

## ARQUITETURA DE TRANSPOSIÇÃO COMO ARTICULAÇÃO PARA AS BARREIRAS URBANAS NA AVENIDA NOVE DE JULHO.

Andréa Silva Oliveira Franca (IC) e Julio Luiz Vieira (Orientador)

**Apoio: PIVIC Mackenzie**

### RESUMO

Essa pesquisa propõe uma reflexão sobre as possibilidades de se projetar espaços mais adaptáveis ao homem no contexto de cidades configuradas por vales e morros. Assim, a Avenida Nove de Julho, localizada numa área de vale na cidade de São Paulo, foi escolhida como cenário para demonstrar a aplicabilidade do instrumento em estudo nessa pesquisa, a arquitetura de transposição. Historicamente, os cenários das colinas da cidade de São Paulo sempre foram muito valorizados pelos imigrantes europeus, no entanto, o que foi observado desde os primeiros focos de urbanização da cidade, foi o crescimento gradual de obras que pareciam tentar esconder seus morros e vales. Não à toa, a conformação atual da cidade se dá pela troca do espaço ocupado pelos rios, que em sua maioria estão canalizados e retificados, substituídos por espaços para veículos. A contextualização dos fatos históricos possibilitou compreender a mudança de paradigma que moldou a cidade de São Paulo. Em um primeiro momento, os rios foram a razão da existência da cidade, em outro, tornaram-se o principal obstáculo ao seu crescimento. Diante da problemática apresentada, a pesquisa buscou abordar o conceito de articulação por meio da arquitetura, como uma forma de superar as barreiras urbanas da cidade.

**Palavras-chave:** Transposição. Barreira Urbana. Arquitetura.

### ABSTRACT

This research aims to propose a reflection on the possibilities of designing spaces more adaptable to man in the context of cities configured by valleys and hills. Thus, Avenida Nove de Julho, located in a valley area in the city of São Paulo, was chosen as a scenario to demonstrate the applicability of the instrument under study in this research, the transposition architecture. Historically, São Paulo's scenery of hills has always been highly valued by European immigrants, however, what has been observed since the city's first focuses of urbanization was the gradual growth of works that seemed to try to hide its hills and valleys. Therefore, the current conformation of the city occurs by the exchange of space occupied by rivers, which are mostly channeled and rectified, to spaces for vehicles. The contextualization of historical facts made it possible to understand the paradigm shift that shaped the city of São Paulo. At first, rivers were the reason for the existence of the city, at another, they became the main obstacle to its growth. Given all the issues raised, the research sought to address the concept of ARTICULATION through architecture, as a means of overcoming the urban barriers of the city.

**Keywords:** Transposition. Urban Barrier. Architecture.

## 1. INTRODUÇÃO

A pesquisa objetiva mostrar como uma arquitetura articulada através das transposições pode ser eficaz em reestabelecer o vínculo entre áreas fragmentadas na cidade devido às barreiras urbanas. Assim, o intuito será apontar a aplicabilidade dessa arquitetura em promover continuidade espacial e urbanidade para quem habita a cidade, as pessoas.

Assim, a pesquisa busca contribuir para as discussões da urbanização acelerada na cidade de São Paulo, que impactou na fragmentação do território, causando barreiras urbanas e sociais, e influenciado na maneira como as pessoas se relacionam com a cidade.

Em decorrência disso, no atual cenário da Avenida 9 de Julho, pretende-se apontar como o desenvolvimento do traçado urbano de São Paulo, destacando os principais acontecimentos históricos, contribuiu para caracterizá-la como uma barreira urbana na cidade. Propõe-se também identificar quais são as deficiências da Avenida 9 de Julho no âmbito da infraestrutura urbana e dos demais aspectos que inviabilizam ou restringem o seu uso e função.

Por fim, com o intuito de propor reflexões sobre a contribuição da arquitetura na cidade contemporânea dos vales e morros, realizou-se um levantamento de obras de arquitetura de transposição, no contexto de barreiras urbanas, como alternativas eficazes em promover mais mobilidade e garantir maior fluidez no tecido urbano.

## 2. REFERENCIAL TEÓRICO

Para o aprofundamento no tema ser desenvolvido nessa pesquisa, foram utilizados como referências teóricas os materiais que majoritariamente contribuíram para o entendimento do problema. Portanto, as seguintes referências permitiram a elaboração de análises críticas que resultaram em diretrizes mais específicas e consistentes.

Benedito Lima de Toledo: Arquiteto formado pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (USP) em 1961, autor de inúmeras obras de relevância, destacando-se no meio acadêmico o clássico, "Prestes Maia e as origens do urbanismo moderno em São Paulo", em que realizou uma complexa pesquisa sobre o desenvolvimento da cidade de São Paulo a partir da perspectiva de Prestes Maia. Nesta obra, identificou os 4 momentos de surto urbanístico na cidade, sendo o primeiro em 1875, na gestão de João Theodoro. Assim sendo, Toledo investiga todos os 3 surtos que antecederam o revolucionário Plano de Avenidas Prestes Maia, sendo este, o seu principal objeto de estudo.

Teresa Pires do Rio Caldeira: Possui graduação pela Universidade de São Paulo (1976), mestrado pela Universidade de São Paulo (1982), mestrado pela University of California (1987) e doutorado pela University of California (1992). Atualmente é professora

associada da University of California, Irvine. Tem experiência na área de Antropologia, com ênfase em Antropologia Urbana. Atuando principalmente nos seguintes temas: São Paulo, Violência Urbana, Cidadania e Segregação espacial. Autora de Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo, contribuiu para a compreensão dos processos atuantes na transformação em curso da sociedade metropolitana e para a detecção de elementos que contribuem para o aumento do crime e da violência.

Eduardo Colonelli: Graduado em arquitetura e urbanismo pela Universidade de São Paulo (1978), publicou em 2003 a sua dissertação de mestrado, “Conexões Urbanas: Avenida Nove de Julho”, que trata como é possível refletir sobre a cidade enquanto investigam-se as possibilidades e capacidades do projeto de arquitetura na intervenção urbana, principalmente nas áreas centrais, diante de pré-existências. Logo, ele insere o projeto como um instrumento de requalificação no contexto da avenida 9 de julho, sendo este seu objeto de estudo e cenários para a proposta.

