra Funda, iniciava-se na década de 1960 o processo de saída das grandes indústrias adjacentes ao eixo ferroviário, o que culmina em 1983 com a falência das Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo. O esvaziamento da atividade produtiva acaba também por enfraquecer os laços da classe operária

industrial, que se expressava nos encontros em espaços livres como ruas, calçadas e nos conhecidos campos de futebol de várzea da Barra Funda.

De um modo geral, as grandes indústrias, com suas multidões de operários que partilhavam de uma mesma cultura fabril, parece não ter mais lugar na cidade (ROLNIK, 2003: 61).

Adiciona-se a esse processo a contínua expansão do tecido urbano e o constante aumento populacional da cidade, que eleva os custos da terra na área central, na Barra Funda dentre outras, o que não só leva à saída das indústrias, mas também expulsa as classes pobres das áreas centrais, empurrando-as para áreas mais periféricas, nos extremos Leste, Sul e Oeste da capital.

Segundo Meyer, é a partir da década de 1980 que estas mudanças se tornam mais sedimentadas (MEYER, 2004:10) e, assim, perceptíveis na metrópole.

A esse início de mudança espacial no tecido urbano, correspondem mudanças culturais. Estas, aos poucos, induzem a uma maior interiorização da população no espaço da residência e da família, deixando aos poucos aquele usos que as classes populares praticavam nos espaços livres comuns do bairro.

Dentre essas mudanças culturais, a televisão, meio de comunicação de massa que chega no Brasil em 1950, começa a se popularizar na década de 1960, com o início da produção nacional do aparelho e o crescimento do número de emissoras em operação no país.

Na década de 1950 apenas alguns milhares de domicílios possuíam o aparelho; já na década de 1960 este número é computado em milhões. Em 1970, o censo demográfico constata que 27% dos domicílios brasileiros estavam equipados com o aparelho; em 1980, já eram 55%; e em 1994, 81%.

A televisão apresenta-se então como uma alternativa de lazer popular, ou melhor, de massa. Com isso, gradualmente, rodas de samba, de capoeira, o convívio de vizinhança, as conversas de calçada, as partidas de futebol, vão, em parte, sendo

substituídos pelo lazer de assistir a programas de massa, como os de auditório, no interior da casa, com a família.

Este novo tipo de lazer traz consigo uma nova forma de difusão de modos de vida e consumo, caracterizados pela volatilidade das modas e gostos. Tal comportamento é absorvido pela população como um todo, de alto a baixo, independente das classes sociais. Segundo Rago (2004):

> A televisão contribui para o crescente processo de privatização da vida social e para a progressiva difusão das formas americanizadas de convívio e diversão, de alto a baixo na sociedade. Através das novelas irradiadas e televisionadas, assim como dos filmes que já haviam ganho da sociedade, aprendiam-se os códigos modernos de relacionamento social, especialmente os afetivos e sexuais, assim como as modas e os gostos musicais. (RAGO, 2004: 433)

A popularização da televisão implica no abandono gradual de grande número de pessoas das ruas, calçadas e praças e a popularização do automóvel segue na mesma direção.

O automóvel, que era importado e identificado na década de 1920 como sendo, segundo Sevcenko, *o último grau de ostentação,* dada a baixa viabilidade de seu uso e levando-se em conta o estado deplorável que se encontrava o sistema viário em suas diversas escalas (SEVCENKO, 2009: 74), popularizou-se a partir de 1959[5], com o início de sua produção nacional.

Esta popularização inicia-se nas áreas mais abastadas do centro e da avenida Paulista, chegando tardiamente aos bairros operários como a Barra Funda, por volta da década de 1960. No final da década de 1920, enquanto o automóvel gerava congestionamentos na avenida Paulista, era tido como um sonho em bairros

[5] A produção nacional de automóveis particulares foi impulsionada no Brasil na gestão do presidente Juscelino Kubitschek, dentro do programa desenvolvimentista dos “50 anos em 5” que deu impulso para o desenvolvimento da Indústria Automobilística a partir de 1956, na região do ABC, na Grande São Paulo, na cidade de São Bernardo do Campo.

operários. Como mostra o trecho do conto "Gaetaninho", escrito em 1927 por Alcântara Machado:

> Ali na Rua Oriente a ralé quando muito anda de bonde. De automóvel ou carro só mesmo em dia de enterro. De enterro ou casamento. Por isso mesmo o sonho de Gaetaninho [de passar pela rua na 'boléia' de um carro] era de realização muito difícil. Um sonho. (MACHADO, 1997 [1927]: 22)

Ruas suburbanas, como a rua do Bosque na região da Barra Funda, até então praticamente intransitáveis e intensamente utilizadas como espaços livres de lazer, são pavimentadas e reformadas para atender à nova e crescente demanda de circulação de veículos. Nas ruas, a velocidade do automóvel apresenta-se como um perigo para os pedestres e crianças. Por essa convivência arriscada e necessidade viária, gradualmente as ruas vão se funcionalizando para a circulação em alta velocidade.

Televisão e automóvel atuam diretamente no processo de interiorização da população como um todo.

Por fim, o final da década de 1960 marca a introdução dos hipermercados, lojas de departamentos e *shoppings centers* na cidade. Com eles, apresentava-se um novo tipo de espaço não só de compra, mas de lazer, alternativa ao tempo livre e ao convívio nos espaços livres de uso público. Essas novas formas de lazer, porém, são voltadas à espetacularização da vida e à cultura do consumo, incentivada pela própria televisão e também de alvo de crítica internacional.

Na região da Barra Funda, a implantação do primeiro hipermercado em antigo galpão industrial, localizado à rua Tagipuru (mapa 6); posteriormente, a implantação da loja de departamentos americana SEARS, no terreno onde, desde o início da década de 1990, se encontra o Shopping West Plaza; e em 1972, a inauguração do Shopping Matarazzo, já nas proximidades da Vila Pompéia.

O ócio que antes ocorria no desfrute de espaços livres de uso público, passa a ter uma alternativa nos espaços fechados, em ambientes de temperatura,

luminosidade e público controlados (SZMRECSANYI, 2001:05). Espaços de lazer e passeio, mas principalmente espaços de consumo de modas e objetos de desejo.

Estes são fatores que acabam por repercutir na cultura da população moradora do bairro. O contato com os espaços livres se vê alterado, enfraquecem-se as relações interpessoais na vizinhança, assim como a ação livre e as manifestações de identidade comum nos espaços de uso público. Não que essas manifestações chegassem a um fim, mas há uma diminuição significativa da representatividade que tinham no cotidiano do bairro.

Entre as décadas de 1970 e 1980 teremos na área a intensificação desses processos de esvaziamento e abandono. Com a implantação do Terminal Intermodal da Barra Funda, cria-se a possibilidade de revitalização da área pela formação de novos fluxos, introduzindo alternativas de usos e apropriações nos espaços livres de uso público. Contudo, não estaremos mais no âmbito de discussão de uma população formada por classes sociais coesas enraizadas no bairro. Falaremos de um outro “sujeito social”, a multidão, que

> (...) é composta de inúmeras diferenças internas que nunca poderão ser reduzidas a uma unidade ou identidade única – diferentes culturas, raças, etnias, gêneros e orientações sexuais; diferentes formas de trabalho; diferentes maneiras de viver; diferentes visões de mundo; e diferentes desejos. A multidão é uma multiplicidade de todas essas diferenças singulares”. (HARDT; NEGRI, 2005: 13)

2.4 Da década de 1970 à implantação do Terminal Intermodal da Barra Funda

O levantamento GEGRAN da cidade de São Paulo (Mapa 6), executado na década de 1970, mostra o setor ao sul da linha férrea mais adensado em relação às décadas anteriores, com a presença de alguns edifícios residenciais e uma primeira mudança de uso de antigo galpão industrial, localizado à rua Tagipuru.

Mapa 6. Trecho do levantamento Gegran da cidade de São Paulo, elaborado em 1970.

De acordo com José Magalhães Jr. (2005), o processo de desindustrialização do setor sul já ocorria desde a década de 1960 (MAGALHÃES JR., 2005: s/n).

O adensamento e verticalização do bairro e seu processo de esvaziamento industrial dá lugar ao desenvolvimento do setor terciário, de comércio e serviços, como já ocorria em outras áreas centrais da cidade. Dá lugar também aos novos edifícios de apartamentos erguidos ao lado do casario baixo, ainda do período inicial de ocupação do bairro (METRÔ, 1979: 55).

O Parque Fernando Costa, até década de 1950/60 preterido em relação a outros espaços livres (AZEVEDO, 1958), passa a atrair um grande número de frequentadores interessados no contato com a natureza, ou na possibilidade de proximidade com pequenos animais já raros no meio urbano, como também no uso de *play-grounds* oferecidos como locais de recreação infantil com segurança, distante dos carros que dominam nas vias públicas (PACHECO, 1982:149).

A implantação da via elevada Costa e Silva, que também dá prioridade ao carro em relação à circulação dos pedestres e ao transporte coletivo, com início em frente ao Largo do Padre Péricles, foi importante no processo de modificação do local, por sulcar a área antes contígua entre os bairros da Barra Funda e Perdizes.

A extinção das linhas de bonde interfere também na vitalidade do largo Padre Péricles, assim como nos seus arredores. Segundo Luiz Antônio Pompéia, da Empresa Brasileira de Estudos do Patrimônio (EMBRAESP):

> Quando o bonde deixou de ser o meio de transporte coletivo mais usado em São Paulo, dando lugar ao metrô e aos ônibus, a travessia pela Barra Funda tornou-se mais rara (Revista Cláudia. "Um bairro com potencial para renascer. São Paulo", Ago 2000, p.2-3, *apud* BRUNELLI, 2006: 23).

Na mesma década de 1970, o Largo da Banana, outrora importante espaço de cultura popular, permanece não cartografado e não são mais encontrados relatos sobre seu uso. De fato, é pouco provável que tenha mantido sua vitalidade até os anos 70.

Com a implantação dos viadutos Antártica e Pacaembu, observada no levantamento da década de 1970 (Mapa 6), faz-se a transposição da via férrea pelos

veículos motorizados. Disto decorre a conquista das áreas alagadiças por grandes indústrias, como a Indústria de Alimentos Maggi e a multinacional Motorola entre outras, compensando o esvaziamento industrial do setor sul.

Ainda que o trabalho industrial mantenha-se em quantidade na cidade, não é essa a forma de trabalho que dita padrões de conduta entre a população. Entre os operários das indústrias locais, no bairro da Barra Funda, já se misturam outras populações, como a decorrente da forte migração nordestina na década de 1960.

É nesse contexto de esvaziamento industrial na área Sul da linha férrea que o Terminal Intermodal da Barra Funda é implantado, em 1988, gerando espaços livres previstos para dar conta do novo contingente de fluxos que se realizará na área compreendida entre as avenidas Francisco Matarazzo, Marquês de São Vicente e Pacaembu e baixio do viaduto Antártica.

Em escala muito maior que a do Largo do Padre Péricles, o Terminal da Barra Funda se torna no final da década de 1980 o principal ponto gerador de fluxos de pessoas em seus movimentos repetitivos cotidianos, que se manifestam em espaços não pensados como suporte para a apropriação, dando vitalidade a uma área em processo de esvaziamento e deterioração, intensificado nas décadas de 1990 e 2000.

2.5 O projeto e implantação do Terminal Intermodal da Barra Funda

O projeto do edifício do Terminal Intermodal da Barra Funda foi desenvolvido por Roberto Ezel Mac Fadden, Dicran Kassardijan, Alfredo Nery Filho e Francisco Hideo Nunomura, para a Companhia do Metropolitano de São Paulo, para implantação em parte do terreno, na área da Barra Funda, onde, até meados dos anos 1980, estava localizada a área de manobras das linhas férreas Sorocaba e Santos-Jundiaí.

O novo edifício foi proposto para a concentração de diferentes modalidades de transportes urbanos e interurbanos, complementando a estrutura do terminal Tietê, que na década de 1980 já não dava conta dos grandes contingentes de pessoas interessadas nas viagens intermunicipais (*Terminal Barra Funda não descongestiona Terminal Tietê, in* Folha de São Paulo 15/01/1990).

Implantado em 12 de dezembro de 1988 entre a avenida Auro Soares de Moura Andrade e as ruas da Várzea e Gustav Willi Borghoff, sobre as linhas férreas Sorocabana e Santos-Jundiaí, o edifício do Terminal foi construído em dois níveis: o primeiro onde se concentram as plataformas de metrô, trem, ônibus e táxis e, o segundo em um mezanino de acesso às plataformas. .

O edifício do Terminal Intermodal da Barra Funda é formado por uma grande laje, mezanino, com cobertura plana e poucos apoios no solo. Relaciona-se com o entorno por meio de alguns espaços livres que se conectam a outros preexistentes na área, como forma de escoamento dos grandes fluxos que sua atividade movimenta.

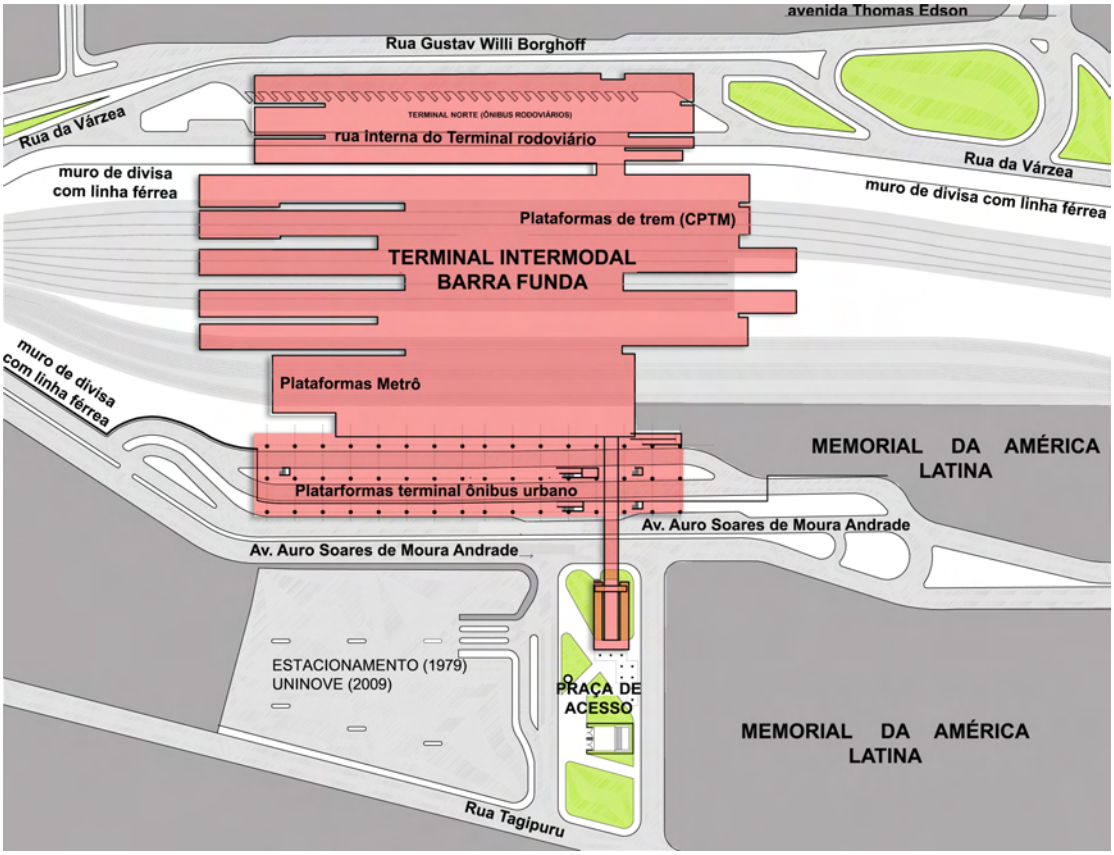


Imagem 4. Implantação do Terminal Intermodal da Barra Funda entre avenida Auro Soares de Moura Andrade, ao Sul, e rua da Várzea, conforme projeto da Companhia do Metropolitano de São Paulo (METRÔ).

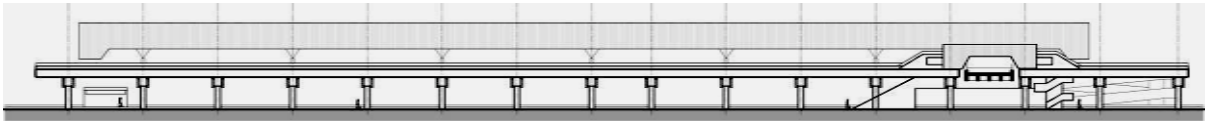


Imagem 5. Elevação do Terminal Intermodal da Barra Funda vista da avenida Auro Soares de Moura Andrade . Em primeiro plano, as calçadas cobertas de acesso ao Terminal.

Imagem 6. Corte transversal do Terminal Intermodal da Barra Funda, passando por Terminal de ônibus urbanos e alargamento das calçadas cobertas de acesso ao Terminal. Vista da passarela sobre avenida Auro Soares de Moura Andrade e corte da praça de acesso, com coberturas e escadaria de acesso ao Memorial da América Latina.

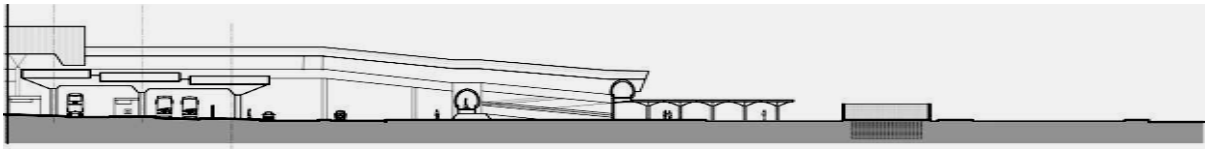


Imagem 7. Ampliação da área do corte anterior, com destaque para a avenida Auro Soares de Moura Andrade e calçadas adjacentes, cobertas, e praça de acesso ao Terminal e ao Memorial da América Latina.

Os espaços livres propostos, que o relacionam com o entorno, limitam-se a alargamentos de calçadas cobertos na avenida Auro Soares de Moura Andrade, ao sul do Terminal, à praça de acesso e dispersão localizada na mesma avenida, e a alargamentos da calçada na face Norte, também cobertos, localizados na rua da Várzea.

O alargamento da calçada na avenida Auro Soares de Moura Andrade acompanha toda a extensão do edifício e é protegido das intempéries por meio de laje que avança sobre ele. É um espaço livre, entre o edifício e as calçadas existentes, que é utilizado como área de embarque e desembarque, bem como para espera por troca de modalidade de transportes.

A praça de acesso e dispersão dos fluxos do terminal, ligada ao edifício por meio da passarela sobre avenida Auro Soares de Moura Andrade, tem caminhos bem traçados, denotando que a circulação é o principal uso previsto em projeto para este local. Dá-se também, nesta praça, a conexão do Terminal com o Memorial da América Latina, inaugurado em 1989.

Na ocasião da inauguração, o espaço de acesso ao Memorial da América Latina era direto, sem grades, propiciando maior importância ao espaço da praça de acesso. A praça de acesso contígua ao amplo espaço aberto a apropriações do equipamento cultural, poderia se tornar uma área para manifestações livres pelas pessoas que elas permeiam. O que não ocorre quando o Memorial é gradeado e toda a sua área livre passa a ser vigiada e controlada pela administração do equipamento cultural.

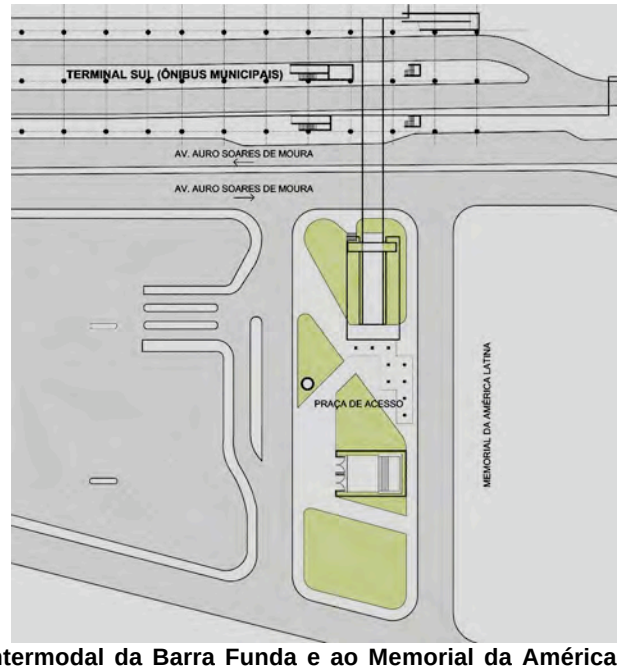


Imagem 8. Praça de acesso ao Terminal Intermodal da Barra Funda e ao Memorial da América Latina. As áreas de jardins, recortados na forma dos fluxos, revelam um espaço cujo principal uso é o da circulação.

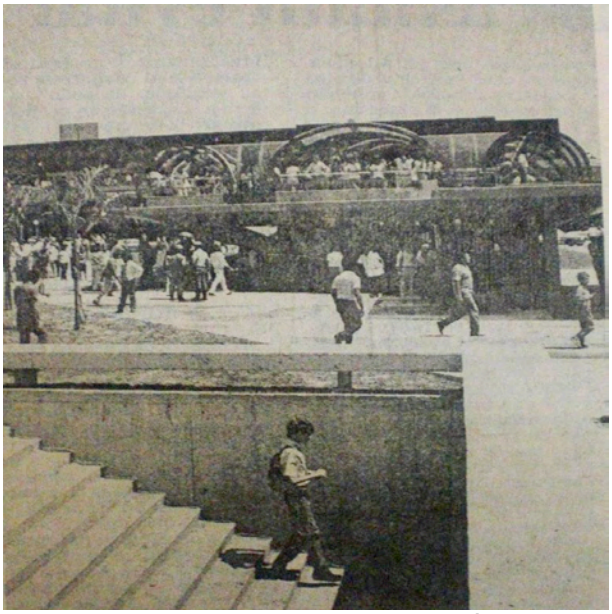


Imagem 9. Vista da praça de acesso ao terminal com escadas na passagem subterrânea para o Memorial da América Latina, em primeiro plano. Em 1990, a praça possuía jardins bem cuidados delimitando áreas pavimentadas destinados aos fluxos de pessoas e não contava com grades no entorno das escadas.

Na rua da Várzea, adjacente à linha férrea ao Norte do Terminal, nota-se a mesma preocupação com a costura entre o edifício e sua rua de acesso, propondo-se o alargamento das calçadas, cobertas, como lugar de circulação e espera pela troca de modalidade de transportes. No entanto, nessa área, a presença do muro que veda os trilhos ferroviários conferem ao lugar uma forte sensação de isolamento.

Além desses espaços livres que o terminal introduz na área, como intersticiais entre edifício e o entorno, o equipamento de transportes urbanos influencia outros espaços livres preexistentes. Estes são, na face Sul, as calçadas da Avenida Auro Soares de Moura (contíguas ao muro da linha férrea e no outro sentido da avenida, onde localizam-se pontos de ônibus adicionais aos internos do terminal), o baixio do Viaduto Antártica e a viela não oficial sentido avenida Francisco Matarazzo; e na face Norte, as calçadas da rua da Várzea, adjacentes à linha férrea e as praças localizadas na rua da Várzea e Gustav Willi Borghoff, a leste e a oeste do terminal, ambas que surgem como sobras do sistema viário existente e da área de implantação do terminal.

Esses espaços preexistentes, quando conectados aos espaços de acesso e dispersão do terminal, recebem uma nova função, a do circular. Função que é complementar a dos espaços livres conformados pelo Terminal e dinamiza os espaços livres preexistentes, que se apresentavam esvaziados e em precária situação de abandono.

Além disso, por estar localizado sobre as linhas férreas, o Terminal permite a transposição Norte-Sul. Em linhas gerais, pode-se dizer que no setor Sul do eixo ferroviário, em processo de esvaziamento, introduz uma grande quantidade de fluxos, população flutuante que dá novos usos para os espaços livres da área. E na face Norte, induziu à ocupação da rua da Várzea até a avenida Marquês de São Vicente, que permaneceu escassamente ocupada até a década de 1980.

2.6 Da década de 1980 aos dias de hoje: a influência do Terminal de Transportes urbanos e da Operação Urbana Água Branca na região

Na década de 1980, prosseguia o esvaziamento industrial da área sul[6]. A implantação do Terminal Intermodal da Barra Funda e do Memorial da América

[6] Galpões industriais em processo de mudança de uso: ao sul do terminal os maiores galpões existentes recebem usos de espaços para eventos, supermercado, estacionamento, empresa de transporte de

Latina viria introduzir uma nova dinâmica para aquela área do centro expandido, dotada de infraestrutura e subutilizada.

Imagem 10.Foto aérea da área onde está implantando o terminal Barra Funda nos dias de hoje.

valores, universidade, enquanto outros, demolidos, dão lugar a novos condomínios residenciais de alta densidade, ainda em construção (Mapa 6).

O Terminal traz então uma nova população para essa área da cidade. Trata-se agora de uma população diversificada, heterogênea, formada de grandes massas vindas de extremos da cidade, bem como de municípios localizados na Grande São Paulo, no interior do Estado e de outros estados do Brasil. É uma população flutuante, que está ali somente de passagem.

Essa nova dinâmica que o Terminal induz ao bairro, com a movimentação de grandes fluxos de pessoas, repercute principalmente no trecho delimitado por avenida Francisco Matarazzo, ao Sul; avenida Marques de São Vicente, ao Norte; baixio e Viaduto Antártica, a Oeste; e avenida Pacaembu, a Leste. Para esta área, o Terminal, o Memorial da América Latina e a Operação Urbana Água Branca atraíram novos equipamentos urbanos e, como compensação do esvaziamento industrial do setor Sul, reforçou-se a ocupação industrial, de pequeno e médio porte, a Norte do Terminal.

Entre os novos equipamentos no setor Sul, desponta a Universidade Nove de Julho, implantada em três unidades, uma na rua Tagipuru, implantada em 2000; um na avenida Francisco Matarazzo, de 2004; e a terceira, em frente à praça de acesso ao Terminal – onde no projeto da Companhia do Metropolitano de São Paulo localizava-se o estacionamento do equipamento urbano –, implantada em 2009.

No setor Norte, a Unidade do Instituto de Artes da UNESP, que foi transferida em 2009 do bairro do Ipiranga para a área da Barra Funda, pela maior facilidade de acesso e proximidade da região central da cidade.

Ambas as instituições de ensino atraem grandes fluxos de pessoas, que não deixam de ser presenças flutuantes, mas nesses casos acabam por estabelecer relações um pouco mais estáveis com os espaços livres localizados nas proximidades das instituições de ensino. No caso da UNINOVE, gera-se uma expressiva movimentação e ocupação das áreas livres contíguas desde o período matutino até o noturno.

Já as indústrias de pequeno e médio porte implantadas na face norte do terminal, nas décadas de 1980 e 1990, já estavam de certa forma previstas pela equipe da Companhia do Metropolitano de São Paulo, anteriormente à implantação do Terminal Intermodal da Barra Funda.

