

ESCADARIAS E SERVIDÕES DE PASSAGEM NA CIDADE DE SÃO PAULO: UMA ANÁLISE COMPARATIVA ENTRE CASOS REAIS E ESTUDOS DE CASO.

André Filipe Lemos Marques (IC) e Prof. Dr. Paulo Emilio Buarque Ferreira (Orientador)

Apoio: PIBIC CNPq

RESUMO

O presente trabalho tem como seu objetivo principal estudar uma tipologia de espaço público pouco debatida: as escadarias urbanas localizadas em servidões de passagem, que são muito comuns no espaço urbano das cidades brasileiras. Essa pesquisa foca na cidade de São Paulo, que devido ao seu relevo bastante acidentado, possui inúmeros exemplos de escadarias públicas espalhados por toda cidade. As escadarias e servidões de passagem são elementos articuladores da mobilidade do pedestre e são usadas principalmente para vencer desníveis topográficos consideráveis entre quadras, além de funcionar também como elemento do sistema de infraestrutura de drenagem urbana. Este trabalho se desenvolve através da análise de diferentes situações, como projetos de referência elaborados por escritórios de arquitetura em concursos da prefeitura de São Paulo, além de referências internacionais; são abordados também alguns estudos de caso de situações reais em diferentes locais da cidade, com descrições e comentários sobre as características que envolvem essa tipologia urbana e como ela se insere de diferentes formas pela cidade, conforme o nível social de cada bairro. Este trabalho tem como objetivo lançar um olhar mais específico e focalizado sobre essa tipologia que é estudada com pouca frequência e por vezes esquecida quando se fala de espaço público e projeto.

Palavras-chave: Escadarias. Urbanismo. Espaço Urbano.

ABSTRACT

The present work below has as its main objective to study an uncommon typology of public space, this typology is the urban staircases located in passage easements, which are very common in the urban space of Brazilian cities. This research focuses on the city of São Paulo, which due to its very rugged terrain, it is possible to find examples scattered throughout the city. Stairs are an articulating element of pedestrian mobility and are mainly used to overcome considerable topographic differences between blocks, in addition to functioning as an element of the urban drainage infrastructure system. This work will be carried out through the analysis of different situations, the first reference projects elaborated either by architecture offices in contests of the city of São Paulo, international references and the second will be some case studies of real situations in different places of the city that will be showing, analyzing and commenting on the characteristics that involve this urban typology and how it is inserted in

different ways throughout the city, according to the social level of each neighborhood. This work aims to take a more specific and focused look at this typology that is rarely studied and sometimes forgotten when talking about public space and design.

Keywords: Staircases. Urbanism. Urban Space.

1. INTRODUÇÃO

A expansão urbana de forma espalhada e horizontal da cidade de São Paulo teve como uma de suas consequências a ocupação e urbanização de diversas áreas sem o mínimo do planejamento necessário. Assim como a própria implantação inicial, no triângulo histórico entre o Anhangabaú e o Tamanduateí, na medida que essa expansão acontecia, chegava a novos locais de topografia complicada e difícil articulação entre si. Em um primeiro momento, deu-se preferência sempre pela ocupação dos topos das colinas, deixando de fora os vales devido à falta de tecnologia para incorporá-los à cidade. O geógrafo Aziz Ab'Saber já previa que São Paulo se tornaria uma cidade que precisaria superar diferentes cotas de nível, como disse em seu livro "Geomorfologia do sítio urbano de São Paulo", de 1957:

"[...] São Paulo iria se tornar uma cidade cheia de viadutos, escadarias, escadas rolantes e, mais recentemente, passagens de metrô ladeadas ou não por extensos viadutos. Do centro à mais extrema periferia, níveis diferentes de colinas têm exigido a presença de escadarias, desde aquelas talhadas nos barrancos de solo vermelho até as sofisticadas escadarias de acesso às modernas instalações de metrô." (AB'SABER, 2004, p. 139)

Com essa descontinuidade urbana e dificuldade de ocupação das várzeas alagáveis, um dos principais problemas se dava em relação às linhas de drenagem, que ficavam prejudicadas com a chegada da urbanização, tanto nos bairros sem planejamento da periferia, como nos bairros planejados do centro, como Pacaembu, Pompéia e Perdizes, por exemplo.

Uma das formas encontradas para lidar com esse problema, em alguns loteamentos paulistanos, foi a abertura das chamadas servidões de passagem. Essas nada mais são do que espaços entre os lotes, de preferência em locais onde a água de chuva tende a se acumular, e são usados para ajudar no escoamento dessa água. Na medida que o tempo passa, a população do entorno tende a se apropriar desse espaço de alguma forma. Na maioria das vezes as servidões de passagem (das águas) acabam se tornando também uma passagem para as pessoas e, por consequência, um espaço público. A pesquisa aqui proposta pretende jogar luz sobre essa tipologia de infraestrutura urbana, visando a identificação de potencialidades de apropriação e conjunção de serviços urbanos, relacionados tanto à micro acessibilidade, quanto aos temas: drenagem urbana, serviços e redes de distribuição de água e coleta de esgotos, iluminação pública, mobiliário urbano, rede de espaços de lazer, arborização urbana e segurança pública.

