

## **ANÁLISE DE CONDICIONANTES PARA QUALIFICAÇÃO DE ESPAÇOS PÚBLICOS NO EMBASAMENTO DE EDIFÍCIOS CORPORATIVOS DA CIDADE DE SÃO PAULO**

Ana Paula Stefani B. Antico (IC) e Wilson Flório (Orientador)

**Apoio: PIVIC Mackenzie**

### **RESUMO**

Após uma fase de isolamento e descaso com os espaços públicos das cidades, presenciamos um momento no qual a população visa a sua retomada e deseja vivenciar a cidade. Passa-se a valorizar a ausência de muros, espaços que possibilitem fruição e que se abram para a cidade, ou seja, lugares que criem relações com a malha urbana, que permitam uma apropriação pela população. Apenas ceder uma área para o uso público sem projetá-la de forma consciente, propondo um uso ou atrativos, não garante sua aceitação pela sociedade. Este artigo aborda as condicionantes para qualificar um bom espaço público, cujo recorte é o embasamento de edifícios corporativos na cidade de São Paulo. Há um enfoque nas edificações presentes da região da Avenida Faria Lima e que apresentam áreas verdes nesse espaço de uso coletivo criado. Visa-se identificar as condicionantes presentes em um bom projeto de espaço público e analisar a qualidade dos existentes nos objetos de estudo, os edifícios que atendem as características especificadas no recorte.

**Palavras-chave:** Condicionantes. Espaço público. Edifício corporativo.

### **ABSTRACT**

After a period of isolation and neglect with the public spaces of the cities, there now is a moment in which the population looks for their reuptake and to experience the city. Thus, begins the valorization of open spaces, places that make fruition possible and that open themselves to the city, in other words, areas that create relations with the urban mesh, that permit an appropriation by the population. To only give an area for public use without projecting it consciously, proposing an use or an attraction, doesn't guarantee its acceptance by the population. This article talks about the conditions to classify a good public space, whose snip is the ground floor of corporate buildings in the city of São Paulo. There is a focus in the buildings present in the region of the Faria Lima Avenue and that present green areas in this created space of public use. This article aims to identify the conditions present in a good project of a public space and to analyze the quality of the existent public spaces as the objects of study, the buildings with the characteristics specified in the snip

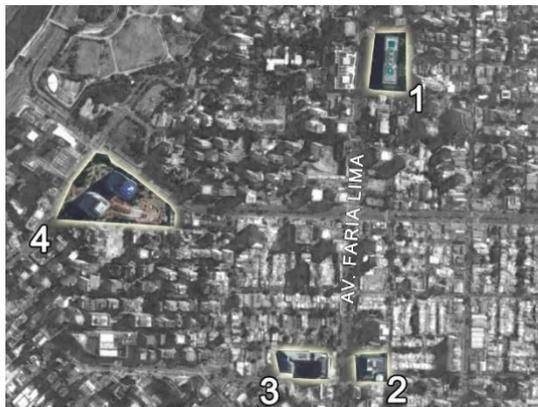
**Keywords:** Conditionants. Public spaces. Corporate buildings.

## 1. INTRODUÇÃO

Primeiramente, foi realizada uma breve retomada quanto à forma de utilização e do significado do espaço público ao longo da história para facilitar a compreensão desse conceito. Do período antigo, pode-se destacar a Ágora para a Grécia Antiga e o Fórum para o Império Romano, ambos espaços de reunião para decisões políticas. As cidades medievais apresentavam praças, nas quais cada uma apresentava uma função específica. Já no Renascimento, com a retomada no valor da arte, as obras isoladas ganham grandes proporções e o desenho do vazio ganha um valor estético. Durante o período moderno, o espaço público sofreu sua reconfiguração para que ocorresse a valorização do carro em relação ao pedestre, que vivencia a cidade de forma direta. Esse período gera resquícios na malha urbana de nossas cidades atuais, que por sua vez passam a olhar para a cidade como um palimpsesto urbano. É defendida a volta das pessoas vivenciando a cidade através da qualidade que seus espaços públicos possam lhes oferecer. A valorização principal é a do pedestre, seguida pelos transportes públicos e ciclistas e, por último, o automóvel.

A partir dessa breve análise foi considerada necessária a retomada dos conceitos de público e privado para uma melhor compreensão do assunto. Elevando essa classificação ao extremo é possível reduzir o conceito de público a coletivo e privado a individual ou a um pequeno grupo de pessoas. Tal classificação implicando na liberação do acesso ao local, a quantidade de acessos que terá, o controle destes e na obrigação da sua manutenção. O arquiteto holandês Herman Hertzberger acredita que nenhum desses termos é capaz de compreender a humanidade e que tal classificação tão extremista deveria ser revista. A afirmação se faz presente em seu livro *Lições de arquitetura*.

Considerando os espaços públicos presentes atualmente nas cidades e de como acontecem seus limites entre o uso privado e o público, a proposta de estudo se voltou para analisar aqueles que não aparentassem ter esses limites presentes de forma muito rígida. Foi visado evitar a presença de muros ou gradis para ser possível uma análise crítica acerca da eficiência dos térreos que se supostamente apresentam o uso público nos edifícios corporativos da cidade de São Paulo. Além dessa questão de análise voltada à paisagem urbana valorizando o ponto de vista do pedestre, foi levado em consideração quais seriam os atrativos para que pessoas viessem a ocupar essa área.

**Figura 1:** Localização dos objetos de estudo

**Fonte:** Ana Paula Antico, 2017.

Esses objetos de estudo se localizam na região da Faria Lima, quase todos inclusive se localizam na própria avenida. O motivo de escolha para tal área era poder tratar de uma arquitetura recente e de obras que tivessem uma proximidade em seus períodos de construção. Além disso, foi visado tratar da influência que apresentavam com a Operação Urbana Consorciada Faria Lima, já que esta valorizou o uso estudado e possibilitava aumento do potencial construtivo caso apresentassem terrenos com acesso público, sendo interessante analisar qual a eficiência desses espaços projetados. Estes são: o Pátio Victor Malzoni do escritório Botti Rubin Arquitetos (1), Edifício Vera Cruz II do escritório Collaço e Monteiro Arquitetos Associados (2), FL Corporate do conjunto FL 4300 do escritório Aflalo e Gasperini Arquitetos (3) e o São Paulo Corporate Towers do escritório Pelli Clarke Pelli Architects em parceria com o escritório Aflalo e Gasperini Arquitetos (4).