> Do lado norte, apesar desta região ser preponderantemente industrial, é difícil prever uma expansão do setor. As dificuldades das indústrias existentes, aliadas ao fato de o metrô e os planos de reurbanização da prefeitura possivelmente induzirem a outros usos no espaço, deverão afastar as unidades aí implantadas para outras áreas da grande São Paulo. As indústrias que terão interesse em se instalar na região, certamente serão de pequeno e médio porte, para as quais a proximidade do mercado consumidor e do aglomerado urbano seja fundamental. (METRÔ, 1979: 55)

Entre as indústrias presentes nessa porção do bairro e o Terminal também são gerados expressivos fluxos de pessoas.

Outra influência na ocupação da área da Barra Funda, também decorrente da facilidade de acesso propiciada pelo Terminal, é a ferramenta urbanística da Operação Urbana Água Branca, em vigor desde 1995, que reflete na composição demográfica e na conformação e usos dos seus espaços livres.

Quinze anos após o início da Operação Urbana, pode-se dizer que ela não tem sido tão bem-sucedida como a Operação Urbana Faria Lima que, colocada em vigor na mesma época da Operação da Água Branca, tem modificado significativamente sua área de influência.

Até o ano de 2005, somente um grande empreendimento estava concluído na área, propiciado pela aquisição do direito de construir. Trata-se do Centro Empresarial Água Branca, implantado parcialmente, com quatro torres de escritórios, respondendo a uma demanda “fictícia” por edifícios comerciais, que tornariam a área um novo pólo terciário da cidade (KUSZNIR, 2005).

Das quatro torres de escritórios do Centro Empresarial Água Branca implantadas em 2001, só uma permanecia totalmente desocupada em 2005. Com isso, houve paralisação nos investimentos que, supostamente, viriam a modificar a região (KUSZNIR, 2005).

Anos mais tarde, propiciados também pela Operação Urbana Água Branca, retomam-se investimentos na área. Porém, não mais para uma demanda comercial e sim, para uma demanda residencial de alta densidade, atraída pela proximidade do centro da cidade e pela facilidade de acesso. De acordo com essa nova demanda residencial, bem recebida pelo mercado, novos edifícios residenciais encontram-se hoje em processo de construção.

Dessas modificações introduzidas pela Operação Urbana, o que nos interessa são as influências que esses novos edifícios exercem sobre os espaços livres, como elencados a seguir:

1) Os edifícios comerciais do Centro Empresarial Água Branca são polos de aglomeração de população flutuante, reforçando fluxos cotidianos na região. Contudo, devido ao padrão e as características, eles acabam produzindo apenas aumento dos fluxos de veículos na região. A própria contrapartida apresentada para a compra do direito de construir na área, que seria a continuação da avenida Auro Soares de Moura Andrade, revela a priorização dos automóveis sobre os fluxos de pedestres, considerando as estreitas calçadas em contato com altos muros adjacentes ao conjunto empresarial, e do outro lado da avenida nova, a total inexistência de calçadas.

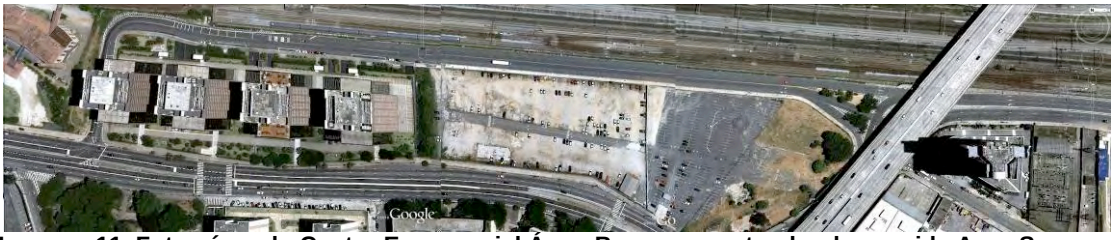


Imagem 11. Foto aérea do Centro Empresarial Água Branca, com trecho da avenida Auro Soares de Moura Andrade construído como contrapartida do empreendimento.

2) Os edifícios residenciais de alta densidade ainda estão em construção, não sendo possível observar a sua influência sobre os espaços livres em torno deles. No entanto, pode-se supor que estes trarão para a área uma nova população fixa, que poderá utilizar os espaços livres de forma diferente das populações flutuantes. Por outro lado, pode-se também observar que esses novos condomínios residenciais, em projeto, muito se assemelham ao tipo de ocupação do *urbanismo sem calçadas* (KUSZNIR, 2005) realizado no Centro Empresarial Água Branca.

Como base para tal afirmação, utiliza-se a verificação de projetos de condomínios residenciais do tipo clube, que concentram dentro do condomínio todo tipo de lazer para essa nova população fixa, sendo fechado por altos muros de divisa e manutenção de estreitas calçadas, negando os espaços livres do entorno.

Verifica-se, então, nos dois casos de usos impulsionados pela Operação Urbana Água Branca, a ocorrência de projetos que fecham os edifícios em si mesmos e os "protegem" contra o entorno, considerado hostil para uma população que ali deseja se fixar.

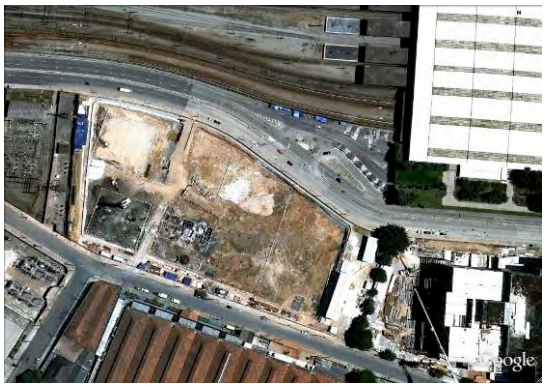


Imagem 12. Foto aérea do terreno vago entre avenida Auro Soares de Moura Andrade e rua Tagipuru onde está sendo construído condomínio residencial de alta densidade, propiciado pela Operação Urbana Água Branca.
Imagem 13. Implantação do condomício residencial tipo clube no terreno vago da imagem 13.

Não devemos ignorar a questão da violência urbana presente nas grandes cidades contemporâneas, que estimula essa tendência de fechamento em condomínios comerciais, residenciais e mesmo nos *shoppings centers*, abandonando

progressivamente o espaço das ruas por considerá-lo *o espaço da bandidagem* (ROLNIK, 2003: 69). Mas consideremos também que, do ponto de vista dos espaços livres e das relações que nele podem ser estabelecidas, essa tendência é muito empobrecedora e, segundo a mesma autora, esta seria *a forma como a violência contribui para o esgarçamento do tecido urbano-social* (ROLNIK, 2003: 69).

3 Fluxos e usos do Terminal da Barra Funda e sua influência nos espaços livres

Na área de influência do Terminal Intermodal da Barra Funda, os fluxos, permanências e usos, observados atualmente nos espaços livres conformados e influenciados pelo terminal em questão, estão estreitamente vinculados ao uso desse equipamento urbano.

Os fluxos gerados pelo Terminal são significativos devido à alta de mobilidade urbana hoje necessária para o cumprimento de atividades cotidianas.

As modalidades de transporte coletivo, de massa, como o metrô, implantado em São Paulo a partir da década de 1970, os trens metropolitanos e o transporte por ônibus urbanos, possibilitam, ainda que de forma precária, a mobilidade necessária de grandes contingentes de pessoas saídas de áreas periféricas e que se dirigem à região central e vice-versa.

Nesse contexto, o terminal da Barra Funda, reunindo diversas modalidades de transporte de massa (metrô, trem metropolitano, ônibus urbano e, ainda, ônibus intermunicipais e internacionais) é um importante polo gerador de fluxos de pessoas que se dissipam por sua área de influência por motivos de trabalho, estudo, saúde, lazer entre outros.

Esses grandes fluxos de pessoas têm em comum o contato cotidiano com os espaços livres conformados por esse equipamento urbano e outros espaços livres influenciados pelo mesmo (como ruas, praças e largos em suas imediações). Os

poucos residentes do entorno não geram fluxos e usos tão influentes quanto o fluxo e usos gerados no espaço livre pela população flutuante.

De acordo com o quadro situacional do bairro da Lapa, do distrito da Barra Funda, realizado pela FUPAM (2003), o uso residencial representa apenas 6,95% da área total do bairro. Em uma área de 40.439ha, vive uma população de 10.965 habitantes, atingindo-se uma densidade de 26,37hab/ha contra a média de 177,69hab/ha na capital paulista. A baixa densidade habitacional da Barra Funda se reflete no uso e apropriação reduzidos dos espaços livres.

Distrito da Barra Funda

Uso	área terreno	%	área construída	%	população*	dens. (hab/ha)
	4.043.933	**100**	**2.550.626**	**100**	**12.965**	**32,06.**
Uso residencial Horinzontal Baixo Padrão	14.998	0,37.	9.799	0,38.		
Uso residencial HorinzontalMédio Padrão	158.089	3,91.	95.183	3,73.	**população****	**densidade (%)**
Uso residencial Horinzontal Alto Padrão	39.389	0,97.	32.534	1,28.	**10.663**	**26,37.**
	212.476	**5,25.**	**137.516**	**5,39.**		
Uso residencial Vertical Baixo Padrão	1.632	0,04.	4.331	0,17.		
Uso residencial Vertical Médio Padrão	51.188	1,27.	305.697	11,99.		
Uso residencial Vertical Alto Padrão	16.087	0,40.	89.408	3,51.		
	68.907	**1,70.**	**399.436**	**15,66.**		
Uso Comércio e Serviços Horizontal	800.413	19,79.	526.318	20,63.		
Uso Comércio e Serviços Vertical	177.844	4,40.	435.126	17,06.		
	978.257	**24,19.**	**961.444**	**37,69.**		
Uso Industrial	619.788	15,33.	531.389	20,83.		
Uso Armazéns e Depósitos	301.351	7,45.	201.274	7,89.		
	921.139	**22,78.**	**732.663**	**28,72.**		
Uso Especial (Hotel, Hospital, Cartório, Etc.)	**444.273**	**10,99.**	**128.222**	**5,03.**		
Uso Escola	**39.676**	**0,98.**	**42.487**	**1,67.**		
Uso Coletivo	**822.654**	**20,34.**	**121.731**	**4,77.**		
Terrenos Vagos	**513.654**	**12,70.**	**0**	**0,00.**		
Uso Garagens não-residenciais	**5.323**	**0,13.**	**1.747**	**0,07.**		
Outros usos (Uso e padrão não previsto)	**37.871**	**0,94.**	**25.380**	**1,00.**		

Fonte: Prefeitura do Município de São Paulo - PMSP/ Secretaria Municipal de Planejamento Urbano - SEMPLA
in FUPAM Quadro Situacional LAPA, 2003
*População em 2000, IBGE-Censo 2000
*População em 2008, IBGE. Portal da Prefeitura do município de São Paulo.

Quadro 1. Quadro do de usos e população do subdistrito da Barra Funda, inserida no bairro da Lapa.

Observados à distância, os fluxos de pessoas podem ser entendidos quanto à sua procedência e interesses que os trazem para a área em questão.

Estudar mais detalhadamente estes fluxos implica em entender sua composição, magnitude e a forma como se relacionam com os espaços livres pelos quais permeiam.

3.1.1 Fluxos na escala da cidade

O Terminal Intermodal da Barra Funda, reúne diversas modalidades de transportes coletivos: 1) Linha Leste-Oeste (3 – Vermelha) do Metrô com origem no próprio Terminal e destino a estação Corinthians- Itaquera, no extremo Leste de São Paulo; 2) linhas de trem 8-Diamante da CPTM e 7-Rubi da CBTU, ambas intermunicipais. A primeira tem como origem a Estação Júlio Prestes, no bairro da Luz, área central da cidade de São Paulo e como destino Itapevi, município localizado na região metropolitana. Passa pelas cidades de Osasco, Carapicuíba, Barueri e Jandira. A segunda, com origem na estação Luz, no bairro homônimo, se destina ao município de Jundiaí, tendo como principais paradas intermediárias as cidades de Caieiras, Franco da Rocha, Francisco Morato, Campo Limpo Paulista e Várzea Paulista; 3) 22 linhas de ônibus urbano da SP Trans com destino às zonas oeste e norte da cidade de São Paulo; 4) terminal rodoviário que atende, no estado de São Paulo, às regiões de São José do Rio Preto, Araçatuba, Presidente Prudente, Bauru, Marília, Assis, Itapetininga, Sorocaba, Piedade, Registro e Itapecerica da Serra; os estados de Rondônia, Acre, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Paraná (com exceção à Curitiba); e, como destino internacional, a Bolívia.

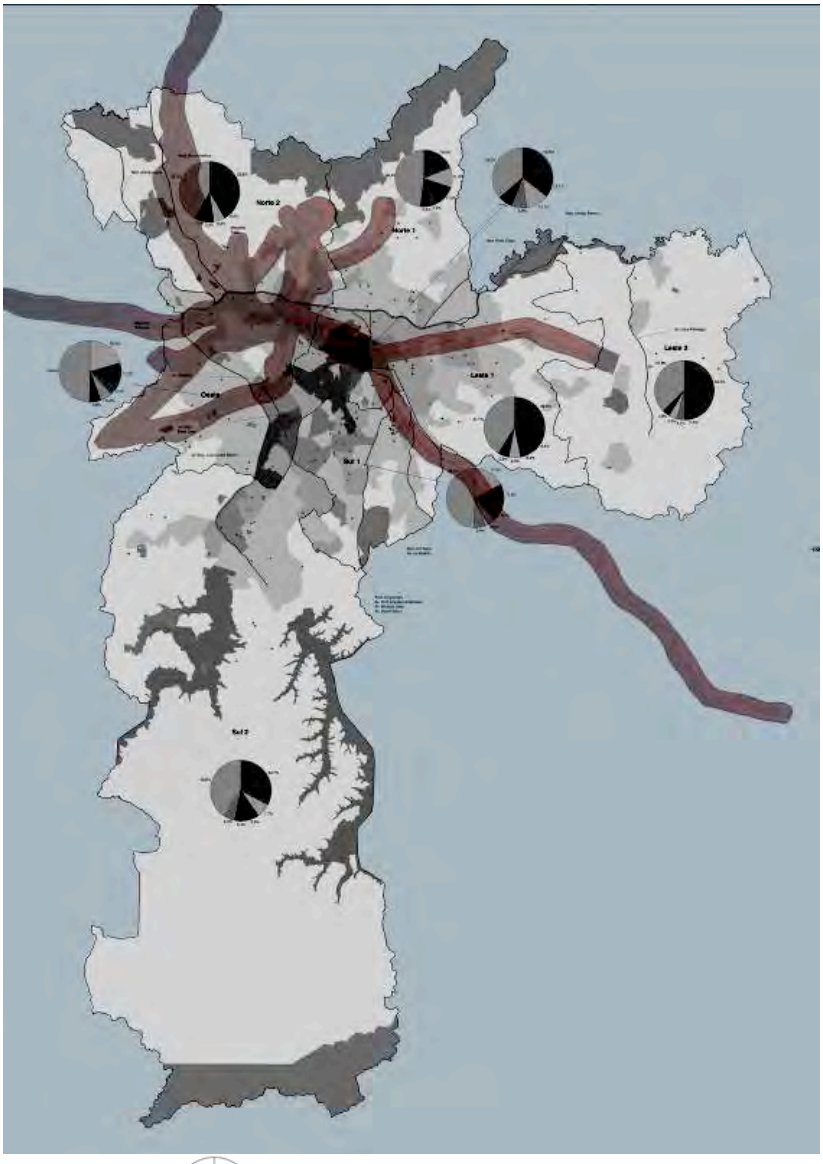
É, atualmente, o terminal mais acessado dentre as dezoito estações da Linha Vermelha do Metrô. Em 2009 apresentou a entrada de cerca de 202.213 passageiros em média, em dias úteis. Isto representa o dobro de acessos das estações que as seguem no ranking: Brás, com cerca de 102.474 , Itaquera, 100.001 e Anhangabaú, 91.392. Se comparada à Linha Verde do Metrô, se aproxima do movimento total de todas as suas onze estações, com uma media de 275.530 passageiros em media por dia útil[7].

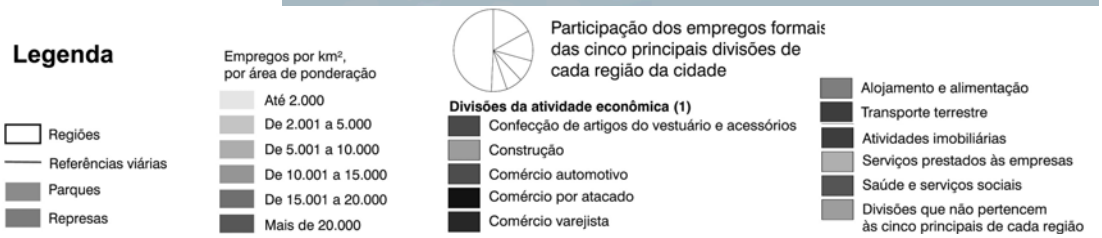
Esse número de acessos se justifica pela reunião do metrô, o transporte ferroviário intermunicipal, e os ônibus municipais e rodoviários, embora o número de

[7] Dados obtidos no Relatório Operacional 2009 da Companhia do Metropolitano (METRÔ) de São Paulo.

passageiros de ônibus urbanos seja menos expressivo que os sistemas ferroviário e de metrô.

Os principais interesses que movimentam esses fluxos para a área podem ser elencados como: 1) a troca do meio de transporte proporcionada pelo Terminal Intermodal e as linhas de ônibus que têm ponto na área de influência do Terminal, com ênfase aos localizados na própria avenida Auro Soares de Moura Andrade e também àqueles localizados na avenida Francisco Matarazzo, corredor de ônibus urbano entre o centro e Pirituba, na zona Norte da Capital; 2) Universidade Nove de Julho, com cursos universitários de baixo custo que atendem a cerca de 300 mil alunos; 3) emprego no setor terciário, de comércio e serviços, na Barra Funda, mas principalmente no bairro adjacente de Perdizes, que tem essa atividade mais consolidada; 4) emprego nas pequenas e médias indústrias do setor ao Norte da linha férrea, no bairro da Barra Funda; 5) UNESP, Instituto de Artes, localizado no setor Norte do Terminal; 6) Lazer e cultura com destino ao Memorial da América Latina e Parque Fernando Costa, principalmente nos finais de semana, embora esse último seja menos expressivo se comparado aos outros fluxos que o terminal movimenta. Observe-se que há subutilização do Memorial da América Latina, durante a semana, quando o seu fluxo é pouco significativo no quadro geral de fluxos, mas no fim de semana, ele se torna o principal motivo na geração do fluxo no Terminal, já que os outros fluxos são praticamente inexistentes. Já o Parque Fernando Costa, tem maior uso pelos moradores dos bairros da região, não sendo então considerando influente durante a semana na composição dos fluxos; contudo, durante o fim de semana é um dos poucos pontos de atração para esta região, bem como o Memorial acima citado.





Mapa 7. Economia urbana na cidade de São Paulo. Destaca-se em vermelho os percursos dos meios de transporte, com os trajetos dos metrô, ônibus e trens metropolitanos que irrigam o Terminal Intermodal da Barra Funda **. A área localizada no Centro expandido da cidade de São Paulo, recebe usuários flutuantes, principalmente das regiões Oeste e Norte, e de municípios da grande São Paulo, como Osasco, Barueri, Itapevi, Franco da Rocha e Francisco Morato, principalmente por motivo de trabalho na região central. Fonte: SEMPLA.**

3.1.2 Fluxos em escala local: fluxos no cotidiano na área de influência do Terminal Intermodal da Barra Funda

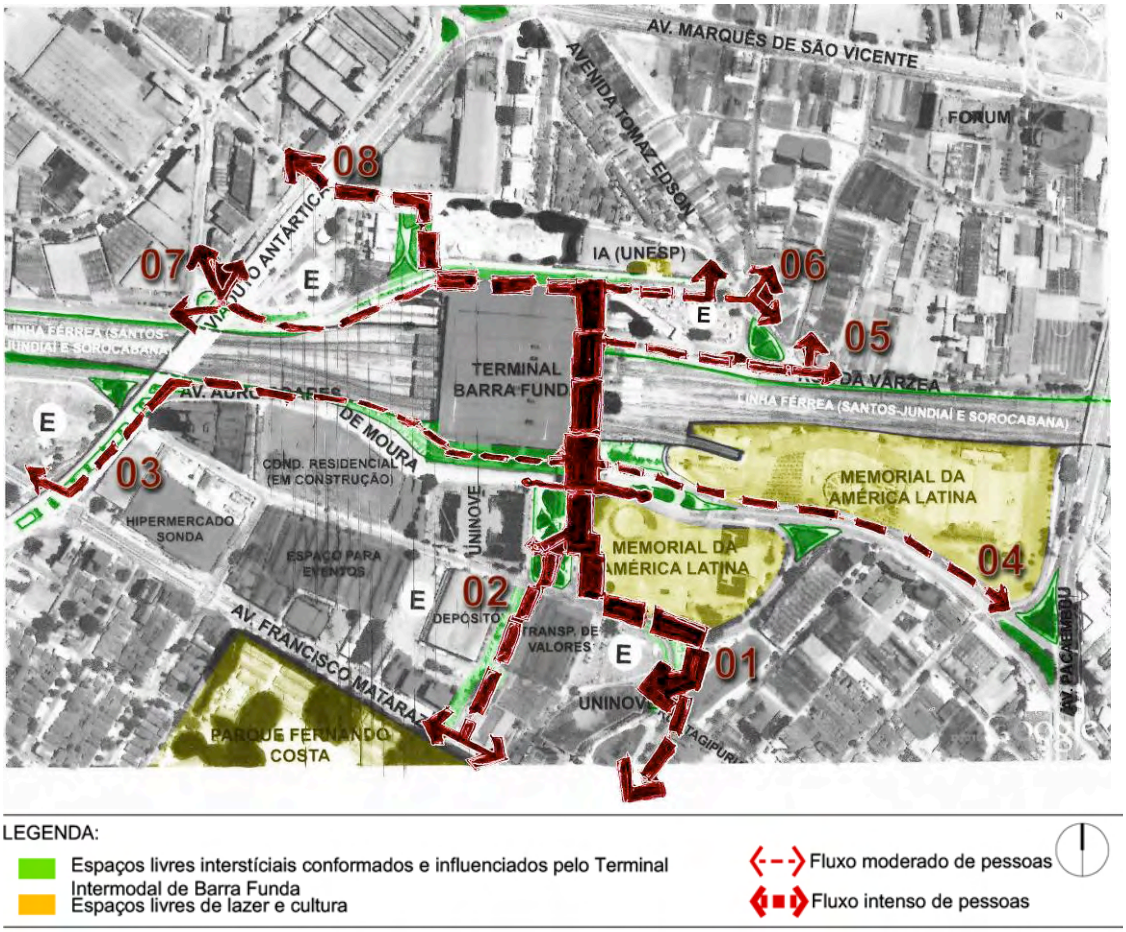


Imagem 14. Foto aérea da área de influência do Terminal Intermodal da Barra Funda com fluxos e espaços livres destacados.

Com base em estudo empírico na área do Terminal Intermodal da Barra Funda[8], detectaram-se oito fluxos principais que cruzam a área com grandes contingentes de pessoas.

[8] Levantamento realizado no local entre 2008 e 2010. Foi baseado em visitas programadas à área nos horários de pico, manhã e noite em dias de semana e pela manhã nos fins de semana, com a coleta de informações como número de pessoas em movimento nos fluxos, observação de permanências no local com base em levantamentos fotográficos da área. Os números de pessoas movimentados nesses fluxos, apresentados a seguir, representam a média dos coletados nas visitas ao local. Fluxos de grandes contingentes de pessoas, em seus movimentos repetitivos e regrados do cotidiano, que podem ser empiricamente mapeados. Desvios, esquivos, linhas de fuga e ruptura desse movimento repetitivo, propostos por indivíduos isolados enquanto se movimentam e potencializados por boas “ocasiões” ou

Desses oito fluxos de pessoas, quatro se voltam para o setor Sul do Terminal e quatro para a face Norte. Praças, ruas, calçadas e alargamentos de calçadas, viela e largo são os espaços livres de uso público que cotidianamente são irrigados por esses grandes contingentes de pessoas.

A magnitude e a forma como se dá essa dinâmica de fluxos na região é o que veremos a seguir.

3.1.2.1 Fluxo 01

O primeiro fluxo mapeado é o mais expressivo na área de influência do Terminal nos dias úteis. Direciona-se à face Sul do Terminal, com destino à avenida Francisco Matarazzo.

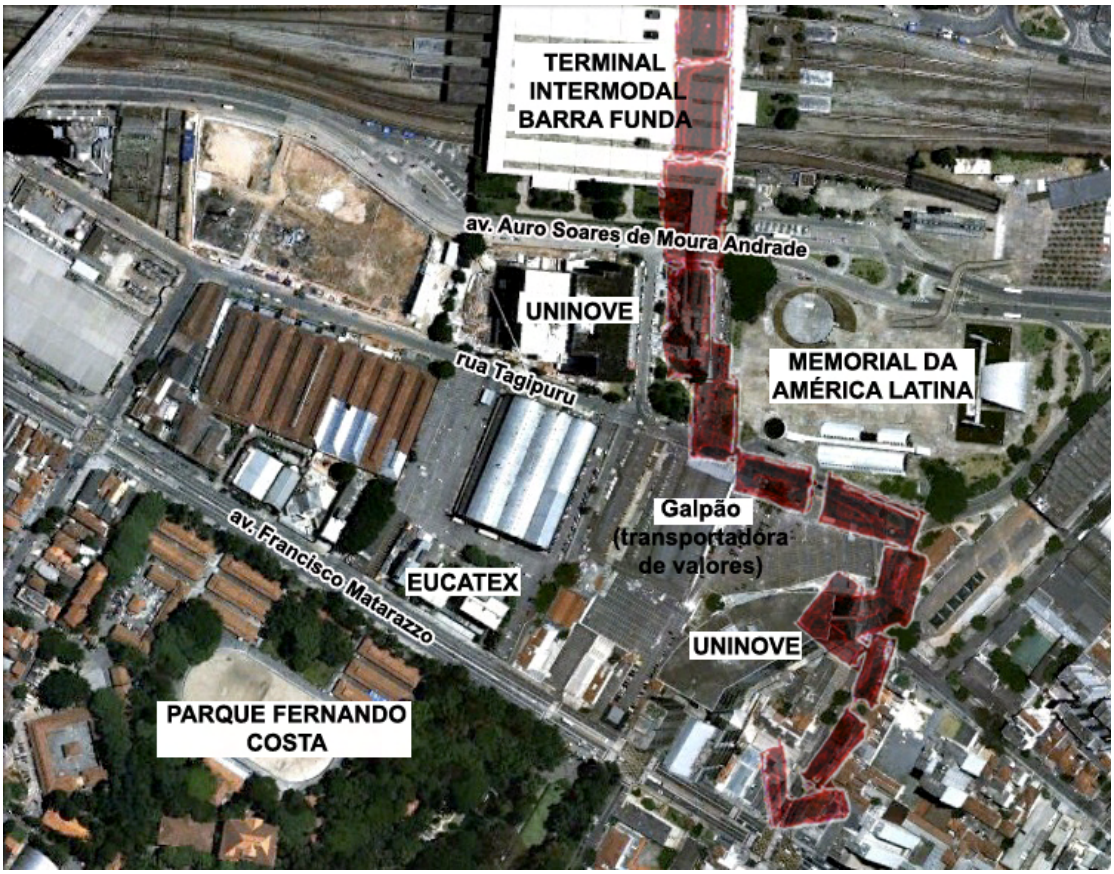


Imagem 15. Foto aérea do entorno do Terminal Intermodal da Barra Funda com traçado do fluxo 01 e principais equipamentos destacados.