### **3. METODOLOGIA**

O estudo foi dividido em duas etapas principais: A primeira etapa consistiu em destacar a maneira como a cidade de São Paulo foi constituída, logo, tendo em vista principalmente os fatores geomorfológicos, buscou-se compreender como ela se adaptou diante das transformações urbanas, tal como os loteamentos, a urbanização viária, verticalização e a ocupação das áreas de vale. Assim, autores como Benedito Lima de Toledo, Teresa Caldeira e Raquel Rolnik foram fundamentais para a construção dessa discussão.

A segunda etapa do estudo consistiu em abordar as consequências do passado na cidade contemporânea, assim como, abordar a qualidade ou a falta de qualidade das transposições presentes na cidade e, conseqüentemente, demonstrar a importância desse tipo de construção para a formação de urbanidade.

Também é apresentado como a arquitetura pode ser fundamental em articular as áreas de barreiras urbanas, além de promover continuidade, fruição e ocupação do espaço pelas pessoas através de um discurso baseado na escala humana como a escala da cidade. Dessa forma, autores como Ângelo Bucci, Teresa Caldeira, Eduardo Colonelli, e Jane Jacobs foram fundamentais para o desenvolvimento dessa etapa da pesquisa.

### **4. RESULTADO E DISCUSSÃO**

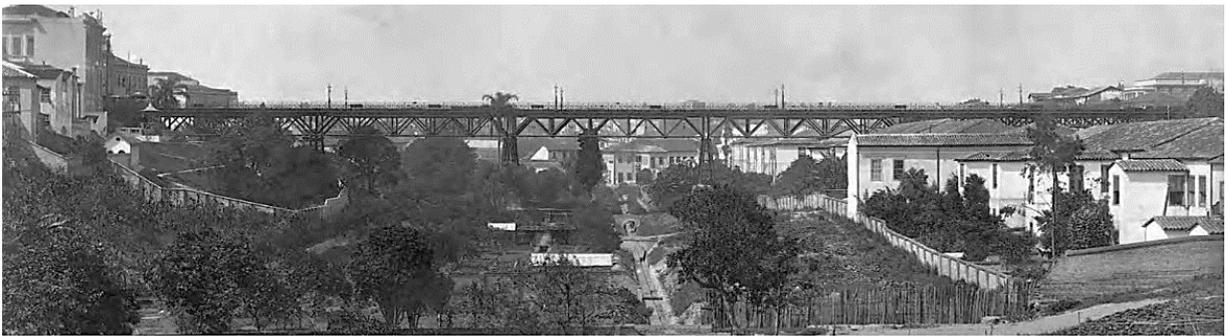
#### **4.1 Histórico Breve do Desenvolvimento Urbano de São Paulo**

Comparando o desenvolvimento da cidade de São Paulo com o de outras cidades brasileiras, nota-se as muitas transformações ocorridas em um curto período, passando por

fases definidas por TOLEDO (1981) como: cidade de taipa, cidade industrial e cidade palimpsesto.

É no alto de uma colina, formada por um triângulo central articulado pelos conventos de São Francisco, São Bento e o Convento do Carmo, que nasceu a Cidade de São Paulo. Com cerca de 30 metros de altura, a cidade foi descrita pelos viajantes estrangeiros como bastante acidentada, em especial, as regiões mais próximas aos rios. Ao mesmo tempo que essa configuração espacial impressionava, gerava muitos conflitos ao então governador, Bernardo José Maria de Lorena, que encontrou dificuldades no planejamento da cidade. Como alternativa, uma das primeiras transformações ocorreu com a construção de pontes que se interligavam com os caminhos externos ao triângulo, o que propiciou a sua expansão para além dos limites da colina histórica central, configurando-se do outro lado do Vale do Anhangabaú a “cidade nova”.

Figura 1. Vale do Anhangabaú e Viaduto do Chá de Jules Martin.



Fonte: Revista Veja

Existem em São Paulo três pontes principais, duas sobre o *Hinhangabahú*, e a terceira sobre o *Tamandatahy* (...) A de *Tamandatahy*, denominada ponte do Ferrão, situada no início da estrada do Rio de Janeiro. (...) A ponte de Lorena, sobre o *Hinhangabahú* estabelece comunicação entre a cidade e os caminhos que demandam Sorocaba e Jundiaí. A mais linda das três é a pela qual se vai da cidade propriamente dita ao bairro de Santa Ifigênia. (SAINT-HILAIRE)

O período industrial inicia no Brasil com a chegada da ferrovia, que acelerou o transporte do café até Santos. Ao mesmo tempo, a chegada dos bondes também proporcionou uma grande mudança na relação entre a capital e a área rural. O aumento da densidade populacional da cidade culminou no loteamento e arruamento de antigas chácaras, atitude idealizada inicialmente pelos europeus Glette e Nothmann. A primeira região loteada por eles recebeu o nome de Campos Elíseos, referenciando ao *Les Champs Elysées* de Paris. Não demorou muito para que os terrenos fossem vendidos e ocorresse uma “epidemia de urbanização”, como descreve TOLEDO (1981).

Entre 1854 e 1954 a cidade de São Paulo passou de 30 mil habitantes para 2,5 milhões de habitantes, este dado, informado por ROLNIK (2001), é significativo pois dimensiona as adequações realizadas na cidade para comportar os novos moradores: imigrantes europeus e a antiga população rural. A ocupação e o desenvolvimento das áreas de planícies ocorreram ainda nessa fase, no entanto, era um espaço ocupado pela classe dos trabalhadores, justamente por se tratar de áreas de “pouca aparência de saúde e prosperidade” (TOLEDO, 1981). Após a ascensão de João Teodoro à presidência em 1872, iniciou-se um período de melhoramentos urbanos, que incluía conectar os bairros, abrir novas ruas em paralelepípedos e a inauguração do Viaduto do Chá. Contudo, nada era melhorado ou se quer planejado para as áreas que estavam “além do centro”.