## 2. REFERENCIAL TEÓRICO

A vida urbana depende da relação que os habitantes de uma cidade têm com seus espaços públicos que são catalizadores para uma interação entre pessoas no ambiente urbano, esses espaços podendo ser parques, praças e as próprias ruas. Atualmente, percebe-se que tal relação se encontra fragilizada. A população encara a rua como um espaço apenas de percurso, se importando apenas com o tempo que será levado ao seu destino. É dessa mesma forma que a maioria encara os espaços públicos abertos nos embasamentos dos edifícios da cidade.

Mauro Calliari em seu livro *Espaço público e urbanidade em São Paulo* aborda como os espaços públicos em nossa cidade foram encarados pela população em diferentes períodos

históricos. É possível analisa-los no recorte da tabela retirada de seu livro. Percebe-se que na cidade paulistana a desvalorização dos espaços públicos também esteve profundamente ligada à valorização do automóvel e que hoje já está implantada a consciência da população a importância na valorização do espaço público.

**Tabela 1:** Recorte da tabela sobre São Paulo e sua relação com os espaços públicos: proposta

fase	a cidade dos carros	a cidade dos muros	a cidade hoje
atitude perante o espaço público	descaso	medo	retomada
período	1930 - 1966	1966 - 2002	2002 até hoje
marco inicial	o Plano de Avenidas	o primeiro shopping center	o primeiro plano diretor do estatuto da cidade
apropriação do espaço público	separação física entre classes sociais; redução do espaço do pedestre	abandono gradual dos espaços públicos e do papel simbólico do centro; crescimento dos espaços privados de uso público	megaeventos; retomada de praças e calçadas
locais emblemáticos	Centro Novo; Ibirapuera	calçadas; shoppings centers	Avenida Paulista; Praça Roosevelt
população aproximada	de 900 mil a 6 milhões	de 6 a 10 milhões	de 10 a 11 milhões

**Fonte:** Livro “Espaço Público e Urbanidade em São Paulo.

Levando em consideração a retomada dos conceitos público e privado presente na introdução, será apresentando um novo conceito que é capaz de abordar um meio termo entre esses dois extremos, o espaço de transição. Esse espaço se encontra no pavimento térreo das edificações é abordado por Jan Gehl em seu livro *Cidades Para Pessoas*:

O tratamento dos espaços de transição da cidade, em especial, os andares mais baixos dos edifícios, tem influência decisiva na vida no espaço urbano. Trata-se da zona onde se caminha quando se está na cidade; são as fachadas que se vê e se experimenta de perto, portanto mais intensamente. É o local onde se entra e sai dos edifícios, onde pode haver interação da vida dentro das edificações e da vida ao ar livre. É o local onde a cidade encontra as edificações. (GEHL, 1936, p.75)

O urbanista defende o desenho do espaço de transição nos projetos por ser uma grande oportunidade de interação da obra arquitetônica com a cidade. As experiências que proporciona para os cidadãos são muito positivas: sensação de bem estar, visuais agradáveis para aqueles que caminham em seus arredores, sensações de conforto e de segurança por ser uma área onde a pessoa não se sinta muito exposta ou vulnerável. O conjunto de boas experiências transforma o local em um bom lugar para se permanecer, ocasionando sua utilização.

Atualmente os arquitetos já partem do pressuposto de que os espaços públicos devem ser desenhados de forma a ter um uso pré-determinado para que haja a ocupação da população. Amanda Burden, ex-diretora do Departamento de Planejamento Urbano em Nova York, defende que grandes vazios no embasamento de edifícios corporativos da cidade herdados do período moderno não apresentam uma relação positiva com a cidade: não são ocupados pela população por serem grandes vazios, não há motivo para se permanecer no

local por nem ao menos haver onde sentar. O espaço sempre tão vazio causa um sentimento de insegurança nas pessoas que chegam a evitá-lo.

Devido a esse motivo e outros, faz-se necessário o estudo das condicionantes para que um espaço público projetado junto a alguma edificação tenha um uso efetivo. O projeto de um edifício não será bem sucedido se não for efetivamente ocupado pela população. É necessário atrair membros da população para se dar uso a essas áreas. Como é afirmado por Jan Gehl, as próprias pessoas atraem outras por transmitirem uma sensação de segurança ao local.

No mesmo contexto da cidade de Nova York, há um projeto de um pequeno parque, o Paley Park, que foi bem aceito pela população, mostrando que áreas públicas são ocupadas tendo um uso pré-estabelecido e apresentando demais condicionantes. O Paley Park foi um exemplo citado por Amanda Burden, mas também por Anne Whiston Spirn em seu livro *Jardim de Granito*. Ocupando o espaço de um lote, o parque apresenta conforto por ser sombreado, por apresentar área verde e uma cascata na parede do fundo capaz de mascarar os ruídos da rua e de resfriar o ar que respinga na calçada e evapora. Além disso, apresenta mesas e cadeiras confortáveis móveis. Por se localizar próximo de vários edifícios corporativos e de serviços, sempre é muito ocupado principalmente nos horários próximos ao do almoço. Outra vantagem do parque abordada por Spirn é criação do microclima.

Segundo Anne Whiston Spirn, o Paley Park trata-se de um bom projeto a ser reproduzido, como realmente foi no Greenacre Park e Washington, inclusive ambos em Nova York:

O Paley Park é um projeto modesto; melhora o microclima de um espaço reduzido, mas agrada aquele que o usam. (...) O projeto modesto pode ser facilmente reproduzido em variações infinitas, adaptado às características especiais de outros lugares. (SPIRN, 1995, p. 100)

Outras condicionantes para que os espaços sejam apropriados pela população são abordados por Jan Gehl em *Cidades Para Pessoas*. Como já foi abordado as pessoas necessita do sentimento de se sentirem seguras. Reparar outras pessoas utilizando o local traz essa sensação à elas, assim como a apresentação de uma iluminação adequada no período noturno e a proteção para seu deslocamento em relação ao tráfego, o fato de ter um acesso seguro.