Sendo esses espaços entendidos como espaços públicos, diversas formas de apropriação podem ser observadas nesses locais. Desde apenas conexões de passagem, até espaços de encontro, e convivência, quase como "minipraças". Porém, a maioria desses espaços tiveram um planejamento meramente funcional, o que faz com que, apesar de

possuírem um potencial uso diverso, não consigam abrigar de forma adequada essas atividades. Por outro lado, verifica-se nos bairros mais abastados um tratamento diferenciado em relação àqueles situados na periferia da cidade: canteiros bem cuidados, boa iluminação pública, calçamento de qualidade e serviço de coleta de lixo. Em alguns bairros câmeras de segurança são instalados nas escadarias e servidões, associações de moradores e comerciantes colaboram na manutenção desses espaços.

Através da análise de projetos e de situações existentes, essa pesquisa pretendeu entender as origens, os usos e catalogar algumas experiências e tentativas realizadas, tanto de projeto quanto de apropriação desses espaços.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

Para o projeto dessa pesquisa, foram usadas as referências abaixo como ferramentas teóricas para aproximações iniciais com a temática abordada.

A primeira referência bibliográfica é importante pois foi a partir dele que surgiu o interesse em realizar uma pesquisa de iniciação científica com o tema de escadarias urbanas. É uma pesquisa realizada por Marie Combette, Clémence Pybaro e Thomas Batzendchlager que consiste num levantamento feito através de 150 desenhos das escadarias presentes na cidade de Valparaíso, no Chile. Através dos desenhos os autores exploram as relações espaciais e pessoais presentes em cada uma das escadarias, além de elencar os elementos presentes em cada uma, seja a presença de patamares, abertura de lotes para as escadas, em alguns casos a presença de funiculares entre outras características. O trabalho conclui com uma análise sobre a importância desses espaços para a vida em Valparaíso e como eles definem uma identidade a cidade.

Em segundo lugar, para uma contextualização histórica entre a formação da cidade de São Paulo, sua geografia e o processo de expansão urbana foram utilizados o livro “Geomorfologia do Sítio Urbano de São Paulo”, do geógrafo Aziz Nacib Ab’saber, e o livro “Origens da Habitação Social no Brasil: Arquitetura Moderna, Lei do Inquilinato e Difusão da Casa Própria”, do professor e pesquisador Nabil Bonduki. No primeiro o autor se debruça sobre o processo de urbanização de São Paulo, principalmente em sua gênese, e como a geografia sobre a qual está localizada a cidade influenciou no jeito como foi feito o processo de expansão urbana. Já no segundo, Nabil Bonduki estuda a urbanização de São Paulo sob a ótica da moradia operária, desde os primeiros estágios até as políticas governamentais. Deste último, principalmente o sétimo capítulo foi de extrema importância para o entendimento de como se deu ocupação dos bairros periféricos de São Paulo.

Alguns livros de caráter mais técnico e projetual, como: “Walkspaces: O Caminhar Como Prática Estética”, de Francesco Careri, que desenvolve uma narrativa ao longo da

história sobre como a paisagem era construída através do caminhar. Analisando as relações do caminhar com a cidade e a arquitetura, e a possibilidade da constituição de intervenções urbanas através e para o caminhar. “Espaços Públicos Leitura Urbana e Metodologia de Projeto: [dos pequenos territórios às cidades médias]”, da professora Simone Gatti e da professora-doutora Patricia Zandonade, um estudo que buscou desenvolver orientações para se projetar espaços públicos, apesar de ser voltado para pequenas e médias cidades, ainda pode ser considerado considerando as características do recorte escolhido. E “Microplanejamento: Práticas urbanas criativas” de organização de Marcos Leite Rosa, que documenta algumas práticas que o autor chama de “micropráticas” em São Paulo e as combina com ensaios, a fim de oferecer uma visão possível sobre microplanejamento. Além disso, o livro destaca a importância de iniciativas e experiências “bottom-up”, isto é, iniciativas de baixo para cima, e como elas contribuem para a formação da paisagem urbana.

Por fim, foi estudado o livro João Filgueiras Lima, Lelé, de organização de Giancarlo Latorraca, que documenta a trajetória profissional de Lelé, e mais especificamente, o capítulo que fala de seu tempo de trabalho no OCEPLAN (Órgão Central de Planejamento) da RENURB, empresa de renovação urbana de Salvador nos anos 80, onde realizou uma série de pesquisas e desenvolvimento de peças pré-fabricadas em argamassa armada, entre elas peças para escadarias drenantes, visando resolver a acessibilidade e micro-mobilidade urbana nos bairros de topografia acidentada da cidade de Salvador. Seus protótipos foram replicados por diversos projetos posteriores, que reinterpretaram um desenho inovador, que sobrepunha degraus auto-drenantes a canais de escoamento das águas pluviais urbanas. Esse capítulo é interessante por mostrar e detalhar a linha de raciocínio do arquiteto, além de possuir croquis que explicam o funcionamento das peças, separação da passagem de pedestres e das águas, e detalhes construtivos.

3. METODOLOGIA

Para o desenvolvimento deste trabalho foi elaborada uma metodologia que envolvia 3 questões: Revisão bibliográfica, projetos de referência - em sua maioria elaborados por profissionais da área de arquitetura e urbanismo - e estudos de caso reais; ou seja, exemplos existentes no tecido urbano da cidade, terminando com a elaboração de um relatório sobre as questões observadas.