De acordo com ROLNIK (2001), é a partir dessa fase que é instaurada a lógica do “urbanismo perverso”, que é a concentração dos investimentos em infraestrutura somente no centro - ou como CALDEIRA (2000) sugere, ocorre onde a elite e o dinheiro estão - enquanto as áreas além de seus limites cresciam desordenadamente.

Com um caráter mais revolucionário no âmbito do planejamento urbano de São Paulo, surge o “Plano de Avenidas Prestes Maia”, em 1910. O Plano de Avenidas priorizava a circulação baseada no sistema de transportes. O novo traçado e a implantação das novas vias objetivavam, segundo MORENO (2016), racionalizar a estrutura paulistana, colocando questões como habitações, áreas verdes, entre outros, como consequência da criação das vias, assim, a cidade passou a ser construída de acordo com a mobilidade viária. Ao longo do projeto surgiu a ideia de criar uma via diametral que passasse pelo centro, no entanto, a proposta acabaria com o anel central, assim foi proposta a implantação da Avenida 9 de julho e da Avenida 23 de Maio em desnível sob o mesmo anel. O sistema Y foi concentrado enquanto circulação radial, enquanto as circulações transversais eram realizadas por viadutos para os carros e passarelas para os pedestres, gerando assim muitos espaços residuais.

Assim, dá-se início a terceira fase de um único século: a cidade palimpsesto (TOLEDO, 1981); construímos, demolimos e reconstruímos em cima de nossa história, apagando toda sua memória e identidade. São Paulo chegou ao ano de 1930 irreconhecível devido a reconstrução de sua imagem que se tornara a prioridade do governo. Além dessas transformações, os novos bairros proporcionaram uma cidade polarizada onde, a atividade comercial concentrava-se no centro da cidade, estabelecendo uma nova relação, a centro-periférica, em que a diferenciação dos grupos sociais foi caracterizada não somente pela distância e localização geográfica, como também, pela precariedade da infraestrutura de mobilidade ofertada.

## **4.2 Conclusão Parcial**

Tendo em vista as questões históricas aqui abordadas, conclui-se que a formação da metrópole foi desencadeada por uma série de posturas que refletiram-se em diferentes formas de abordagens lógicas e estratégicas de desenvolvimento. Dessa forma, ainda que se possa afirmar que a cidade contemporânea é consequência de estratégias anteriores, compreende-se que a lógica constituída em um determinado período atendia a uma determinada postura.

A imagem das colinas e dos morros sempre esteve associada a paisagem da cidade de São Paulo e foram essas condições que acabaram também determinando as soluções adotadas para adaptar a cidade às necessidades do dia a dia. Inicialmente, o problema foi solucionado através das pontes, em seguida, com ladeiras, até resultar em túneis e viadutos, que possibilitaram a transposição e a conexão entre diferentes cotas de nível e o acesso à periferia.

O histórico da cidade também revela a mudança de escala, que foi alterada ao longo dos anos, da escala do ser humano para uma escala mais monumental, feita para os automóveis e o movimento, através das pontes, viadutos e grandes avenidas.

## **5. A Cidade Contemporânea**

Vivemos com uma noção de território herdada da modernidade e do seu legado de conceitos puros, tantas vezes atravessando os séculos praticamente intocados. É o uso do território, e não o território em si mesmo, que faz dele objeto da análise social. Trata-se de uma forma impura, um híbrido, uma noção que, por isso mesmo, carece de constante revisão histórica. O que ele tem de permanente é ser nosso quadro de vida. Seu entendimento é, pois, fundamental para afastar o risco de alienação, o risco da perda do sentido da existência individual e coletiva, o risco da renúncia ao futuro.” (SANTOS, 2005).

### **5.1 Barreiras Urbanas**

Compreende-se, nessa pesquisa, o termo barreira urbana, como um conjunto de situações, naturais ou não, que podem contribuir para a segregação socioespacial de um determinado local. Na esfera das cidades, elas se concretizam através de grandes rupturas, como as linhas de trem, rios, avenidas, vales, encostas, edifícios, escadas, pontes, passarelas, entre outros.

O enfrentamento das barreiras urbanas pelo homem ganhou força durante a revolução industrial, que possibilitou a remodelação dos terrenos através da movimentação de terra do lote. Como consequência, impactou em problemas ambientais e no encarecimento das obras. Na época, movimentos como o CIAM e a Carta de Atenas influenciaram a ocupação das áreas

de planície como uma espécie de padrão urbanístico, inspirados pelo urbanismo de Lúcio Costa através de Brasília. (FARAH apud PISANI).

Após a Segunda Guerra Mundial os maiores centros urbanos do mundo tiveram suas encostas ocupadas por uma população mais carente, que passou a intervir nesses sítios sem orientação profissional. Décadas depois, os acidentes começaram a ser registrados.

Além dos impactos físicos e socioeconômicos relacionados às barreiras urbanas, observa-se também, a alteração do comportamento humano em função desse meio. A maneira de se relacionar com o espaço e com outros indivíduos pode ser alterada, involuntariamente, devido a questões espaciais, de segurança e infraestrutura.