É importante reforçar que também se faz necessário dar oportunidades de uso para a utilização do local. Podem ser simples como a de permanecer em pé em um ambiente

agradável e que não faça o indivíduo se sentir inseguro ou de observar paisagens interessantes. É interessante que se apresentem bons espaços para caminhar, mesmo que seja apenas para a ocorrência de uma fruição pública. Por fim, tem-se os usos que se mostraram mais eficazes pelos estudos de caso, a oportunidade de sentar e de conversar.

A partir da tese de doutorado de Silvana Aparecida Alves, percebe-se como a disposição de assentos realmente deve ser de qualidade para a ocorrência da apropriação, não sendo meramente colocados sem que haja uma intenção. Há momentos em que colocar um assento voltado para o outro é conveniente ou não, é necessária essa compreensão do espaço.

Os urbanistas abordam também condicionantes a serem seguidas para dar qualidade aos espaços públicos relacionadas ao prazer. Uma dessas é a escala, importante principalmente quando tratamos do pavimento térreo, o mais próximo do pedestre. Segundo Jan Gehl, é possível relacioná-la com a nossa capacidade sensorial. O grau de visão de um ser humano abaixo da linha de horizonte é de até 80, logo é possível ter a percepção do pavimento térreo de uma edificação até 100m de distância. Com isso, percebe-se ser necessário que o térreo da edificação tenha alguma aproximação da escala humana para que o pedestre se sinta atraído para entrar no local. Recursos como uma cobertura mais baixa se mostraram bem sucedidos na Torre da UniCredit na Piazza Gae Aulenti em Milão.

A implantação é o desenho técnico que mostra o encontro do espaço público com o privado, logo onde aparecem todas as questões citadas ao longo do tempo. Portanto, uma boa implantação é capaz de atrair mais pessoas para a edificação mesmo sendo apenas uma pequena parte do projeto, como afirma Hass Karssenbergh em Cidade ao Nível dos Olhos: “o andar térreo pode ocupar somente 10% de um prédio, mas ele determina 90% da contribuição do prédio à experiência do entorno.” O autor também defende que barreiras sejam evitadas para facilitar o acesso ao térreo e valorizar mais a contribuição que o pavimento é capaz de oferecer.

Eneida Kuchpil defende a importância do sucesso da implantação ao longo de sua tese de doutorado. A autora defende a utilização de espaços de transição para evitar rigidez na divisão de domínios. Também defende a relação necessária com o tecido urbano pré existente e a possível valorização que o projeto pode causar na área sem se reduzir à mera estética.

O importante seria a busca de criação de um lugar que qualificasse o contexto, ampliando as áreas públicas, desenhando a transição entre os domínios público e

privado. A dimensão pública das construções, não se restringe à sua figura estética inserida na paisagem, (...). (KUCHPIL, 2008, p.61)

### **3. METODOLOGIA**

A primeira fase foi voltada para o referencial teórico, em obter informações sobre textos e pesquisas que abordassem temas importantes para a elaboração desta pesquisa. A primeira etapa era justamente referente à pesquisa e seleção de referências bibliográficas valorizando aquelas que discorrem sobre espaços públicos nas cidades contemporâneas e edifícios com seus embasamentos de uso público. A segunda etapa foi referente a elaboração de fichamentos sobre o referencial selecionado anteriormente. A terceira etapa foi resultante dessas por se tratar da determinação de quais seriam as condicionantes encontradas nas pesquisas que qualificassem um bom espaço público.

Já a segunda fase era voltada aos edifícios de análise. Na quarta etapa, tinha-se a coleta de dados sobre as edificações a serem estudadas. Dados como informações técnicas, busca por desenhos técnicos e qual era o partido do projeto ou intenções para a elaboração do embasamento. A busca por desenhos técnicos foi complicada, dificilmente se obtinha mais do que uma planta do embasamento, porém em uma qualidade muito baixa. Apesar de tentativas de entrar em contato com os escritórios para obtenção de desenhos técnicos em melhor qualidade, não foram obtidas essas informações. Como havia sido relatado no projeto de pesquisa, caso fosse necessária a troca de um dos objetos de estudos, ela ocorreria nesta etapa. O edifício Brascan Century Corporate do Complexo Brascan Century Plaza do escritório Königsberger Vannucchi não correspondia tão bem ao projeto. Primeiramente sua relação com a cidade não era direta devido à forte presença de muros e transposições em seus acessos. Seu período de construção também se destoava dos demais por ser muito anterior. Este foi substituído pelo São Paulo Corporate Towers do escritório Pelli Clarke Pelli Architects em parceria com o escritório Aflalo e Gasperini Arquitetos. Ambos apresentavam uma área comercial em seu térreo, acreditava-se que este teria uma relação mais direta com seu entorno, por ainda estar no término de sua construção – com a área pública já aberta ao público e andares em funcionamento- seu período de construção não destoava do conjunto.

A quinta etapa, referente à visita aos edifícios, registros fotográficos e análises in loco foi uma etapa complicada. Foi iniciada pouco antes do programado e estendida por um período maior devido à dificuldade de obtenção de imagens do embasamento que supostamente seria público. A sexta etapa ocorreu conjuntamente com a quinta por se tratar de análises das imagens e informações obtidas sendo comparadas com o levantamento efetuado na terceira

etapa. Por fim, a sétima etapa abordava a elaboração de conclusões e considerações finais do trabalho com relação as informações obtidas em etapas anteriores. Essa etapa finalizava com a elaboração e diagramação do relatório final.

#### **4. RESULTADOS OBTIDOS**

A primeira fase se encontra em grande parte sintetizada no referencial teórico por abordar acerca dos conceitos analisados e considerados mais importantes para qualificar espaços públicos. Será abordado sobre aqueles considerados mais importantes para que ocorressem as análises dos objetos de estudo em diferentes etapas.

Ao retomar informações coletadas na primeira etapa, percebe-se que autores como Eneida Kuchpil, Hass Karssenbergh, Amanda Burden e Jan Gehl valorizam questões de projeto que se fazem presente na implantação. O método encontrado para uma primeira análise do desenho de implantação com a planta térrea dos projetos foi uma adaptação do esquema de figura fundo abordado por Colin Rowe e Fred Koetter no texto *Cidade Colagem*. Os autores utilizaram esse esquema para uma análise de qual era a valorização na cidade tradicional em relação a moderna, a edificação ou seu desenho urbano. No caso a cidade tradicional apresentava as edificações como fundo e a cidade moderna as apresentava como figura.