3.1. REVISÃO BIBLIOGRÁFICA

A primeira etapa após o período de elaboração e aprovação do projeto de pesquisa foi a de revisão bibliográfica. Para isso os materiais citados no item 2 foram novamente revisitados, a fim de uma leitura mais detalhada. Foram também levantados novos materiais

e trabalhos que pudessem contribuir teoricamente com esta pesquisa e que também estivessem relacionados com os materiais escolhidos anteriormente.

Nesse âmbito, um dos novos materiais escolhidos foi a dissertação de mestrado de Cassia Schroeder Buitoni, intitulada “Mayumi Watanabe Souza Lima: a construção do espaço para a educação”, que pesquisou e documentou a trajetória profissional da arquiteta. Este trabalho, apesar de ser direcionado à dedicação de Mayumi para a questão educacional e de seu espaço, se tornou relevante por documentar também o período que Mayumi trabalhou, no Município de São Paulo, com Lelé justamente na pesquisa de materiais pré-moldados em argamassa armada e também pela explanação do pensamento da arquiteta acerca da necessidade de qualidade do espaço público produzido pelo Estado.

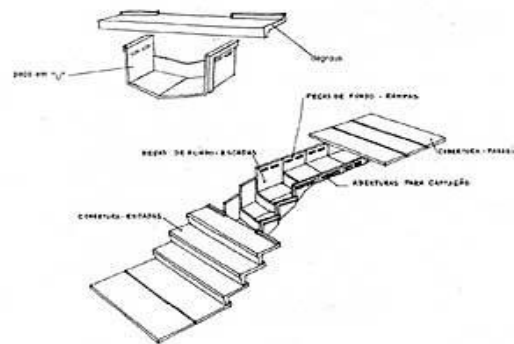


Figura 1: Croqui explicativo da escada drenante.
Fonte: arquitextos 074.07: Lelé's update | vitruvius

Outro material levantado nesse período foi a tese de doutorado de Mariana Martinez Wilderom Chagas intitulada “Arquitetura para cidades na América Latina contemporânea: distâncias e aproximações entre São Paulo e Medellín” que trata de relacionar as questões urbanas da cidade de São Paulo com as questões de Medellín e analisar, através dos projetos realizados em resposta a essas questões em cada uma das cidades. A pesquisa de Chagas aborda as ações da Empresa de Desenvolvimento Urbano (EDU), responsável pelos projetos de espaços públicos nos bairros periféricos, em que se destacam diversas ações projetuais em torno da micro acessibilidade urbana, além de projetos de espaços livres e edifícios públicos de caráter cultural, educativo e de lazer.

3.2. PROJETOS DE REFERÊNCIA

A partir da revisão bibliográfica e do entendimento de como se daria essa pesquisa, foi levantado um conjunto de projetos de referências que pudesse compor um painel com exemplares que subsidiasse a presente análise. Para isso foram selecionados os projetos citados a seguir.

3.2.1. LELÉ E A EXPERIÊNCIA DE SALVADOR

O primeiro projeto estudado foi o trabalho de João Filgueiras Lima durante seu período atuando na RENURB (Companhia de Renovação Urbana de Salvador). Com o objetivo de tornar a execução das obras mais rápida, eficiente e econômica a equipe chefiada por Lelé desenvolveu uma série de peças feitas de um novo sistema, a argamassa armada. Além do pioneirismo da tentativa, outro ponto importante é a atuação focada em resolver

conjuntamente os problemas de drenagem e mobilidade da cidade, principalmente das regiões mais

pobres. Por causa disso, dentre os equipamentos realizados pela RENURB peças de mobiliário urbano, peças para retificação e canalização de rios e degraus modulares para escadarias drenantes; este trabalho focará nesse último exemplo.

As peças foram desenvolvidas para que a montagem pudesse ser rápida, facilitando o atendimento da demanda, e também que pudesse ser carregada sozinha por 2 pessoas, o que também facilitava a obra. Outro ponto importante é que na própria peça já se fazia a separação do caminho do pedestre com o da água.

3.2.2. URBANIZAÇÃO DA FAVELA GUILHERME BUDE – H+F

Inserido dentro do contexto do concurso “Renova SP”, promovido pela prefeitura de São Paulo com o objetivo de reurbanizar favelas da cidade através da instalação de equipamentos públicos, habitação social, infraestrutura urbana e novos espaços públicos. Era composto por 22 áreas de intervenção e aberto a escritórios de arquitetura de todo Brasil. O projeto de referência escolhido foi o realizado pelo escritório H+F Arquitetos para a favela Guilherme Bude, e consiste na reforma de escadarias existentes e nelas a implantação de espaços de estar e lazer, qualificando o espaço público existente.



Figura 2: foto situação atual escadaria na favela Guilherme Bude.
Fonte: H+F arquitetos



Figura 3: renderização da proposta do escritório.
Fonte: H+F Arquitetos

O escritório focou em desenvolver o projeto de forma a organizar intervenções delicadas para a instalação de infraestrutura urbana adequada, atendendo a demanda do programa e também associando essas intervenções com a criação de espaços públicos de passagem e lazer infantil de pequena escala. Este caso aponta para soluções projetuais que extrapolam a solução de problemas de infraestrutura, ao conferir ludicidade à passagem, com incorporação de brinquedos, áreas de escadas e escorregadores, demonstrando uma atenção especial do escritório à carência de espaços livres nas favelas paulistanas. Dessa forma, a necessidade de uma intervenção prioritária de caráter infra estrutural (resolver o problema de drenagem urbana na região) possibilitaria a criação de um novo espaço de convívio para a população.