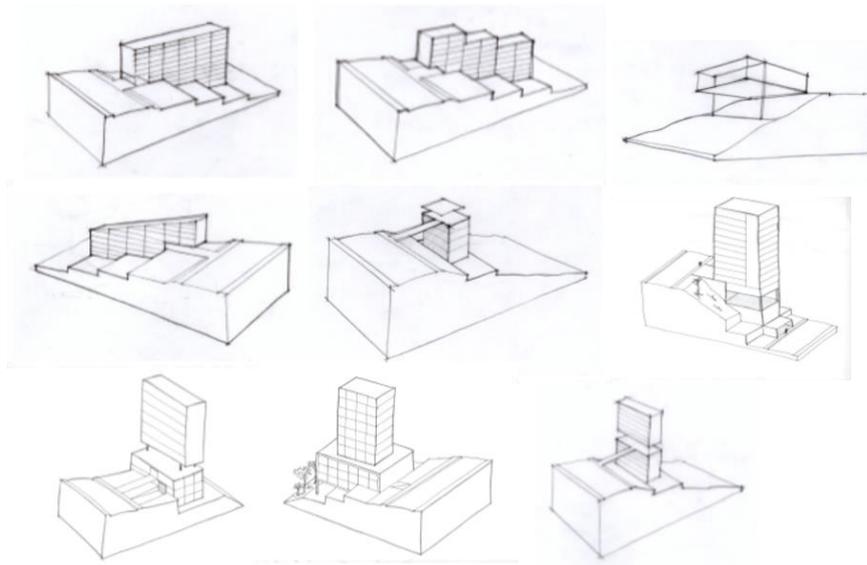
Figura 2. Bairro do Lobato.



Divulgação: Manu Dias. Governo da Bahia/EBC. Fonte: EcoDebate

Compreender a essência e os aspectos de um determinado local é um elemento pré-projetual essencial para a implantação de qualquer projeto, seja ele urbano ou arquitetônico. Assim, a análise de tipologias de obras de arquitetura implantadas em áreas que possuem algum desnível colabora na formação de um diagnóstico em que é possível identificar com maior clareza quais são os aspectos que as caracterizam como barreiras ou conexões urbanas.

Figura 3. Análise das Tipologias Arquitetônicas



. Fonte: Tipologias Arquitetônicas em Encostas e seus Impactos Ambientais. Disponível em <[www.usp.br/nutau/CD/87.pdf](http://www.usp.br/nutau/CD/87.pdf)>

Embora a discussão entre os conceitos de “uso e forma” já estejam bastante ultrapassados, de acordo com a análise acima, eles proporcionam um viés simples para se solucionar uma questão pertencente não somente a Avenida 9 de Julho, como também, a outras regiões em que o problema das barreiras urbanas favorece a crise das cidades contemporâneas.

## 5.2 Planos e Eixos

De acordo com Bucci (2010), as cidades são construídas em um plano horizontal articulado por uma malha de eixos que pode ser aérea ou subterrânea. A continuidade espacial do território é a articulação entre esse plano horizontal e o plano vertical, ou vice-versa, como uma composição entre dois eixos que, juntos, permitem o funcionamento das cidades.

Os planos verticais representam, atualmente, conexões descontínuas na cidade: são as escadas, rampas e os elevadores que, embora essenciais, se tornaram cada vez mais vazios e singulares, representando resíduos na paisagem urbana. Dessa forma, o que se busca na contemporaneidade são conexões que representam mais do que apenas transpor como uma mera necessidade momentânea.

A transposição entre “duas colinas” representou no passado a necessidade de atravessar no plano horizontal, com o simples intuito de facilitar o deslocamento. O ato de “transpor” na cidade contemporânea vai além de manter a fruição e a horizontalidade na “cota zero”. Em decorrência do desenvolvimento das técnicas e também em busca de atender a uma demanda baseada no adensamento, foi possível desenvolver a cidade, também em

plano vertical, associando os planos horizontais e verticais por meio de diversas cotas e através de articulações entre ruas, comércios, praças e transportes; como o metrô que está implantado no subsolo e representa na prática a apropriação de uma nova cota urbana associada às necessidades de deslocamento na cidade contemporânea.

Um aspecto observado em alguns projetos contemporâneos é a extensão do térreo para outras cotas urbanas, assim, o térreo nem sempre está completamente associado ao plano natural da cidade, pois busca articular um plano em que há maior concentração de pessoas ou em que a conexão com a cidade seja mais eficaz. Edifícios implantados nessas condições de relacionar-se com a cidade em mais de um plano ou cota urbana, acabam incorporando mais de um térreo ao seu projeto, com o intuito de responder aos anseios das pessoas que desejam utilizar o artefato como meio de alcançar uma outra cota.

A permeabilidade e a fluidez das cidades foram assuntos debatidos durante o urbanismo Moderno, que resultou em edifícios implantados sobre pilotis e isolados de seu entorno imediato, para permitir a caminhabilidade num mesmo plano sem a quebra de “fruição”. Diante disso, a discussão contemporânea parece ser a continuação e o amadurecimento de um processo que deu uma ênfase especial a escala humana, propondo articular não apenas os térreos “naturais” como também, os térreos consolidados diante da necessidade de conectar diferentes cotas, ultrapassando os limites impostos pela geomorfologia natural da cidade, como também as barreiras urbanas constituídas pelo homem ao longo dos séculos.

O espaço público tem sido cada vez mais requisitado pelas pessoas e tem sido o grande protagonista da cidade contemporânea já que é responsável por ampliar as relações sociais e articular os artefatos com a cidade. É evidente que essas transformações não são completamente espontâneas, muitas são provocadas ou influenciadas pelas imposições do mercado imobiliário que acabam conduzindo a maior ou a menor procura pelas atividades presentes na cidade.

Caldeira (2000), narra as consequências dos edifícios fortificados na constituição de uma cidade segregada; Essas arquiteturas são reflexo do medo que há de estar na cidade, assim, a solução criada pelo mercado imobiliário foi a de atender às necessidades públicas dentro de um condomínio privado, inserindo lavanderias, mercados, academias, entre outras atividades. Por outro lado, as novas relações na cidade contemporânea influenciadas pelo mercado imobiliário estão indo cada vez mais em oposição ao que foi apontado por Caldeira pois, diante da expansão de moradias mínimas e do novo conceito de terraço, por exemplo, constata-se uma interação mais intensa entre as pessoas e a cidade, que tendem a se utilizar mais do espaço público no atendimento de suas necessidades cotidianas.

### 5.3 Transposições

“A cidade é, ao mesmo tempo, fonte – o que demanda ações -, alvo – a que as ações se dirigem para transformar – e é também meio – o meio em que as ações operam”. A citação de Bucci (2010) abre aqui uma discussão em relação ao poder das ações humanas sobre as consequências por elas geradas.

