

# **Vazios Urbanos: Orla Ferroviária da Mooca**

**Pontifícia Universidade Católica de São Paulo- PUC/SP**

**Faculdade de Administração e Economia**

**Pós Graduação em Economia Urbana e Gestão de Políticas Públicas**

**Autor- Pedro Rodrigues do Prado**

**RA00183159**

## **Vazios Urbanos: Orla Ferroviária da Mooca**

### **Urban Void: Mooca's Rail Line**

#### **1º Autor/ 1st Author**

PRADO, Pedro Rodrigues do. Arquiteto e Urbanista; cursando pós-graduação em Economia Urbana e Gestão de Políticas Públicas na Faculdade de Economia e Administração da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, Brasil. pedro.rodrigues.prado@gmail.com

#### **Resumo**

O bairro da Mooca foi fundado no final do século XIX em uma área plana da capital paulista e alagável devido à proximidade do rio Tamanduateí e do córrego da Mooca. As terras provenientes do desmembramento de antigas chácaras foram loteadas pela iniciativa privada com características diferentes do restante da cidade, como a fragmentação do arruamento e a predominância de lotes mínimos.

A instalação da ferrovia na Mooca alavancou seu desenvolvimento industrial no início do século XX, atraindo diversas indústrias que nortearam o seu desenvolvimento até meados dos anos 1950.

No final da década de 1960 a região começou a passar por um processo de desindustrialização e perda de significado da sua principal infraestrutura urbana, a ferrovia. Esse processo teve início com a alteração da divisão internacional do trabalho e a introdução do modelo flexível de produção gerada pela internacionalização do capital.

O deslocamento do setor produtivo apresentou um novo paradigma para a região, que sofreu com a perda da dinâmica econômica e atratividade urbana gerando grandes territórios subutilizados, denominados Vazios Urbanos.

O objetivo da presente pesquisa é contribuir com a caracterização do bairro da Mooca, ao longo da orla ferroviária, entre o viaduto da Vila Carioca e o viaduto da Rua dos Trilhos, como um vazio urbano.

O método utilizado para o desenvolvimento desta pesquisa seguiu as seguintes etapas: levantamento de dados secundários, presentes em livros, teses e artigos científicos; visitas in loco para melhor compreensão das dinâmicas urbanas da região e análise dos dados, estabelecendo relações com o recorte espacial adotado.

Palavras-chave: Mooca, orla ferroviária, vazios urbanos.

## **Abstract**

The neighborhood of Mooca was founded in the late nineteenth century in a flat area of São Paulo and floodable due to the proximity of the river Tamanduateí and the Mooca stream. The lands from the dismemberment of old farms were parceled out by the private enterprise with characteristics different from the rest of the city, such as the fragmentation of the streets and the predominance of minimum lots.

The installation of the railroad in Mooca leveraged its industrial development in the early twentieth century, attracting several industries that guided its development until the mid-1950s.

In the late 1960s the region began to undergo a process of deindustrialization and loss of meaning from its main urban infrastructure, the railroad. This process began with the change of the international division of labor and the induction of the flexible model of production generated by the internationalization of capital.

The displacement of the productive sector presented a new paradigm for the region, which suffered from the loss of economic dynamics and urban attractiveness, generating large underutilized territories called Urban Voids.

The objective of this research is to contribute to the characterization of the neighborhood of Mooca, along the railroad track, between the Vila Carioca viaduct and the viaduct of Street of Rails, as an urban emptiness.

The method used for the development of this research followed the following steps: survey of secondary data, present in books, theses and scientific articles; Visits in loco to better understand the urban dynamics of the region and analysis of the data, establishing relations with the spatial cut adopted.

Key-words: Mooca, railway border, urban voids.

## **Introdução**

O tema abordado por este artigo é fruto de uma discussão sobre as metrópoles contemporâneas, analisando suas dinâmicas, principalmente os processos que desencadeiam a conformação de suas territorialidades. O objetivo da presente pesquisa é contribuir com a caracterização do bairro da Mooca, ao longo da orla ferroviária, entre o viaduto da Vila Carioca e o viaduto da Rua dos Trilhos, como um vazio urbano, área propensa a servir como base para processos de intervenção urbana .