No caso do diagrama elaborado para análise não era apenas o construído e o vazio que importavam, mas a questão dos acessos. Para isso ocorreu uma divisão em tons, o branco referente a área caminhável por todos, preto a área não transitável ou de acesso restrito. Após a visita aos edifícios foi necessário criar uma nova categoria, a cinza. Esse se refere as áreas que transmitem ao transeunte a sensação de não ter a permissão de andar ali ou que não se apresentam muito seguras, por exemplo devido ao conflito que poderia ocorrer com o percurso dos automóveis. Importante ressaltar que a questão da segurança de acesso ao pedestre é uma das condicionantes para a criação de um espaço público de qualidade apontadas por Jan Gehl.

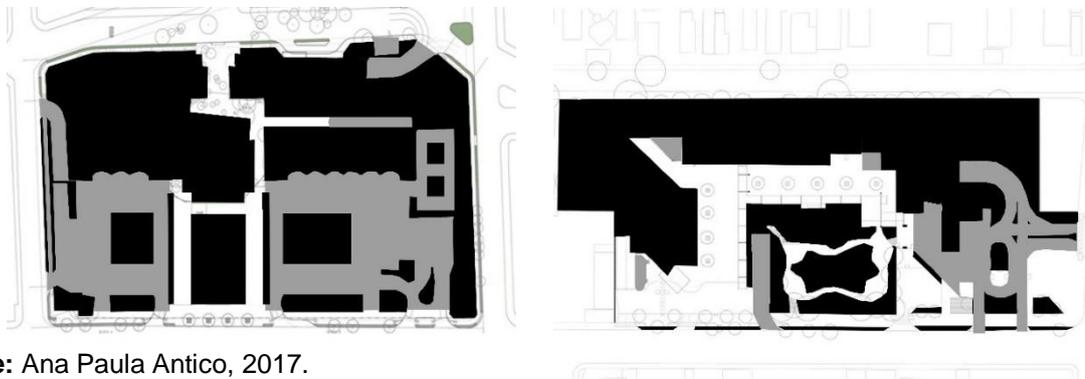
A primeira elaboração dos diagramas ocorreu antes da visita in loco, na quarta etapa, porém posteriormente sentiu-se a necessidade de adaptá-los. A situação elaborada apenas pela análise de plantas representava apenas uma leitura dos desenhos, não aquilo que se verificava na prática. A partir dessa alteração foi possível fazer uma comparação e enfatizar a importância de analisar o projeto no nível do pedestre.

No caso do diagrama elaborado para o Edifício Pátio Victor Malzoni, em branco tem-se o caminho principal utilizado como fruição por diversas pessoas que trabalham na região, principalmente na hora do almoço e no final da tarde. Inicialmente as áreas marcadas em cinza estavam presentes nas áreas em branco. Porém após a realização de visitas, verificou-se que muitas partes que supostamente seriam de livre acesso mudaram de categoria por intimidarem o transeunte, seja pela ocorrência de seguranças barrando o acesso ou pelas passagens de automóveis. Esses tem uma presença muito forte nos acessos da Faria Lima e apesar de apresentarem diversas entradas para pedestres apenas duas realmente são um atrativo.

Quanto as áreas marcadas em preto, são referentes aos espaços de acesso restrito, ou seja, depois das catracas e áreas onde não é possível caminhar, como os espelhos d'água. Porém no período final da pesquisa, por volta de junho, foi presenciada uma intervenção muito positiva no gramado central. Foram acrescentados bancos e foi possível constatar que as pessoas se ocuparam desse espaço em diferentes períodos, tendo concorrência nos horários de maior movimento.

**Figura 2:** Diagrama elaborado do Edifício Pátio Victor Malzoni.

**Figura 3:** Diagrama elaborado do Complexo FL4300.



**Fonte:** Ana Paula Antico, 2017.

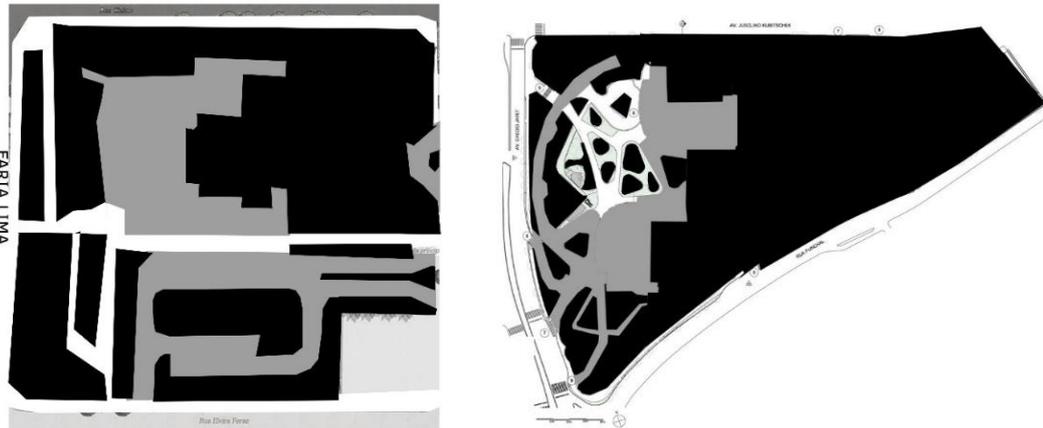
No edifício FL4300, o maior problema era o conflito da área de pedestres com automóveis pelo acesso da Faria Lima. Mesmo apresentando faixas de pedestres desenhadas é intimidador andar ali pela grande área destinada aos carros. A área interna dos três edifícios e a praça foram classificadas como de acesso público e mesmo após as visitas continuaram se enquadrando na categoria.

O terceiro edifício de análise foi o Vera Cruz II, sua área para fruição é realmente livre e se verificou um número relevante de pessoas o utilizando como atalho. A área de acesso aos carros não se encontra voltada para a Faria Lima, logo é valorizada a fruição projetada. O grande defeito que pode ser percebido em análises seguintes é o estreitamento desse

acesso que visto da rua oposta à Avenida Faria Lima, Rua Professor Atílio Innocenti, traz uma sensação de acesso restrito. No caso de iniciar o percurso pela Faria Lima, é um estreitamento desconfortável e se cruzar com alguém vindo no outro sentido, uma das pessoas deve aguardar a travessia da outra.