Assim sendo, o que se busca afirmar é que por muitos anos viemos reproduzindo um sistema constituído por uma postura que colocou os automóveis e os grandes edifícios como prioridade na cidade, deixando sempre as necessidades básicas do cidadão como uma consequência dessa postura, assim, escadas e rampas eram e até hoje são concebidos com o intuito de apenas solucionar o problema de transpor as cotas urbanas. O que se observa, portanto, é que focamos na macro escala da cidade para pensarmos em estratégias para um todo, mas esquecemos de levar em consideração as consequências dessas ações na microescala.

Retomando a reflexão de Bucci (2010), este também conceitua a cidade como “alvo”, logo, quais são os alvos a qual cidade deve se dirigir para se transformar? É conveniente lembrar que uma cidade não é constituída apenas pelos seus elementos físicos e naturais, como foi abordado nessa pesquisa até o momento, mas que é constituída principalmente pelas pessoas que nela habitam. As ações humanas são o resultado das ações da cidade e, os alvos da cidade devem ser os seus usuários. Infere-se, portanto, que a cidade está em um ciclo infinito com o cidadão, mas possui uma soberania que é capaz de orientar a forma como ele usufrui e se relaciona com a cidade. Dessa forma, a cidade além de educadora pode determinar o início e o fim das ações dos usuários.

### 5.4 Crise da Cidade

De acordo com Carlos Brandão (2009), o ponto principal da cidade em crise, está na perda da dimensão pública. Para ele, essa perda foi disseminada juntamente à formação das cidades modernas que aos poucos foram restringindo o espaço público. Jan Gehl, também aponta uma série de erros ocorridos durante o urbanismo moderno, enaltecendo o desenho moderno como causador do abandono do ser humano devido a perda da escala humana da cidade; como exemplo, Brasília ilustra bem os aspectos mencionados. As cidades passaram a ser guiadas por um pensamento “generalista”, como sugere Fonseca e Mota (2019), o que estabeleceu a perda contínua de contato entre o usuário e a cidade.

O maior símbolo do urbanismo moderno foi a Paris de Haussmann, que desenvolveu um plano que impôs a demolição de quase 20 mil prédios históricos e construiu cerca de 34 mil novas edificações. Foram demolidas 50 km de ruas antigas e reconstruídas 165 km de

avenidas. Essas articulações remodelaram completamente a cidade e representaram também, a passagem do controle imobiliário da nobreza para uma burguesia industrial. (FONSECA; MOTA, 2019). Dessa forma, retomando o posicionamento de Toledo (1981), a cidade tornou-se um palimpsesto, apagando sua história, passado e memória, que são os laços mais profundos entre o ser humano e seu habitat.

Isto posto, embora a sociedade atual acredite habitar em um determinado local, neste caso, nas cidades, estão habitando, de fato, em verdadeiras “não-cidades”. Quando o ser humano não se reconhece em seu meio, ele é incapaz de “habitá-lo”. Para Norberg Schulz (apud Nesbitt, 2006), o conceito de habitar é próprio da relação entre o homem e o lugar, pois habitar é proporcionar ao homem que ele seja capaz de sentir-se seguro e identificado através do seu *Genius Loci*. Observa-se ainda, nos ideais de Gehl e Jane Jacobs, investigações que culminaram em estratégias que buscam não apenas identificar os pontos negativos das cidades, como também apontar quais são os elementos a serem repensados, possuindo como referência a escala do ser humano. Assim, para eles, a arquitetura e a cidade contemporânea, quando deixam o aspecto “dominador” para o de “dominado”, podem concretizar-se através dos acontecimentos e da identificação dos cidadãos com os valores culturais. (FONSECA; MOTA, 2019).

(...) ao se concentrar na busca de eficiência e centralizar seu ordenamento no edifício, o urbanismo moderno perdeu o ser humano como referência. (FONSECA; MOTA, 2019).

### **5.5 Contexto: Avenida 9 de Julho**

As barreiras, os planos e eixos e as transposições urbanas são os componentes que, para essa pesquisa, materializam a Avenida Nove de Julho; Esta, por sua vez, representa a crise da cidade contemporânea.

De acordo com Colonelli (2003), após a inauguração da Avenida Nove de Julho em 1938, foi iniciado um processo de ocupação dos terrenos perimetrais. Nesta etapa, fica evidente a falta de vínculo entre a proposta viária e a proposta urbanística, pois as desapropriações ocorreram somente nos terrenos essenciais. Dessa maneira, os lotes voltados para as ruas do entorno, (Rua Santo Antônio e rua Avanhadava, principalmente) foram parcelados e ocupados isoladamente. A década de 1950 representou o auge da ocupação da nova avenida, pois coincidiu com a consolidação da arquitetura moderna na cidade de São Paulo. Na década seguinte, a Avenida já estava praticamente consolidada devido, também, ao aumento do contingente populacional.

Figura 4. 1930 - Construção das pontes e viadutos sobre a Avenida.