---

pelo desejo individual dos que se movimentam no fluxo, já escapam, como dito anteriormente, ao trabalho empírico.

De acordo com levantamento realizado no local, durante a semana, em horário de pico (8 horas da manhã) são cerca de 370 pessoas que, a cada 5 minutos, saem da passarela, que liga o Terminal à praça de acesso, contígua à avenida Auro Soares de Moura Andrade, cruzando a praça de acesso com destino a Sudeste, seguindo em direção à rua Tagipuru.

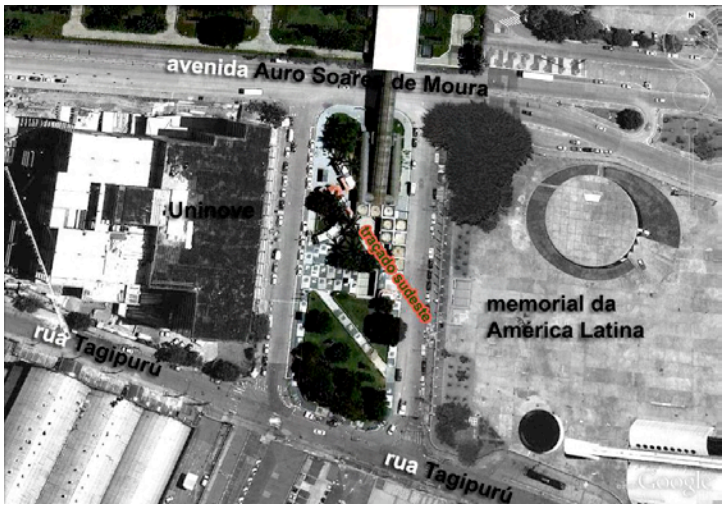


Imagem 16. Foto aérea da praça de acesso do Terminal Intermodal da Barra Funda, com destaque para caminho do fluxo que segue traçado da praça.

No caminho traçado por esse fluxo, desde a saída da passarela na praça de acesso até a chegada na rua Tagipuru, o fluxo de pessoas se depara com a presença de alguns moradores de rua e muitos vendedores informais que vendem desde itens alimentícios até itens de vestuário e eletrônicos.

Os vendedores ambulantes posicionam-se estrategicamente próximos ao fluxo de pessoas, por vezes estrangulando o fluxo dos pedestres. Já os moradores de rua flanam pelos espaços livres, e quando na proximidade dos fluxos de pessoas, torna-se recorrente o pedido de “esmolas” àqueles que estão de passagem. No contato com essas permanências no local, vendedores e moradores de rua, alguns caminhantes se desviam por instantes para o consumo dos itens oferecidos, e em raros momentos, dão atenção aos moradores de rua ali concentrados.

Imagens 17 e 18. Praça de acesso, sem a presença de gradis ou canteiros, porém com a presença de vendedores já formalizados, que dividem o espaço livre com o fluxo de entrada e saída do terminal.

Imagens 19 e 20. Movimento do fluxo de pessoas em dispersão entre praça de acesso e rua Tagipuru. Nas imagens a presença de pedestres, vendedores ambulantes e moradores de rua que convivem no mesmo espaço destinado a circulação.

Passado esse trecho do percurso, entre praça de acesso e rua Tagupiru, o fluxo de pessoas mantém-se intenso, ainda que tenha sofrido alguns desvios. Na chegada à rua Tagipuru, esquina com rua Lincoln Albuquerque, ocorre a abertura de um largo, que acompanha o traçado viário, marcando o acesso à Universidade Nove de Julho localizada à rua Tagipuru.

Imagem 21. Vista do fluxo de pessoas no largo em frente à UNINOVE e a presença dos vendedores ambulantes ocupando parte do espaço livre,
Imagem 22. Vista da rua Tagipuru na chegada ao largo em frente à UNINOVE. Nota-se a presença massiva de vendedores ambulantes e as paradas para o consumo de mercadorias.

Imagens 23 e 24. Fluxos de pessoas seguindo do Terminal em direção à avenida Francisco Matarazzo, em momento anterior à passagem pelo largo em frente à UNINOVE.

Nesse largo o fluxo se divide: são cerca de 285 pessoas a cada 5 minutos que adentram a Universidade Nove de Julho, em dias de semana por volta das 8 horas da manhã. Neste local há a permanência de alguns alunos da Universidade que se concentram em pequenos grupos, tornando o espaço livre uma área para sociabilidade, extensão das áreas de convívio do edifício da universidade. Há também a presença dos vendedores ambulantes nas margens do largo, oferecendo produtos alimentícios e artigos eletrônicos. Por vezes, esses vendedores estavam acompanhados de carros, com som alto, marcando ali um uso do espaço livre com a presença de universitários.

Imagens 25 e 26. Largo em frente à UNINOVE. Nota-se o convívio entre o fluxo de pessoas e a permanência, principalmente de alunos da Universidade, que atraem a presença de vendedores ambulantes tanto durante o dia como à noite, quando por volta das 9 horas à permanência é ainda mais expressiva. Como principal característica desse espaço livre a sua conformação como sobra do sistema viário.

A outra parte do fluxo 01, que não adentra o edifício da universidade, segue em direção à avenida Francisco Matarazzo. Para fazer a travessia da avenida, são cerca de 3 minutos de espera para que o semáforo abra para os pedestres, neste período verifica-se a concentração de cerca de 58 pessoas à espera de cruzar a via.

A partir da travessia da avenida, o fluxo se dissipa: alguns seguem para o Leste, pela calçada da avenida Francisco Matarazzo, em direção ao baixio da via elevada Costa e Silva; outros atravessam a avenida e seguem para o Sul, em direção ao bairro de Perdizes, onde concentram-se usos de comércio e serviços da região, bem como condomínios residenciais de alta densidade, possíveis áreas atrativas de trabalho doméstico; e outros, ainda, apenas atravessam uma pista da avenida Francisco Matarazzo, para atingirem os ônibus do corredor de ônibus urbano Centro-Pirituba.

Nos dias de semana, por volta das 19 horas, esse fluxo com direção à UNINOVE é intensificado, passando a cerca de 405 pessoas a cada 5 minutos, ingressando no edifício da universidade. E, por volta das 22 horas, esse fluxo é revertido, convergindo para o Terminal.

Como principais características da dinâmica observada no fluxo 01, verifica-se o andar apressado dos usuários, já citado, utilizando-se dos espaços livres sem o estabelecimento de vínculos espaciais (territorialização permanente). Nota-se

também a ausência de sociabilidade entre as pessoas que se movimentam na mesma direção, e o desvio momentâneo dos fluxos para consumo de mercadorias entre as dezenas de vendedores informais encontrados pelo caminho. Usos e apropriações mais duradouras dos espaços livres são feitas somente pelos vendedores informais e moradores de rua, sendo que o que os atrai para o local em questão é justamente o fluxo intenso e não a identidade com o espaço.

Imagem 27. Praça de acesso ao Terminal Intermodal da Barra Funda em um domingo pela manhã. A inexistência de fluxos expressivos de pessoas reflete no fechamento de muitas das "barracas" de vendedores já "formalizados" na área. Ao fundo, criança brinca com uma bola, no espaço livre que durante a semana tem sua vitalidade ligada à passagem do movimento cotidiano..

3.1.2.2 Fluxo 02

O segundo fluxo mapeado tem a mesma direção do primeiro, ou seja, do Terminal à avenida Francisco Matarazzo, sem no entanto, passar pelo acesso à Uninove . É composto por um menor número de pessoas.

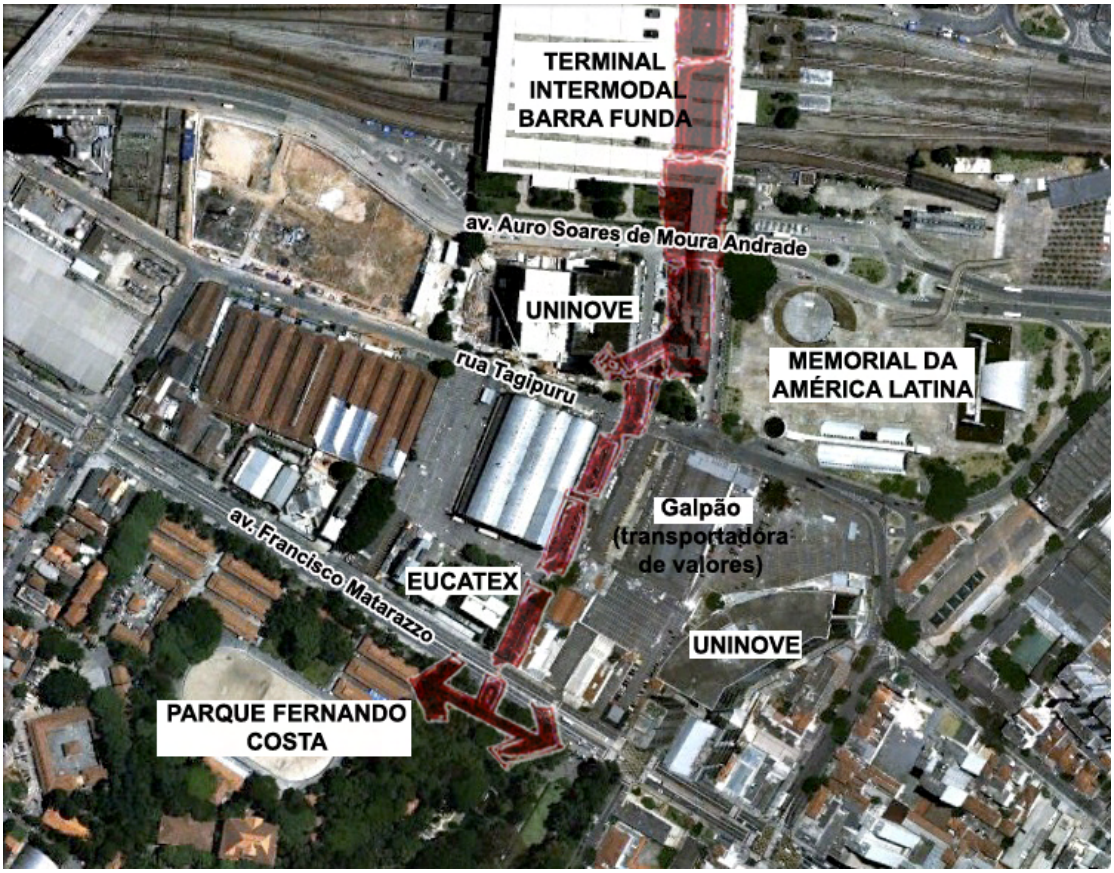


Imagem 28.Foto aérea do entorno do Terminal Intermodal da Barra Funda com traçado do fluxo 02 e principais equipamentos destacados.

Saindo da passarela sobre av. Auro Soares de Moura Andrade, o segundo fluxo atravessa a praça de acesso do Terminal, sentido Sudoeste, e segue em direção à viela existente, entre galpão utilizado por uma empresa de transporte de valores e a Eucatex.

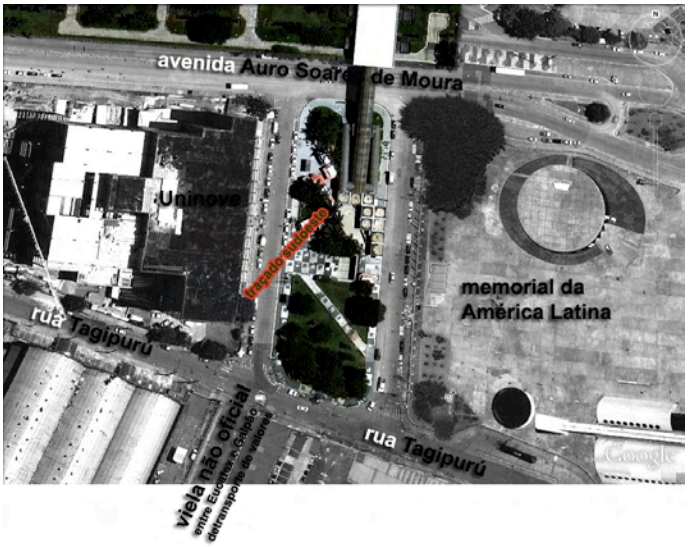


Imagem 29. Foto aérea da praça de acesso do Terminal Intermodal da Barra Funda, com destaque para caminho do fluxo que segue traçado da praça.

Durante a semana, em horário de pico (8 horas da manhã) são cerca de 86 pessoas, a cada 5 minutos, que passam pela estreita viela, sem separação entre calçadas e leito carroçável.

Na viela, o fluxo de pedestres convive com um reduzido fluxo de automóveis que passam pelo espaço em baixa velocidade.

Imagens 30 e 31. Vista do fluxo de pessoas na viela não oficial em direção à avenida Francisco Matarazzo. Na viela estreita pessoas ocupam calçadas e o leito carroçável e os veículos que por ali passam tem de diminuir a velocidade.
.

Atraídos pelo grande número de pessoas que ali se concentram vendedores informais, num ponto de inflexão da via, que propicia a parada de algumas pessoas que se desviam do fluxo momentaneamente.

Imagem 32. Vista da viela ocupada pelos fluxos de pessoas.
Imagem 33. Vista do ponto de inflexão na viela onde está instalada barraca de comércio de produtos alimentícios. A barraca serve, às vezes, como referencia para pequenos agrupamentos de pessoas.

Passada a viela, o fluxo se dissipa na avenida Francisco Matarazzo. Algumas pessoas seguem para o Leste, outras para o Oeste na própria avenida; outras

atravessam somente uma faixa da avenida e concentram-se na sua ilha central, para a troca de modalidade de transporte, no corredor de ônibus Centro-Pirituba.

Imagem 34. Saída da viela não oficial na avenida Francisco Matarazzo. Embora muito utilizada pelos fluxos, seu estado de conservação revela abandono com o espaço livre.
Imagem 35. Entrada do parque Fernando Costa, localizada quase em frente à saída da viela, na avenida Francisco Matarazzo. Esse importante equipamento de lazer no bairro não movimenta grandes fluxos de pessoas vindos do Terminal Intermodal da Barra Funda, com exceção dos finais de semana, quando os fluxos no entorno do Terminal em direção ao trabalho na região do centro expandido diminui muito.

Nesse mesmo horário, o movimento contrário do fluxo, em direção ao Terminal, é pouco expressivo. No horário de pico, à noite (por volta das 19 horas) o movimento do fluxo observado pela manhã é invertido, voltando-se para o Terminal nas mesmas proporções com que se irradia pelo bairro pela manhã.

Já nos finais de semana, esse fluxo tem como atrativo o Parque Fernando Costa, localizado na avenida Francisco Matarazzo, quase em frente à saída da viela.

As características do fluxo 2, são as mesmas encontradas no primeiro: população flutuante, andar apressado sem o estabelecimento de vínculos com os espaços livres e nem com os outros caminhantes do fluxo, e a parada eventual para consumo de comestíveis oferecidos pelos ambulantes.

3.1.2.3 Fluxo 03

O terceiro fluxo mapeado ocorre entre o Terminal e o viaduto Antártica.

Imagem 36. Foto área do entorno do Terminal Intermodal da Barra Funda com fluxo 03 destacado em vermelho.

Com base nos levantamentos da área, é um fluxo pouco expressivo realizado por cerca de 25 pessoas a cada 5 minutos, do Terminal para o entorno, e cerca de 7 pessoas a cada 5 minutos, no sentido inverso.

Imagem 37. Calçada da avenida Auro Soares de Moura Andrade onde está localizado ponto de ônibus urbano. O movimento nessa aérea é intenso até o ponto de ônibus, indicando a mudança de meio de transporte.
Imagem 38. Pequeno jardim da UNINOVE localizada à praça de acesso do Terminal contíguo à calçada onde localiza-se o ponto de ônibus. Seu mau estado de conservação e, sua localização, em área contígua à presença momentânea de pessoas, faz da área depósito de lixo – garrafas e embalagens – que mostram falta de vinculo das pessoas com local.

Saindo do Terminal da Barra Funda pela estreita calçada adjacente ao muro que cerca a linha férrea, o fluxo de pessoas segue apressado em direção ao baixio do viaduto Antártica, atravessa-o, mas nele não permanece.

Imagens 39 e 40. Calçada adjacente ao muro da linha férrea. Espaço de dispersão do fluxo de pessoas é subdimensionada e apresenta-se em mau estado de conservação. Neste espaço, os fluxos de pessoas apressam-se, diminuindo assim o tempo de permanência na área.

Imagem 41. Baixio do viaduto Antártica que permanece vazio. Ao fundo, pessoas atravessam rua em direção à calçada contígua ao espaço sob o viaduto. Nos pilares do viaduto a forte presença dos grafites e pichações.
Imagem 42. Vista da calçada adjacente ao baixio do viaduto. Como o fluxo de pessoas que passam pela área não é tão expressivo, nesta foto, a calçada também permanece vazia.

Imagem 43. Baixio do viaduto Antártica ocupado por morador de rua e pedestres seguindo sentido Terminal Intermodal da Barra Funda pela calçada adjacente ao espaço sob viaduto.
Imagem 44.À noite, o baixio do viaduto utilizado como abrigo para moradores de rua, apropriando-se do espaço livre e trazendo problemas sociais da metrópole à vista.

Há anos, o baixio do viaduto Antártica mostra características de abandono, sem iluminação adequada e com a presença de lixo dividindo o espaço com alguns

moradores de rua, que se apropriam do espaço livre como moradia. Essa condição de abandono e improviso, faz com que o fluxo de pessoas dê preferência às calçadas adjacentes ao baixio do viaduto, evitando a travessia pelo espaço.

Atravessado o baixio do viaduto, o fluxo, formado por pequeno número de transeuntes, segue até a avenida Francisco Matarazzo, onde se dissipa: algumas pessoas seguem pela própria avenida, outras se concentram na ilha viária central da avenida para a troca de modalidade de transporte, e outros atravessam a avenida em direção ao bairro predominante residencial de Perdizes, bem como aos *shoppings* West Plaza e Bourbon Pompéia.

Este fluxo, como os anteriores, se caracteriza pela passagem sem estabelecimento de vínculos com o espaço, mas nesse caso é expressivo o esquivar-se de espaços considerados inóspitos, como o do baixio do viaduto, e mesmo o andar apressado nas estreitas calçadas adjacentes aos muros da linha férrea. Esses espaços, preteridos nas práticas de passagem, são, no entanto, aqueles utilizados por grafiteiros e pichadores em expressões de arte urbana e transgressão.

3.1.2.4 Fluxo 04

O quarto fluxo mapeado se dá entre o Terminal da Barra Funda e a avenida Pacaembu. Esse fluxo é o menos expressivo entre os observados.

Imagem 45. Foto aérea do entorno do Terminal Intermodal da Barra Funda com traçado do fluxo 04 e principais equipamentos destacados.

Saindo do Terminal ele se subdivide entre as duas calçadas que margeiam a avenida Auro Soares de Moura Andrade na altura do Memorial da América Latina.

São cerca de 15 pessoas a cada 5 minutos, que saem do Terminal, e 4 pessoas a cada 5 minutos, que se dirigem a ele. Algumas pessoas permanecem na calçada contígua ao Memorial da América Latina, em ponto de ônibus, para troca de modalidade de transporte. Outras seguem até a ilha viária na confluência da avenida do Terminal com a avenida Pacaembu, e daí se dissipam pelo bairro.

Como principais características desse fluxo de pessoas, notam-se novamente, o andar apressado e o não estabelecimento de vínculos com espaços livres atravessados. Pela inexpressividade desse fluxo, não se verifica a presença de vendedores informais.

Nos finais de semana, esse fluxo conta com a presença de pessoas que entram ou saem do Memorial da América Latina. Mas deve-se considerar que esse equipamento, desde sua construção até a hoje, permanece subutilizado, com a ocorrência de alguns eventos programados que concentram grupos de pessoas, mas não o suficiente para tornar o local um ponto de efervescência cultural na cidade de São Paulo.

O Memorial da América Latina, com um amplo espaço livre que fora projetado com a intenção de receber usos permanentes, apresenta-se sempre com um número pouco expressivo de usuários, enquanto todo o fluxo movimentado pela região se utiliza dos espaços de ruas e calçadas que fazem parte do seu percurso cotidiano.

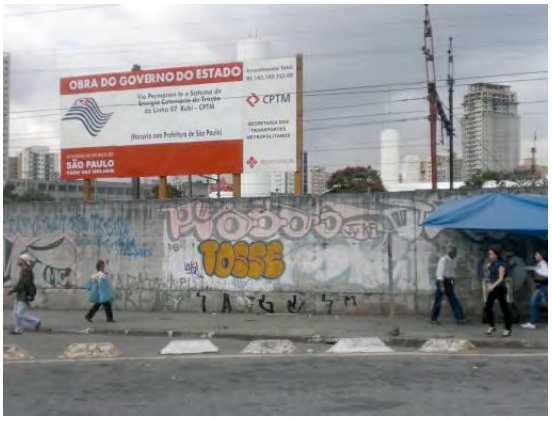
Imagem 46. Um dos acessos ao Memorial da America Latina localizado na avenida Auro Soares de Moura Andrade. Nos finais de semana o equipamento atrai um fluxo de pessoas, mas que é pouco expressivo para a área se comparado ao movimento dos dias de semana.
Imagem 47. Vista do Memorial da America Latina a partir da calçada contígua a Praça de Acesso do Terminal Intermodal da Barra Funda. Nele, a presença de gradis e canteiros delimitam o espaço livre conformado pelo equipamento de lazer e cultura e o segregam do grande movimento de pessoas que convergem para a área pelo uso do Terminal.

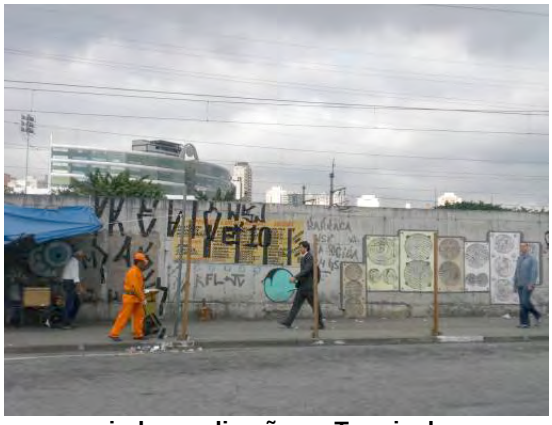
3.1.2.5 Fluxo 05

O quinto fluxo mapeado volta-se para o lado Norte do Terminal Intermodal da Barra Funda, dirigindo-se aos edifícios industriais ou às residências que permanecem na região da avenida Tomaz Edson desde o período de ocupação do bairro.

Imagem 48. Foto aérea do entorno do Terminal Intermodal da Barra Funda com traçado do fluxo 05 e principais equipamentos destacados.

É um fluxo mais expressivo que os de números 03 e 04, mas muito menor que o primeiro. São cerca de 50 pessoas a cada 5 minutos que saem do Terminal pela calçada da Rua da Várzea, margeando ao Norte a estrada férrea, e já se dissipa na chegada da praça na confluência com avenida Tomaz Edson. Ao mesmo tempo, registram-se cerca de 11 pessoas a cada 5 minutos, adentrando o terminal.

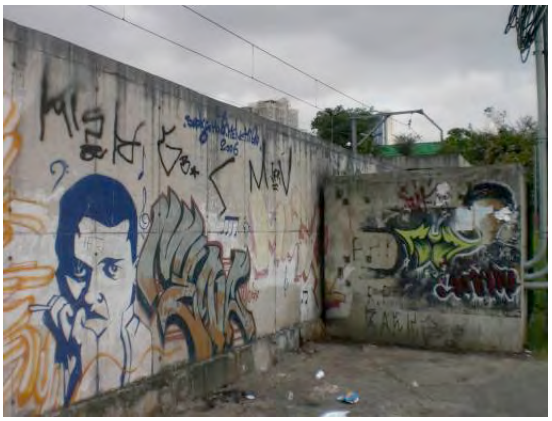




Imagens 49 e 50. Fluxos de pessoas na rua da Várzea seguindo em direção ao Terminal ou se dispersando dele. No caminho, o permear da estreita calçada adjacente ao muro da linha férrea e o contato com os vendedores ambulantes que ocupam a área.

Imagens 51 e 52. Praça existente (ilha viária) na confluência da rua da Várzea com avenida Tomaz Edson. Estado de abandono.

As calçadas da rua da Várzea, que margeiam o trilho do trem estão em estado de abandono e tomadas por grafites e pela presença de vendedores ambulantes e barracas de camelôs que oferecem, principalmente, produtos alimentícios.



Imagens 53 e 54. Arte urbana x vandalismo: a arte urbana é uma forma de territorialização - apropriação efêmera ou definitiva do espaço - praticada por artistas, enquanto o vandalismo relaciona-se normalmente a uma disputa territorial de gangues que buscam aceitação social.

Ambos são formas de expressão e acarretam em valores imagéticos das cidades. Os grafites feitos nos muros limites da ferrovia, ainda possuem caráter transgressor, enquanto em outra áreas da cidade esta arte, que nasce como transgressora, transformou-se em produto controlado.

Diferente dos fluxos mapeados ao Sul do Terminal, que se caracterizam pela predominância ora da irradiação, ora da convergência para ele, na face Norte se observa uma maior mescla entre fluxos de entrada e saída no Terminal. O que se justifica pela maior presença do uso residencial, de baixo padrão, neste setor do bairro.

Mantém-se ali o andar apressado e o não estabelecimento de vínculos com os espaços atravessados nem com os outros caminhantes do fluxo, e a parada eventual para consumo de comestíveis oferecidos pelos ambulantes

3.1.2.6 Fluxo 06

Imagem 55. Foto aérea do entorno do Terminal Intermodal da Barra Funda com traçado do fluxo 06 e principais equipamentos destacados.

O sexto fluxo mapeado volta-se também para o lado Norte do Terminal em direção a Oeste, principalmente aos edifícios industriais da área às residências na região da avenida Tomaz Edson e também ao Instituto de Artes da UNESP.

Imagem 56. Saída do terminal em direção à rua Tomaz Edson. Calçadas estreitas permeadas pelos fluxos de pessoas.

Imagens 57 e 58. Espaço livre ao norte do terminal. O estreito espaço sob cobertura serve à função para a qual foi projetado, espaço para a circulação e para a espera para troca de meio de transporte.

O número de pessoas é maior que o anterior, cerca de 83 pessoas saindo do Terminal a cada 5 minutos, e 27 pessoas adentrando o terminal no mesmo período, mas com as mesmas características.

Imagem 59. Ilha viária na confluência da rua da Várzea com avenida Tomaz Edson. A partir dela os pedestres presentes no fluxo 06 se dispersam pela área.