Os vazios urbanos, áreas onde a malha da cidade se fragmenta gerando uma descontinuidade espacial e principalmente de fluxos, serão colocados no centro da discussão, pensando e refletindo sobre o seu poder nefasto, ao meio urbano, de atração e degradação de suas bordas, mas também enfatizado a possibilidade real que esses territórios disponíveis possuem de conformar polos indutores de dinâmicas urbanas capazes de uma alteração de caráter metropolitano.

O método utilizado para o desenvolvimento desta pesquisa seguiu as seguintes etapas: levantamento de dados secundários, presentes em livros, teses e artigos científicos; visitas in loco para melhor compreensão das dinâmicas urbanas da região e análise dos dados, estabelecendo relações com o recorte espacial adotado.

Os processos de urbanização das cidades brasileiras, em geral, são marcados por um rápido crescimento populacional e econômico, que por muitas vezes proporciona a reconstrução da mancha urbana sobre ela mesma em um curto espaço de tempo, gerando um crescimento desordenado e muitas das vezes desqualificado. Esse modelo de desenvolvimento urbano, em sua maioria, acaba deixando cicatrizes das mais diversas sobre o tecido urbano, fragmentando sua malha e gerando espaços fronteiros, áreas de baixa ocupação em meio a área urbana mais densa, além de não levar em conta questões primordiais na estruturação urbana como drenagem e exploração dos recursos naturais oferecidos pelos sítios das cidades. Contudo essas fraturas acabam conformando condicionantes de uma futura reestruturação desta mesma malha e no caso de São Paulo não é diferente.

## **1. Panorama histórico e conformação morfológica da estrutura urbana de São Paulo**

A capital paulista possui uma formação impar e bastante peculiar, desde a escolha do seu sítio original, pelos colonizadores portugueses, até se transformar de uma pequena e pacata cidade colonial, com população entorno de 20 mil habitantes aonde a sua principal atração era a recém inaugurada Faculdade de Direito no Largo São Francisco para a principal cidade da economia cafeeira no período do Império e depois se consolidar em meados do século XX como o maior e mais importante centro urbano brasileiro e latino americano.

Inicialmente a ocupação paulista se deu sobre uma colina localizada a cima de uma curva do Rio Tamandateí protegida das áreas alagadas e insalubres com vista privilegiada do entorno e dos seus invasores, acesso fácil a água e produtos de pesca, uma área antes de tudo “fortificada” que ofereceria refúgio aos seus colonizadores, e esse foi o local escolhido para fundar o então pequeno vilarejo de São Paulo. Contudo essa “acrópole” invertida abrigaria a cidade por completo durante os seus primeiros 3 séculos de existência, tempo em que era apenas um vilarejo no topo da Serra do Mar. Essa ocupação com características tipicamente portuguesa, que optou por uma implantação em um local fortificado, deixando em segundo plano a vasta planície que se estendia a leste, obrigando São Paulo a se adaptar a um sítio com um relevo bastante irregular, quase sem terrenos planos, a exceção das várzeas inundáveis dos cursos d’ água. Fato esse que condicionou todo o desenvolvimento da cidade nos séculos seguintes. O vilarejo, em um crescimento espontâneo, se adapta a colina suas ruas irregulares de terra batida conformam uma malha irregular, arrematadas por pequenos largos, deixando as áreas de várzeas inabitadas.