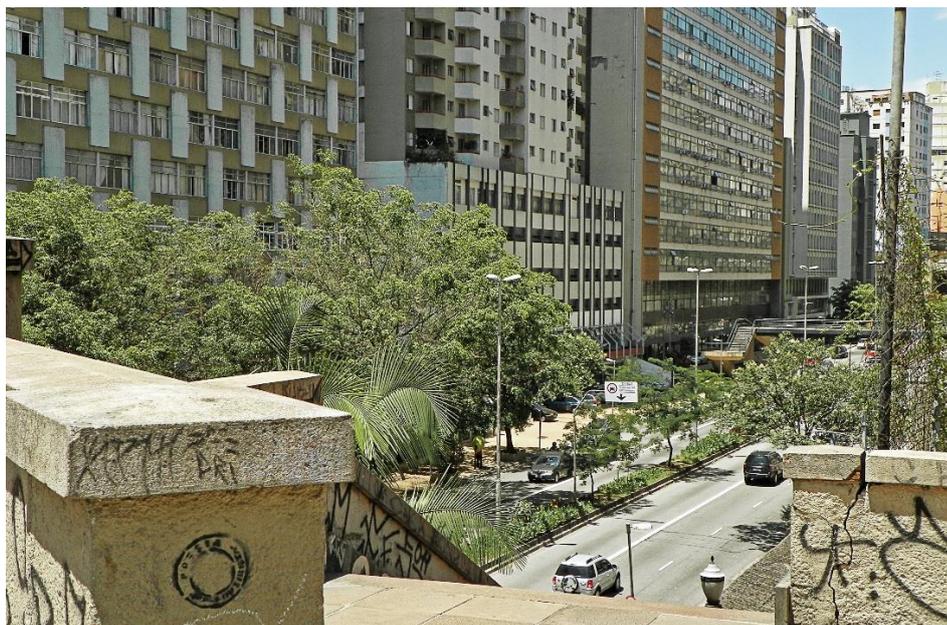


Fonte: Mari Menda Disponível em: <Pinterest.com>

O plano almejado por Prestes Maia, inicialmente, pretendia qualificar as encostas com áreas verdes e abertas, mas tornou-se inviável diante dos interesses do mercado. A configuração da Avenida resultou numa série de ambiguidades e conflitos: uma grande avenida de trânsito rápido moldada por uma série de edifícios residenciais, articulados por transposições pontuais na escala do pedestre. (COLONELLI, 2003).

A Avenida é constituída por inúmeros viadutos em diversos eixos e planos da cidade; as transposições para os pedestres, são em sua maioria, realizadas através das passarelas e dos escadões localizados nas bordas da Avenida e que permitem o acesso para as ruas Martinho Prado, Frei Caneca e Augusta.

Figura 5. Escadão de acesso para a Avenida 9 de julho



Fonte: disponível em <blog.pittsburgh.com.br>

Colonelli, finaliza o capítulo afirmando que, embora não seja tão claro, havia um interesse inicial no Plano de Avenidas em articular as duas encostas do vale, e que esta intenção pode ser captada da rua/viaduto Martinho Prado, onde a transposição está articulando os diferentes planos da cidade (COLONELLI, 2003).

Figura 6. Foto aérea da Avenida 9 de Julho em construção  
Figura 7. 1947 – Construção de pontes e viadutos.



Fonte: Museu Paulista. Disponível em <[saudadesampa.nafoto.net](http://saudadesampa.nafoto.net)>;

Fonte: Garoa Histórica Disponível em: <[garoahistorica.blogspot.com](http://garoahistorica.blogspot.com)>

No entanto, o que se compreende ao transitar pela região é a possibilidade de articulação viária que essa rua proporciona. Ela torna possível o acesso da Avenida Nove de Julho através da Rua Avanhandava (sentido bairro) e a Rua Santo Antônio (sentido centro), ambas no eixo perpendicular à Rua Martinho Prado. Portanto, são acessos exclusivamente rodoviários e nada práticos ao pedestre, dessa forma, o único acesso disponível é a escadaria que articula o Viaduto de mesmo nome com a Avenida.

Figura 8. Viaduto Martinho Prado, no centro de São Paulo.



Fonte: foto de Alf Ribeiro. Disponível em: <[www.flickr.com](http://www.flickr.com)>

Não se trata de haver conexões urbanas, e sim de analisar se a qualidade delas corresponde às necessidades da cidade e seus cidadãos, além disso, com exceção do acesso ao transporte público, por qual outro motivo haveria interesse em transitar pela Avenida Nove de Julho?

### **5.6 Conclusão Parcial**

Como abordado anteriormente, o urbanismo moderno representou um período de expansão das cidades, em que também foi justificado na necessidade de difundir o uso do automóvel. Obras de cunho rodoviário passaram a guiar o desenho das cidades e como consequência, suas características intrínsecas, assim como, sua morfologia as necessidades de seus cidadãos foram substituídas por uma nova forma e uma nova necessidade.

De acordo com levantamentos realizados nos últimos anos na cidade de São Paulo, observa-se a crescente urbanização de suas áreas mais periféricas, ao mesmo tempo em que acompanhamos o crescente abandono dos edifícios centrais. Nessa lógica, também compreendida por Jeff Speck (2013), é mais lucrativo manter o centro inacessível, assim, as pessoas permanecem morando longe de seus empregos e necessitando utilizar o veículo particular para se locomover.

A pesquisa OD (Origem-Destino) divulgada no 2º semestre de 2019, demonstra que as pessoas que possuem renda maior na cidade estão trocando o uso do veículo particular pelo transporte público no dia a dia, enquanto as pessoas que possuem renda menor estão utilizando ainda mais o veículo particular. Assim, além de uma lógica perversa, observa-se a problemática relacionada à falta de infraestrutura nas periferias da cidade.

Não se deve condenar os carros e as rodovias, mas sim criar um vínculo entre as pessoas e a cidade, por fim, assumir uma postura urbana mais contemporânea, onde os espaços são moldados conforme a necessidade real dos cidadãos, e não mais conforme os interesses do mercado capitalista.

Diante dessa discussão, vê-se na arquitetura de transposição não apenas a possibilidade de apontá-la como articulação entre a cidade e às suas barreiras urbanas - avenidas, vales de rios, rios e córregos, linhas de trem e os espaços residuais que surgiram como consequência dessas – mas também de proporcionar mais caminhabilidade, segurança e conexão com a cidade.

A arquitetura como transposição promove os encontros entre os diferentes eixos e cotas da cidade, como também, promove a sua conexão, fruição, caminhabilidade e urbanidade. É uma arquitetura que serve a cidade e os cidadãos, pois afinal, a cidade contemporânea deve salientar sua história, sociedade e a produção do coletivo, contrários ao individualismo e a fragmentação física do espaço.

## 6. Articulação: Estudos De Caso

Foram realizados alguns estudos para a Avenida 9 de Julho, buscando trazer a temática de conexão urbana na escala humana. Nomes como Vilanova Artigas e Paulo Mendes da Rocha surgem com projetos de reestruturação do eixo central da Avenida, tendo em vista sua travessia e recuperação, considerando também, áreas localizadas em seu entorno, como a Grota do Bixiga.