**Figura 4:** Diagrama elaborado do Edifício Vera Cruz II.

**Figura 5:** Diagrama elaborado dos edifícios do São Paulo Corporate Towers.



**Fonte:** Ana Paula Antico, 2017.

A análise feita do São Paulo Corporate Towers teve de ser bem alterada pós a análise in loco, pois por se tratar de uma obra que se encontra em fase final de construção, seu térreo ainda não está totalmente liberado para pedestres. Logo as partes sem acesso até a última visita realizada foram marcadas na cor preta. Próximo à entrada dos prédios novamente tem-se uma sensação de acesso restrito devido à presença dos seguranças, algo que a princípio não havia sido considerado. Os percursos de carro e pedestre apresentam um piso muito semelhante, um ponto negativo para os pedestres já que dependendo da entrada que se acessa não é possível perceber que se está em uma área para automóveis até que algum apareça.

Para a iniciação da próxima etapa, na qual ocorreram visitas aos edifícios em diferentes dias e horários para analisar a vivência do local e o que ele transmite ao transeunte, foram elaboradas novas pesquisas. A partir do livro *Paisagem Urbana* de Gordon Cullen, no qual para defender a coletividade e o poder da atração visual o autor aborda de uma flexibilidade para se aplicar soluções científicas. Essa flexibilidade sendo a que proporciona o sucesso que uma cidade pode alcançar conforme aquilo que Cullen defende. É interessante ressaltar que não há um caminho específico para alcançá-la, porém existem três aspectos

para a analisar sua qualidade. Esses estão relacionados à visão e às nossas reações emocionais: local, conteúdo e a óptica.

O conceito de local para Cullen se encontra atrelado às sensações que o ambiente é capaz de provocar naquele que vivencia o espaço. Conteúdo se refere aos aspectos que compõem a cidade de forma a revelar sua personalidade e que a caracterizem como aquela cidade, por exemplo por suas cores ou gabaritos. Por fim, a óptica é referente às diferentes percepções que o transeunte tem conforme percorre um espaço. “A paisagem urbana surge na maioria das vezes como uma sucessão de surpresas ou relevações súbitas” (CULLEN, 1971 p.11). Ou seja, ocorre através da chamada visão serial. Esse método de análise através dos impactos visuais foi utilizado para verificar a qualidade dos embasamentos dos objetos de estudo.

Novamente iniciando com o edifício Pátio Victor Malzoni. Primeiramente é necessário ressaltar que a região estudada se apresenta em dois cenários completamente oposto ao comparar as análises obtidas nas visitas em dias de semana e aos finais de semana devido ao fato de ser uma região de baixa densidade habitacional e do predomínio de edifícios comerciais. Pelas diversas visitas efetuadas foi possível concluir que no térreo do edifício Malzoni, assim como nos demais, o horário de maior movimento é o de almoço, entre 12:00h e 13:00h, nos dias da semana. Em seguida tem-se um pico que se inicia as 18:00h por iniciar o momento de saída, o período da manhã e o meio da tarde apresentam um movimento baixo e a noite é praticamente nulo. Aos finais de semana o movimento é baixo tanto no período da manhã quanto da tarde. Fazendo uma comparação da diferença de cenários da região por volta da 13:00h em um sábado havia 7 pessoas no embasamento do edifício, sendo que 3 eram seguranças, enquanto que em dias de semana não é possível contar o número de pessoas, sentadas no banco o número já era superior a 11.

Outra mudança conforme o dia da semana e o horário é a questão do ruído. Durante a semana em qualquer horário próximo à avenida o nível de ruído é alto o tempo inteiro, à medida que se percorre para seu interior fica mais tranquilo. Com exceção dos horários de pico, devido as conversas altas entre grupos de pessoas que entram e saem do edifício o tempo inteiro. Aos finais de semana é bem tranquilo até mesmo nas proximidades da Avenida Faria Lima o barulho é menor e em seu interior praticamente inexistente.

Quanto à questão dos acessos, percebe-se na Avenida Faria Lima uma valorização do carro em relação ao pedestre. São destinadas 3 entradas para automóveis, ou seja, apresenta-se a perda de 6 faixas para o acesso de carros, enquanto que para pedestre são

apenas 4 faixas de acesso. Dessas, duas são para o edifício e estão em conflito com a entrada de carros, que apesar da presença da faixa de pedestres causa um estranhamento e uma certa sensação de insegurança. Analisando questões voltadas para a fruição em si, são dois dos acessos da Avenida Faria Lima e um acesso da Rua Iguatemi que apresentava portão. Porém este se encontrou fechado na maior parte dos finais de semana, não permitindo a transição, sendo possível se encontrar aberto por haver seguranças na edificação. Nos períodos de maior movimento o fluxo principal ficar sempre bem movimentado, porém há trechos que se mostram isolados e praticamente sem uso. O maior exemplo é o corredor ao lado do restaurante que inclusive apresenta a oportunidade para sentar. Esse isolamento predomina devido as barreiras que foram criadas em seu entorno direto.

É perceptível uma forte barreira da área, a ocasionada pelos espelhos d'água. Esses apresentam uma dimensão maior de que o usual, já que sua função em geral é apenas de espelhar a edificação. A sensação trazida é de um afastamento da edificação e de uma falta de aproveitamento do espaço. Uma área comprada apenas para a aumentar o potencial construtivo da torre que não proporciona nenhuma oportunidade para as pessoas virem a utilizar o local. Outra área que no início da pesquisa se mostrou uma porta barreira é o gramado sob a ponte do edifício, pois o grande banco encostado nele sempre se encontrava cheio nos horários mais movimentados, mesmo que com pessoas sozinhas olhando o celular. Até aos finais de semana foi possível verificar sua utilização e como é afirmado por Jan Gehl ao dar a oportunidade de uso as pessoas usufruem dele. Tanto é que ao colocarem bancos nesse gramado, por volta de junho/julho, as pessoas passaram a utilizá-los.