Entretanto até meados de 1800 a cidade ainda possuía um caráter provinciano, com pouca importância em um âmbito nacional e conseqüentemente pouca infraestrutura, todas as principais funções se localizavam no triangulo histórico –com seus vértices determinados pelos conventos de São Francisco, São Bento e Carmo. Como fica exemplificado neste trecho escrito por Benedito Lima de Toledo:

*“ Apesar de melhoramentos em algumas vias as ruas estreitas e irregulares, as ladeiras íngremes e mal articuladas com*

*acanhados largos, constituem, talvez, a única herança colonial...*” (TOLEDO,1981, p. 23)

Mas esse panorama se altera com o advento da economia cafeeira, a passagem das áreas de plantação acanhadas no Vale do Paraíba para o oeste do Estado de São Paulo, local com uma oferta de uma área quase “inesgotável” para o plantio do insumo agrícola – até então responsável pela expansão econômica do país. Contudo era preciso solucionar o problema do transporte do café até o Porto de Santos para viabilizar a exportação do produto, uma vez que o transporte via tração animal tornou-se inviável, pelo aumento da distância das áreas onde o plantio era realizado até o porto.

Como resposta para este problema foi implementado a estrada de ferro, fazendo a ligação da baixada santista ao interior paulista e dada a concessão da construção e gerenciamento para a empresa inglesa São Paulo Railway. Também ficou estabelecido que a partir daquele momento em diante a Santos-Jundiaí seria o único caminho para descer a Serra do Mar, e todas as outras futuras linhas ferroviárias, como por exemplo a Sorocabana, deveriam chegar até a um entreposto comercial localizado no topo da serra.

Isso conformou um novo início para São Paulo, que passaria a exercer a função de entreposto comercial. A cidade de taipa se transforma como o dinheiro advindo dos barões do café novos melhoramentos são feitos na antiga província, e começa um dos maiores surtos demográficos de sua história além de um considerável aumento da sua mancha urbana, excedendo o limite até então estabelecido pela colina histórica.

A linha férrea é implantada no limite das várzeas da cidade e junto com isso se inicia a retificação do rio Tamanduateí até a várzea do Carmo , drenando áreas importantes da cidade que passariam a funcionar como suporte a demanda da ferrovia – pátios de manobras, armazéns e etc. Logo começaram a surgir novos aglomerados urbanos fora dos limites da colina, desde bairros de alto padrão que tinham sua mancha urbana amalgamada a cidade histórica, desenvolvidos pela iniciativa privada inspirados no plano de Paris - de um século atrás - e apoiados pelo município através de um vasto programa de melhoramentos como é o caso dos Campos Elíseos ,até aglomerados de baixa qualidade urbanística resultante de loteamentos de antigas chácaras destinadas a

população que era atraída para a nova metrópole como os bairros do Braz, Pari e Mooca – do lado leste da estrada de ferro.

Percebe-se com isso que apesar do desenvolvimento impulsionado pelo advento da economia cafeeira, não havia nenhuma preocupação com a produção de um estrato social consolidado, e nem com a efetiva conformação morfológica de uma cidade. Havia uma cisma, duas cidades dentro de uma só, o centro e os bairros de alto padrão com uma “ vida de cidade grande” e os aglomerados urbanos desencontrados a beira da estrada de ferro, aonde um aspecto quase provinciano era estabelecido.

São Paulo, impulsionada por um fortalecimento econômico, agora podia almejar um local de destaque no cenário nacional, contudo aquela lógica – citada no início deste capítulo – de uma cidade espontânea que era o simples resultado de estímulos externos continuava inalterada. As novas construções, abertura de vias entre outras infraestruturas eram simples respostas desconexas das demandas que iam surgindo de acordo com a necessidade econômica, não havia um norte a ser seguido. Apesar da expansão da mancha urbana as áreas de várzea não eram ocupadas nem tinham políticas públicas de drenagem, o sítio ainda era o principal determinante da morfologia urbana, e como resultado o tecido urbano se conforma de forma heterogênea com pontos de inflexão próximos às infraestruturas.