Como articulação do espaço público através da arquitetura, adota-se a premissa do uso público nas cotas “térreas”, ou seja, nos planos de encontro com a cota urbana. A condicionante imposta pelo uso associa-se a forma do edifício, que deverá corresponder as necessidades de acesso através dos eixos horizontais e eixos verticais. Assim, edifícios-ponte e edifícios-galeria, são exemplos explorados há muitos anos, mas pouco reproduzidos. (COLONELLI, 2003).

Isto posto, Rino Levi compreendia a morfologia da cidade de São Paulo e em 1940 concebeu um projeto para o IAPI. Sua localização no Viaduto Santa Ifigênia, com acesso pelo Vale do Anhangabaú, definiu o seu embasamento como comercial, e para as torres, uso de serviço. Dessa forma, o projeto estaria articulado por dois espaços públicos.

Levi procurou evitar a usual aridez dos espaços anexos a túneis e viadutos, incorporando no programa do edifício usos que poderiam conferir uma urbanidade a essa situação: os níveis do Vale do Anhangabaú e do Largo São Bento são ocupados por lojas e os dois andares intermediários são destinados a estacionamentos (ANELLI,2001: 110 apud COLONELLI, 2003).

Figura 9. Edifício para IAPI.



Fonte: Rino Levi, *Arquitetura e Cidade*. Renato Anelli, São Paulo, (Romano Guerra, 2001 apud Colonelli, 2003).

Com o objetivo de criar uma relação entre o homem, a arquitetura e a natureza, Sou Fujimoto propôs a obra *Mille Arbres* (Mil Árvores), localizada no centro histórico de Paris. O arquiteto propõe a cota térrea como estritamente pública através da permeabilidade de seus eixos. Inspirando-se na tipologia de construção de blocos Haussmannianos, apresenta a ideia do terreno livre para a implantação de parques urbanos.

Em relação a topografia, além de estar localizado sobre uma avenida de grande fluxo, o parque urbano está elevado em lugares pontuais com a intenção de criar conexões. O projeto agrega uma grande diversidade de usos, principalmente ao possibilitar que os escritórios possam se tornar habitações, assim como o hotel possa se tornar as duas opções.

Figura 10. Perspectiva do projeto Mille Arbres (Paris, França) do arquiteto Sou Fujimoto, 2017.



Fonte: Galeria da Arquitetura

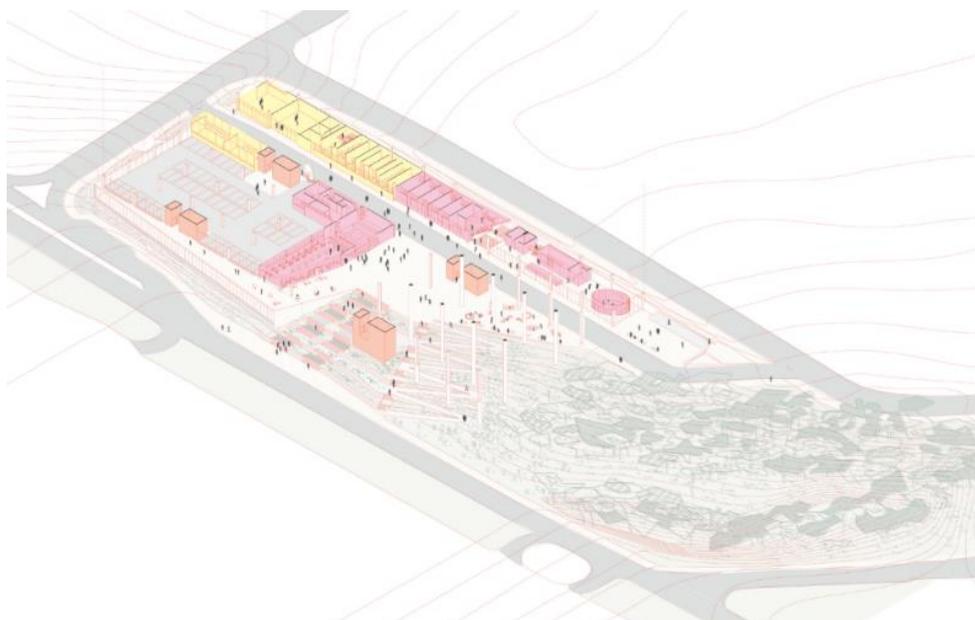
Apresentado ao concurso para o SESC de Limeira, o Coletivo Goma Oficina surge com uma proposta que assume o espaço público como seu viés principal. Há no projeto o enfrentamento da condição topográfica a qual está inserido, tornando-o adaptável as necessidades dos transeuntes, contrariando a doutrina dos veículos na cidade e ao conceber-se diante da perspectiva do cidadão, reforçando também, a identidade dos edifícios SESC.



Figura 11. Perspectiva do Sesc Limeira, desenvolvido pelo Goma Oficina para concurso.  
Fonte: gomaoficina.com

É através das transposições públicas que o partido projetual se concretiza, pois elas estimulam a convivência entre os usuários e transeuntes. As rampas, arquibancadas e escadarias representam a transposição transversal ao terreno, e são os elementos de natureza mais volátil no projeto e para a cidade, já que se caracterizam como um parque, lugar ideal para os “acontecimentos”. Como transposição longitudinal ao terreno, a rua interna permite a conexão em nível influenciando na fruição pública, na aproximação dos usuários com a cidade e na divulgação das atividades do SESC, (quase como uma vitrine, como descrito pelo Goma Oficina).

Figura 12. Isométrica do Térreo do Sesc Limeira, desenvolvido pelo Goma Oficina para concurso.



Fonte: gomaoficina.com

A maneira como foi trabalhado o percurso do projeto deixa transparecer um pensamento e um fazer projetual mais maduro, diante da compreensão que houve do térreo e da cidade.