Adiciona-se aqui o fluxo com o destino à UNESP, mas ele é muito menos expressivo que o observado na UNINOVE, não havendo nenhum tipo de

concentração no entorno da universidade pública, o que se reforça pela inexistência de um espaço livre de uso público em frente ao acesso, que pudesse servir com local de permanência e aglomeração. Há um espaço livre de convivência logo na entrada da Universidade, mas esse não se abre para o entorno. Pelo contrario, volta-se contra o movimento do Terminal por meio de gradis e também um talude gramado que cerca a área e isola da calçada adjacente também de forma visual.

Imagem 60. Estreita calçada adjacente ao Instituto de Artes da UNESP, localizada à rua da Várzea. Imagem 61. Espaço livre para permanência no interior da unidade da UNESP separado da calçada da rua da Várzea por meio de talude gramado e gradil. Evita-se o movimento gerado pelo Terminal, mas também, nele não se verificam usos e permanências expressivas.

3.1.2.7 Fluxo 07

O sétimo fluxo está voltado para Noroeste do Terminal. É um fluxo expressivo em direção às indústrias da área, já que, neste quadrante, o padrão residencial é pouco representativo.

Imagem 61. Foto aérea do entorno do Terminal Intermodal da Barra Funda com traçado do fluxo 07 e principais equipamentos destacados.

Seguindo pela rua da Várzea no sentido do baixio do viaduto Antártica, esse fluxo de cerca de 20 pessoas a cada 5 minutos que saem do Terminal, segue em

andar apressado, pela calçada que margeia a estrada férrea até chegar a uma pequena ilha viária sob o viaduto Antártica.

Nessa ilha, o fluxo se depara com alguns vendedores ambulantes de produtos alimentícios e se dissipa pelas ruas do entorno, onde situam-se as indústrias de pequeno e médio porte.

Como características, novamente se verifica o andar apressado em calçadas em estado de abandono, sem estabelecer vínculos com local, e na chegada da pequena praça (uma ilha pavimentada, sobra do sistema viário) há uma concentração de pessoas em torno do comércio informal até a dissipação do fluxo. Nota-se então, um uso e apropriação momentâneos desse espaço livre que é sobra do sistema viário existente.

Apesar de inóspita, pode-se considerá-la uma “ocasião” espacial que acaba gerando um desvio e um uso, concentrado em torno do comércio informal.

3.1.2.8 Fluxo 08

Por fim, o oitavo fluxo mapeado tem a mesma direção do fluxo 07, já que é uma alternativa a esse fluxo. No fluxo 08, ocorre uma improvisação que chama a atenção: para encurtar o caminho, é utilizada uma abertura no muro de terreno baldio existente, por onde se dá um expressivo de pessoas com destino aos edifícios industriais do entorno.

Imagem 62. Foto aérea do entorno do Terminal Intermodal da Barra Funda com traçado do fluxo 08 e principais equipamentos destacados.

Imagem 63. Abertura no muro de acesso à passagem pelo terreno baldio para encurtar o caminho.
Imagem 64. Interior do terreno baldio e a forma como os fluxos massivos nele se portam: a circulação sem estabelecimentos de vínculos com o espaço e nem com os outros transeuntes, o que se reforça pelas condições desse espaço, não propício à permanência.

Imagem 65. Saída do terreno vago, utilizado pelos fluxos de pessoas para encurtar o caminho, na rua Gustav Gilli Borghoff. Pessoas estão somente a circular pelo espaço, que tem características de abandono.
Imagem 66. Vista da rua Gustav Willi Borghoff na área onde fluxo saído do terreno vago se dispersa. A presença de estacionamentos de empresas de ônibus torna a via tomada também por esses veículos.

Movimenta cerca de 41 pessoas a cada 5 minutos que se destinam aos edifícios industriais, e recebe cerca de 5 pessoas a cada 5 minutos, com destino ao Terminal Intermodal.

Como características, mais uma vez se nota o andar apressado para a realização das atividades cotidianas, mas supõe-se que o improviso de aproveitar uma abertura e cruzar um terreno livre, não destinado a esse uso e apropriação,

possa significar um episódio um pouco mais significativo que os movimentos quase automáticos destes percursos diários.

Em resumo, em todos os fluxos observados, verifica-se o mesmo andar apressado, a relação meramente de passagem, com o não estabelecimento de vínculos com os espaços ou com as outras pessoas. Afora isso, observam-se alguns desvios para o consumo de mercadorias oferecidas pelos vendedores informais.

Alguns pontos se destacam como boas “ocasiões” para a permanência e o convívio social, como o observado no largo em frente à Universidade Nove de Julho, no fluxo 01, e na praça adjacente à rua Gustav Willi Borghoff, ilha viária do fluxo 07, onde acontecem, ainda que precariamente, algumas expressões de sociabilidade. No fluxo 08, onde cria-se um novo espaço de circulação pela apropriação de um espaço livre sem uso, verifica-se a incorporação de um espaço sem uso à função do circular. Já nos espaços considerados inóspitos, como as calçadas adjacentes ao muro do linha férrea e o baixio do viaduto Antártica, a escolha pelos grafiteiros e moradores de rua.

Adicionados a esses usos, a apropriação que os vendedores ambulantes fazem no espaço livre também se mostra expressiva. Eles aproveitam-se dos fluxos como potencial para a inserção, mesmo que informal, no mercado de trabalho. Este tipo de apropriação ganha força pela combinação do movimento das grandes massas e a condição de esvaziamento da área.

Como um todo, porém, afora essas exceções convidativas ou repelentes nos espaços livres do entorno do Terminal, e a apropriação feita pelos vendedores informais, o que se observa é o espaço sendo utilizado como passagem, no movimento repetitivo do cotidiano, sem o estabelecimento de vínculos mais profundos. Mesmo os vendedores que ali se posicionam, o fazem temporariamente, sendo o seu tempo de permanência o mesmo tempo no qual os fluxos de pessoas por ali se movimentam.

4.1.5.1 Fluxos e usos: uma interpretação dos espaços livres apresentados

Os espaços livres entre o edifício do Terminal Intermodal da Barra Funda e as vias de circulação que lhe dão acesso caracterizam-se como espaços livres residuais na conformação do edifício do Terminal.

O alargamento de calçada adjacente à mesma avenida Auro Soares de Moura Andrade, coberto, apresentado como um dos espaços livres de conexão do edifício com o entorno, é uma área estreita, em ligação direta com a avenida que lhe dá acesso. Nele, os usos observados não fogem às funções de espera e de mudança de meio de transporte (ônibus, táxi, carona), já antevistas no projeto, e a presença dos vendedores informais. Não se observa autonomia do espaço livre em relação ao Terminal, e nenhum “evento”, no sentido do imprevisto, do espontâneo, pôde ser flagrado ali.

Imagens 67 e 68. Vista do alargamento da calçada a partir da avenida Auro Soares de Moura Andrade. Nele a presença de pessoas de pessoas aguardando pela troca de meio de transporte e alguns vendedores ambulantes.

Imagens 69 e 70. Espaço localizado à rua Auro Soares de Moura Andrade. Espaço destinado à espera e que em muitos momentos permanece vazio.

Imagens 71 e 72. Espaço livre localizado sob a plataforma de acesso, à rua Auro Soares de Moura. O espaço pensado para a espera e troca de meio de transporte é assim utilizado, com a adição de alguns vendedores ambulantes que se posicionam nas áreas de saída dos fluxos de pedestres do terminal.

A praça de acesso, recortada por canteiros, pela escadaria gradeada que dá acesso ao Memorial da América Latina e pela própria rampa de acesso ao Terminal Intermodal em questão, daria conta da manutenção dos fluxos de pessoas que entram e saem do Terminal. Atualmente, ela está dominada pelo comércio ambulante, fato comum nos arredores dos terminais.

Relevando-se os desvios que têm de ser efetuados por conta das permanências espaciais dos vendedores informais, no espaço em questão, operam-se bem os fluxos cotidianos. O fluxo constante de pessoas que atravessam a praça de acesso não produz, até onde pôde ser observado, qualquer ruptura que altere a previsibilidade do cotidiano deste espaço.

A sua proximidade do Memorial da América Latina tampouco contribui para romper a previsibilidade do que ocorre neste espaço em torno do Terminal. Ocorrem, no Memorial, alguns eventos programados como mostras de filmes, cursos, apresentações, que contam com a presença, principalmente de imigrantes latinos que pouco interferem na dinâmica dos espaços estudados.

Imagens 73 e 74. Acesso para Memorial da America Latina a partir de escada localizada no espaço livre da praça de acesso. Atualmente esta cercada e conta com a presença de uma guarita que dá ao lugar a característico do controle e da vigilância.

Nas calçadas adjacentes terceiro espaço livre de uso público que o Terminal Intermodal da Barra Funda conforma, temos, ao lado da murada linha férrea, a presença de um espaço estreito e coberto que dá lugar à manutenção dos fluxos de pedestres vindos do Terminal e à presença de vendedores ambulantes.

Nas visitas realizadas à área, nesses espaços livres conformados pelo Terminal, bem como nos outros existente relatados como parte dos percursos na área, nada se observou que não a manutenção da circulação cotidiana em direção, principalmente, ao estudo ou ao trabalho nas empresas e galpões industriais em funcionamento, entre o Terminal e a avenida Marquês de São Vicente.

Os muros, repletos de pichações e grafites denotam o estado de abandono dos espaços livres da área.

> A situação de abandono no entorno do Terminal Barra Funda está deixando os usuários, que passam por ali diariamente desanimados. "Como o povo vai respeitar um lugar abandonado, desabafa Regina Telles, usuária do terminal. A rua Doutor Bento Theobaldo está repleta de sujeira, lixo e entulho, que não recolhidos pela prefeitura, são queimados ali mesmo, o que piora nos dias de chuva". (Jornal da Tarde. 29/10/2006)

O espaço livre que faz limite com o muro está inserido, portanto, numa área abandonada onde a expressão gráfica – grafites ou pichações – é exercida como

uma forma de territorialização – apropriação efêmera ou definitiva do espaço, que nasce como transgressora.

Se do outro lado da linha férrea, sentido Perdizes, nota-se esvaziamento e subutilização, a situação entre a linha férrea e a avenida Marquês de São Vicente é ainda mais desoladora. Não há nada ali que possa atrair ou gerar fluxos, como a Universidade, o Memorial da América Latina, o Parque da Água Branca ou o estruturado bairro de Perdizes. Com isso, o uso do espaço livre, que poderia ser de suporte ao evento não programado, nada suporta, que não o movimento gerado pelo Terminal.

Assim, afora a grande circulação de pessoas na área e as apropriações temporárias encontradas tanto na ação do vendedores ambulantes como nos pequenos desvios encontrados, apenas os grafites presentes nos muros da linha férrea nos revelam manifestações de transgressão e territorialização nos espaços livres, mas, agravando o caráter local de abandono na escala local e sendo ignorado na escala da cidade.

Capítulo 4

SESC FÁBRICA POMPÉIA

Rua interna e influência nos espaços livres do entorno

Imagem 75. Uso da "rua interna" do SESC Fábrica Pompéia no ano de1984.
Imagem 76. Vista do acesso ao SESC Fábrica Pompéia, localizado na Rua Clélia em 1986.

1 Apresentação

O SESC Fábrica Pompéia, projeto da arquiteta Lina Bo Bardi, está implantado na Vila Pompéia desde 1982. Este equipamento conforma o espaço livre entre a rua Clélia e os galpões que recebem o programa do complexo cultural e esportivo do SESC. Tal espaço, que recebe o nome de "rua interna" do complexo cultural e esportivo, é hoje um dos poucos espaços livres no bairro, após os processos de adensamento e verticalização da área, ocorridos a partir da década de 1960.

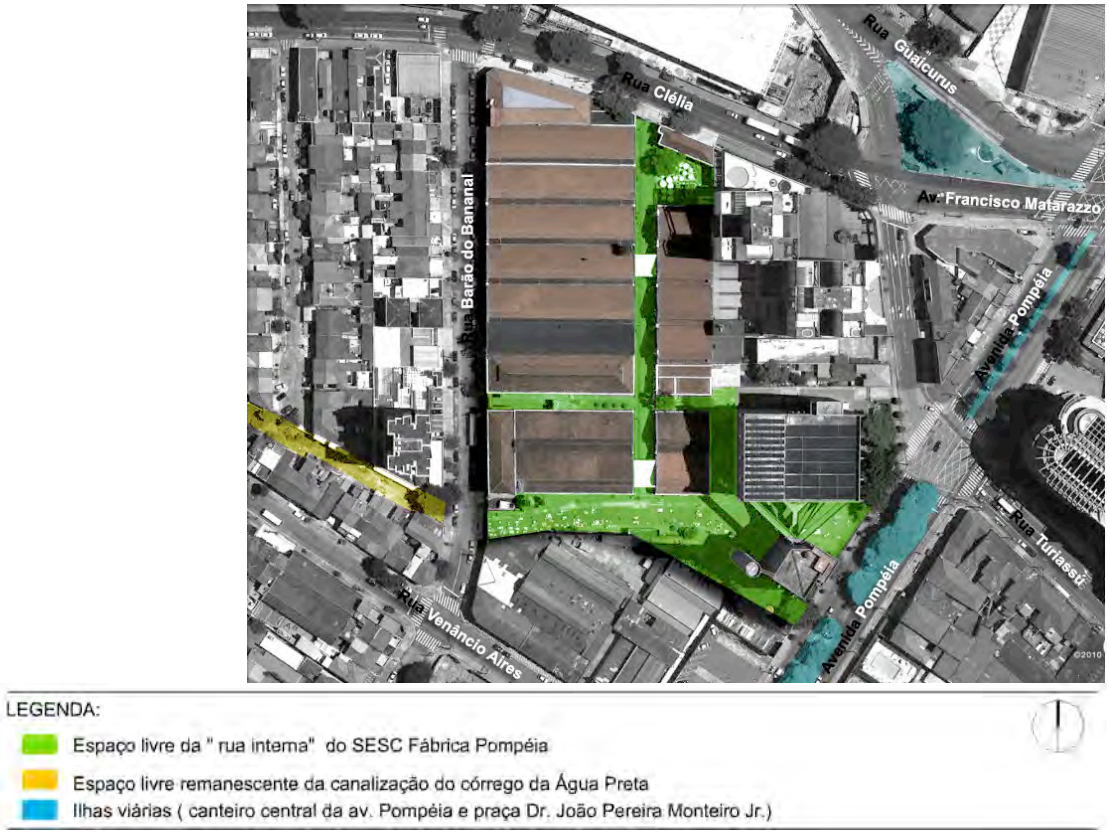


Imagem 77. Foto aérea do SESC Fábrica Pompéia inserido no seu entorno imediato, na Vila Pompéia.

A “rua interna”, como um espaço livre de uso público, é tomada tanto pelos usos e fluxos cotidianos daqueles que se dirigem às atividades oferecidas pelo SESC, como por manifestações artísticas e culturais programadas pela instituição (shows de música ao ar livre, exposições e outras festividades) que interferem nos fluxos do entorno imediato de forma significativa, devido à importância do equipamento no contexto local.

Os espaços livres do bairro da Vila Pompéia foram se retraindo, ao longo dos anos, sendo utilizados prioritariamente para o ir e vir. As várzeas dos córregos da Água Preta e o braço do da Água Branca, as ruas não pavimentadas e quase intransitáveis para veículos, os campos de futebol de várzea, até então utilizados e apropriados para o lazer e convívio social, não resistiram ao adensamento e às mudanças econômicas e culturais ocorridas no bairro nas últimas décadas. Aos poucos foram dando lugar aos córregos canalizados, às vias de circulação

reformadas, de modo a dar escoamento para o número de veículos em ascensão. Os campos de futebol de várzea, ainda que na contramão do processo de descentralização industrial, foram ocupados por novos galpões industriais de menor porte que aqueles que existiram até a década de 1980.

Com isso,o SESC Fábrica Pompéia é, desde a sua inauguração, em 1982, até a atualidade, um núcleo que atrai principalmente pessoas residentes nos bairros adensados da região, como Vila Pompéia, Lapa e Perdizes, afora as que provêm de outros bairros da cidade.

Sua capacidade de atrair pessoas de diversos bairros pode ser atribuída1) à variedade de atividades oferecidas pelo complexo esportivo e cultural; 2) ao custo relativamente baixo das atividades que oferece; 3) à sua arquitetura, que no momento de sua inauguração foi pioneira no trabalho de conservação de estruturas industriais, que preservam e remetem à memória do bairro e da cidade industrial; 4) à característica de espaço livre, de uso e apropriação pelo público, tanto da “rua interna” como de toda a sua área de convivência.

Mesmo com a intensa modificação do bairro durante o século XX, os espaços livres do SESC Fábrica Pompéia preservam o tempo e espaço da cidade industrial, com a possibilidade de serem tomados por fluxos e usos, como expressões de enraizamento da população e estabelecimento de relações de intimidade entre população e espaço livre, como extensão da própria residência, como se fizera outrora.

Repassaremos a história do bairro para entender como se deram as relações entre a população e seus espaços livres nos tempos da cidade industrial, passaremos pelos momentos de mudança nas décadas de 1960 a 80, até chegar à atualidade, observando empiricamente os usos que se fazem nos espaços livres na região e a importância que o espaço conformado da “rua interna” do SESC assume nesse contexto.

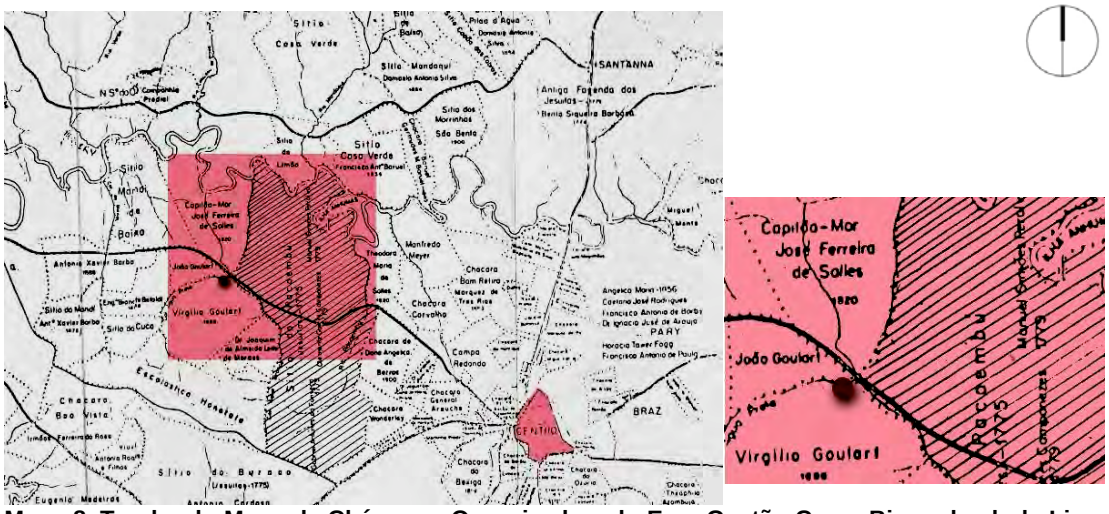
2 Histórico da área: relações entre ocupação, população e espaços livres

2.1 Do loteamento da área rural ao início da ocupação do bairro residencial (1910 - 1930)

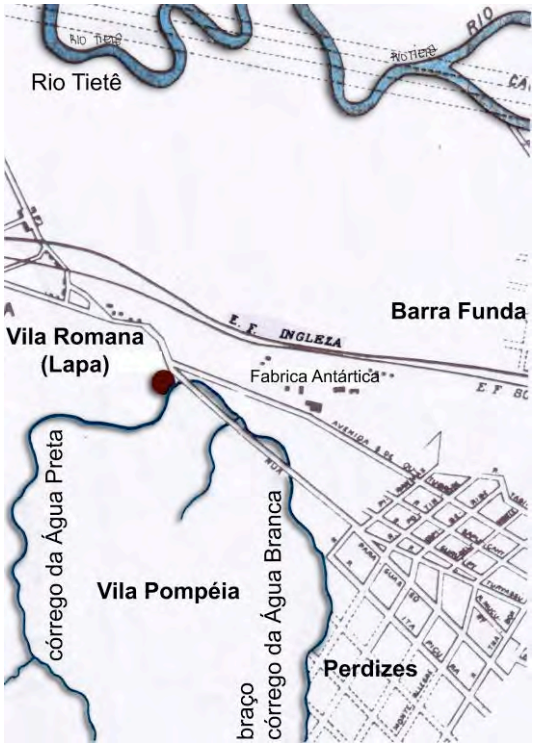
As décadas de 1910 a 1930 são importantes para a Vila Pompéia, pois nesse período se deu seu loteamento e o início da ocupação da área, dentro do processo de expansão da cidade de São Paulo do início do século XX, caracterizando-se como uma área predominantemente residencial de classe media e baixa.

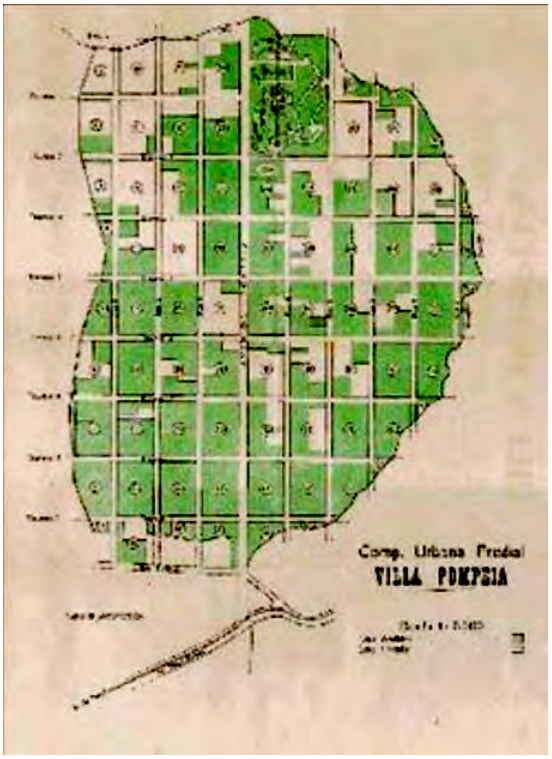
Geograficamente, a vila Pompéia está situada entre as várzeas do córrego da Água Preta e um braço do córrego da Água Branca, em terreno alto (aproximadamente 800 metros de altitude), o que lhe conferiu, desde o início de sua ocupação, uma concordância com o modelo higiênico-sanitarista, no qual se consolidavam bairros residenciais da elite paulistana, no eixo sudoeste da cidade de São Paulo.

A área loteada em 1910, pela Companhia Urbano Predial de Rodolpho de Miranda, fazia parte do Sítio de Virgílio Goulart, inserido no cinturão de chácaras e sítios que circundavam a capital paulista.



Mapa 8. Trecho do Mapa de Chácaras: Organizado pelo Eng. Gastão Cesar Bierembach de Lima, por ocasião do IV Centenário da Cidade de São Paulo, localizando sítios, chácaras e fazendas existentes no passado ao redor do centro paulistano, desaparecidos com o crescimento da cidade.





Mapa 9. Trecho do levantamento da cidade de São Paulo de 1897, organizado por Gomes Cardim. Nota-se a não ocupação da área da Vila Pompéia e o bairro de Perdizes já em processo de ocupação Nesta década, a Fábrica da Antártica já está implantada na área que nas próximas décadas tornar-se-á importante eixo industrial.
Mapa 10. Loteamento da Villa Pompéia, elaborado pela Companhia Urbana Predial em 1910. Ao centro do loteamento, a localização da avenida Pompéia, principal eixo viário do bairro.

Embora o loteamento da área seja do início do século XX, sua ocupação se deu de forma mais lenta e tardia em relação aos bairros de Perdizes e Barra Funda, sendo mais expressiva somente a partir da década de 1930, como mostra o levantamento Sara Brasil, da cidade de São Paulo.

Mapa 11. Trecho do levantamento Sara Brasil, da cidade de São Paulo, de 1930. Notam-se ocupações pontuais no bairro da vila Pompéia, a várzea do córrego da Água Preta não ocupada e a várzea do córrego da Água Branca, entre Vila Pompéia e Perdizes, com ocupações pontuais.

Situada próxima ao bairro da Barra Funda e do eixo ferroviário industrial que ali se desenvolveu, a Vila Pompéia atraiu uma população formada, em grande parte,

por operários, empregados nas indústrias da região[1], mas também por uma população de classe média.

A população operária era formada por imigrantes europeus, de diferentes países de origem (Itália, principalmente, mas também Hungria, Portugal, Espanha e França) e migrantes de áreas rurais do interior do estado (WAKAHARA, s/d: 05).

Esta população traz para a área a soma de diversas culturas, expressas em modos de vida e festividades dos seus locais de origem. Segundo Maria Célia Paoli e Adriano Duarte "essas atividades festivas e sociais funcionavam como uma espécie de ponto de convergência, em torno do qual se unificavam as 'várias' comunidades e seus interesses dispersos" (PAOLI, DUARTE, 2004: 93). O que é reforçado por Zélia Vianna quando se refere à mistura e a convivência harmônica entre pessoas de diversas origens, que ocorriam nas ruas do bairro.

> Nós não tínhamos problemas por causa das origens e isso se deve muito ao fato de as crianças brincarem na rua, filhos de italianos, de portugueses, húngaros e brasileiros. Eram todos amigos. Nós brincávamos na rua até tarde, não havia televisão e nossos pais sentiam-se totalmente seguros porque conheciam os vizinhos. (VIANNA, Zélia Ugolini *in* WAKAHARA, s/d: 08)

Já o fato dessa população trabalhar, em sua maioria, nas indústrias da região, proporcionava-lhe uma coesão de classe e enraizamento com o bairro em que residiam e trabalhavam.

O operariado residia nas vilas industriais providas pelas indústrias da região -– como a vila operária das Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo, na rua

---

[1] Dentre essas indústrias, as que estavam locadas próximas à região da Vila Pompéia eram as Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo, a Fábrica de Vidros Santa Marina, o Curtume Franco-Brasileiro, a Companhia Melhoramentos, a White Martins; dentre outras ,de menor porte, já inseridas na malha urbanizada da própria Vila Pompéia, achava-se a Fábrica de Tambores dos Irmãos Mauser, que mais tarde daria lugar ao SESC Fábrica Pompéia.

Turiassú, e na vila da Fábrica de Vidros Santa Marina, próxima à rua Guaicurus –, em conjuntos de casas populares padronizadas para aluguel, ou em residências próprias, de pequeno porte, geralmente autoconstruídas entre familiares, no tempo livre restantes das longas jornadas de trabalho nas fábricas (WAKAHARA, s/d: 08).

Imagem 78. Residência em construção na rua Coronel Melo de Oliveira
Imagem 79. Residência na rua Coronel Melo sendo construída com a ajuda da família.

Para essa parcela operária que ocupou a Vila Pompéia no início do século XX, os espaços livres das ruas, praças, várzeas dos córregos e campos de futebol de várzea eram tomados como lugares de lazer e sociabilidade, já que os possuía no interior de suas casas.

As ruas do bairro, não pavimentadas, quase intransitáveis para os poucos veículos que passavam pela vila, pela sua topografia acidentada, eram os principais espaços livres de uso público.