3.2.3. READEQUAÇÃO DAS ESCADARIAS DE CASTILHO AMBATO – RAMA estúdio

O terceiro projeto de estudo escolhido foi uma encomenda do município de Ambato, no Ecuador, para o escritório de arquitetura RAMA estúdio. O objetivo era a readequação e revalorização do bairro de Castilho. Para isso o escritório desenvolveu um projeto que conectava e reformava escadarias existentes, criando um percurso por entre o bairro que articulava diferentes cotas urbanas, e para além disso, deveria se tornar um ponto focal, um marco de referência para a região.



Figura 2: Diagrama lúdico de explicação do projeto. Fonte: RAMA estudio.

A equipe de projeto organizou o trabalho através da adoção de estratégias base que guiaram toda a concepção projetual, além do diálogo e interlocução com os diversos agentes envolvidos, desde a municipalidade até os próprios moradores da região, para que estes estivessem envolvidos e assim o projeto pudesse ser absorvido pela população.

Nesse projeto também fica claro a intenção de que a intervenção projetual não resolva apenas o problema de mobilidade da região, mas que também possa dar um caráter de lugar excepcional, criar espaços públicos de qualidade e convidativos, além de melhorar a qualidade de vida da população local.

3.3. VISITAS DE CAMPO E ESTUDOS DE CASO

Em adição aos projetos de referência também foram selecionados alguns exemplos de escadarias reais para compor esta análise, pois era importante contar com representações do que acontece de fato, para além do que poderia acontecer nesses espaços, como no caso dos projetos citados no subcapítulo anterior. Assim, afim de melhorar a qualidade da análise, foram escolhidos exemplos em duas localidades distintas da cidade de São Paulo para que pudessem se contrapor. O primeiro grupo é formado por escadarias no distrito Anhanguera, na região noroeste da cidade, enquanto o segundo grupo é composto por escadarias da Vila Madalena. As escolhas se deram a partir da leitura de bairros com topografias acidentadas e urbanizados com loteamentos caracterizados pela existência de servidões de passagem. O fator facilidade de acesso também foi considerado, uma vez que se fizeram necessárias visitas aos locais para verificação *in loco* das escadarias. Portanto, e apesar da tipologia

de escadaria em servidão de passagem se repetir pela cidade de São Paulo como um todo, ambos os locais foram escolhidos devido à uma facilidade de acesso do autor a esses locais.

3.4. Relatório Final (tabela)

Após a coleta de informações dos estudos de referência e estudos de caso, foi elaborado um relatório, apresentado no item 4 deste artigo, com as considerações e observações sobre os espaços e projetos estudados. Este relatório sintetiza as análises feitas ao longo do período de estudo e visitas realizados.

Tabela 1: Tabela mostrando os itens presentes em cada projeto estudado ou estudo de caso visitado.

NOME	AUTOR	TIPOLOGIA A DEGRAU	DRENAGEM M/TIPO	LIXEIRA	ILUMINAÇÃO PÚBLICA	FLOREIRA	CORRIMÃO	RAMPAS
Escadarias RENURB	Lelé	Pré-moldado	Sim/calha central enterrada	não	não	não	não	não
Favela Guilherme Bude (Renova SP)	H+F Arquitectos	Moldado in-loco	Sim/calha lateral	Não	Sim	não	Sim	Sim
Escadaria de Castilho Ambato	Rama Estudio	Moldado in-loco	-	-	Sim	Sim	Sim	-
Escadarias na Vila Madalena	-	Moldado in-loco	Calha lateral/Calha central enterrada	Sim	Sim	Sim	Sim	Não
Escadarias no Parque Anhangueras	-	Moldado in-loco	Não	Não	Sim	Não	Não	Sim

4. RESULTADO E DISCUSSÃO

Como resultado da metodologia explicada anteriormente, neste item serão apresentados as questões e análises feitas durante o período deste trabalho. As leituras dos projetos e visitas a escadarias em bairros distintos de São Paulo não encerram uma pesquisa, mas devem abrir caminho para especulações que devem se desenvolver, tanto em nível do Trabalho Final de Graduação, quanto de outras pesquisas a serem realizadas pelo autor. O tema das escadarias em servidões de passagem se mostrou de grande potencial, os projetos aqui elencados têm caráter de protótipos, e apenas a verificação pós uso de suas implantações permitirá avaliar o sucesso ou não de algumas estratégias projetuais adotadas.

4.1 LOCAIS DE ESTUDO DE CASO

4.1.1 PARQUE ANHANGUERA

O Parque anhanguera é um distrito localizado na zona noroeste de São Paulo, faz divisa com os distritos de Perus e Jaraguá ao leste, ao sul com a cidade de Osasco, a oeste com Santana do Parnaíba e ao norte com Cajamar e Caieiras. A ocupação do bairro se intensificou após 1921 devido a inauguração da rodovia Anhanguera, antiga estrada São Paulo-Campinas e, antes disso, funcionavam na região fazendas de plantação de cana de açúcar para a produção de cachaça.