E esse desenvolvimento, resultante de um impulsionamento econômico foi aumentando e se intensificando nas décadas seguintes, a cidade passa por um crescimento demográfico e um alastramento horizontal de baixa densidade fruto de uma especulação imobiliária, sem implementação de infraestrutura ou de um plano urbano, chácaras próximas aos vetores de crescimento urbano, como a ferrovia, passam a serem loteadas segundo esses padrões dando mais corpo e multiplicando os bairros periféricos. Gerando um quadro com uma situação fundiária sem desenho urbano, apenas a justaposição de vários lotes mínimos, além da falta de infraestrutura que caracterizava essas áreas afastadas do centro. Enquanto o centro da cidade se moderniza entre os anos de 1905 e 1911, passando por várias melhorias desde o programa de embelezamento dos largos do Paissandu e do Arouche, remodelação do Vale do Anhangabaú, construção do teatro municipal até obras de drenagem e saneamentos da várzea do Carmo culminando na constituição do Parque Dom Pedro I.

Nos anos subsequentes surge novos impulsos de desenvolvimento, e com eles planos, até então inéditos, de criação de uma rede de infraestrutura que abrange a cidade como um todo, desde o centro remodelado até os novos aglomerados urbanos, mais afastados, que começaram a surgir, principalmente junto a linha férrea. Assim surgiu a rede de bondes elétricos que conectavam as áreas mais periféricas ao centro, e também aparecem planos para resolver os problemas urbanos drenagem, como é o caso do plano de parque interligados por *park-ways* inspirado na experiência de Boston, Estados Unidos da América, de algumas décadas atrás.

No início dos anos 1920, São Paulo já possuía uma vida moderna e cosmopolita e como uma mancha urbana bem desenvolvida que por causa de algumas obras de retificação no Tiete começa a ocupar algumas das áreas de várzeas. Porém, a sua malha urbana é heterogênea, esparsa e desconexa na maioria das vezes com grandes interstícios inabitáveis entre os bairros mais periféricos. Resultado dos diversos loteamentos feitos de maneira aleatória, núcleos urbanos que a cada qual possuíam uma lógica própria.

## **1.2 .Panorama histórico da Mooca e seu processo de industrialização**

A fundação do bairro da Mooca data do final do século XIX, não se sabe ao certo o ano, alguns historiadores apontam que o princípio dos assentamentos urbanos na região datam de 1898, enquanto outros documentos apontam para o ano de 1896 (CARTA) .

Eram áreas oriundas do desmembramento de grandes chácaras, que foram beneficiadas pela instalação da ferrovia, áreas planas, escassas no restante da cidade, porém alagadas pelas cheias do rio Tamanduateí e pelo córrego da Mooca.

Esses loteamentos promovidos pela iniciativa privada, possuíam uma situação fundiária complexa, eram arruamentos fragmentados e quadras compostas por lotes mínimos, sem o direcionamento na conformação de um desenho urbano condizente com o restante da cidade.

Os seus moradores em sua grande maioria eram imigrantes italianos, que trabalhavam até então na lavoura e estavam migrando para São Paulo atraídos pela expansão da cidade e a oportunidade de crescimento.

*“Já no início do século, havia 800 mil italianos no Brasil, e na Mooca eram, sobretudo campanos, enquanto a maioria no Bexiga era calabresa, e no Brás, se dava muita mistura, sendo que os pugliesi, originários de boa parte de San Polignano al Mare e chamados mais comumente de bareses, concentravam nas proximidades do Mercado Municipal. ” (CARTA, 1982, p.35)*

Desde de seu início, apesar de ainda na vigência do ciclo do café, o bairro mostrou seu potencial para o desenvolvimento industrial, aproveitando da ferrovia, com galpões anexos aos pátios ferroviários. Durante as últimas décadas do século XIX e as primeiras décadas do século XX várias indústrias se instalaram na região, aproveitando da disponibilidade de grandes glebas de terra na várzea do Tamanduateí e da população de imigrantes que já possuía uma inclinação para a atividade industrial.

Construções localizadas à margem esquerda da ferrovia , fruto de uma subdivisão da várzea do Tamanduateí, áreas até então insalubres, em grandes glebas com um arruamento diferente da malha urbana que se observa no bairro da Mooca e só buscava uma maior congruência nos pontos próximos as grandes infraestruturas viárias como por exemplo perto dos viadutos que faziam as transposições da linha férrea ou na intersecção do sistema viário principal.