Imagem 80. Rua Mundo Novo, ainda sem pavimentação, na década de 1950.
Imagem 81. Convivência no espaço livre público.

Imagem 82.Residências na Vila Pompéia, na região da rua Mundo Novo. Ao fundo o espigão onde hoje está localizada a avenida Heitor Penteado.
Imagem 83.Residências na Vila Pompéia, na região da rua Mundo Novo.

Além das ruas, as várzeas dos córregos da Água Preta e da Água Branca, que delimitavam o bairro a Oeste e a Leste, eram também lugares de intensa sociabilidade e brincadeiras infantis. Nesta época, os córregos estavam tão bem inseridos no cotidiano do bairro, que permeavam propriedades particulares e eram utilizados pela população como parte do quintal da residência. Só na época de chuvas, havia a preocupação com a força das águas e das enchentes (BINDI, Nair *in* WAKAHARA, s/d: 11).

Imagem 84. No fundo da residência da família Bombarda passava o córrego da Água Preta. Foto da família sobre a ponte construída sobre o córrego em 1942.

À época, os clubes e os times de futebol formados dentro das fábricas já faziam parte da cultura operária. Na Vila Pompéia havia, na década de 1930, o Corinthians Pompeano, o Atlético Pompeano, o Rabo de Galo, o Penharol, o

Glorioso da Pompéia, o Novo Mundo, o São Lourenço entre outros (PERES, Francisco Garcia *in* WAKAHARA, s/d: 14).

Quando reunidos nos campos de futebol locados nos arredores da vila[2], muitos jovens e operários dedicavam-se somente a um tipo de lazer de final de semana (STORY, Walter *in* WAKAHARA, s/d: 14). Para outros, como ocorria em outros bairros industriais da cidade, os campos de futebol de várzea significavam um lugar de discussão das árduas condições de trabalho na indústria do início do século XX (PAOLI e DUARTE, 2004: 98).

Essas eram formas de uso e apropriação das ruas, várzeas e campos de futebol eram mais comuns entre classes populares, e eram muito expressivas para o bairro na década de 1930. Porém, a ocupação do bairro e o uso dos seus espaços livres não se reduziu ao cotidiano dessas classes populares.

Imagem 85. Campo de futebol do Corinthians Pompeano, onde hoje se localiza rua Barbara Heliodora. Foto na década de 1940.

Além dessa população pobre, a Vila Pompéia, por sua proximidade com o bairro residencial de Perdizes, atraía também representantes da classe média, que começava a despontar na organização social paulistana.

[2] Os campos de futebol de várzea utilizados pelos clubes da Vila Pompéia localizavam-se à margem da área loteada. Havia o campo do Corinthians Pompeano, fundado em 1934, onde hoje está localizada a rua Bárbara Heliodora, a várzea da Vila Anglo-Brasileira na margem Oeste do córrego da Água Preta, e também frequentava-se o campo do Clube Nacional, localizada ao Norte da linha férrea, na várzea do Rio Tietê (DIAFERIA, Lourenço; BINDI, Ulisses; STORY, Walter *in* WAKAHARA, s/d:14).

Na avenida Pompéia, nas proximidades da Igreja Nossa Senhora do Rosário, concentrava-se a ocupação dessas classes mais abastadas, em residências de melhor aspecto e maior porte (AZEVEDO, 1958: 350).

Imagem 86. Residência da Família Gouveia, na Vila Pompéia na década de 1930. Note-se o seu porte e a presença de amplos jardins como área de sociabilidade entre familiares e amigos.

Diferentemente das habitações populares, as residências das famílias mais abastadas contavam, além da área para as acomodações necessárias, com áreas de jardins para convivência e lazer, dispensando seus moradores do uso dos espaços livres públicos do entorno. Isto se expressava nas diferentes dinâmicas presentes na avenida e nas ruas do bairro, onde estava concentrada a parte da população pobre do bairro.

> Na avenida Pompéia ergueram-se casarões que reproduziam, na medida do possível, as mansões da avenida Paulista, abrigando a classe média alta. Em outras ruas, casas simples, conjuntos populares e pequenas vilas, testemunhavam festas e inesquecíveis bate-papos nos portões (WAKAHARA, s/d: 08)

Entre os representantes das classes médias do bairro, como também das classes populares, eram comuns *footings* na avenida Pompéia (ampla e arborizada), nas proximidades da Igreja Nossa Senhora do Rosário da Pompéia, e também na praça Cornélia, localizada na rua Clélia (WAKAHARA, s/d: 17); assim como passeios nos parques da região, como o Parque Antártica, importante área de lazer

da cidade no início do século XX, e o Parque Fernando Costa, no bairro vizinho (WAKAHARA, s/d: 18).

O Parque da Fábrica de Bebidas da Antártica, criado pela Companhia Antártica Paulista em 1885, com sua vasta área verde, restaurante, choperia e áreas para a prática esportiva, foi um importante reduto de lazer, diversão, prática esportiva dos paulistanos nas primeiras décadas do século XX, implantado na vila Pompéia. Nele reuniam-se muitos paulistanos para passeios e encontros, e para assistir a partidas de futebol, grandes eventos, onde se concentravam famílias mais tradicionais, como também as classes médias e as pobres. Grandes públicos, de origens distintas, vindos de automóveis ou bondes, como trata o conto "Corinthians VS. Palestra", de 1927, de Alcântara Machado:

> Delírio futebolístico no Parque Antártica [...]. O ruído dos automóveis festejava a vitória. O Campo foi se esvaziando como um tanque. [...]. Na Avenida Água Branca os bondes formando cordão esperavam campainando o Zé-Pereira. (MACHADO, 1997 [1927]: 49-54. *In Brás, Bexiga e Barra Funda* – grifos meus).

Imagem 87. Foto do acesso ao Parque Antártica na década de 1910.

Embora as diferentes classes sociais se misturassem nos *footings* na avenida Pompéia, na praça Cornélia e nos parques da região, o uso dos espaços livres pelas classes pobres, na época, se dava com maior espontaneidade, assim se mantendo até a ocorrência de mudanças que se processaram a partir da década de

1960, e que, paulatinamente, imprimiram novos modos de vida para essa população.

2.2 Décadas de 1940 e 1950: consolidação do bairro e manutenção das relações entre população e espaços livres

As décadas de 1940 e 1950 são importantes para a consolidação da ocupação predominantemente residencial, de médio e baixo padrão, da Vila Pompéia, cujo processo de ocupação foi lento e só começa a ser expressivo na década de 1930.

Se até a década de 1930 já existiam ocupações pontuais no tecido urbanizado do bairro, convivendo com muitos espaços não ocupados, nos anos 1950, de acordo com o levantamento VASP-Cruzeiro, escassos são os terrenos vagos, e neste momento os vales dos córregos da Água Preta e da Água Branca já se apresentam densamente ocupados (ver mapa 11).

A lentidão desse processo de ocupação da Vila Pompéia é reflexo não exatamente de precariedades no bairro, ou de problemas urbanos como as enchentes que assolavam os moradores da região da Barra Funda, mas da ausência de atendimento por transportes públicos. Esta carência de transportes durou até a década de 1940, quando o bairro passa a ser servido por ônibus urbanos.

De acordo com a Companhia do Metropolitano de São Paulo (1979), no relatório referente à implantação da linha vermelha (Leste-Oeste), enquanto o sistema ferroviário, implantado na década de 1870, atraia indústrias pela facilidade de transporte e promovia um tipo de ocupação residencial pontual, com a formação de bairros a Leste e a Oeste, nas adjacências das estações; o sistema de bondes, implantado em 1900, propiciava um modelo de ocupação mais linear, com a formação e adensamento de bairros acompanhando o traçado dos bondes, por vias

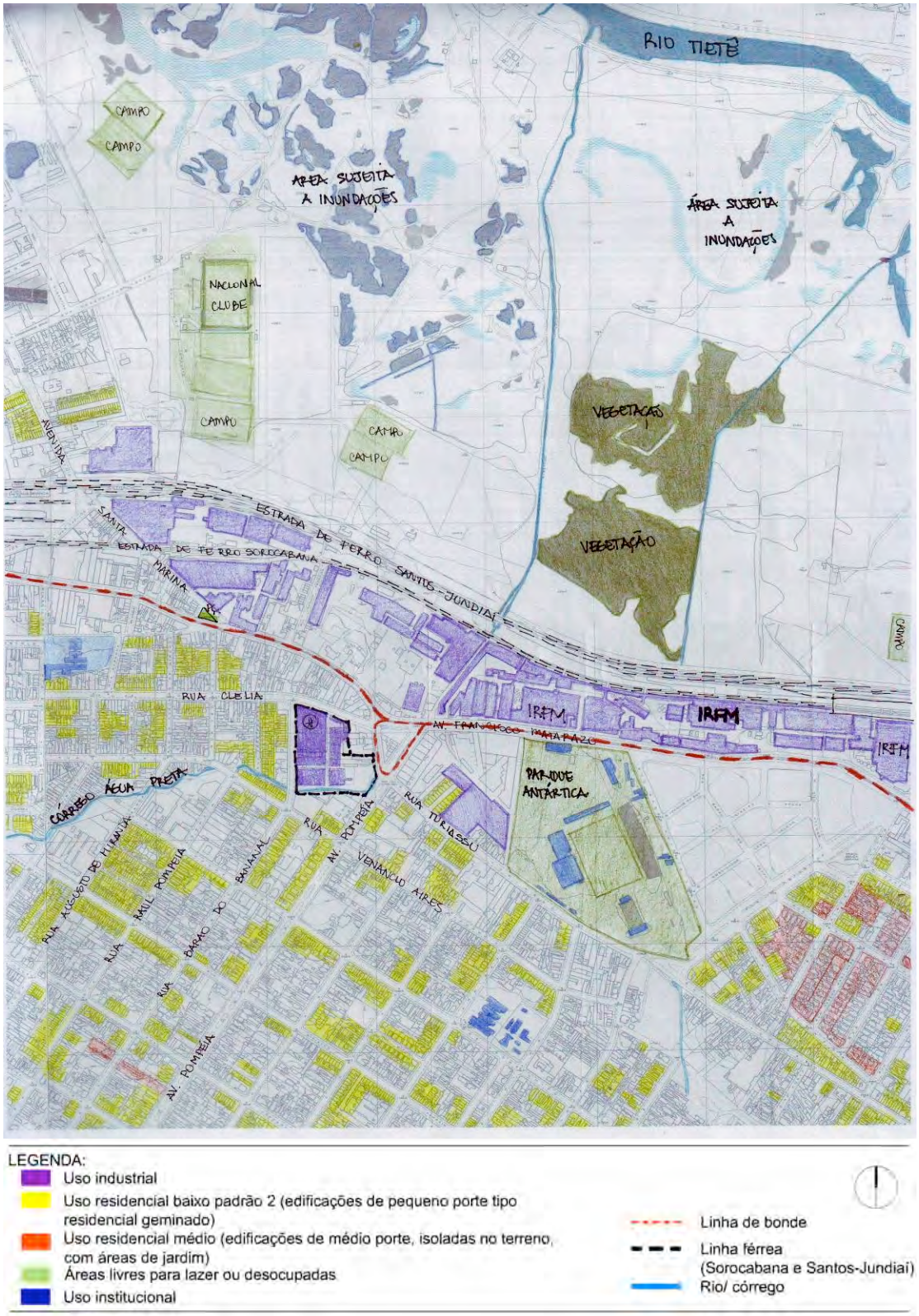
arteriais da cidade em expansão; o transporte coletivo por ônibus, introduzido na década de 1940, levou à ocupação e adensamento de áreas de mais difícil acesso e topografia, que, por isso, não eram atendidas pelos primeiros tipos de transportes citados, por suas não flexibilidade (METRÔ, 1979: 18).

No caso específico da Vila Pompéia, a inexistência de linhas de bondes que a atendessem fazia com que os moradores do bairro fizessem grandes deslocamentos a pé para chegar aos locais de trabalho ou em pontos de comércio e serviços, o que tornava a área pouco interessante para o estabelecimento de moradia. A linha de bondes mais próxima estava localizada na rua Guaicurus.

Assim, a ocupação da área só se consolida com a implantação das primeiras linhas de ônibus, que tinham seu ponto final na avenida Professor Alfonso Bovero, na confluência com avenida Pompéia (AZEVEDO, 1958: 349).

Com a facilidade dos transportes na área e com a presença de alguns automóveis, cada vez mais frequentes na cidade entre classes mais abastadas, consolida-se o potencial residencial da área.

A população que viria a adensar a Vila Pompéia mantinha as características das classes presentes desde o início do processo de ocupação do bairro; um grande contingente de população pobre, na sua maioria operários das indústrias da região, e um outro contingente de classes médias, que erguiam suas casas de melhor aspecto nas adjacências da avenida Pompéia. Observa-se, assim, a manutenção das moradias populares com a multiplicação do padrão de edificação residencial geminada, construída para aluguel, destacadas em amarelo no levantamento VASP-Cruzeiro da década de 1950.



Mapa 12. Trecho do levantamento VASP-Cruzeiro realizado entre 1952 e 1959.

Há também no bairro, a partir da década de 1940, uma presença maior de negros, melhor inseridos no trabalho na indústria desde a década 1930, os quais vão impulsionar a cultura do samba, com a criação do time de futebol e grêmio

Faísca de Ouro, da década de 1940, *embrião para a formação da Escola de Samba Águia de Ouro*, em 1976 (WAKAHARA, s/d: 12).

Para atender a esse contingente populacional, incrementa-se a infraestrutura pública e os equipamentos do bairro, podendo-se citar a Escola Estadual Miss Browne, na rua Padre Chico, e a Escola Estadual Dr. Edmundo Carvalho na Rua Tibério, na Vila Romana.

Os espaços livres das ruas, várzeas, campos de futebol, praças e parques se mantêm como espaços de sociabilidade e lazer, com estreita intimidade com a classes populares, enquanto as calçadas da principal avenida do bairro, a praça Cornélia e o Parque da Antártica continuam a ser os principais lugar de lazer e sociabilidade para as classes médias e populares.

No entanto, há que se observar que, se o adensamento da área representou, por um lado, a consolidação do bairro residencial das classes média e baixas, graças ao provimento de infraestrutura e melhorias na Vila; por outro lado, significou a retração dos espaços livres de uso público – que antes se mantinham em abundância –, ocasionada pela sua ocupação.

A ocupação da várzea do córrego da Água Preta por unidades residenciais de pequeno porte contribuiu com a poluição do córrego. Deste modo, a convivência com os cursos d'águas tornou-se problemática, e eles foram aos poucos sendo abandonos como esgoto. Com suas margens já bastante adensadas, os córregos passam a assolar a população ribeirinha com constantes enchentes (WAKAHARA, s/d: 11).

Imagem 88. Na década de 1960 o córrego da Água Preta poluído com suas margens ocupadas.

Já o uso das ruas e praças, como lugar de enraizamento, intimidade e expressão popular acabam sendo intensificados com o adensamento da população. O que torna até mais rico o convívio público, com maior heterogeneidade de público, adicionada a presença de negros entre imigrantes já fixados no local.

O Parque Antártica, já adquirido pelo Palestra Itália e o Parque Fernando Costa se mantêm como referências de lazer no bairro.

2.3 Década de 1960: introdução de fatores para mudanças na área até a década de 1980

Na década de 1960, fatores econômicos e culturais incitam mudanças no cenário do bairro. Aumenta-se, por um lado, o adensamento populacional da área e, por outro, verifica-se o enfraquecimento das relações sociais estabelecidas nos espaços livres de uso público.

Esse momento de inflexão tem por base novos fatores econômicos, engendrados pelo estágio de sistema produtivo vigente, e fatores culturais, que já estavam presentes no cerne da modernização industrial, mas vão se intensificar ou popularizar-se a partir dessa década, introduzindo novos valores e opções para lazer e cultura no tempo livre.

Pelo fato da Vila Pompéia não ter se caracterizado como área predominantemente industrial, a saída das indústrias ali instaladas não acarretou no esvaziamento do seu tecido urbanizado, nem, posteriormente, no estado de abandono que assolou os bairros tipicamente industriais nos anos de 1980 e 1990.

De todo modo, supõe-se que tenha ocorrido um enfraquecimento do enraizamento das classes populares em relação ao espaço, de modo similar ao que ocorreu nos bairros fabris.

Adiciona-se a esse fator, que enfraquece as relações sociais nos espaços livres de uso público, o constante crescimento populacional e adensamento do bairro, que aos poucos vai se conurbando com os bairros adjacentes, e perdendo sua identidade.

É na década de 1960 que, já percebidos os efeitos da poluição nos córregos da Água Preta e da Água Branca, estes são canalizados, dando lugar a novas ruas e novas edificações. A poluição, que já vinha se manifestando desde a década de 1950, torna-se perceptível pelas características de esgoto a céu aberto, também pelas enchentes que tornam-se constantes e arrasadoras para as edificações implantadas nas áreas de várzeas, fato que se repete em vários bairros da capital.

> É no final dos anos 60 que a percepção dos efeitos da poluição se faz sentir. Naquele momento, 41% dos imóveis estavam ligados à rede coletora de esgotos; mas, do esgoto coletado, apenas 10% passava pelas estações de tratamento existentes na cidade. Esse era o mais baixo índice de cobertura do século: os efeitos do padrão periférico de crescimento haviam reduzido a percentagem de domicílios ligados à rede de 71% em 1940 para 58% em 1970, aumentando em centenas de vezes o volume coletado e jogado aos rios. (ROLNIK, 2003: 52)

Com base nessa percepção e identificação de um problema de saúde pública, na década de 1960, o córrego da Água Preta é canalizado, e novas ruas são abertas sobre a galeria em que é confinado. E ainda numa galeria que atravessa o terreno onde seria implantado o SESC Fábrica Pompéia. O Água Branca e seus afluentes têm o mesmo destino.

Restam, dessas áreas de várzea, sobras de um sistema viário que hoje já não estimulam qualquer tipo de convivência no local.

Imagem 89. Viela com acesso na rua Barão do Bananal sobre córrego da Água Preta canalizado.
Imagem 90. Lateral do SESC Fábrica Pompéia, voltada para rua Barão do Bananal, onde está canalizado o córrego da Água Preta.

Imagem 91. Viela localizada entre as ruas Tavares Bastos e Vanderlei sobre braço do córrego da Água Branca, que delimita a Vila Pompéia, canalizado.

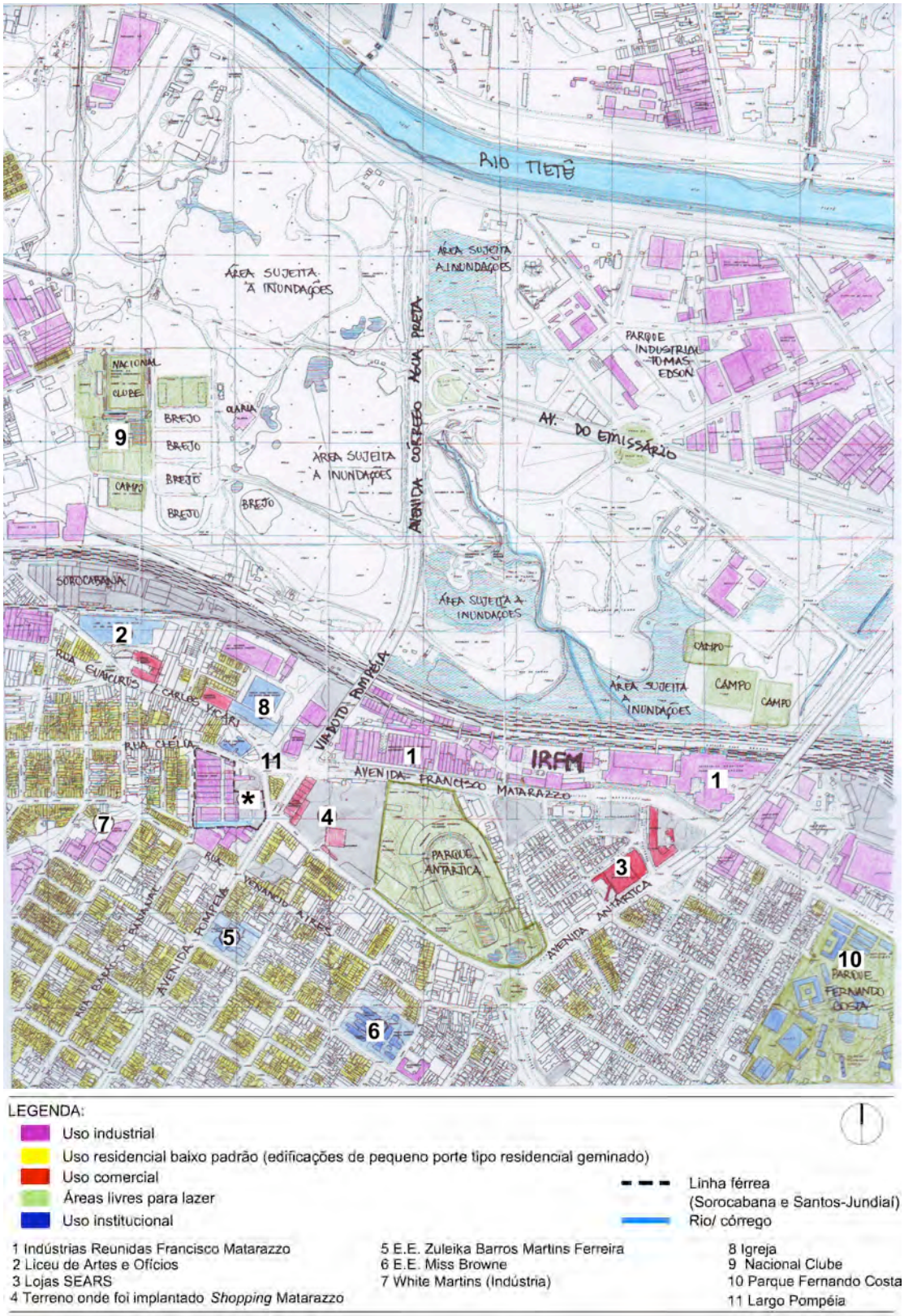
Por fim, os fatores da popularização do automóvel e de modo geral as mudanças culturais, já apontadas no estudo de caso sobre a Barra Funda, reduzem o lazer nos espaços livres de uso público, na Vila Pompéia também.

No final da década de 1960 registra-se no bairro a implantação da loja de departamentos da SEARS, e, nas décadas seguintes, a multiplicação desse tipo de espaço, com a implantação do *shopping* Matarazzo (1972), do *shopping* West Plaza (1991), e do *shopping* Bourbon Pompéia (2008). Privilegiando espaços nos quais formas de lazer e de consumo se fundem.

Essas mudanças, detectadas na cidade de São Paulo a partir da década de 1960, estão alinhadas com as mudanças ocorridas no panorama mundial; acompanharam, portanto, a flexibilização do sistema produtivo e das formas de trabalho – com as novas características do consumo e da cultura de massa se impondo sobre os valores culturais anteriores, mais embasados nas peculiaridades locais. Trata-se de um processo gradual, que culmina na década de 1980.

2.4 Década de 1970: permanências e transformações na Vila Pompéia

Na década de 1970 os fatores de mudança físico, econômico e cultural já eram iminentes na transformação da área. No entanto, de acordo com o levantamento da cidade de São Paulo Gegran – feito no início daquela década –, o que se verifica na área são mais permanências do que transformações no tecido urbano do bairro.



Mapa 13. Trecho do levantamento da cidade de São Paulo, GEGRAN, realizado no início da década de 1970. Local de implantação do SESC Fábrica Pompéia destacado com *.

O maior adensamento da Vila Pompéia pode ser observado, na ocupação quase total da área, tomando terrenos que se encontravam vazios nos anos 1950,

como também, a ocupação das áreas de várzea dos córregos da Água Preta e Água Branca, canalizados na década de 1960.

O adensamento e novas ocupações na Vila mantém o padrão residencial de baixo e médio padrão, horizontais. O levantamento cartográfico dos anos 1970 revela a propagação de edificações de pequeno porte e, principalmente, edificações em série, que se assemelham ao modelo de residências geminadas para aluguel (destacadas em amarelo).

Verifica-se também o provimento equipamentos no bairro em adensamento, com a implantação de mais um escola estadual (E.E. Prof. Zuleika Barros Martins Ferreira) em terreno vago, de esquina, entre avenida Pompéia e a rua Padre Chico e também uma Igreja Evangélica de grande porte, na rua Guaicurus, próxima à avenida Pompéia.

Observa-se ainda a permanência do eixo industrial adjacente à linha férrea, com a presença das Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo, Fábrica de Vidros Santa Marina e o Curtume Franco-Brasileiro.

O início do processo de esvaziamento industrial, porém, já pode ser notado nos anos 1970, com a saída da Fábrica de Bebidas da Antártica e na esquina da avenida Pompéia com avenida Francisco Matarazzo, onde se implantou o *shopping* Matarazzo (1972). Em outros terrenos, localizados no eixo predominantemente industrial, a implantação de edifícios comerciais, como concessionárias de veículos, a própria igreja evangélica citada anteriormente, e a loja de departamentos da SEARS também comprovam o movimento de esvaziamento industrial do bairro. Verificou-se também o fechamento da Fábrica de Tambores do Irmãos Mauser, que na década de 1950 teve seu uso modificado para linha de montagem de geladeiras da Ibesa e, na década de 1970, fecha sua portas, permanecendo em estado de

abandono até ser adquirida pelo Serviço Social do Comércio (SESC-SP) para a implantação do SESC Fábrica Pompéia.

Verifica-se também, no levantamento dos anos 1970, a implantação dos viadutos Pompéia e Antártica para a transposição da linha férrea. Isto atrai para a área de várzea do rio Tietê a implantação de novas indústrias, onde estavam localizados os campos de futebol de várzea que serviam de espaço de convívio e lazer para os trabalhadores.

De acordo com essas permanências e transformações observadas em 1970, o que se verifica na Vila Pompéia e que é relevante para a população e os espaços livres de uso público a ela oferecidos, é o constante adensamento populacional, trazendo cada vez mais uma heterogeneidade de moradores para a área, e uma retração nos espaços livres antes disponíveis para a apropriação pública.

É nesse contexto de adensamento e retração dos espaços livres que, no início da década de 1980, será implantado o SESC Fábrica Pompéia e que, se constituiu em uma proposta inovadora que mantém a memória do bairro industrial e tenta resgatar a cultura de rua, que na época já se perdia.

2.5 O projeto e implantação do SESC Fábrica Pompéia

Imagens 92 e 93. Antiga fábrica de tambores Irmãos Mauser, em funcionamento nos anos 40. Fonte: FERRAZ, 2008:224; BARDI, SANTOS, VAINER, FERRAZ, 1998: sem nº.

Na década de 1970, o Serviço Social de Comércio (SESC-SP), entidade independente mantida por contribuições dos comerciários, adquiriu o grande

conjunto de galpões da antiga fábrica de tambores dos Irmãos Mauser, situado em terreno entre as ruas Clélia, Barão do Bananal e avenida Pompéia, que na época estava ocupado por uma linha de montagem de Geladeiras da Ibesa.

Mapa 14. Localização do SESC Fábrica Pompéia.