O bairro nasceu como diversos outros na cidade, grandes estradas com terras vazias em suas margens, que foram sendo compradas, loteadas e ocupadas informalmente. Entre os anos 60 e 70 o bairro passou por grande crescimento longe dos olhos dos técnicos (Ponciano. P.29, 2004 – 2ª edição).

O Parque Anhanguera segue uma linha de urbanismo muito consolidada em São Paulo, com planejamento das vias acompanhando o sentido das curvas de nível, isso por um lado facilita a implantação das vias, mas por outro cria muitas vezes quarteirões muito extensos e com grandes desníveis topográficos, tanto no interior dos lotes quanto entre as ruas projetadas. Tal desenho, via de regra, acaba interferindo também no sistema de drenagem natural da água de chuva, problema este que resulta na abertura de servidões de passagem, como é possível ver na planta do loteamento a seguir:



Figura 3:: ARR 1151 - Planta de arruamento do bairro Parque Anhanguera, cadastrada na prefeitura.

4.1.2 VILA MADALENA

A Vila Madalena é um bairro localizado no distrito de Pinheiros, zona Oeste da capital paulista, é um bairro de classe média alta conhecido por uma cena artística bastante ativa e uma vida boêmia característica, repleta de bares e pequenos comércios que desde os anos 80 segue num processo de valorização imobiliária e de

transformações no modo de vida local. O bairro surgiu a partir do Sítio do Buraco, no início do século XX, e seu nome era o nome de uma das filhas do loteador, chamada Madalena.

Apesar da fama que recebe hoje, nem sempre foi assim. O bairro era apenas uma zona residencial até meados dos anos 70, quando, por conta do fechamento do conjunto residencial da USP, diversos estudantes se mudaram para o local por conta dos aluguéis mais baratos. Desde então o bairro se tornou um ponto de encontro para os jovens da região.

A Vila Madalena também possui um método de implantação variado. Apesar de ter retícula mais regular em sua porção próxima a Pinheiros, o bairro tem uma transição na porção mais acidentada, ao norte, nesses trechos ele possui desenho mais próximo àquele observado no Parque Anhanguera. Assim como os bairros próximos como Pacaembu e Jardins, a Vila Madalena em sua porção norte também segue as curvas de nível do solo para a abertura de vias, também gerando as questões citadas no tópico anterior.

4.2 TIPOLOGIA DE ESTUDO

A tipologia urbana que é estudada nesse trabalho é a das servidões de passagem. As servidões de passagem podem ser encontradas em toda a cidade de São Paulo, devido ao seu relevo acidentado por sua localização geográfica no planalto paulistano, independente do bairro estar localizado na periferia ou nas regiões centrais. Elas característcas de loteamentos implantados em regiões de topografia acidentada, onde o traçado viário nem sempre bate com as linhas de drenagem da água de chuva. Algumas vias possuem pontos baixos, com ausência de vias de escoamento. Por isso, faz-se necessária a abertura de passagens entre alguns lotes, cortando-se quadras, para que a drenagem funcione e o escoamento da água da chuva possa ser feito de forma adequada. A depender da inclinação do terreno essa passagem pode acontecer na forma de uma escadaria, de forma a vencer o desnível entre uma cota e outra. Porém em alguns loteamentos, principalmente os mais periféricos, a gestão entre o espaço das águas e das pessoas nem sempre é muito bem resolvida, gerando problemas de drenagem urbana. Em alguns casos, a presença de mau cheiro reflete ligações inapropriadas de esgoto doméstico nas redes de drenagem. Em dias de chuva forte prejudica-se a circulação das pessoas que utilizam o espaço, podendo causar até acidentes. São comuns ainda os casos em que novas subdivisões de lotes são feitas, com a criação de lotes com frente direta para esses espaços. Essas são algumas das variáveis que serão

Figura 4: Escadaria Chico Science, no bairro Vila Madalena. Foto: André Marques

exploradas e analisadas neste trabalho, com base em casos reais existentes e projetados.

4.3 ANÁLISE E DISCUSSÃO

Como dito no ponto anterior, o que de fato muda entre as escadarias em diferentes regiões da cidade é o tratamento dado a esses espaços. Assim como acontece com outros espaços públicos, há uma tendência de que bairros ocupados por camadas de maior poder aquisitivo recebam mais atenção e cuidado, tanto das instituições do governo como da própria população, fazendo com que existam discrepâncias entre a qualidade do espaço público em casa bairro. Dessa forma, uma infraestrutura que deveria atender a um mesmo propósito básico e presente em toda a cidade, possui diferenças brutais em relação ao perfil de cada bairro.



4.3.1 Implantação e conservação

Inicialmente, essas discrepâncias podem ser notadas em relação a implantação e a aparência estética das escadarias. É perceptível a diferença espacial entre uma



Figura 5: Escadaria sem identificação, no bairro Parque Anhanguera. Foto: André Marques

escadaria na Vila Madalena, região do centro expandido da cidade, com uma escadaria do Parque Anhanguera, na zona noroeste da cidade, próxima aos limites do município. Para ilustrar essa questão, foram escolhidos alguns exemplos em cada bairro, o primeiro deles, a escadaria Chico Science, localizada na Vila Madalena é um bom exemplo disso. Ela recebeu por uma reforma realizada pela prefeitura em 2022, que reformou os degraus, os corrimãos e a divisão de fluxos entre a água da chuva e a passagem de pedestres. Outro ponto importante em relação a essa escadaria é que ela está localizada sobre a nascente de um pequeno córrego, o Rio das Corujas, e, portanto, também é um elemento que conduz a água da nascente em direção ao corpo do rio.