Mas nesse momento do texto é importante estabelecer algumas relações, a população deste bairro (assim como os dos outros loteamentos próximos a linha férrea) era oriunda de imigrantes, principalmente italianos, que passaram seus primeiros anos no Brasil trabalhando na lavoura e depois vieram para a cidade buscar melhores oportunidades, e por isso representavam uma parcela da população destinada apenas a mão de obra.

Apenas, porque, naquele momento não representavam de forma mais ampla um

mercado consumidor, que era bem restrito composto por os membros da elite paulistana e alguns comerciantes e profissionais liberais.

Contudo pretendesse neste momento de o texto ressaltar que esses loteamentos que surgiam a margem do centro não representavam uma condição metropolitana de desenvolvimento, diferentemente do que ocorria no então modernizado e embelezado centro de São Paulo e nem nos loteamentos jardins promovidos pela Cia City no vetor sudoeste.

E isso resulta em um claro impacto urbano, não se fazia “necessário”, e nem desejado, que esse bairros fossem englobados a malha urbana, diferentemente do que ocorria nos Jardins Europa e América promovidos pela City, não havia uma regulamentação urbana nem uma preocupação de constituição de um desenho fundiário, o que contribuiu e muito para a conformação de uma malha heterogenia como foi dito no texto anteriormente.

Logo se estabelece uma dualidade latente, implantados ao lado de um símbolo de modernização e progresso, a estrada de ferro, não havia esse reflexo modernizador nesses núcleos urbanos, se respeitava uma configuração urbana demasiadamente pacata, tendo alguns elementos históricos como principais condicionantes espaciais, como a praça da igreja , não refletindo a condição de uma cidade que se tornava cada vez mais metropolitana.

Outro ponto importante a ser ressaltado foi que a conformação da mancha urbana na região da Mooca não ocorreu de forma simultânea e sim através de um desenvolvimento gradativo que estavam em consonância com os processos econômicos.

Os primeiros assentamentos ocorrem a margem direita da ferrovia, em sua maioria bairros operários, e com o crescimento da atividade econômica e através da retificação de trechos do Tamanduateí as várzeas a esquerda da linha férrea são ocupadas, cerca de 20 anos depois, por galpões e armazéns (fig01).

No final de 1929 toda a estrutura na qual estava baseada a economia da metrópole paulistana foi abalada de forma radical alterando o rumo e a direção do desenvolvimento da urbe.

Nesse ano a economia americana, sofreu um grande colapso com a quebra da bolsa de Nova York e a Grande Depressão, e por ser o principal importador do café brasileiro gerou uma grave crise interna no país, o grão perdeu valor e a demanda caiu vertiginosamente, assim a base econômica brasileira era devastada.

Com isso houve a necessidade de mudar os meios de produção, à grosso modo, o capital dos barões do café acumulados durante décadas e mais décadas de exportação do insumo agrícola foram reinvestido no setor industrial dando um novo impulso ao país, aliados a uma série de outros fatores sócio-políticos que estavam acontecendo na época no cenário nacional. A base produtiva de São Paulo era alterada, passando de para uma cidade industrial.

É bem verdade que antes disso já haviam algumas indústrias instaladas no bairro da Mooca e do Brás, como a Companhia Antártica de 1887 e os Armazéns Matarazzo em 1920, impulsionado pela chegada de imigrantes que deixavam a lavoura no campo e vinham para a cidade, mas eram em sua maioria ligadas a comercialização e estocagem de produtos importados (SOUSA). Contudo é no início da década de 1930 que o setor industrial – instalado principalmente no centro-sul do país – ganha força.