Com projeto inglês, o conjunto industrial apresentava galpões de estrutura em concreto e vedação em tijolos, alinhados ao longo de uma rua de serviço que conduzia a uma área vazia atravessada pelo córrego da Água Preta, afluente do Rio Tietê.

Quando Lina Bo Bardi teve contato com o conjunto pela primeira vez, em 1976, o espaço, já desativado, era aberto ao uso da população, em grande parte pobre, do entorno.

Em contato com o lugar, Lina se entusiasmou, já na primeira visita, com a estrutura do edifício industrial, decidindo que ela deveria ser conservada. Posteriormente, entusiasma-se com a vitalidade dos ocupantes pós abertura do espaço pelo SESC-SP. Estas apreensões tornam-se determinantes no projeto que ali se desenvolveria. Nas palavras de Lina Bo Bardi:

Na segunda vez que lá estive, um Sábado, o ambiente era outro: não mais a elegante e solitária estrutura Hennebiqueana mas um público alegre de crianças, mães, pais anciãos passava de um pavilhão a outro. Crianças corriam, jovens jogavam futebol debaixo da chuva que caía dos telhados rachados, rindo com os chutes da bola na água. As mães preparavam churrasquinhos e sanduíches na entrada da Rua Clélia; um teatrinho de bonecos funcionava perto da mesma, cheio de crianças. Pensei: isto tudo deve continuar assim, com toda esta alegria. (LINA BO BARDI *apud* FERRAZ, 2008: 220)

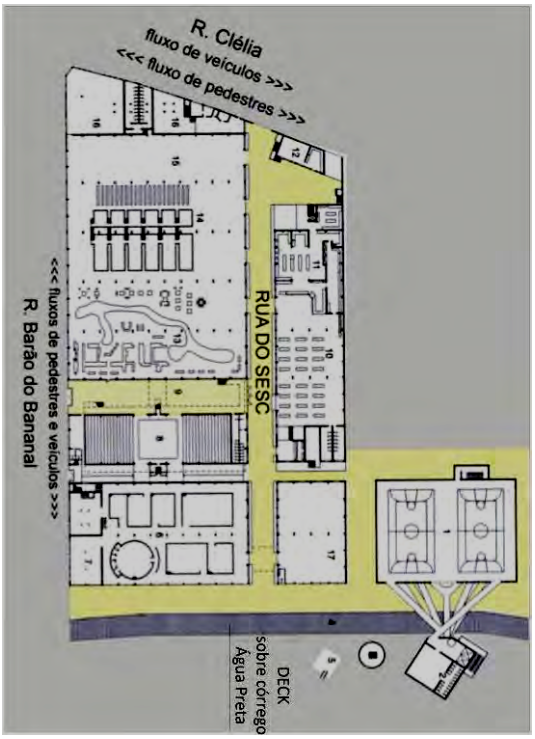


Imagem 94. Planta do pavimento térreo:Rua Interna destacada em amarelo. Este espaço intermediário entre as ruas Clélia e Barão do Bananal e acessos limitados ao interior do edifício, irriga o meio da quadra e permite usos e apropriações por qualquer pessoa que adentre o espaço.
Imagem 95. Croquis da Arquiteta Lina Bo Bardi mostrando Rua Interna e Galpões em corte.

O projeto então elaborado pela arquiteta Lina Bo Bardi, entre 1977 e 1986, com a colaboração dos arquitetos Marcelo Carvalho Ferraz e André Vainer, tem como base as considerações da arquiteta acerca da preservação da memória do local.

Deveria ser conservada tanto a elegante estrutura de concreto dos galpões, quanto aquela vitalidade encontrada no espaço em uma segunda visita e outras,

que, segundo Lina, realizaram-se para *fixar claramente aquelas alegres cenas populares* (LINA BO BARDI *apud* FERRAZ, 2008: 220).

Imagem 96. Vista panorâmica do conjunto de galpões do SESC Fábrica Pompéia.

Desta forma, foi mantida a rua interna já existente como a espinha dorsal do projeto, como uma Rua Cultural e de passagem, que daria acesso aos galpões existentes, reciclados e transformados em áreas de convívio, biblioteca, teatro e oficina de criatividade. Essa rua cultural, com acessos propostos na rua Clélia, rua Barão do Bananal e avenida Pompéia, faria a ligação entre as ruas existentes no entorno, mesclando a antiga rua industrial ao cotidiano do bairro, com seus usos e fluxos cotidianos.

Apesar de reafirmar no espaço o arquétipo tradicional da rua, esta seria uma rua cultural, sem as características da rua já contemporânea que teria tido seu uso restringido a função de corredor viário. Esta seria um espaço livre, desnecessária ao bom funcionamento do programa do SESC, mas vital na manutenção de uma vida pública espontânea que poderia se renovar a cada dia.

Em nove anos dedicados ao projeto, a arquiteta Lina Bo Bardi, junto com seus colaboradores, montou o “escritório” junto ao canteiro de obra, recusando assim a mediação pelo projeto executivo, e resolvendo detalhes na obra em parceria com engenheiros e operários, à medida que apareciam os problemas (SANTOS *in* BARDI, SANTOS, VAINER, FERRAZ, 1998: s/nº.)

Nos primeiros anos de funcionamento, sob sua supervisão, o SESC Fábrica Pompéia foi uma grande novidade no cenário cultural brasileiro. Lina, ao contrário de fazer estritamente um centro de lazer, como pedira o SESC, fizera na antiga Fábrica da Pompéia, um Centro de Convivência, tendo a "rua interna", um papel preponderante.

Além do resgate da memória, Lina quis construir uma arquitetura que se constitui pelo comportamento humano, projetando espaços e interferindo em preexistências, de forma a criar contexto e provocações para a vida (FERRAZ *in* BARDI, SANTOS, VAINER, FERRAZ, 1998: s/nº.). Buscou na recuperação da Fábrica uma subversão da questão produtiva para a questão da vida, do convívio, do lazer. Essa vontade de subversão se mostra também no logotipo, desenvolvido para o SESC Fábrica Pompéia, em que a arquiteta desenha uma chaminé que, ao invés de expelir fumaça, expele flores.

O projeto para o SESC Fábrica Pompéia expõe o espírito libertário e humanista da obra de Lina, que é reconhecível no percorrer, no vivenciar o espaço. Seria uma concretização de um tema que Lina estava desenvolvendo desde a década de 1950, qual seja, a construção de uma situação apropriada para um divertimento integral (OLIVEIRA, 2006: 201).

Os materiais e soluções utilizados por Lina neste projeto são simples e, junto ao espaço que prioriza e dá lugar ao uso e ocupação, constituem-se como uma homenagem às pessoas comuns, aos esquecidos, aos perdedores, aos *feios* contra

um mundo que castiga o fracasso. Segundo Oliveira, a própria Lina explicaria a quem se destinava o edifício em *Quero que o SESC seja ainda mais feio que o MASP* (OLIVEIRA, 2006: 203).

Para a implantação das torres esportivas, levou-se em consideração a área *non aedificandi* ao longo do córrego Água Preta, ao fundo do terreno. O complexo esportivo é formado por duas torres, ligadas por meio de passarelas de concreto, que ladeiam o córrego canalizado. Sobre o córrego, foi instalada uma área de deck de madeira, que compõe, junto com a "rua interna", um espaço de convivência, mas diferente do espaço da "rua", seu uso depende do credenciamento no Serviço Social de Comércio.

Imagens 97 e 98. Vista da Rua interna para deck sobre córrego Água Preta e do deck para “rua interna”.

2.6 Da implantação do SESC Fábrica Pompéia, início da década de 1980, aos dias de hoje

LEGENDA:

- Uso industrial
- Uso residencial
- Uso comercial
- Uso institucional
- SESC Fábrica Pompéia

1 SESC Faábrica Pompéia
2 *Shopping* Bourbon São Paulo
3 Parque Antártica
4/12/13/19 Condomínio residencial
5 Casa das Caldeiras
6 Centro Empresarial Água Branca
7 Terreno vago
8 *Shopping* West Plaza
9 Supermercados Sonda
10 Galpões comerciais
11 Igreja
14 Parque Fernando Costa
15 E.E. Zuleika Barros Martins Ferreira
16 E.E. Miss Browne
17 Terreno vago, propriedade da antiga TELESP
18 Praça Dr. João Pereira Monteiro Jr. (ilha viária), antigo Largo Pompéia (1970)

Imagem 99. Foto aérea da área onde está implantado SESC Fábrica Pompéia, em 2010.

Da implantação do SESC Fábrica Pompéia, no início da década de 1980, até hoje, muitas das mudanças em processo desde a década de 1960 se consolidam.

A vitalidade encontrada no convívio de classes populares com os espaços livres públicos, como a encontrada por Lina Bo Bardi na antiga fábrica de Tambores já desativada, se altera. Isso porque o contínuo processo de expansão da cidade, aliado às políticas habitacionais e ao aumento de custo de terra na área do centro expandido, expulsou grande parte das classe populares que ali residiam para as margens da cidade.

Em 2003, a Vila Pompéia, já inserida no subdistrito de Perdizes, participa das estatísticas deste[3], no qual, de acordo com quadro situacional da Lapa, do subdistrito de Perdizes (ver quadro 2) apenas 3,9% do total da área construída correspondem ao uso residencial de baixo padrão. Em compensação, a área mantida como de uso predominantemente residencial, apresenta 47,75% da área construída como residencial de médio padrão e 29,75%, como residencial de alto padrão. Segundo Rolnik (2003):

> Curiosamente, os distritos do centro expandido que perdem residentes são aqueles mais consolidados e que possuem maior cobertura de serviços e equipamentos urbanos. São bairros onde vivem tanto a população de mais alta renda (Jardim Paulista, Moema, Alto de Pinheiros) como a de menor renda (distritos Sé, Liberdade, Brás e Pari). E mais: nos bairros que se verticalizaram, substituindo casas e sobrados por edifícios de apartamentos (como Vila Madalena ou Tatuapé, por exemplo, a população moradora diminuiu ao invés de aumentar, reduzindo a densidade e “exportando” populações para periferias mais distantes, no próprio município e no entorno metropolitano. (ROLNIK, 2003: 66-67).

[3] Os dados foram coletados no quadro situacional do distrito da Lapa, de 2003, elaborado pela FUPAM - Fundação para a Pesquisa em Arquitetura e Ambiente.

Distrito de Perdizes						
Uso	**área terreno**		**área construída**		**população***	**densidade (%)**
	4.551.497	**100**	**7.582.227**	**100**	**102.445**	**225,08.**
Uso residencial Horinzontal Baixo Padrão	453.869	9,97.	265.104	3,50.		
Uso residencial HorinzontalMédio Padrão	1.036.103	22,76.	845.478	11,15.	**população****	**densidade (%)**
Uso residencial Horinzontal Alto Padrão	747.125	16,41.	531.304	7,01.	**99.442**	**218,48.**
	2.237.097	**49,15.**	**1.641.886**	**21,65.**		
Uso residencial Vertical Baixo Padrão	13.028	0,29.	30.001	0,40.		
Uso residencial Vertical Médio Padrão	498.422	10,95.	2.774.995	36,60.		
Uso residencial Vertical Alto Padrão	273.033	6,00.	1.724.541	22,74.		
	784.483	**17,24.**	**4.529.537**	**59,74.**		
Uso Comércio e Serviços Horizontal	775.134	17,03.	672.784	8,87.		
Uso Comércio e Serviços Vertical	85.668	1,88.	254.018	3,35.		
	860.802	**18,91.**	**926.802**	**12,22.**		
Uso Industrial	57.310	1,26.	63.212	0,83.		
Uso Armazéns e Depósitos	16.539	0,36.	10.863	0,14.		
	73.849	**1,62.**	**74.075**	**0,98.**		
Uso Especial (Hotel, Hospital, Cartório, Etc.)	**69.679**	**1,53.**	**60.317**	**0,80.**		
Uso Escola	**144.235**	**3,17.**	**121.894**	**1,61.**		
Uso Coletivo	**120.562**	**2,65.**	**164.728**	**2,17.**		
Terrenos Vagos	**188.934**	**4,15.**	**0**	**0,00.**		
Uso Garagens não-residenciais	**16.266**	**0,36.**	**10.676**	**0,14.**		
Outros usos (Uso e padrão não previsto)	**55.590**	**1,22.**	**52.312**	**0,69.**		

Fonte: Prefeitura do Município de São Paulo - PMSP/ Secretaria Municipal de Planejamento Urbano - SEMPLA in FUPAM Quadro Situacional LAPA, 2003

*População em 2000, IBGE-Censo 2000

*População em 2008, IBGE. Portal da Prefeitura do município de São Paulo.

Quadro 2. Quadro situacional do subdistrito de Perdizes, inserido no distrito da Lapa.

Há, com isso, uma gradativa substituição das classes populares, participantes da história de formação do bairro, por classes mais abastadas, sem vínculos com o local.

Esse processo de adensamento da área, com padrão médio a alto, também se mantém nos últimos anos, com a profusão de novos condomínios residenciais de alta densidade em terrenos vagos, que outrora foram ocupados por indústrias, possibilitados pela Operação Urbana Água Branca. Assim, o mesmo mecanismo que atrai investimentos para condomínios de mesmo padrão na região da Barra Funda, também o faz na área da Vila Pompéia.

Com isso, condomínios do tipo parque, fechados em si mesmos com altos muros, que negam os espaços livres presentes no seu entorno imediato, estão sendo construídos ou em processo de construção, contribuindo para que os espaços livres públicos tornem-se cada vez mais espaços de passagem, e não de permanência.

Nesse contexto de retração dos espaços livres públicos, a "rua interna" do SESC Fábrica Pompéia é valorizada como um dos únicos espaços livres abertos ao

uso público, atraindo grandes fluxos de pessoas que desejam utilizá-lo como área de lazer, cultura e convívio, principalmente nos finais de semana.

Este não é o único espaço livre, já que outros preexistentes, como o Parque Antártica, o Parque Fernando Costa e a praça Cornélia, representativos em momentos anteriores, continuam a existir, bem como as ruas e as calçadas; no entanto, o uso e significado destes ficaram muito enfraquecidos.

O Parque Antártica, como espaço livre de lazer e passeio é restrito aos seus sócios. Somente nas partidas de futebol ele ainda reúne multidões de torcedores. Essas multidões de torcedores, em dias de partidas importantes, tomam a rua Turiassú, onde está implantado o clube, com manifestações de festa muito próximas às narradas por Alcântara Machado no conto "Palestra x Corinthians"[4]. Ainda hoje, em dias de partida de futebol, a rua tomada por multidões reverte sua hierarquia, dando prioridade aos grandes fluxos e agrupamentos de pedestres, em relação aos veículos.

O Parque Fernando Costa, como vimos anteriormente no estudo de caso da Barra Funda, com o adensamento do bairro de Perdizes a partir da década de 1970, assume importante papel como espaço livre urbano, por ser um dos poucos espaços de lazer da área.

A Praça Cornélia, situada à rua Clélia, vai diminuindo seu antigo prestígio, o que se nota pelo abandono da área. O seu uso atual que está vinculado à Igreja São João Vianney e à Organização Reciclalázaro, que dá lugar tanto ao trabalho de coleta seletiva da região, como às festividades ligadas ao cronograma da Igreja Católica, com participação da população local. Esses usos foram resgatados por volta de 1997, após anos em que a praça permaneceu abandonada e com forte presença de atividades ilícitas, como o tráfico de drogas. É o que revela a geógrafa

[4] MACHADO, Alcântara. *Brás, Bexiga e Barra Funda.* [1927] 1997.

Ros Mari Zenha[5], a respeito do trabalho da ONG Reciclalázaro, em 2010, quando houve a possibilidade do encerramento de suas atividades:

> [...] é um projeto [de coleta seletiva feito pela ONG Reciclalázaro] exemplo de educação ambiental e inclusão social . O trabalho é na praça Cornélia, que antigamente era dominada pelo tráfico e, agora, as pessoas frequentam o local. (ZENHA, 2010).

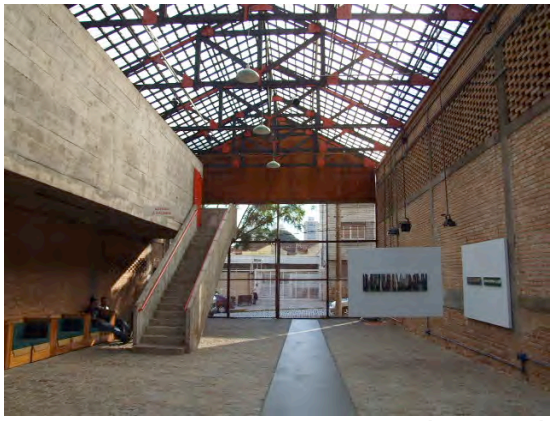
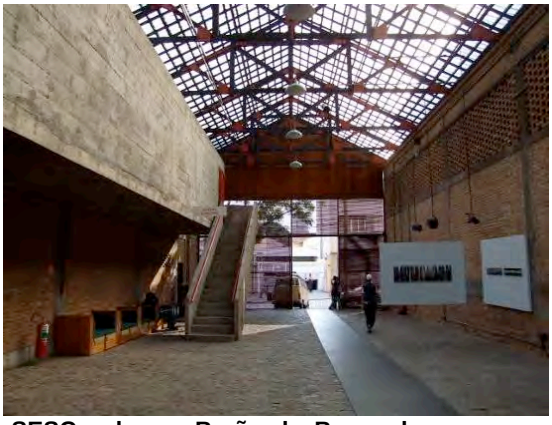
Já outros espaços livres presentes na região até a década de 1970, como os campos de futebol de várzea, têm seu fim com a implantação de indústrias ao norte da linha férrea, como já vimos no caso da Barra Funda.

O largo da Igreja Nossa Senhora do Rosário da Pompéia, na esquina entre avenida Pompéia e rua Guiará, que dava lugar aos *footings* até a década de 1960, neste período desaparece por completo, cedendo lugar a um ponto de ônibus onde se aglomeram pessoas no aguardo do transporte, em uma época onde a mobilidade se torna preponderante no tecido da cidade.

Neste contexto, o SESC Fábrica Pompéia se destaca como opção para o encontro e o lazer, com uma intensa utilização que não se afasta muito da vitalidade encontrada no Parque Fernando Costa. O espaço livre da "rua interna" tem papel preponderante nos usos que o SESC Fábrica Pompéia assume, ainda que haja um enfraquecimento da condição idealizada em projeto, já que nunca foram abertos os seus três acessos projetados. Embora existam, esses acessos se mantiveram fechados desde a abertura do complexo cultural e esportivo, só permanecendo aberto o acesso localizado na rua Clélia.

---

[5] ZENHA, Ros Mari. "Lapeanos unidos contra o fim da coleta seletiva na Praça Cornélia". *In* Diário da Lapa, 31/12/2010.

Imagens 100 e 101. Acesso a “rua interna” do SESC pela rua Barão do Bananal, permanece fechado desde inauguração do SESC Fábrica Pompéia. Na imagem 106 o portão aberto somente utilizado para carga e descarga do complexo.

Com isso, a vitalidade da "rua interna", repleta de programações propostas pelo SESC, nunca foi efetivamente mesclada aos fluxos cotidianos das ruas do entorno, o que empobrece muito a noção de rua cultural como idealizada em projeto.

A despeito disso, o SESC Fábrica Pompéia é um dos poucos espaços livres que se conserva no bairro com as características de rua, sugerindo, nas características de espaço e tempo, uma permanência ou retomada do período em que o bairro era predominantemente residencial e marcado pela presença de uma forte cultura operária.

3 Fluxos e usos no espaço livre da "rua interna" do SESC Fábrica Pompéia

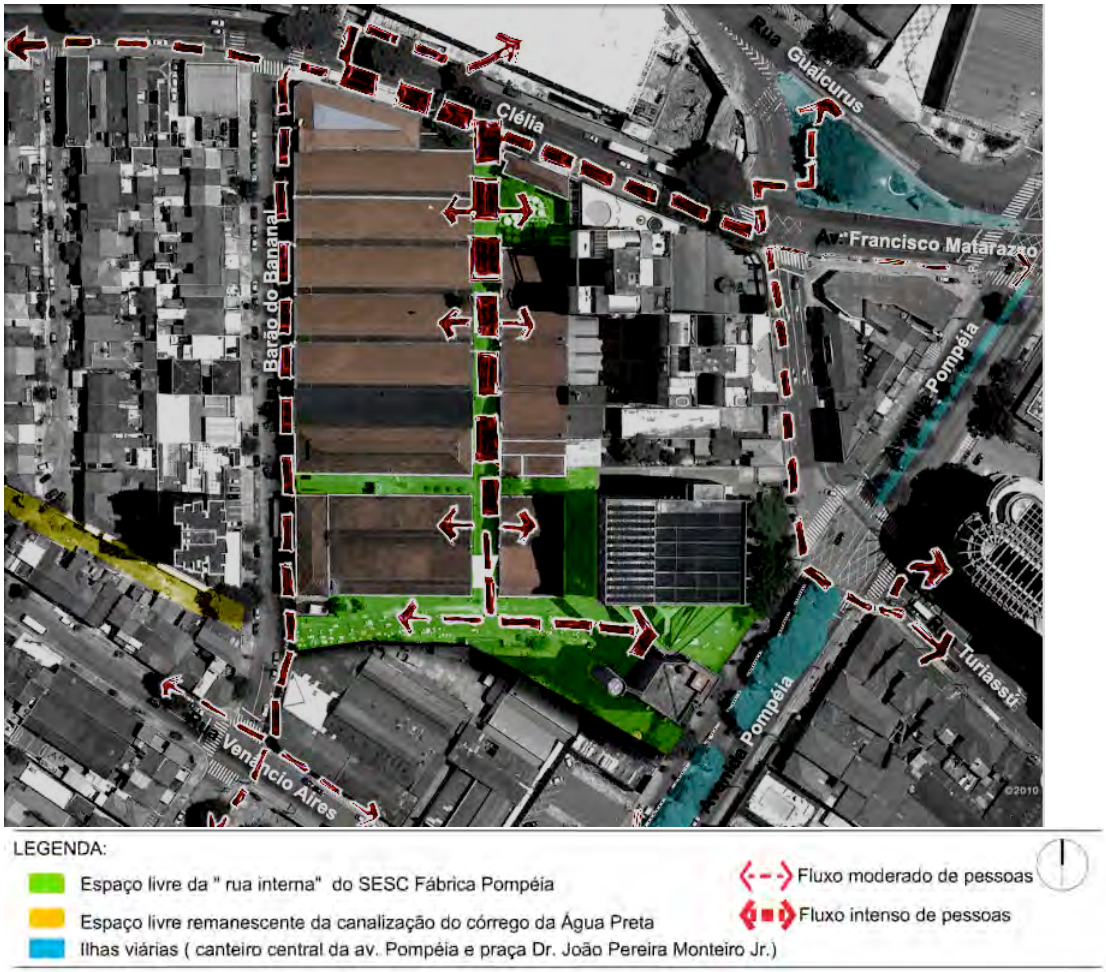


Imagem 102. SESC Pompéia – "rua interna" como espaço de convergência de fluxos da região.

Nesse estudo de caso, diferentemente do caso da Barra Funda, o mapeamento dos fluxos no espaço livre da "rua interna" do SESC Fábrica Pompéia, bem como os gerados por esse espaço no seu entorno imediato, não têm grande relevância. Em compensação, os usos e apropriações que se fazem no espaço assumem papel importante.

Com base em levantamentos feitos no local[6], constatou-se que os fluxos movimentados pelo SESC Fábrica Pompéia são mais expressivos nos finais de

[6] O levantamento empírico foi realizado entre os anos de 2009 e 2010, com base em contagem do número de pessoas em finais de semana, feriado, e dias de semana, no período matutino (por volta das 9 horas da manhã) e vespertino (por volta das 14 e das 17 horas). Constatado que o fluxo mais expressivo era aquele dos finais de semana e feriado, por volta das 14 horas, os números apresentados representam a média do que fora levantado. Adicionado ao levantamento de fluxos, foi também realizado o levantamento fotográfico de usos e apropriações que serão apresentados no próximo tópico.

semana e feriados, no período vespertino. Nestes, de 100 pessoas que passam pela rua Clélia, a cada 5 minutos, 36 pessoas adentram o SESC Fábrica Pompéia e 31, saem dele e seguem pela mesma rua.

Estes fluxos atraem a presença de vendedores informais, como vendedores de pipoca e bebidas nas calçadas da rua Clélia. É interessante que, diferentemente do que ocorre nos arredores do Terminal da Barra Funda, aqui esta presença nos remete à vitalidade de praças e largos do período da cidade industrial. Já que o vendedor se torna um ponto de referência e encontro daqueles que se dirigem para o espaço da "rua" em um momento de lazer e sociabilidade, como é comum ainda hoje em praças de cidades de menor porte .

Imagens 103 e 104. Vistas da rua Clélia na altura do acesso ao SESC Fábrica Pompéia. Nela, a presença de vendedores de pipoca e sorvete remetem a usos do cotidiano nas praças no passado recente.

Já nos dias de semana essa dinâmica se modifica. Os fluxos que passam pela "rua interna" se dirigem principalmente para as atividades esportivas e para os cursos oferecidos pela instituição, não havendo intensa programação para o uso da "rua interna'.

No entorno do SESC Fábrica, o que se verifica, nos dias de semana, nos espaços das ruas, calçadas e a praça Dr. João Pereira Monteiro Júnior, ilha viária situada entre ruas Clélia e Guaicurus e avenida Pompéia, é o movimento cotidiano de pessoas, que passam em frente ao equipamento cultural, mas na sua maioria

não o adentram. Dirigindo-se ao cumprimento de suas atividades diárias, as pessoas estão de passagem pela rua Clélia; algumas concentradas na mesma rua à espera do veículo de transporte, no ponto de ônibus em frente ao equipamento; outras que seguem até à praça (ilha viária) onde há também um ponto de ônibus, ligado ao corredor de ônibus urbano Pirituba-Centro; outras que passam pela rua e se dissipam pela região.

Há, no caso da "rua interna" e do próprio SESC, um atrativo especial, que é o programa cultural também gerador de fluxos significativos na escala do bairro.

Imagens 105 e 106. “Rua interna” do SESC Fábrica Pompéia com pequena movimentação de pessoas numa terça feira, entre 17 e 19 horas.

Imagens 107 e 108. Rua Interna do SESC Fábrica Pompéia com movimentação num Sábado, por volta das 11 horas. Fluxos de pessoas dirigidos às atividades esportivas e permanência no espaço da “rua interna”.

3.1 Usos da “rua interna” do SESC Fábrica Pompéia

Como vimos anteriormente, o mapeamento dos fluxos nesse estudo de caso não é relevante, por não estarmos tratando de uma população flutuante, como no caso da Barra Funda. Já os usos e apropriações que acontecem na "rua interna" do SESC Fábrica Pompéia permitem o entendimento da dinâmica desse espaço livre, bem como da área de convivência do SESC. Usos e apropriações esses que podem ser analisados em dois momentos distintos, desde sua inauguração.

No primeiro momento, ainda na década de 1980, poucos anos após a inauguração do complexo cultural e esportivo, os usos e apropriações foram levantados com base em levantamento de jornais da época. O que se nota então, é que esses usos e apropriações naquela década se mostravam mais vinculados às ações e propostas de seus frequentadores.