Diferentemente do que ocorre com na escadaria Chico Science, um dos exemplos escolhidos do Parque Anhanguera, uma escadaria sem denominação que liga a Av. Felippo Sturba no alto à Herculano José dos Santos na parte mais baixa já não apresenta as condições de cuidado e conservação da escadaria da Vila Madalena. Neste caso, o que acontece é uma escadaria extensa que vence um grande desnível

topográfico com degraus irregulares, sem a presença de apoios como corrimãos e também sem a presença de calha separada para a vazão das águas pluviais. Uma questão importante que se mantém é a presença de iluminação urbana independente, formada por pequenos postes de iluminação com lâmpadas de led e a presença de áreas verdes no entorno da escadaria, que é bom em relação à drenagem urbana.

4.3.2. Separação água e pedestre

Para além dessas questões citadas inicialmente, existem também questões de ordem técnica. Como essa tipologia urbana cumpre uma função dupla, ou seja, articula a micro mobilidade de pedestres dentro do bairro vencendo desníveis topográficos consideráveis e articula também o sistema de drenagem urbana das águas de chuva da região, já que é por esses espaços que a água de chuva corre do ponto mais alto para o mais baixo, o ideal seria que ambas as funções acontecessem de forma separada, ou seja, que a água de chuva fosse conduzida para o nível mais baixo em um espaço separado da passagem de pedestres, visando principalmente a segurança daqueles que usam o espaço, e essa separação pode se dar através de diferentes formas.

No exemplo dado no item 3.2.1 sobre a experiência de Lelé em Salvador, as peças pré-moldadas desenvolvidas pelo RENURB para escadarias drenantes utilizam uma calha central por baixo dos degraus para fazer a captação e direcionamento das águas, com a captação dessas águas sendo realizada em três momentos, no topo da escadaria com uma boca de lobo posicionada para captar a água que cai e escorre nessa cota (ou nesse platô), em cada um dos degraus já que cada um possui uma pequena abertura com inclinação para que a água escorra para a calha interior, e ao pé da escada para captar o que teria “restado”. Na escadaria visitada na Vila Madalena a captação de águas pluviais também ocorre na forma de calha, mas nesse caso a captação acontece por uma calha lateral ao longo da escadaria e também por bocas de lobo tanto no topo da escadaria quanto em sua base. Na escadaria visitada no Parque Anhanguera não acontece nenhum tipo de captação das águas pluviais, elas apenas caem e escorrem pelos degraus da escadaria em direção à rua na cota mais baixa, onde são captadas pelas bocas de lobo da própria rua.



Figura 6: Boca de Lobo no topo da escadaria Chico Science. Foto: André Marques

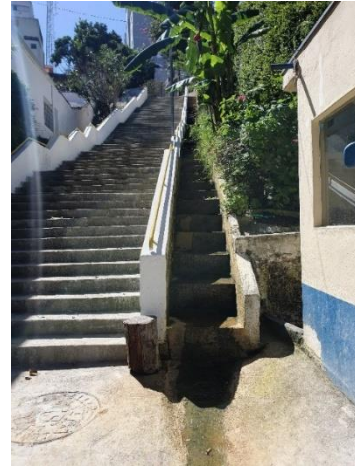


Figura 7: Calha lateral para escoamento das águas pluviais, escadaria Chico Science. Foto: André Marques

4.3.3. Relação escadaria, lotes vizinhos e apropriação espacial

Neste item será abordado uma situação que foi encontrada com bastante frequência nas escadarias do Parque Anhanguera, e que costuma ser muito comum nos bairros periféricos da cidade. Devido a subdivisões de lotes feitas posteriormente à implantação do bairro, o que antes eram apenas dois lotes, ambos virados para a rua, se tornam mais lotes, com alguns deles tendo frente para a própria escadaria. Essas aberturas iam desde apenas acessos simples com uma porta, até situações maiores como portões ou então escadas de ferro para acesso a lajes superiores ou cômodos independentes. Muitas vezes esses acessos são estreitos, “improvisados” e na maioria dos casos não estavam planejados originalmente.



Figura 8: Servidão de passagem com escada metálica para acesso de construção vizinha.

Outras formas de apropriação do espaço pelos moradores envolvem algumas adaptações e mudanças no espaço. Uma delas envolve também facilitar a mobilidade. Em alguns casos onde a inclinação da topografia é mais suave e a escadaria acontece de forma mais espaçada são feitos algumas rampas para facilitar a passagem de motos e bicicletas pela escadaria. Normalmente são nesses casos também que as aberturas dos lotes costumam ser maiores, com portões e garagens dando para a passagem.



Figura 9: Exemplo de escadaria de inclinação mais alta com lotes vizinhos sendo acessados através dela. Foto: André Marques



Figura 10: Exemplo de escadaria com acesso de residências direto para a mesma: Foto: André Marques



Figura 11: Exemplo de escadaria suave com a presença de rampas para passagem de motos e bicicletas, além de portões de garagem nos lotes vizinhos.