**Figuras 6 e 6.1:** Trecho visão serial do Edifício Pátio Victor Malzoni enfatizando a ocupação no banco principal.



**Fonte:** Ana Paula Antico, 2017.

O movimento no período noturno é baixo apesar da iluminação da área em geral ter sido bem executada, apenas o trecho entre a portaria para a Rua Iguatemi e a casa sertanista é pouco iluminado. Uma deficiência encontrada em sua área externa é a falta de interesse efetivo na casa sertanista. Segundo textos do arquiteto o edifício foi pensado de forma a valorizá-la, porém em todas as visitas ela se encontrava fechada e sem uso, sendo a perda de oportunidade de um uso que leve pessoas para a área.

Quanto à parte interna da edificação que supostamente seria de uso público, tem-se um espaço onde o menor pé direito apresenta aproximadamente 8m. A área tem um baixo grau de confinamento, como é perceptível através da leitura de plantas, estão presentes no acesso restrito, principalmente nas áreas de serviços. O grau de transparência para quem está em seu interior olhando para a área externa é alto, porém o contrário não ocorre. Na fachada da avenida é apenas possível visualizar seu interior ao estar em frente a um dos acessos, tanto para carros como pedestres. Nas demais fachadas o vidro é espelhado sendo possível visualizar com dificuldade ao se localizar próximo dele. Há a exceção de um trecho circular onde uma parte do vidro é transparente, mais ou menos na escala de uma pessoa e por tanto é possível visualizar seu interior.

**Figura 7:** Foto enfatizando área residual do projeto: bancos que raramente são utilizados e o espelho d'água de grande dimensão. Possível analisar também o pequeno trecho da fachada com alto grau de transparência do Pátio Victor Malzoni.



**Fonte:** Ana Paula Antico, 2017.

Analisando o próximo edifício, Vera Cruz II, percebe-se novamente a mesma questão quanto ao movimento. Em um sábado à tarde havia apenas o segurança, enquanto que na quarta-feira por volta das 13:00h durante o tempo do percurso entre a Faria Lima e rua paralela foi possível verificar 15 pessoas no local. A Avenida Faria Lima apresenta acessos apenas para pedestres, porém a Rua Elvira Ferraz é praticamente dedicada ao acesso de carros, há uma grande área para manobras e um espaço estreito para pedestres. O mesmo se verifica na Rua Professor Atílio Innocenti, onde há 4 vias para entrada e saída de automóveis e apenas uma estreita para pedestres. Importante ressaltar que essa via é a que causa o estreitamento desconfortável já comentado anteriormente, pois se vem de um espaço largo e confortável para pedestres para um no qual duas pessoas em diferentes sentidos diferentes passam muito próximas uma da outra.

**Figuras 8 e 8.1:** Trecho visão serial do Edifício Vera Cruz II enfatizando o estreitamento da fruição principal do projeto.



**Fonte:** Ana Paula Antico, 2017.

A quarta rua, Chilon, não apresenta acessos para o público, apenas um para áreas de serviço. A rua tem todo seu perímetro murado, uma pequena parte é opaca, o resto apresenta vedação transparente e um trabalho paisagístico. Porém torna a rua mais perigosa, principalmente em horários de menor movimento, pois as pessoas evitam percurso por ruas onde não há a possibilidade de uma fuga ou com menos interações com a cidade, mesmo que isso ocorra de forma involuntária.

O paisagismo é utilizado como barreira apenas para separar os pedestres de automóveis e desenhar os percursos dos pedestres, logo é de uma forma mais positiva do que para criar um afastamento do edifício. Porém em certos momentos isso acaba sendo o fator de estreitamento do percurso do pedestre e apresenta um dos espelhos d'água vazios dando uma sensação de descuido. Uma questão importante a ser levantada é a ausência de espaços para permanência. O edifício apresenta uma cobertura que aproxima a edificação da escala do pedestre e a iluminação de qualidade em duas escalas, próxima a do pedestre e baixa. Quanto as questões ligadas ao seu interior, o pavimento térreo apresenta um pé direito alto por volta de 12m e um baixo nível de confinamento, novamente as divisórias são presentes apenas nas suas áreas de acesso restrito. Seu grau de transparência é alto tanto do ponto de vista interno como externo pela forte presença de vidro não espelhado nas fachadas.

Já o complexo FL4300 apresenta uma característica peculiar devido a sua torre de uso residencial e ao restaurante localizado no centro de suas áreas comuns. Aos finais de semana a área próxima da praça apresenta seu movimento um pouco maior que os demais edifícios. O movimento era de 10 pessoas, 3 no restaurante e 2 sendo seguranças por volta do meio dia de domingo e o menor foi de 6 pessoas em um sábado. Entre os acessos do conjunto, claramente o principal para pedestres é na Rua Elvira Ferraz devido a sua proximidade dos elementos que são atrativos para os pedestres, como a praça e o pergolado, e a forma convidativa de como foi projetado. A Avenida Faria Lima apresenta um acesso, porém percebe-se a clara valorização do automóvel em relação ao pedestre. Este tem a sensação de invadir o percurso do carro apesar das faixas de pedestres pintadas, também há uma grade

ao lado do edifício que intimida o acesso à área central do conjunto de edifícios. O peculiar é que o complexo não é todo murado, logo essa grade não evita o acesso. Por fim a última rua no perímetro do projeto é a Chilon, porém está não possui nenhum acesso. É um grande muro transparente escondido por um trabalho paisagístico a sua frente.

Há um espelho d'água em frente ao FL Corporate, o edifício principal em análise do conjunto. Ele cria certo afastamento do pedestre em relação à edificação, mas mesmo com sua ausência já seria uma área de maior afastamento devido ao espaço destinado aos automóveis e por se tratar de uma área mais residual. O hall desta edificação apresenta uma área significativamente menor que a dos demais edifícios. O pé direito é em torno de 6m, seu grau de confinamento é maior devido a proporção da área. O grau de transparência internamente é alto, porém por ser um vidro espelhado ao longo de toda a fachada piso a piso é praticamente nulo no lado externo.

Dos elementos incorporados a este projeto, dois se mostraram muito bem sucedidos, ambos localizados em sua área central. O primeiro é o pergolado que traça os principais caminhos para os pedestres ligando os edifícios, a praça e a calçada. Caminhar pelo complexo se torna mais agradável e convidativo devido a essa cobertura próxima da escala humana. O outro elemento a ser destacado é a praça e a forma como foi projetada. Há um percurso sinuoso repleto de vegetação, o nível de ruído na área é menor, em determinados momentos é possível não visualizar o entorno e ter a sensação de estar em um lugar mais tranquilo do que a região da Faria Lima. Ao longo do percurso se encontram bancos de diferentes desenhos para diferentes necessidades, há aqueles localizados em lugares mais abertos ou em mais reservados.