*“A dinâmica econômica impulsionada pelo café, como exposto por Warren Dean, foi também marcada, numa primeira fase, por um comércio de importações dominado pelos imigrantes, dada a restrita vida urbana da sociedade paulista da época e os contatos que esses imigrantes tinham na Europa. A preponderância dos artigos importados foi apenas uma das consequências do rápido crescimento do comércio de exportação do café, sendo que o setor industrial era ainda incipiente. Por esse motivo, percebe-se que entre os primeiros industriais brasileiros, muitos iniciaram suas atividades como negociantes-importadores.”* (SOUSA, 2002, p. 35)

Essa industrialização se caracteriza por ser de substituição de importação, em sua maioria produzia bens de consumos não duráveis para o consumo interno, por que eram de mais fácil fabricação e não dispendiam tantos recursos tecnológicos. Isso acarretou a vinda de uma nova leva de mão de obra do campo para a cidade, entre tanto esses trabalhadores ainda não eram inseridos no mercado consumidor, uma vez

que, pelo baixo valor agregado dos produtos destinados ao mercado interno não era preciso que fosse ampliado a base da pirâmide consumidora brasileira.

Logo essas novas dinâmicas econômicas, refletiram na conformação urbana de São Paulo. As novas indústrias instalaram-se nas margens da ferrovia, para facilitar o escoamento de sua produção, junto a alguns aglomerados pré-existentes de armazéns e vilas operárias na Mooca, Braz e Pari que já possuíam esse caráter industrial. Em sua maioria eram bairros conformado de imigrantes.

Esses bairros então obtiveram um novo impulso de crescimento, algumas chácaras foram loteadas, pela especulação imobiliária, e eles começaram a conformar conurbações urbanas, os tecidos de bairros como o Ipiranga, Mooca e Braz se entrelaçaram, de forma desordenada, cada novo loteamento ao seu bel prazer cada um com seu arruamento em um sentido. E algumas áreas de várzea começaram a apresentar um crescimento de ocupação urbana, sem que tivessem o devido tratamento, apenas com algumas obras de retificação dos cursos d'água.

A parte que recebia maior investimento público e de infraestrutura se deslocava do centro para a região sudoeste, enquanto as áreas lindeiras a ferrovia, inclusive bairros como Campos Elíseos – antes uma ocupação de alto padrão - e eram destinadas aos bairros operários.

Como relata Mino Carta em sua transcrição:

*“Os senhores do café não moravam na Mooca, tampouco os empresários italianos que se tinham estabelecido no bairro com suas indústrias. Mooca e Brás foram o ABC pioneiro dos começos do século, e poucos entre seus moradores ficaram ricos, e nenhum rico a ponto de ganhar entrada no clube fechado dos donos do poder. Geremia Lunardelli, Dante Ramenzoni e Nicola Scarpa são exemplos raros de imigrantes pobres que fizeram a América, mas não se tem notícia de que tenham morado na Mooca, assim como Francisco Matarazzo e Rodolfo Crespi, que chegaram equipados para subir na vida rapidamente, emblemáticos de uma pequena leva de italianos que desembarcavam com algum dinheiro no bolso, ou com estoques de mercadorias, ou com a tarefa de instalar uma filial*

*de uma firma estrangeira. ” (CARTA, 1982, p. 40)*

E foi em meio a esses acontecimentos que começam a surgir os movimentos sociais de operários no bairro da Mooca e as reivindicações sócias dentre elas o direito de uma “cidade digna”.

A partir da década de 1930 a cidade de São Paulo passa por uma série de planos urbanísticos a fim de reestruturar a metrópole, em meio a várias políticas de modernização das infraestruturas e de desenvolvimento econômico, fomentadas pela elite industrial paulistana.

Com o anseio de superar de vez as barreiras físicas impostas pelo seu sítio original, suas várzeas, e acabar com a fragmentação que caracterizou o desenvolvimento de São Paulo ate meados do século XX, foram idealizadas diversas propostas para a capital paulista, dentre eles se destacam a de Prestes Maia e de Saturnino de Brito.

Contudo o plano urbanístico, idealizado por Prestes Maia nos anos 30, conhecido como Plano de Avenida, foi o responsável por promover a reestruturação da cidade. Ele consolidou, mesmo que de uma maneira fragmentada, uma série de propostas para unificação do município em função da adoção do modelo rodoviário de desenvolvimento – em consonância ao governo federal.