De acordo com o Coletivo, o encontro das transposições numa cota única, chamada por eles como “platô cota 561”, resultou na criação de um novo térreo, que teve seu uso destinado somente para as atividades de caráter totalmente público, como clínicas, apoio ao turista, praças, área de recreação infantil, restaurantes e outros programas do próprio SESC.

## 7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O objetivo dessa pesquisa consistia em discutir as consequências de uma urbanização acelerada na cidade contemporânea, tendo em vista, o contexto da Cidade de São Paulo. Observou-se, portanto, as razões da fragmentação do território, assim como, das barreiras

urbanas e sociais, que resultam, atualmente, na maneira como as pessoas se relacionam (ou não) com a cidade.

Em decorrência disso, o cenário da Avenida 9 de Julho, determinado no projeto de pesquisa como barreira urbana em destaque na paisagem de São Paulo, foi investigado desde seu desenvolvimento até sua situação atual, destacando os principais acontecimentos históricos como meio de apontar os elementos que a caracterizaram como barreira urbana. Propunha-se também, provocar reflexões sobre a contribuição da arquitetura na cidade contemporânea dos vales e morros, demonstrando que houve uma grande influência modernista relacionado ao urbanismo adotado em cidades planas, assim como o rodoviarismo, explosão demográfica, interesse do mercado capitalista, entre outros.

Além disso, o levantamento de algumas obras de arquitetura que tratam da temática da transposição entre cotas ou no contexto de encostas urbanas, exemplificaram a possibilidade em se reestabelecer o vínculo entre as pessoas e a cidade através de uma arquitetura articulada tanto pela sua forma como pelo seu uso.

Conclui-se, portanto, que os resultados da pesquisa foram alcançados tendo em vista que formaram um conjunto de informações capazes de indicar um caminho ao qual as cidades contemporâneas podem ser repensadas, principalmente a cidade de São Paulo, que foi o objeto desse estudo.

## 8. REFERÊNCIAS

BUCCI, Ângelo. São Paulo, **razões da arquitetura: da Dissolução dos edifícios e de como atravessar paredes** – São Paulo: Romano Guerra, 2010.

BRANDÃO, Carlos Antônio Leite. **A cidade em crise**. Universidade Federal de Minas Gerais. (artigo nº 17). 2009. Disponível em: [www.ufmg.br/diversa/17/index.php/aglomerados/a-cidade-em-crise](http://www.ufmg.br/diversa/17/index.php/aglomerados/a-cidade-em-crise)

CALDEIRA, Teresa Pires Do Rio; MONTEIRO, Henrique. **Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo**. São Paulo: EDUSP, 2000.

COLONELLI, Eduardo Argenton. **Conexões Urbanas: Avenida Nove de Julho**. 228f. Dissertação (Mestrado) – Curso de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2003.

FEHR, Lucas. **O projeto frente a questões contemporâneas da cidade e da arquitetura. O Museo de La Memoria de Santiago do Chile**. 2010. Tese (Doutorado em Projeto de Arquitetura) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

FONSECA, Antonio Claudio Pinto da; MOTA, Carlos Guilherme. **Fim das utopias? A cidade de São Paulo e a discussão do urbanismo contemporâneo**. Publicado em Estudos Avançados 33 (95), 2019. < [www.scielo.br/pdf/ea/v33n95/0103-4014-ea-33-95-00191.pdf](http://www.scielo.br/pdf/ea/v33n95/0103-4014-ea-33-95-00191.pdf) >

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2001.

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

MORENO, Guilherme Pianca. **Prestes maia e Le Corbusier: bases teóricas compartilhadas, visões distintas para São Paulo: PIONEIROS DO URBANISMO NO BRASIL (1890-1930) E SUAS REFERÊNCIAS AO IDEÁRIO INTERNACIONAL**, 2016. 21 p. Tese (Mestrado) - Universidade de São Paulo. Disponível em: <<http://https://www.anparq.org.br/dvd-enanparq-4/SESSAO%2036/S36-04-MORENO,%20G.pdf>>. Acesso em: 19 feb. 2019.

NESBITT, K. **Uma nova agenda para a arquitetura**. São Paulo: Cosac Naify, 2006.

PISANI, Maria Augusta Justi; CORREA, Paulo Roberto; CALDANA, Valter; VILLÀ, Joan; CHILE, Silvia R. ; LIMA, Vinicius Luz de ; CAMPOS, Rachel Sabará M. Estagiárias: Érica Lemos Gil e Mayara Barriento Lopes e Lopes. (Org.) **Tipologias Arquitetônicas em Encostas e seus Impactos Ambientais** (artigo nº 87). Universidade de São Paulo. Disponível em: < <https://www.usp.br/nutau/CD/87.pdf> >

ROLNIK, R. **São Paulo** – Coleção Folha Explica. 1 ed. São Paulo: PubliFolha, 2001. v. 1. 90p.

SANTOS, Milton; SOUZA, Maria Adélia Aparecida de; SILVEIRA, María Laura (Org.). **Território: globalização e fragmentação**. 4. ed. São Paulo: Hucitec, 1998. 332 p.

SUMNER, Anne Marie. **Arquitetura e Infraestrutura: Um Percorso de Projeto**. 136f. Tese (Doutorado) - Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2001.

SPECK, Jeff. **A cidade caminhável**. TED. 16 minutos e 56 segundos. 2013. Disponível em: <[www.archdaily.com.br/br/625219/jeff-speck-a-cidade-caminhavel](http://www.archdaily.com.br/br/625219/jeff-speck-a-cidade-caminhavel)>

TOLEDO, Benedito Lima de. **São Paulo: três cidades em um século**. São Paulo: Imprensa Metodista, 1981. 179 p.

TOLEDO, Benedito Lima de "**Prestes Maia e as origens do Urbanismo Moderno em São Paulo**". São Paulo, Empresa das Artes, 1996.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute of Land Policy, c1998. 373 p.

**Contatos:** [arq.andreafranca@gmail.com](mailto:arq.andreafranca@gmail.com) e [julio.vieira@mackenzie.br](mailto:julio.vieira@mackenzie.br)