**Figuras 9, 9.1 e 9.2:** Trecho visão serial FL4300 valorizando a praça do projeto e as diferentes disposições de bancos ao longo do percurso.



**Fonte:** Ana Paula Antico, 2017.

Por fim, o edifício São Paulo Corporate Towers. Importante ressaltar que sua construção se encontra em finalização. Porém, desde que iniciada a fase de visitação das edificações, esta já apresentava empresas instaladas e seu térreo parcialmente liberado (da entrada voltada ao shopping JK até os acessos às torres). Devido à presença da praça e dos bancos

na maioria das vezes foi verificado um movimento pequeno, mas existente aos finais de semana, em torno de 5 pessoas nas áreas. Era comum encontrar pessoas caminhando para conhecer o local por ser relativamente novo e pessoas sentadas lendo. Durante a semana, seu maior movimento é na hora do almoço, entre 12:00h e 13:00h. Em torno das 18:30, horário de saída aparenta ser menor, seu fluxo é dividido com o da saída de automóveis devido ao seu estacionamento de dimensões relevantes.

O número de acessos para pedestres aparenta ser pequeno pela dimensão do projeto, principalmente pelas barreiras que apresenta: o gradeamento ao seu redor e as transposições em todos os acessos para pedestres. O paisagismo é trabalhado como barreira apenas ao longo do gradeamento. Outra deficiência do embasamento é a mesma paginação para a via de automóvel e de pedestre, pois nos dias de movimento menor o segurança precisava alertar as pessoas para que não caminhassem naquele trecho.

Quanto ao edifício em si, seu térreo apresenta um alto grau de transparência, diferente de seus pavimentos superiores que apresentam vedação espelhada. Seu hall de entrada apresenta um pé direito em torno de 11m e um pequeno grau de confinamento pelo que foi possível analisar por planta e pela vista do lado externo. É interessante ressaltar a questão das coberturas que se aproximam a escala do pedestre, pois a presença dessas próximas a entrada não tornam a aproximação da pessoa com o edifício intimidadora.

## **5. DISCUSSÃO**

A partir da análise de como as pessoas se relacionam com a área pública dos objetos de estudo foi possível concluir que os argumentos apresentados no referencial teórico se confirmam na maior parte dos casos estudados. Alguns elementos apontados se mostram mais eficazes e até mesmo essenciais para o sucesso quanto à utilização da área pública no embasamento dos edifícios selecionados. O elemento considerado primordial foi o banco. Como é descrito por Burden é necessário criar algo, não ser um simples vazio e como argumentado por Gehl é essencial que o espaço dê oportunidades ao transeunte, no caso a de sentar e permanecer. Há outros fatores citados que potencializam a utilização desses assentos, como a presença de sombra ou de um bom trabalho paisagístico capazes de melhorar o conforto através do microclima, como é abordado por Sprin. O trabalho paisagístico também possibilita a diminuição do nível de ruído, como é defendido por Gehl.

Analisando os edifícios brevemente é possível notar como a possibilidade de sentar e permanecer é capaz de atrair o movimento de outras pessoas. O edifício de menor movimento em todos os períodos analisados foi o Vera Cruz II que não apresentava essa possibilidade. Os edifícios São Paulo Corporate Towers e Pátio Victor Malzoni apresentavam índices semelhantes nos finais de semana e no período de almoço nos dias normais. Ambos

apresentam a oportunidade de sentar, porém não com a melhor das qualidades. No caso do São Paulo Corporate Towers pela vegetação ainda ser jovem, muitos dos assentos não se encontram sombreados nos dias de muito sol. Quanto ao Victor Malzoni, ao ser acrescentado mais bancos que permitiam ambientes melhores para conversas, sua frequência aumentou, pois antes apresentava apenas um banco em um lugar de qualidade, que não fosse residual do projeto. Por fim, tem-se o FL4300 e seus bancos nos bosques com diferentes disposições, como defende a tese de doutorado de Alves. Esses assentos próximos de vegetação, que é capaz de melhorar o nível de ruído e microclima, tiveram grande utilização, principalmente durante a semana com pessoas que os utilizavam inclusive para almoçar. Aos finais de semana se encontravam pessoas lendo, assim como no São Paulo Corporate e no Victor Malzoni.

Sobre as questões voltadas para a visual do pedestre, referente ao que se vê ao nível de seu olhar, analisou-se principalmente as colocações de Gehl e Karssenber e as questões sobre o espaço de transição também abordado bom Eneida e Hertzberg. Como foi abordado no referencial teórico Hans Karssenber defendia que o pavimento térreo não deveria ser edificado em seu limite, pois a visual que ele possibilita ao pedestre é o maior atrativo para a sua utilização. Em todos os estudos de caso foi possível analisar que não se tratavam de térreos edificados ao máximo, que continham áreas livres. Porém certas áreas vazias em que nada aconteciam, acabavam não sendo um grande atrativo com as entradas voltadas para os automóveis, como no caso do FL4300 e do Vera Cruz II. Esse térreo não edificado realmente propiciou que as implantações apresentassem espaços de transição e, portanto, evitar uma divisão tão rígida de domínios (ao menos nas áreas abertas), como é apoiado por Eneida. Uma questão analisada que se encontra entrelaçada com esses temas é o grau de transparência da fachada no pavimento térreo. Quanto maior era o grau menor era a sensação de intimidação causada no transeunte ao se aproximar da edificação e que favorecia a diminuição da rigidez na divisão de domínios. No caso do Edifício Vera Cruz II com sua fachada totalmente transparente, era possível caminhar por sua fruição logo ao seu lado sem sentir-se intimidado. Já no caso do FL4300, o acesso pela Faria Lima com os vidros totalmente espelhados causa uma sensação negativa, ainda maior pela presença da grade para o acesso à área central.