Em outros casos existem pequenas intervenções com fins estéticos, como a adição de pequenos canteiros de hortas ou com árvores, semelhantes ao ato de colocar um vaso de planta no quintal ou sacada de casa. Isso demonstra uma singela preocupação com a estética do espaço e a apropriação, podendo ser considerado uma forma de cuidado com o espaço.



Figura 12: pequena horta nos cantos de uma das servidões: Foto: André Marques



Figura 13: Horta e/ou jardim ao centro de uma das servidões. Foto: André Marques

4.3.4. Para além de espaços apenas utilitários

Sendo as servidões de passagem e escadarias uma infraestrutura em primeiro lugar de drenagem urbana e depois de micro mobilidade intra-bairro, é importante que este espaço possa cumprir essas duas funções utilitárias de forma minimamente adequada, infelizmente não é que pode ser observado na maioria dos casos vistos nesse trabalho, principalmente naqueles localizados em bairros da periferia da cidade.

Entretanto, apenas cumprir uma função utilitária não deveria ser o ponto de chegada quando pensamos o espaço público. É possível, e deveria ser possível, ir além disso. De forma a entregar lugares com personalidade e conexão com o seu entorno. Esse ponto vai tratar especificamente destas propostas além do utilitário.

Para isso, um dos projetos escolhidos como essa referência “além do utilitário” é de autoria do escritório de arquitetura H+F Arquitetos, projetado para a urbanização da Favela Guilherme Bude, em São Paulo. Neste projeto, o escritório tem a preocupação de articular diferentes situações de escadarias com diferentes larguras e diferentes inclinações de encostas questões como água e coleta de esgoto das residências vizinhas, caminhabilidade e ainda há a preocupação de encaixar um elemento lúdico ao projeto. Neste caso o elemento é uma parede de escalada que acompanha a escadaria mais larga.

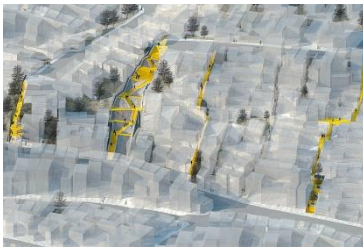


Figura 14: Perspectiva de implantação do projeto. Fonte: H+F Arquitetos



Figura 15: Perspectiva aproximada da escadaria n.2 com as paredes de escalada acompanhando a escadaria. Fonte: H+F Arquitetos



Figura 16: Perspectiva da escadaria n.4 menor e com alguns canteiros de árvores. Fonte: H+F Arquitetos

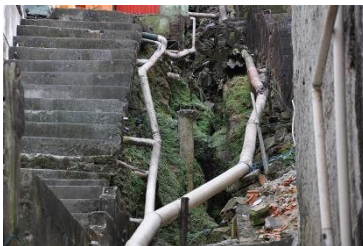


Figura 17: Estado atual das escadarias. Fonte: H+F Arquitetos



Figura 18: Estado atual das escadarias. Fonte: H+F Arquitetos



Figura 19: Estado atual das escadarias. Fonte: H+F Arquitetos

Infelizmente o projeto do H+F ficou apenas no papel. Os projetos vencedores do concurso foram desenvolvidos até o nível de Projeto Básico (para licitação de obras), mas não tiveram prosseguimento dentre as prioridades da Prefeitura Municipal. O que

é uma pena porque impede que o debate sobre esses espaços avance para novas e outras experiências a partir das já realizadas.

De semelhante caso, porém mais complexo, é o trabalho realizado na requalificação das escadarias de Castilho-Ambato, na capital do Equador, Quito. A escadaria era historicamente uma ligação entre o centro da cidade e os bairros topograficamente mais altos. Essa ligação se perdeu com o tempo devido a priorização do carro no espaço público. Este projeto realizado pelo RAMA Estúdio se dá no contexto de recuperar o caráter de



Figura 20: Vista Aérea do projeto já implantado. Fonte: Nación Filmes, Archdaily

passagem de pedestres do local e envolveu um longo processo de discussão com a comunidade local, com autoridades públicas, com entidades e empresas privadas, a fim de possibilitar a obra da melhor forma possível.

Esse projeto foi deixado para o final porque ele funciona como uma representação visual da maioria dos pontos abordados nesse trabalho. Nele é encontrada a escadaria como infraestrutura de mobilidade do pedestre, que a utiliza para cortar cominho por entre as quadras e assim vencer mais rapidamente um desnível topográfico considerável, o contato com os lotes vizinhos, que se abrem com portas, janelas e em alguns casos até pequenos comércios locais, contribuindo para a segurança e o movimento nesse espaço. Este projeto possui ainda uma particularidade especial que é a instalação de escadas rolantes para facilitar a subida do morro, diminuindo o tempo e o esforço necessário e novamente incentivando a utilização do espaço, o que consequentemente gera mais segurança e movimento para região. No topo do complexo é instalado um mirante, que passa a constar como espaço de visitação turística, além de ser um rico espaço de convivência para o bairro.



Figura 21: Vista aérea do conjunto da escadaria. Fonte: Nacional Filmes. ArchDaily



Figura 22: Vista Aproximada de trecho da escadaria mostrando alguns patamares, a escada rolante e pequenos canteiros.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir de tudo que foi visto e estudado durante o período em que esse trabalho foi realizado foi possível perceber como é pouco explorado o debate sobre qualidade do espaço público das cidades brasileiras, principalmente quando utilizado um recorte que, apesar de muito específico, é extremamente recorrente tanto na cidade de São Paulo como em outras cidades do Brasil.