No segundo momento, nos dias atuais, baseia-se em levantamento empírico, já que a mídia diária, a partir da década de 1990, já não registra fatos significativos no local.

O levantamento empírico nos leva então à apreensão de usos menos participativos que aqueles captados pela mídia na década de 1980 e, na maior parte, usos programados para o espaço cultural. Revela-se aí uma mudança no espaço da "rua interna", onde a ideia de consumo e produção cultural contemporânea já parece presente.

3.1.1 Usos e apropriações na década de 1980: pesquisa em jornais

Na década de 1980, os usos e apropriações do recém inaugurado SESC Fábrica Pompéia chamam a atenção da mídia por caracterizar o SESC como um novo tipo de espaço de cultura e lazer na cidade de São Paulo. As matérias se referem ao projeto do SESC como a experiência que teria dado certo nesse sentido.

Alguns autores abordam temas de artigos publicados, entre os anos de 1979 e 1981, explicando os conceitos do projeto. Mas há artigos que se referem aos usos do local, principalmente da "rua interna" e da área de convivência do complexo cultural e esportivo, com a ocorrência de eventos programados como feiras, promovidas pelos próprios frequentadores do local, por exemplo, a Feira Infantil de Trocas, que ocorre na "rua interna", entre outros usos que demonstram um enraizamento com o espaço livre de lazer e cultura.

Imagens 109 e 110. Rua interna do SESC Fábrica Pompéia vazia e ocupada por feira do SESC Pompéia em 07/08/1983.

Imagem 111 e 112. Ocupação lúdica, em 1988, e Feira Infantil de Trocas, em 15/07/1983, na Rua interna do SESC Fábrica Pompéia.

Imagens 113 e 114. Ocupações da Rua Interna em 1983 e em 1984, respectivamente.

Imagens 115 e 116. Ocupação da Rua Interna e do deck sobre córrego Água Preta.

Em 1984 e 1986, dois autores, Cláudia Ferraz e Santamaría Silveira, identificam a inserção do espaço do SESC-Pompéia – e principalmente sua área de convivência –, como sendo um espaço utilizado para conversar, se divertir e namorar no cotidiano dos paulistanos. Santamaría traz inclusive relatos de usuários do espaço do SESC, todos satisfeitos com um novo tipo de espaço cultural construído na cidade de São Paulo. É o que mostram os trechos de reportagem, de Cláudia Ferraz:

> Ali, na Rua Clélia 94, numa fábrica recuperada pela arquiteta Lina Bo Bardi, todo o espaço é um bom motivo para ser aproveitado e incorporado ao cotidiano da população. Afinal, todos já estão acostumados aos mil e um

> eventos que por lá acontecem quase que diariamente, seja na Biblioteca, no Teatro, nas Oficinas de Criatividade, na Choperia ou na área de convivência. Essa, por sinal, mais convidativa nos dias frios. É que juntinho à lareira, sempre fica mais agradável conversas, jogar cartas, ler ou namorar. E dá para se fazer isso tudo na área de convivência do SESC-Pompéia sem gastar nada. De quebra, a animação do ambiente com o constante entra e sai das pessoas que circulam de um espaço para outro. (FERRAZ, Cláudia. *In* Jornal da Tarde, 28/08/1984).

E os relatos contidos nos textos de Santamaría Silveira:

> Atualmente, Araty garante, o público é tão diversificado quanto às programações do centro, fato considerável.
>
> Shirida Mesquita, 32, freqüenta o SESC Pompéia durante a semana por causa do curso de marcenaria que faz há dez meses. Raramente vem assistir shows nos fins de semana.
>
> Sérgio Mesquita, 18, também prefere os dias úteis: Agora que não estou trabalhando, nem estudando, praticamente não saio daqui: afirma, “porque é um lugar perfeito para se tomar um chopinho e conversar com os amigos, sentado próximo ao espelho d’água. Nos fins de semana com tantos pais e crianças, prefiro outros lugares.
>
> Enoqué Macedo, 41, técnico gráfico, deixa o Campo Limpo todos os finais de semana para vir ao SESC Pompéia. “Esta fábrica é ótima para namorar, bebericar e comer um tira gosto”, assegura “Um amigo me trouxe há um ano atrás e desde então tornei-me um freqüentador assíduo.
>
> SILVEIRA, Santamaría. Fonte: Folha de São Paulo, 28/02/1986.

Imagem 117. Ocupação da "rua interna" do SESC Fábrica Pompéia em 22/09/1984.
Imagem 118. Ocupação da "rua interna" do SESC Fábrica Pompéia em 29/10/1986 .

Com esses relatos, o autor demonstra que, no ano de 1986, o espaço livre do SESC Pompéia vinha agradando ao público e, de fato, já estava inserido no cotidiano das pessoas. Com certa frequência as pessoas visitavam o local como uma extensão das próprias casas. Sentido reforçado por um artigo em que o arquiteto polonês Stanislaw Jankowski, em visita a São Paulo, tece opiniões a respeito, elogiando o projeto por sua simplicidade e pelo espaço por ele gerado, no qual se dá lugar ao coletivo e à liberdade de ação e expressão.

> Fiquei realmente emocionado. Acho que a arquiteta merece prêmios, afirmou: A arquitetura e o urbanismo de hoje fazem coisas maravilhosas que, no entanto, não podem ser usadas. O importante no SESC é a sua funcionalidade. Sem envolver muito dinheiro e aproveitando uma velha fábrica, foi construído um encantador centro de encontros, onde pessoas de todas as idades se movem e são livres.
>
> Fonte: Folha de São Paulo, 29/08/1985.

3.1.2 Usos e apropriações nos dias de hoje: uma interpretação

A partir da década de 1990 já não se encontram, em jornais, artigos que sejam relevantes para os usos e apropriações dos espaços livres em questão. Somente em pequenas publicações do próprio Serviço de Comércio de São Paulo é possível

encontrar a programação cultural no SESC Fábrica Pompéia, tendo nessas uma seção especial para tratar dos eventos que são programados na "rua interna".

Por outro lado, ao tratar dos usos e apropriações cotidianos nos dias de hoje, abre-se a possibilidade de, no levantamento empírico, encontrarmos a dinâmica desses espaços livres da "rua interna" e do contíguo espaço de convivência do SESC Fábrica Pompéia.

A ausência de artigos de jornais que contemplem o tema pode ser entendida, como um desinteresse, uma vez que os usos e apropriações, antes vistos como novidades, chegaram a tal recorrência, que acabam passando despercebidos pela mídia diária.

Com base nas publicações mensais do SESC-SP sobre os eventos na "rua interna" do SESC Fábrica Pompéia, o que se verifica é a ocorrência frequente de eventos programados para o espaço livre de lazer e cultura, como shows de música, exposições, apresentações de dança, desfiles de blocos carnavalescos, entre outros. Esses usos já não dependem da participação efetiva dos frequentadores locais para a sua ocorrência, como eram as feiras promovidas na "rua interna" na década de 1980 (resultado da participação de seus frequentadores). Também deixaram de ocorrer comuns na década de 1980, como o de estar entre amigos e conhecidos.

No levantamento realizado no local, de fato, observaram-se os eventos programados pela instituição; usos do espaço de convivência para a sociabilidade que se fizera outrora, com restrições, dando atenção à representatividade que tem a presença de idosos, moradores da região, nesse espaço; e os fluxos com direção às atividades esportivas e culturais do equipamento de lazer e cultura, que durante o percurso pela "rua interna" se deparam com as manifestações artísticas

programadas para o local, o que interfere no caminhar para a realização de atividades.

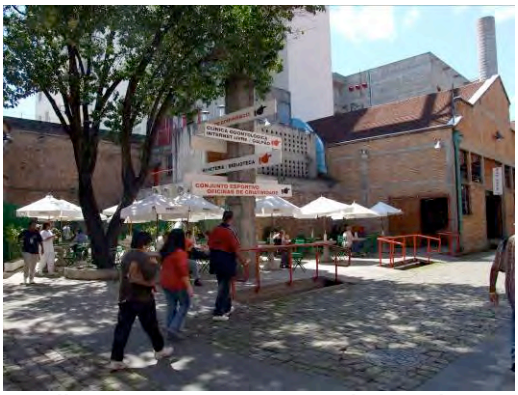


Imagem 119. Portão localizado na Rua Clélia com livre acesso ao espaço da Rua interna do SESC Fábrica Pompéia com movimentação de pessoas às 14 horas, em feriado.
Imagem 120. Vista da lanchonete com área de mesas contíguas à Rua interna do SESC Fábrica Pompéia.

Imagens 121 e 122. Ocupação da Rua interna do SESC Pompéia. Crianças brincam e outros sentam-se na canaleta de águas pluviais. Domingo, às 14 horas.

Hoje os eventos programados se tornam atrativos para a visita ao espaço livre da "rua interna" e também dos espaços de convivência do SESC para pessoas dos bairros da região, bem como para pessoas de outros bairros, que não têm vínculos com o local. Há que se observar, porém, que os eventos programados já não dependem da participação dos usuários do SESC, como na primeira década posterior a sua inauguração, quando a maior parte dos usuários eram aqueles, que tinham sido observados, na fase de projeto pela arquiteta Lina Bo Bardi.

Essa mudança da participação ativa nos eventos, para uma participação como observador, faz dos muitos acontecimentos do espaço formas de expressão cultural

fornecidas e recebidas como mercadorias. Os frequentadores da "rua interna" do SESC consomem esses eventos que, muitas vezes, são representações cristalizadas de uma cultura de rua comum em bairros da cidade até meados do século XX. São apresentações de música, o corso carnavalesco, danças, ocorrendo na rua como uma expressão pouco autêntica daquelas festividades comuns no tecido da cidade num passado recente.

Imagens 123 e 124. Grupo musical ocupa “rua interna” do SESC Fábrica Pompéia e aos poucos chama a atenção dos passantes. Domingo, às 14 horas.

Seu espaço livre dá lugar a uma vitalidade, ao desvio do caminhar vertiginoso impresso pelo cotidiano contemporâneo, mas de forma enfraquecida, por esta ser pouco autêntica e, com forte programação, em um espaço que se concebeu como livre .

A programação se traduz em expressões da cultura como mercadoria, fornecida para o consumo, na sua superficialidade e na sua veiculação como imagem, mas que interferem no passar dos fluxos pela "rua interna", bem como atrai pessoas de outros bairros para participarem dessas programações.

No entanto, há que se considerar que o espaço como livre e adicional ao programa do centro cultural e esportivo, e dentro do contexto dos usos que o seu vasto programa permite, dá lugar à manifestações sociais. Mesmo que sejam programadas e oferecidas para o consumo entre seus frequentadores, seu uso difere muito dos espaços neutros, com bela arquitetura (monumental) que hoje se

espalha pela cidade e não requer do usuário nenhum uso ou apropriação. Trata-se menos de uma arquitetura baseada no objeto, no monumento, e mesmo com suas restrições, de uma arquitetura de suporte aos usos e apropriações de seus usuários.

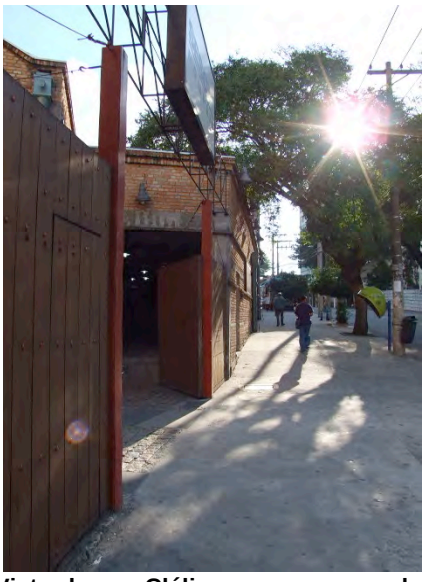
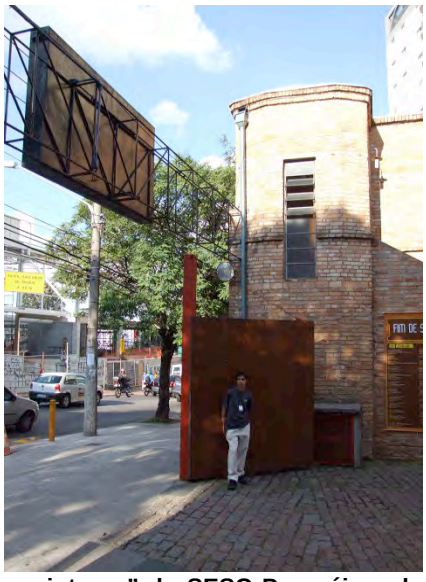
Porém, ainda que os usos nesse espaço estejam, hoje, vinculados às representações de festividades de um passado industrial, há que se notar a forma como esses se dão. Supomos haver espaço para o exercício de uma liberdade para interagir com a programação, gerando outros usos momentâneos no espaço em questão.

Assim, ainda que estes usos momentâneos sejam resultado de uma atividade produzida a partir do consumo cultural, ser consumidor não significaria ser passivo e alienado em relação à realidade da qual participa. É possível que os presentes e passantes da "rua interna" experimentem relações não previsíveis com o evento programado, com o espaço livre e com as outras pessoas que ali estão presentes. Haveriam, então, práticas e táticas, que revelariam os interesses e desejos daqueles que consomem (CERTEAU, 2007).

Como exemplo, as manifestações das pessoas durante o corso carnavalesco do bonecos de Mariana, no feriado de 15 de novembro de 2009, revelam um tipo de produção cultural efetuada sobre o consumo do evento programado. Isso porque a manifestação não era somente consumida por observadores passivos, mas havia interação na dança, no canto, no agrupamento de pessoas, ou seja, nos vínculos que ali se estabeleceram temporariamente. Manifestação essa que durou o tempo do evento programado. Este, pela intensa participação tornou-se um momento único e contaminou os presentes no espaço, bem como outros que passavam pela rua Clélia e possivelmente sentiram vontade de adentrar a "rua" e se juntar à manifestação, já que o público presente na "rua interna" só fazia aumentar, a cada instante do corso.

Imagens 125 e 126. Apresentação do Bloco de Bonecos de Mariana, Minas Gerais na "rua interna" do SESC Fábrica Pompéia. .

Imagem 127. Apresentação do Bloco de Bonecos de Mariana, Minas Gerais, na "rua interna" do SESC Fábrica Pompéia. Público homogêneo, porém formado de diferentes faixas etárias: crianças, jovens e idosos.
Imagem 128. Apresentação do Bloco de Bonecos de Mariana, Minas Gerais, na "rua interna" do SESC Fábrica Pompéia com a presença de grande público envolvido com a apresentação dos bonecos.

Imagens 129 e 130. Vista da rua Clélia para o acesso da "rua interna" do SESC Pompéia e da "rua interna" para Rua Clélia. O acesso da diagonal desperta curiosidade no pedestre na calçada, que vendo um trecho do espaço aberto, pode ter vontade de entrar.

Essa produção de cultura que ali se efetua, junto com o consumo das atividades programadas, dentre tantas as visitas realizadas, foi identificada nessa ocasião relatada. Mas dada a sua característica efêmera e volátil, essa produção além de depender de um entendimento subjetivo, escapa na maior parte das vezes à captura do estudo empírico . Mas, no caso do espaço livres da "rua interna" do SESC Fábrica Pompéia, não pode ser ignorada, já que na medida em que resgata a memória social em eventos programados, pode contribuir para outras formas de produção cultural daqueles que estão ali só para o circular e cumprimento das atividades do cotidiano.

Assim, ainda que se note uma cooptação do espaço livre e da sobreposição de fluxos cotidianos (ocasionada pela não abertura dos três acessos), pela ocorrência do evento programado e dos sistemas de controle da administração do complexo cultural SESC Fábrica Pompéia, valoriza-se um dos únicos espaços livres no bairro que, ainda que permeado por noções de consumo de cultura, na contemporaneidade não se fundiu ao mesmo vetor de funcionalização dos espaços livres do seu entorno, já tomados pelo uso reduzido do ir e vir na metrópole contemporânea.

Capítulo 5

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Espaços livres na área do Terminal Intermodal da Barra Funda e no SESC Fábrica Pompéia: espaços livres para a circulação e o consumo

Dado o contexto de enfraquecimento das relações de sociabilidade e de enraizamento com os espaços livres tradicionais, é de supor que hoje, os espaços livres que apresentam maior utilização sejam aqueles cujas relações se estabelecem com base na circulação e no consumo (SENNETT, 2008; HARVEY, 2007; JAMESON, 2008).

Essas relações, intensificadas no momento contemporâneo, não anulam a permanência de manifestações de ócio e lazer, principalmente em parques, já que as ruas foram em grande parte funcionalizadas para o ir e vir e muitas praças tornaram-se sobras do sistema viário. Também não anula as manifestações políticas, que embora fragmentadas e em parte deslocadas para a esfera virtual, ainda dependem da presença no espaço livre para terem expressão.

Tampouco essas novas funções dadas aos espaços livres, da circulação e do consumo, desqualificam as relações no espaço na sua esfera cotidiana, já que se tratam somente de novas formas de uso e apropriação dos espaços livres. Nestas novas formas, a circulação, ainda que propicie, não é sinônimo de alienação (HELLER, 2008), assim como o consumo não é sinônimo de apatia e de passividade (CERTEAU, 1994).

A partir dos estudos de caso, feitos nos espaços livres dos bairros da Barra Funda e da Vila Pompéia (Capítulos 3 e 4), aquilo que foi pensado no plano teórico, a respeito das transformações nas relações do período industrial para o contemporâneo, vai tomando forma concreta. Uma primeira observação é que, dentre as mudanças abordadas no panorama mundial (com foco em países centrais

do sistema produtivo vigente), somente algumas se fazem repercutir nesses bairros da cidade de São Paulo.

O esvaziamento da área da Barra Funda, tanto da sua atividade produtiva, quanto da sua população, que tomava os espaços livres tradicionais com manifestações de enraizamento e intimidade, dá lugar, no final da década de 1980, à implantação do Terminal Intermodal da Barra Funda. Este passa a irrigar a área, então em estado de abandono, que ainda hoje não foi totalmente revertido, com grandes fluxos de pessoas, cujas intenções nos espaços livres não ultrapassam o circular.

Fluxos de pessoas repletos de homens comuns, dos mais diversos grupos sociais, provenientes de diversos pontos de origem, que têm diferentes formas de trabalho, modos de vida e visões de mundo, convergem diariamente para o Terminal, para depois se dissiparem pelo seu entorno, permeando, assim, espaços livres destituídos de vitalidade.

Nesse contato, o trajeto é o menos importante. Com o andar apressado, pontos da cidade são ligados entre si, sem que existam vínculos duradouros com o espaço e com os outros caminhantes que partilham do mesmo fluxo.

Há exceções, mas com pequena expressão, como em alguns espaços livres que se mostram como boas *ocasiões* para a ocorrência de atividades comerciais, alguns até com manifestações de sociabilidade; em outros casos ocorrem desvios, decorrentes dos choques espaciais com as presenças de vendedores ambulantes e moradores de rua; e ainda outros, ocasionados pelo desvio de espaços considerados indesejáveis. Estes últimos são os pontos escolhidos para a promoção de grafites e pichações.

O trajeto, entendido como o menos importante para o cumprimento das atividades diárias, que faz com que o espaço livre sirva somente como meio de

alcançar um ponto específico, num movimento regrado, torna-se importante, se considerado que, nele, o convívio dos fluxos heterogêneos pode gerar potencialidades para a ocorrência de rupturas com o movimento cotidiano, formando-se, assim, o contexto para a ocorrência do imprevisto, que pode modificar a experiência diária daqueles que se deslocam em fluxos.

No entanto, no estudo empírico dos espaços em questão não foram verificadas situações imprevistas, nem foi possível flagrar a *erupção do evento*, o que, de antemão já se julgava improvável, uma vez que se trata antes de uma possibilidade, de uma *potência* mais do que uma probabilidade. As características do evento, de efemeridade e volatilidade, o fazem escapar a tentativas de captação. É possível captar o seu contexto e, com isso, sua potência, mas sua verificação e registro, como um momento posterior a sua ocorrência, já o perderia.

Já no caso da "rua interna" do SESC Fábrica Pompéia, um dos poucos espaços com esse caráter no bairro, os usos que se observam são os atraídos, principalmente, pelo consumo de cultura. A cultura, tornada mercadoria, se faz consumir, principalmente, em eventos programados, que cooptam a função do espaço livre pensado para o uso espontâneo idealizado na fase de projeto.

Apesar das diferenças que os separam, nos fluxos que ocorrem no espaço da "rua interna" do SESC não se nota o estabelecimento de vínculos, do mesmo modo que não se notam vínculos no caso dos espaços livres do entorno do Terminal da Barra Funda.

No entanto, a simultaneidade dos fluxos e dos eventos programados, pode dar lugar a outros usos, como os observados na participação efetiva dos frequentadores do SESC na produção de experiências no espaço livre. Além disso, esses momentos de efervescência no espaço tornam-se atrativos para que outras pessoas, que apenas circulam pelas calçadas da rua Clélia, sintam-se convidadas a

entrar no espaço da "rua" do SESC, contribuindo para a experiência que este espaço livre, aglomerador momentâneo de diversas intensidades, pode dar lugar.

Considerando-se os dois casos estudados, pode-se concluir que em ambos se nota os efeitos característicos da vida contemporânea: o desenraizamento, o predomínio da circulação rápida e anônima em relação ao estabelecimento de vínculos, a subserviência ao consumo, seja de produtos materiais, seja de cultura.

Por outro lado, pode-se apostar na possibilidade de que a circulação, o consumo, os movimentos repetitivos de grandes fluxos de pessoas gerem o contexto para a ocorrência de rupturas. No caso da Barra Funda, elas não puderam ser captadas. Já no caso da "rua interna" do SESC, foram encontrados alguns momentos de efervescência no espaço que, de algum modo, abrem algumas frestas.

Pode-se aventar que a diversidade de ocorrências que a "rua interna" apresenta – local de eventos culturais, local de passagem para outros equipamentos e funções – somada às suas características espaciais – espaço livre conformado claramente como uma rua para pedestres, na escala do pedestre, para o qual se abrem a sala de leitura, a lanchonete, etc. – facilitem as condições para o acontecimento de algo não previsível.

Já no entorno do Terminal Barra Funda os espaços por onde as pessoas caminham, ou eventualmente param, se voltam exclusivamente para uma função: o circular. O que se visa ali é a dispersão rápida dos fluxos, ainda que muitas das calçadas nem estejam adequadamente dimensionadas para isto. Além do mais, ao longo das linhas de fluxos de pessoas, não há usos diversificados com a intensidade que ocorre no caso da "rua interna" do SESC.

Na Barra Funda os trajetos são mais longos e não referenciados, ou fracamente referenciados por pontos detentores de alguma vitalidade. O Memorial

da América Latina, seja por conta de sua programação, seja por conta dos obstáculos físicos que o separam dos espaços de fluxos mais intenso, não participa do jogo de possibilidades que o movimento cotidiano do Terminal oferece. Inversamente, os espaços livres em torno dos demais equipamentos, nos arredores do Terminal, como a Universidade Nove de Julho, a Unidade do Instituto de Artes da UNESP, e as indústrias localizadas no setor norte do bairro, que movimentam um grande número de pessoas, não são especialmente receptivos.

A partir desse quadro descritivo, concluímos que, se admitirmos que a circulação, o consumo e os movimentos repetitivos – a despeito desse contexto desfavorável –, ainda podem apresentar um potencial de ruptura do previsível, também temos que admitir o fato de que sem a existência de espaços minimamente receptivos – tanto por seus programas, como por suas característica físicas – as chances de realização deste potencial ficam prejudicadas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARANTES, Pedro Fiori. "Em busca do urbano: marxistas e a cidade de São Paulo nos anos de 1970". *In Novos Estudos*, mar. 2009. p. 103 - 121.

AZEVEDO, Aroldo de (org.). *A cidade de São Paulo: estudos de geografia urbana. A região de São Paulo* – volume I. Associação dos Geógrafos Brasileiros. São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1958.

AZEVEDO, Aroldo de (org.). *A cidade de São Paulo: estudos de geografia urbana. A evolução urbana* – volume II. Associação dos Geógrafos Brasileiros. São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1958.

AZEVEDO, Aroldo de (org*.). A cidade de São Paulo: estudos de geografia urbana. Aspectos da metrópole paulista: O parque industrial paulistano, o problema da energia elétrica, a área central da cidade, os bairros da cidade* – volume III. Associação dos Geógrafos Brasileiros. São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1958.

BARDI, Lina Bo. SANTOS, Cecília R. dos. VAINER, André. FERRAZ, Marcelo C. SESC Pompéia. Série Portfolio. Editorial Blau e Instituto Lina Bo e P. M. Bardi. Portugal, 1998.

BARTALINI, Vladimir. Paisagem e cultura em São Paulo. In Portal Vitruvius: Arquitextos 049.01. Ano 05. Maio/2004.

BRAGANÇA, Luciana Souza. Esfera pública das cidades contemporâneas: relação espaço-tempo. S/d.

BRUNELLI, Aidelli S. Urbano/ Et al. *Revista Barra Funda*. Série História dos Bairros de São Paulo, volume 29. Prefeitura do Município de São Paulo/ Secretaria Municipal de Cultura/ Departamento do Patrimônio Histórico/ Divisão do Arquivo Histórico Municipal. 2006.

CERTEAU, Michel de. *A invenção do Cotidiano:1*. Artes de Fazer. Tradução Ephraim Ferreira Alves. Petrópolis, RJ: Vozes, 1994.

DEBORD, Guy. *A sociedade do espetáculo*. Tradução Estela dos Santos Abreu. Rio de Janeiro: Contraponto, 1997.

DELEUZE, Gilles; GUATTARI, Félix. *Mil platôs: Capitalismo e Esquizofrenia*. Vol. 1. Rio de Janeiro: Editora 34, 1995.

DELEUZE, Gilles; GUATTARI, Félix. *Mil platôs: Capitalismo e Esquizofrenia*. Vol. 5. Rio de Janeiro: Editora 34, 1997.

FERRAZ, Marcelo C. (org.). Lina Bo Bardi. 3ª edição. São Paulo: Imprensa Oficial e Instituto Lino Bo e P.M. Bardi, 2008.

FUPAM. Quadro Situacional da Lapa (relatório). Subprefeitura da Lapa. 2003.

HARVEY, David. *A condição pós-moderna*. Tradução Adail Ubirajara Sobral e Maria Stela Gonçalves. São Paulo: Edições Loyola, 2007.

HARDT, Michael. NEGRI, Antonio. *Multidão: guerra e democracia na era do Império*. Tradução Clóvis Marques. Revisão técnica de Giuseppe Cocco. Rio de Janeiro: Record, 2005.

HELLER, Agnes. *O cotidiano e a história*. Tradução Carlos Nelson Coutinho e Leandro Konder. São Paulo: Paz e Terra, 2008.

JAMESON, Fredric. *Pós-modernismo: a lógica do capitalismo tardio*. São Paulo: Editora Ática, 1996.

KUSZNIR, Mauro. Urbanismo sem calçadas: a recente produção do espaço urbano no bairro paulistano da Água Branca. Dissertação de mestrado. Orientadora Profª. Drª. Vera Pallamin. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 2005.