Outra questão importante analisada na boa relação de aproximação do pedestre com a edificação é a presença de elementos que se aproximem da escala humana. Um elemento fortemente presente nos acessos ao interior dos edifícios eram as coberturas. O único que não as apresentava era o Pátio Victor Malzoni. No caso do FL4300, essa cobertura se tratava do pergolado que permitia a ligação entre as edificações do projeto, a praça e a rua. Uma das fachadas do edifício corporativo, a voltada para a avenida, não apresentava a mesma

cobertura, era mais elevada e com uma materialidade mais pesada e bruta, a sensação não era tão positiva. Tanto no São Paulo Corporate Towers como no Vera Cruz II, a cobertura era metálica, trazendo um ar de leveza logo na entrada, sendo muito positivas.

Novamente voltando para a questão da visão do pedestre no projeto, gradeamento ou muros não são interessantes. Perde-se a relação com a rua e causa uma deficiência, pois nas ruas muradas se tem a perda do movimento pela sensação de insegurança que é causada, pela ausência de plints, como é tratado por Karsserberg e Gehl. No caso todos os edifícios apresentam ao menos uma rua com um longo trecho gradeado e o São Paulo Corporate Towers apresenta o gradeamento ao longo de todo o projeto. A utilização de plantas como barreira ameniza o visual em relação à um muro de concreto, porém tem o mesmo impacto na perda da relação do edifício com a cidade. É importante ressaltar a questão das barreiras nos acessos também com relação as transposições, pois podem resultar em uma falta de interesse do pedestre em adentrar no projeto.

Por fim, foi abordada a importância do acesso com segurança, defendido principalmente por Gehl. Percebe-se que os momentos em que as vias de acesso para automóveis entravam em conflito com trajetos de pedestres, essas áreas eram evitadas pelos mesmos. Todos os edifícios apresentaram essa falha em algum momento, mesmo que em diferentes graus de problema. Provavelmente isso ocorreu por serem construções presentes em áreas da cidade onde se tem uma forte valorização do automóvel e ainda deficientes em relação as conexões entre transportes públicos. Portanto, tinha se a necessidade de projetar as áreas para automóveis que ocupam um espaço relevante, principalmente se apresentam área para manobras. Essa necessidade de projetar áreas para automóveis é um resquício cultural presente no período da cidade dos carros abordado por Mauro Calliari, a realidade atual valoriza a retomada de calçadas e praças, portanto é possível que esse problema seja reduzido nos próximos tempos.

## **6. CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Retomando o enfoque da pesquisa é importante ressaltar que a pesquisa se limitou a análise de condicionantes para qualificar um bom espaço público. Durante as pesquisas muitas vezes foi possível encontrar informações acerca da importância de áreas verdes no ambiente urbano, inclusive ressaltando como reduz o índice de ocorrência de diversas doenças respiratórias. Porém por não ser o grande enfoque da pesquisa ao selecionar os resultados obtidos esse foi descartado.

Ocorreram diversas pesquisas de estudos de caso de cidades que através de renovações ou reformas urbanas, onde a valorização do espaço público redesenhou sua malha urbana, gerou mais áreas verdes, melhorou suas relações com as águas e o principal, incentivou a

relação de seus edifícios com os espaços públicos, como foi o caso de Lyon ou Milão. Porém devido ao limite de número de páginas esses estudos tiveram de ser descartados por se tratarem de uma escala maior de análise.

Com relação àquilo que foi proposto no projeto de pesquisa, ocorreu a alteração de um dos objetos de estudo como foi explicado anteriormente na Metodologia de forma que ocorressem ganhos para a pesquisa. Dentre as metas abordadas no projeto de pesquisa, todas foram alcançadas, considerando dificuldades em algumas. Porém, o essencial era a identificação das condicionantes que qualificam o ambiente do recorte escolhido e isso foi alcançado.

Teria sido interessante o auxílio de modelos virtuais, caso tivesse sido possível a obtenção dos desenhos técnicos em boa qualidade. Assim teria sido possível propor mudanças conforme as condicionantes analisadas, como alterar paisagismo ou anexar coberturas na escala do pedestre, e simular como seria através da visão do transeunte, comparando a proposta com o original. Esse poderia ser o enfoque de uma pesquisa futura.

Outro ponto interessante para analisar em um novo projeto é a influência do celular na relação que as pessoas têm com o espaço público. Diversas vezes foi possível verificar várias pessoas de pé ou sentadas utilizando seus pequenos aparelhos se divertindo sem se relacionar com o espaço em si, mas tinham a preferência estar ali. Foi proposto esse tema que fosse analisado nessa pesquisa durante o projeto, porém não foi possível a obtenção de dados suficientes para a análise.

## 7. REFERÊNCIAS

ALVES, Silvana Aparecida. **Design para a permanência e atratividade em nichos de espaços abertos e de convívio: DePAN**. 2012. 232 f. Tese (Doutorado) - Curso de Arquitetura, Artes e Comunicação, Universidade Estadual Paulista, Bauru, 201.

BURDEN, Amanda. Como os espaços públicos fazem as cidades funcionarem. *TED Ideas Worth spreading*, Nova York, mar. 2014. Disponível em: [https://www.ted.com/talks/amanda\\_burden\\_how\\_public\\_spaces\\_make\\_cities\\_work?language=pt-br](https://www.ted.com/talks/amanda_burden_how_public_spaces_make_cities_work?language=pt-br). Acesso em: 14 de jun. 2017.

CALLIARI, Mauro. **Espaço público e urbanidade em São Paulo**. São Paulo: Bei Comunicação, 2016. 207 p.

COLIN, Rowe, **The Present Urban Predicament**, *Cornell Journal of Architecture* 1, 1981, p.17.

CULLEN, Gordon. **Paisagem urbana**. Lisboa: Edições 70, 1971.

GEHL, Jan. **Cidades para pessoa**. 3. ed. São Paulo: Perspectiva, 2015. p. 262.

KARSSENBERG, Hans. **Cidade Ao Nível Dos Olhos: Lições para os plinths**. Porto Alegre: Edipucrs, 2015. 340 p.

KUCHPIL, Eneida. **Edifício vertical e a cidade: Imagens da modernidade sob o olhar do espaço público**. 2008. 245 f. Tese (Doutorado) - Curso de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

HERTZBERG, Herman. **Lições de arquitetura**. 2. Ed. São Paulo: Martins Fontes, 1999. 272 p.

SPIRN, Anne Whiston. **Jardim de granito, o: a natureza no desenho da cidade**. São Paulo: EDUSP, 1995. 352 p.999. 272 p.

**Contatos:** anapaulasba@gmail.com e wilson.florio@mackenzie.br