Inicialmente esse trabalho tinha o objetivo de ser apenas um conjunto comparativo de projetos sobre um mesmo assunto, as escadarias em servidões de passagem na capital paulista, porém ele também serviu como um espaço de investigação e reflexão sobre o que é e quais as potencialidades os espaços públicos podem gerar e atingir. Os espaços escolhidos como estudos de caso mostraram como muitas vezes certos lugares são reduzidos apenas a um caráter de infraestrutura, sendo que em alguns casos nem isso é possível atingir satisfatoriamente. Alguns desses espaços têm garantidas algumas qualidades de uso e ocupação, geralmente por estarem localizados em regiões com moradores de uma renda mais elevada, que conseguem se articular para manter o espaço ou mesmo para pressionar a prefeitura a fazer as melhorias do local. Os projetos escolhidos como referências nos mostram como quando o espaço público é analisado e projetado com o objetivo de o tornar mais convidativo, é possível atingir resultados mais interessantes, que ainda cumprem a sua função inicial, nesses casos de infraestrutura de mobilidade do pedestre, mas conseguem ir além, se tornando pontos de referência, marcadores sociais e transformadores do entorno onde foram executados.

Dessa forma, essa pesquisa poderia terminar com uma conclusão de que os espaços públicos “comuns”, isto é, aqueles corriqueiros como escadarias, vielas, ruas de bairro, e afins, no Brasil muitas vezes são muito pouco pensados, e que talvez se houvesse uma atenção maior a esses espaços comuns, nossas cidades certamente seriam mais agradáveis e acarretaria numa melhoria da qualidade de vida de seus habitantes. Porém, ao mesmo tempo ela não termina, pois esse pensamento pode seguir como um trabalho incompleto, de contínua investigação e reflexão sobre como todo o espaço, público ou privado, poderia ser repensado.

6. REFERÊNCIAS

- AB'SABER, Aziz Nacib. **Geomorfologia do sítio urbano de São Paulo**. Cotia, SP: Ateliê Editorial, 2007. 349 p.
- BONDUKI, Nabil. **Origens da habitação social no Brasil: arquitetura moderna, lei do inquilinato e difusão da casa própria**. 4. Ed.; São Paulo: Estação Liberdade, 2004. 344 p.

BITTONI, Cássia Schroeder. **Mayumi Watanabe Souza Lima: a construção do espaço para a educação. São Paulo, 2009. 226 p.: 194 il (ARRUMAR REFERÊNCIA)**

CARERI, Francesco Antonio; JACQUES, Paola Berenstein; TIBERGHEN, Gilles A. (Pref.). **Walkscapes: o caminhar como prática estética.** São Paulo: G. Gili, c2013. 188 p. ISBN 9788565985161

COMBETTE, Marie; PYBARO, Clémence; BATZENSCHLAGER, Thomas. **Valparaíso Público.** Issuu: [s. n.], 2017. 130 p. Disponível em: https://issuu.com/thomasbatzenschlagerportfolio/docs/valparaiso_publico_e41d0097a9bb b3. Acesso em: 18 mar. 2022.

GATTI, Simone; ZANDONADE, Patricia. **Espaços Públicos: Leitura Urbana e Metodologia de Projeto: [dos pequenos territórios às cidades médias].** [S. l.: s. n.], 2017. 122 p. ISBN 978-85-87024-83-1. Disponível em: <https://www.solucoesparacidades.com.br/wp-content/uploads/2017/12/Espacos-Publicos-WEB.pdf>. Acesso em: 27 mar. 2022.

GUERRA, Ruy Serafim de Teixeira. Clube do Concreto. In: **JOÃO FILGUEIRAS LIMA - Lelé (1 e 2) Introdução/Escadarias.** Clube do Concreto, 2023. Disponível em: <http://www.clubedoconcreto.com.br/2016/07/joao-filgueiras-lima-lele-12.html>. Acesso em: 3 abr. 2023.

H+F Arquitetos - Projetos. **URBANIZAÇÃO Favela Guilherme Bude.** In: [Www.hf.arq.br](http://www.hf.arq.br), 2015. Disponível em: <https://www.hf.arq.br/projeto/favela-guilherme-bude/>. Acesso em: 12 out. 2022.

LATORRACA, Giancarlo (Org.). **João Filgueiras Lima, Lelé.** Lisboa: Blau; São Paulo: Instituto Lina Bo e P. M. Bardi, c2000. 264 p. (Série arquitetos brasileiros).

OTT, Clara. Escalinatas y el Tiempo / Rama Estudio. In: **ArchDaily.** Archdaily.com, 2020. Disponível em: https://www.archdaily.cl/cl/952238/escalinas-y-el-tiempo-rama-estudio?ad_source=search&ad_medium=projects_tab. Acesso em: 19 abr. 2023.

Ponciano, Levino. **São Paulo: 450 bairros, 450 anos.** Editora SENAC, São Paulo; 2ª edição, 2004

ROSA, Marcos Leite (Org.). **Microplanejamento: Práticas urbanas criativas.** Editora de Cultura, São Paulo; 1ª edição, 2011