LAPOUJADE, David (org.). *Gilles Deleuze, 1925-1995. A ilha deserta e outros textos*. Organização da edição brasileira e revisão técnica Luiz B. L. Orlandi. São Paulo: Iluminuras, 2008.

MACHADO, Antônio de Alcântara. *Brás, Bexiga e Barra Funda: notícias de São Paulo (1927).* In Brás, Bexiga e Barra Funda & Laranja da China. São Paulo, O Globo/Klick Editora, 1997. pp. 11-73.

MAGALHÃES JR., José. "Operações urbanas em São Paulo: crítica, plano e projeto". Parte 8 – Operação urbana Água Branca, revisão e proposição. *In* portal Vitruvius, Arquitextos 066.03, 2005.

MARTINS, Jeová Dias. As regras da metropole: campo urbanístico e social na região metropolitana de São Paulo (1988-2005). Tese de doutorado apresentada à Universidade de Brasília. Orientador Prof. Dr. Brasilmar Ferreira Nunes. Brasília, 2006.

MEYER, Regina Maria Prosperi (org.). São Paulo Metrópole/ Regina Maria Prosperi Meyer, Marta Dora Grostein, Ciro Biderman. – São Paulo: Editora

da Universidade de São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2004.

METRÔ (Companhia do Metropolitano de São Paulo). Leste – Oeste: em busca de uma solução integrada. Prefeitura do município de São Paulo/ Companhi do Metropolitano de São Paulo. São Paulo, 1979,

METRÔ (Companhia do Metropolitano de São Paulo) Relatório Operacional 2009.

MOTA, Carlos Guilherme. São Paulo: exercício de memória. In Estudos Avançados 17 (48), 2003. pp.241-263.

OLIVEIRA, Olivia de. *Lina Bo Bardi: Sutis Substâncias da Arquitetura*. São Paulo: Romano Guerra Editoral; Barcelona, ESP: Editorial Gustavo Gili, 2006.

PACHECO, José Aranha de Assis. *Perdizes: História de um bairro*. Série história dos bairros de São Paulo. Vol. 21. Prefeitura do município de São Paulo/ Secretaria Municipal de Cultura. DPH. 1982.

PAOLI, Maria Célia. DUARTE, Adriano. "São Paulo no plural: espaço público e redes de sociabilidade". *In História da cidade de São Paulo: a cidade na primeira metade do século XX 1890-1954*. Vol. 3. São Paulo: Editora Paz e Terra, 2004. p.53-99.

PIRES, Elaine Muniz. História dos bairros paulistanos: Barra Funda. Banco de dados folha – Acervo Online. Disponível em http://almanaque.folha.uol.com.br/bairros_barra_funda.htm, acessado em set.2010.

QUEIROGA, Eugenio F. A megalópole e a praça: o espaço entre a razão de dominação e a ação comunicativa. Tese de doutorado, FAU-USP, São Paulo, 2002.

RAGO, Margareth. "A invenção do cotidiano na metrópole: sociabilidade e lazer em São Paulo (1990-1950)". *In História da cidade de São Paulo: a cidade na primeira metade do século XX 1890-1954.* Vol. 3. São Paulo: Editora Paz e Terra, 2004. p.387-436.

ROLNIK, Raquel. *São Paulo*. 2ª edição. Folha Explica. São Paulo: Publifolha, 2003.

ROLNIK, Raquel (Org.) . Revista Pólis - Regulação urbanística e exclusão territorial. 1. ed. São Paulo: Instituto Pólis, 1999. v. 1.

SEGAWA, Hugo. "São Paulo, veios e fluxos: 1872-1954" *In História da cidade de São Paulo: a cidade na primeira metade do século XX 1890-1954.* Vol. 3. São Paulo: Editora Paz e Terra, 2004. p.341-386.

SENNETT, Richard. *O declínio do homem público: as tiranias da intimidade*. Tradução Lygia Araujo Watanabe. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

SENNETT, Richard. *Carne e pedra*. Tradução Marcos Aarão Reis. Rio de Janeiro: Best Bolso, 2008.

SEVCENKO, Nicolau. *Orfeu extático na metrópole: São Paulo sociedade e cultura nos frementes anos 20*. 4ª reimpressão. São Paulo: Companhia das Letras, 2009.

SPERLING, David Moreno. "Arquitetura e Evento: entre a programação e a produção do Espaço". Artigo apresentado para Simpósio latino-americano de cidade e cultura, São Carlos-SP, 2007.

SZMRECSANYI, Maria Irene de Q. F. "Lazer e consumo: espaços público e semipúblicos no cotidiano urbano". *In* BRUHNS, Heloisa e GUTIERREZ, G. (orgs.). *Representações do Lúdico*. Campinas: UNICAMP- Autores Associados, 2001, p. 5-20.

VARGAS, Heliana Comin . *A magnitude do comércio: de ambulantes a Shopping Centers*. In: CAMPOS, Candido Malta; GAMA, Lúcia Helena; SACCHETA, Vladimir. (Org.). *São Paulo. Metrópole em Trânsito.Percursos Urbanos e Culturais*. São Paulo: SENAC, 2004, v. , p. 184-191.

WAKAHARA, Julio Abe (coord.). “Itinerários no tempo: Memória Vila Pompéia”. Projeto Museus de Bairro da Secretaria de Estado da Cultura. Realização: Governo do Estado de São Paulo, Secretaria de Estado da Cultura e Centro Cultural Pompéia. São Paulo, Sem data.

OUTRAS FONTES

Arquivo do Banco de Dados do Jornal Folha de São Paulo

Arquivo de Imprensa e arquivo catográfico da Seção de Produção de Bases Digitais para Arquitetura e Urbanismo (CESAD-USP).

Arquivo da Companhia do Metropolitano de São Paulo, Projetos/ Arquitetura.

Acervo Centro Cultural Pompéia

BIBLIOGRAFIA GERAL

ARANTES, Otília Beatriz Fiori. *O lugar da arquitetura depois dos modernos*. 3ª edição. São Paulo: EDUSP, 2000.

AZEVEDO, Mirandulina Maria Moreira. A experiência de Lina Bo Bardi no Brasil (1947-1992). Dissertação de Mestrado. Orientador Prof. Dr. Júlio Roberto Katinsky. FAU-USP, São Paulo, 1995.

BARDI, Lina Bo. ELITO, Edson. CORRÊA, José Celso Martinez. Teatro Oficina. Série Portfolio. Editorial Blau e Instituto Lina Bo e P. M. Bardi. Portugal, 1999.

BARDI, Lina Bo. EYCK, Aldo Van. Museu de Arte de São Paulo. Série Portfolio. Editorial Blau e Instituto Lina Bo e P. M. Bardi. Portugal, 1997.

BARTALINI,Vladimir. Praças do Metrô: Enredo, Produção, Cenário, Atores. Dissertação de Mestrado. Orientadora Profª. Drª. Miranda Martinelli Magnoli. FAU-USP, São Paulo, 1988.

BARTALINI, Vladimir. "Espaços livres públicos na cidade". Revista *Universitária de Arquitetura, Urbanismo e Cultura*: OCULUM 4. p. 64 - 67. Novembro, 1993.

BESSE, Jean Marc. *Ver a Terra: Seis ensaios sobre a paisagem e a geografia*. Tradução Vladimir Bartalini. São Paulo: Perspectiva, 2006.

BOGÉA, Marta Vieira. Cidade errante: arquitetura em movimento. Tese de doutoramento. Orientadora Profª. Drª. Lucrécia D' Aléssio Ferrata. FAU-USP, São Paulo, 2006.

CARVALHO, Mário Cesar. "Vão livre desaparece na desta de 50 anos". *In* MASP 50: a idade do resultado, Folha de São Paulo, 2 out. 1997. p. 38-41. Arquivo CESAD/ FAU-USP.

DERRIDA, Jacques. *Khôra*. Tradução Nicia Adan Bonatti. Campinas, SP: Papirus, 1995.

DERRIDA, Jacques; DUFOURMANTELLE, Anne. *Anne Dufourmantelle convida Jacques Derrida a falar da Hospitalidade*. Tradução Antonie Romane. São Paulo: Editora Escuta, 2003.

DELEUZE, Gilles; GUATTARI, Félix. *Mil platôs: Capitalismo e Esquizofrenia*. Vol. 2. Rio de Janeiro: Editora 34, 1995.

DELEUZE, Gilles; GUATTARI, Félix. *Mil platôs: Capitalismo e Esquizofrenia*. Vol. 3. Rio de Janeiro: Editora 34, 1996.

DELEUZE, Gilles; GUATTARI, Félix. *Mil platôs: Capitalismo e Esquizofrenia*. Vol. 4. Rio de Janeiro: Editora 34, 1996.

FUENTES, Maribel Aliaga. *Lina Bo Bardi: Concreta Poesia*. *In* Arquitetos 040 – texto especial nº 196, publicado em www.vitruvius.com.br, em set. 2003.

FERRATER MORA, José. *Dicionário de Filosofia*. Tomo II (E-J). Barcelona: Editorial Ariel, S.A. 1999.

GUATTARI, Félix. ROLNIK, Suely. *Micropolítica: cartografias do desejo*. 10ª edição. Petrópolis, RJ: Vozes, 2010.

GUATELLI, Igor. O(s) lugar(es) do Entre na Arquitetura Contemporânea: Arquitetura e pós-estruturalismo francês. Tese de doutoramento. Orientadora Profª. Drª. Leyla Perrone-Moisés. FFLCH-USP, São Paulo, 2005.

LIGTELIJN, Vincent. *Aldo van Eyck: works*. Birkhäuser Basel, 1999.

OLIVEIRA, Olivia de. "Lina Bo Bardi: Obra Construída". *In* Revista Internacional de arquitectura 2G. Barcelona, 2003.

OLIVEIRA, Olivia de. "Repasses. A depredação material e espiritual da obra de Lina Bo Bardi". *In* Portal Vitruvius (www.vitruvius.com.br), jan. 2006. Acessado em 22 maio 2008.

ROSSETTI, Eduardo Pierrotti. "Tensão moderno/ popular em Lina Bo Bardi: nexus de arquitetura (1)". *In* Portal Vitruvius (www.vitruvius.com.br). Arquitextos 032. Texto especial 165. jan. 2003.

RUFINO, Silvana Barbosa. "Uma arquitetura, duas capitais, dois projetos de museu: o Museu de Arte de São Paulo e o Solar de Unhão". Departamento de arquitetura – CEATEC – PUC Campinas. *In* www.docomomo.org.br/seminario%205%20pdfs /146r.pdf. S/d.

SITTE, Camillo. *A construção das cidades segundo seus princípios artísticos*. São Paulo, Ática, 1992.

SOUZA, Okky de. *São Paulo anos luz*. São Paulo: Editora de Cultura, 2003.

SPERLING, David Moreno. Espaço e Evento: considerações criticas sobre a arquitetura contemporânea. Tese de doutorado. Orientadora Profª.Drª. Vera Maria Pallamin. FAU-USP, São Paulo, 2008.

STRAUVEN, Francis. *Aldo Van Eyck: The Shape of Relativity*. Architectura & Natura Press,1998.

TSCHUMI, Bernard. *Architecture and Disjunction: Collected Essays 1975-1990*. 6ª edição. Londres, MIT Press, 2001.

LISTA DE MAPAS

Mapa 01 (pp.46): CARDIM, Gomes (org.). *Planta Geral da Capital de São Paulo*. 1897. Reprodução parcial da planta disponível na Seção de Produção de Bases Digitais para Arquitetura e Urbanismo (CESAD-USP).

Mapa 02 (pp.57): LIMA, Gastão Cesar Bierembach. *Mapa de Chácaras* reprodução parcial do mapa existente no Arquivo Agurra, Museu Paulista – USP, retirado de PACHECO, José Aranha de Assis. Perdizes: História de um Bairro. 1982. Pp.21-22.

Mapa 03 (pp.59): CARDIM, Gomes (org.). *Planta Geral da Capital de São Paulo* 1897. Escala 1:20.000. Reprodução parcial da planta disponível na Seção de Produção de Bases Digitais para Arquitetura e Urbanismo (CESAD-USP).

Mapa 04 (pp.60): SARA BRASIL. Trecho do levantamento da cidade de São Paulo. 1930. Reprodução parcial do mapa disponível na Biblioteca da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo.

Mapa 05 (pp.71): CRUZEIRO-VASP. Trecho do levantamento Cruzeiro VASP da cidade de São Paulo, de 1952-1959.Reprodução parcial do mapa disponível na Biblioteca da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo.

Mapa 06 (pp.80): LOTSCAN (GEGRAN) 1:2000. Trecho do levantamento da cidade de São Paulo, 1970. Reprodução parcial do mapa disponível na Seção de Produção de Bases Digitais para Arquitetura e Urbanismo (CESAD-USP).

Mapa 07 (pp.97): Economia Urbana (mapa 8) Série pôster:panorama. Prefeitura da cidade de São Paulo. Secretaria de Planejamento. 2007. Disponível na Seção de Produção de Bases Digitais para Arquitetura e Urbanismo (CESAD-USP).

Mapa 08 (pp.127): LIMA, Gastão Cesar Bierembach. *Mapa de Chácaras* (reprodução parcial do mapa existente no Arquivo Agurra, Museu Paulista – USP, retirado de PACHECO, José Aranha de Assis. Perdizes: História de um Bairro. 1982. Pp.21-22.

Mapa 09 (pp.128): CARDIM, Gomes (org.). *Planta Geral da Capital de São Paulo* 1897. Escala 1:20.000. Reprodução parcial da planta disponível na Seção de Produção de Bases Digitais para Arquitetura e Urbanismo (CESAD-USP).

Mapa 10 (pp.128): BINDI, Lydia (coleção). Loteamento da Villa Pompéia, elaborado pela Companhia Urbana Predial em 1910. Retirado de WAKAHARA, s/data: 03.

Mapa 11 (pp.129): SARA BRASIL Trecho do levantamento da cidade de São Paulo. 1930. Reprodução parcial do mapa disponível na Biblioteca da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo.

Mapa 12 (pp.138): CRUZEIRO-VASP. Trecho do levantamento Cruzeiro VASP da cidade de São Paulo, de 1952-1959. Reprodução parcial do mapa disponível na Biblioteca da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo.

Mapa 13 (pp.144): LOTSCAN (GEGRAN) 1:2000. Trecho do levantamento da cidade de São Paulo, 1970. Reprodução parcial do mapa disponível na Seção de Produção de Bases Digitais para Arquitetura e Urbanismo (CESAD-USP).

Mapa 14 (pp.146): Localização.SESC Fábrica Pompéia. Reprodução parcial do mapa disponível em Google Maps (http://maps.google.com.br/). Acesso em jan/2011.

LISTA DE IMAGENS

Imagem 1: Companhia do Metropolitano de São Paulo (METRÔ). Disponível no site http://www.metro.sp.gov.br/redes/vermelha/tebarra.shtml, acessado em Maio/2010.

Imagem 2: Revista Cigarra (original) in PAOLI, Maria Célia e DUARTE, Adriano. "São Paulo no plural: espaço público e redes de sociabilidade". In História da cidade de São Paulo: a cidade na primeira metade do século XX 1890-1954. Vol. 3. São Paulo: Editora Paz e Terra, 2004. p.68.

Imagem 3: Largo da Banana. Disponível no site: http://emnomedosamba.blogspot.com/ 2009_01_01_archive.html., acessado em Nov./2010.

Imagem 4: .Arquivo da Companhia do Metropolitano de São Paulo – Departamento de Projetos/Arquitetura. Implantação do Terminal Intermodal da Barra Funda, parte do Projeto Executivo para Terminal Intermodal da Barra Funda

Imagem 5: Arquivo da Companhia do Metropolitano de São Paulo – Departamento de Projetos/Arquitetura. Elevação do Terminal Intermodal da Barra Funda, parte do Projeto Executivo para Terminal Intermodal da Barra Funda.

Imagem 6: Arquivo da Companhia do Metropolitano de São Paulo – Departamento de Projetos/Arquitetura. Corte do Terminal Intermodal da Barra Funda, parte do Projeto Executivo para Terminal Intermodal da Barra Funda.

Imagem 7: Arquivo da Companhia do Metropolitano de São Paulo – Departamento de Projetos/Arquitetura. Trecho do corte do Terminal Intermodal da Barra Funda, parte do Projeto Executivo para Terminal Intermodal da Barra Funda.

Imagem 8: Arquivo da Companhia do Metropolitano de São Paulo – Departamento de Projetos/Arquitetura. Trecho da elevação do Terminal Intermodal da Barra Funda, parte do Projeto Executivo para Terminal Intermodal da Barra Funda.

Imagem 9: BARROSO, Josias (foto). In “Terminal Barra Funda já saturado pelo excesso de linhas”. O Estado de São Paulo, pp. 30, 09/06/1991, disponível no Arquivo de Imprensa da Seção de Produção de Bases Digitais para Arquitetura e Urbanismo (CESAD-USP).

Imagem 10: Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO, Imagem IBCAO. Direitos reservados: Cnes/ Spot Image; Google Earth 2010 Terra Metrics. Acessado em abril/2010.

Imagem 11: Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO, Imagem IBCAO. Direitos reservados: Cnes/ Spot Image; Google Earth 2010 Terra Metrics. Acessado em dez./2010.

Imagem 12: Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO, Imagem IBCAO. Direitos reservados: Cnes/ Spot Image; Google Earth 2011 Terra Metrics. Acessado em Jan./2011.

Imagem 13: Implantação do empreendimento LIV Barra Funda. Disponível no site http://exxes.com.br/pg_empreendimentos/livbarrafunfa.html, acessado em jan./2011.

Imagem 14: Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO, Imagem IBCAO. Direitos reservados: Cnes/ Spot Image; Google Earth 2010 Terra Metrics. Acessado em maio/2010.

Imagem 15: Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO, Imagem IBCAO. Direitos reservados: Cnes/ Spot Image; Google Earth 2010 Terra Metrics. Acessado em abril/2010.

Imagem 16: Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO, Imagem IBCAO. Direitos reservados: Cnes/ Spot Image; Google Earth 2010 Terra Metrics. Acessado em dez./2010.

Imagens 17 a 27: TRAMONTINO, Vania Silva (foto). Arquivo pessoal.

Imagem 28: Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO, Imagem IBCAO. Direitos reservados: Cnes/ Spot Image; Google Earth 2010 Terra Metrics. Acessado em dez./2010.

Imagem 29: Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO, Imagem IBCAO. Direitos reservados: Cnes/ Spot Image; Google Earth 2010 Terra Metrics. Acessado em dez./2010.

Imagens 30 a 35: TRAMONTINO, Vania Silva (foto). Arquivo pessoal.

Imagem 36: Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO, Imagem IBCAO. Direitos reservados: Cnes/ Spot Image; Google Earth 2010 Terra Metrics. Acessado em dez./2010.

Imagens 37 a 44: TRAMONTINO, Vania Silva (foto). Arquivo pessoal.

Imagem 45: Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO, Imagem IBCAO. Direitos reservados: Cnes/ Spot Image; Google Earth 2010 Terra Metrics. Acessado em dez./2010.

Imagens 46 e 47: TRAMONTINO, Vania Silva (foto). Arquivo pessoal.

Imagem 48: Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO, Imagem IBCAO. Direitos reservados: Cnes/ Spot Image. Google Earth 2010 Terra Metrics. Acessado em dez./2010.

Imagens 49 a 54: TRAMONTINO, Vania Silva (foto). Arquivo pessoal.

Imagem 55: Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO, Imagem IBCAO. Direitos reservados: Cnes/ Spot Image. Google Earth 2010 Terra Metrics. Acessado em dez./2010.

Imagem 56: Google imagens 2011 Tetrametrics. Disponível em www.maps.google.br.

Imagens 57 a 61: TRAMONTINO, Vania Silva (foto). Arquivo pessoal.

Imagem 62: Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO, Imagem IBCAO. Direitos reservados: Cnes/ Spot Image. Google Earth 2010 Terra Metrics. Acessado em dez./2010.

Imagens 63 a 74: TRAMONTINO, Vania Silva (foto). Arquivo pessoal.

Imagem 75: Arquivo do banco de dados do jornal Folha de São Paulo. Consultado em ago.2008.

Imagem 76: BARDI, Lina Bo. SANTOS, Cecília R. dos. VAINER, André. FERRAZ, Marcelo C. SESC Pompéia. Série Portfolio. Editorial Blau e Instituto Lina Bo e P. M. Bardi. Portugal, 1998.

Imagem 77: Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO, Imagem IBCAO. Direitos reservados: Cnes/ Spot Image. Google Earth 2010 Terra Metrics. Acessado em set./2010.

Imagem 78: Coleção Zélia Ugolini Vianna in WAKAHARA, Julio Abe (coord.). “Itinerários no tempo: Memória Vila Pompéia”. Projeto Museus de Bairro da Secretaria de Estado da Cultura. Realização: Governo do Estado de São Paulo, Secretaria de Estado da Cultura e Centro Cultural Pompéia. São Paulo, Sem data. Pp.8.

Imagem 79: Coleção José Luiz Figueiredo in WAKAHARA, Julio Abe (coord.). “Itinerários no tempo: Memória Vila Pompéia”. Projeto Museus de Bairro da Secretaria de Estado da Cultura. Realização: Governo do Estado de São Paulo, Secretaria de Estado da Cultura e Centro Cultural Pompéia. São Paulo, Sem data. Pp.8.

Imagem 80: Coleção Valdemir Gomes Pereira in WAKAHARA, Julio Abe (coord.). “Itinerários no tempo: Memória Vila Pompéia”. Projeto Museus de Bairro da Secretaria de Estado da Cultura. Realização: Governo do Estado de São Paulo, Secretaria de Estado da Cultura e Centro Cultural Pompéia. São Paulo, Sem data. Pp.12.

Imagem 81: Coleção José Luiz Figueiredo in WAKAHARA, Julio Abe (coord.). “Itinerários no tempo: Memória Vila Pompéia”. Projeto Museus de Bairro da Secretaria de Estado da Cultura. Realização: Governo do Estado de São Paulo, Secretaria de Estado da Cultura e Centro Cultural Pompéia. São Paulo, Sem data. Pp.2.

Imagem 82: Coleção Valdemir Gomes Pereira in WAKAHARA, Julio Abe (coord.). “Itinerários no tempo: Memória Vila Pompéia”. Projeto Museus de Bairro da Secretaria de Estado da Cultura. Realização: Governo do Estado de São Paulo, Secretaria de Estado da Cultura e Centro Cultural Pompéia. São Paulo, Sem data. Pp.12.

Imagem 83: Coleção Valdemir Gomes Pereira in WAKAHARA, Julio Abe (coord.). “Itinerários no tempo: Memória Vila Pompéia”. Projeto Museus de Bairro da Secretaria de Estado da Cultura. Realização: Governo do Estado de São Paulo, Secretaria de Estado da Cultura e Centro Cultural Pompéia. São Paulo, Sem data. Pp.12.

Imagem 84: Coleção José Luiz Figueiredo in WAKAHARA, Julio Abe (coord.). “Itinerários no tempo: Memória Vila Pompéia”. Projeto Museus de Bairro da Secretaria de Estado da Cultura. Realização: Governo do Estado de São Paulo, Secretaria de Estado da Cultura e Centro Cultural Pompéia. São Paulo, Sem data. Pp.11

Imagem 85: Coleção Lydia Bindi in WAKAHARA, Julio Abe (coord.). “Itinerários no tempo: Memória Vila Pompéia”. Projeto Museus de Bairro da Secretaria de Estado da Cultura. Realização: Governo do Estado de São Paulo, Secretaria de Estado da Cultura e Centro Cultural Pompéia. São Paulo, Sem data. Pp.14.

Imagem 86: Coleção Família Gouveia in WAKAHARA, Julio Abe (coord.). “Itinerários no tempo: Memória Vila Pompéia”. Projeto Museus de Bairro da Secretaria de Estado da Cultura. Realização: Governo do Estado de São Paulo, Secretaria de Estado da Cultura e Centro Cultural Pompéia. São Paulo, Sem data. Pp.9.

Imagem 87: WAKAHARA, Julio Abe (coord.). “Itinerários no tempo: Memória Vila Pompéia”. Projeto Museus de Bairro da Secretaria de Estado da Cultura. Realização: Governo do Estado de São Paulo, Secretaria de Estado da Cultura e Centro Cultural Pompéia. São Paulo, Sem data. Pp.16.

Imagem 88: Coleção José Luiz Figueiredo in WAKAHARA, Julio Abe (coord.). “Itinerários no tempo: Memória Vila Pompéia”. Projeto Museus de Bairro da Secretaria de Estado da Cultura. Realização: Governo do Estado de São Paulo, Secretaria de Estado da Cultura e Centro Cultural Pompéia. São Paulo, Sem data. Pp.11.

Imagens 89 a 91: TRAMONTINO, Vania Silva (foto). Arquivo pessoal.

Imagem 92: FERRAZ, Marcelo C. (org.). Lina Bo Bardi. 3ª edição. São Paulo: Imprensa Oficial e Instituto Lino Bo e P.M. Bardi, 2008. Pp.224.

Imagem 93: BARDI, Lina Bo. SANTOS, Cecília R. dos. VAINER, André. FERRAZ, Marcelo C. SESC Pompéia. Série Portfolio. Editorial Blau e Instituto Lina Bo e P. M. Bardi. Portugal, 1998.

Imagem 94:FERRAZ, Marcelo C. (org.). Lina Bo Bardi. 3ª edição. São Paulo: Imprensa Oficial e Instituto Lino Bo e P.M. Bardi, 2008. Pp.222.

Imagens 95 e 96: BARDI, Lina Bo. SANTOS, Cecília R. dos. VAINER, André. FERRAZ, Marcelo C. SESC Pompéia. Série Portfolio. Editorial Blau e Instituto Lina Bo e P. M. Bardi. Portugal, 1998.

Imagens 97 e 98: TRAMONTINO, Vania Silva (foto). Arquivo pessoal.

Imagem 99: Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO, Imagem IBCAO. Direitos reservados: Cnes/ Spot Image; Google Earth 2010 Terra Metrics. Acessado em abril/2010.

Imagens 100 e 101: TRAMONTINO, Vania Silva (foto). Arquivo pessoal.

Imagem 102: Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO, Imagem IBCAO. Direitos reservados: Cnes/ Spot Image. Google Earth 2010 Terra Metrics. Acessado em set./2010.

Imagens 103 a 108: TRAMONTINO, Vania Silva (foto). Arquivo pessoal.

Imagens 109 a 112: Arquivo banco de dados do jornal Folha de São Paulo.

Imagem 113: SILVEIRA, Evanir R. (foto). Arquivo do Banco de Dados do Jornal Folha de São Paulo.

Imagem 114: STAVALE, Luis. Arquivo do Banco de Dados do Jornal Folha de São Paulo.

Imagem 115: Arquivo do Banco de Dados do Jornal Folha de São Paulo.

Imagem 116: NOVAES, Luiz. (foto). Arquivo do Banco de Dados do Jornal Folha de São Paulo.

Imagem 117: SILVEIRA, Evanir R. (foto). Arquivo do Banco de Dados do Jornal Folha de São Paulo.

Imagem 118: SANTOS, Fernando. (foto). Arquivo do Banco de Dados do Jornal Folha de São Paulo.

Imagens 119 a 130: TRAMONTINO, Vania Silva (foto). Arquivo pessoal.