Foi desenvolvido um esquema radio-perimetral, estruturado a partir de um grande anel rodoviário expresso junto aos dois maiores cursos d água, o Rio Tiete e o Rio Pinheiros que se conectariam ao centro através de avenidas de grande porte, localizadas nos fundos dos vales.

No plano original era previsto que estas vias de estruturação seriam circundadas por *parkways* – proposta que já avia sido ventilada e especulada anos atrás - conectando as áreas verdes existentes e previa ainda novos parques com grande importância para solucionar o problema de drenagem urbana, em alusão ao sistema de parques desenvolvido em Boston, EUA. Entretanto essa parte do plano acabou não sendo realizada, junto a esse fator a derrocada do Parque Dom Pedro I – décadas depois – e a sua retaliação por viadutos acabando com o seu grande reservatório central, conformaram uma das principais razões para o caos na drenagem urbana que marcaram São Paulo durante as décadas seguintes.

De maneira global, o plano de avenidas foi o primeiro passo em direção a um modelo rodoviário de desenvolvimento que culmina nos anos de 1950 com as políticas de Juscelino Kubitschek impulsionado por um período de florescimento econômico chamado de o milagre brasileiro.

A malha urbana, reconfigurada pelo plano de avenidas, começa a ocupar os vazios deixados entre seus antigos núcleos periféricos, porém apesar de mais densa toda aquela heterogeneidade na sua conformação urbana inicial ainda se faz presente, as novas avenidas traçadas sobre os fundos de vales são responsáveis por arrematar as diversas malhas urbanas ,como se fossem limites.

Durante essas décadas de implementação do novo modelo, os cursos d'água tem sua canalização concluída em praticamente toda sua extensão metropolitana, a cidade cada vez mais exerce uma pressão para ocupação das várzeas. Junto a linha férrea as áreas drenadas dão lugar a glebas para implementação industrial, galpões se justapõem a ferrovia e os bairros operários se alastram de forma horizontal.

A Ferrovia também passa por uma severa transformação, o modelo ferroviário que por durante o século XIX, foi o principal meio de escoar a produção, foi substituída gradativamente pela rodovias que surgiam e dentro da metrópole, os bondes também perdem força e foram sumindo da paisagem urbana, as vias marginais expressas. Logo o transporte de cargas foi desaparecendo e perdendo importância e a estrada de ferro, que outrora era símbolo de modernidade, agora e apenas uma ligação da metrópole com seus subúrbios, para transporte das massas.

Na verdade a descentralização industrial na cidade de São Paulo tem seu início na década de 1970, dentro de um recorte histórico que englobava um regime de exceção autoritário e centralizador, que através de vários projetos estimulava que o parque industrial brasileiro fosse diluído para regiões, até então não desenvolvidas.

*“Após o Golpe de 1964, o regime militar foi instituído no Brasil até o ano de 1985, marcando uma época caracterizada por intervenções tecnocráticas e funcionalistas, em que planos ousados e abrangentes foram criados de maneira centralizadora por um governo nacional autoritário. Naquele período, adotou-se uma postura que valorizou o saber técnico;*

*é a era dos grandes planos multissetoriais, dos diagnósticos exaustivos e das empresas de consultoria. ” (MARINO, 2012, p. 87)*

Foram concedidos uma série de incentivos fiscais, para as indústrias se instalar em regiões pré-determinadas como o ABC paulista (Santo André, São Bernardo e São Caetano). E com isso se inicia todo um processo de esvaziamento econômico da orla ferroviária, que só se intensifica nas décadas subsequentes.

As grandes infraestruturas, como indústrias de grande porte, galpões e a própria linha férrea, que nortearam todo o desenvolvimento da região ficam obsoletas e subutilizadas. Os galpões industriais dão lugar a ponto de estocagem e entrepostos comerciais a ferrovia – antes principal meio de escoamento até o porto – passa a ser substituída pelo transporte rodoviário nas recém-inauguradas rodovias que ligavam a capital até a Baixada Santista.

Junto a essa descentralização, a globalização, que ocorre no final do século, representa a inserção de novas dinâmicas econômicas resultantes dos avanços tecnológicos vão impor ao território urbano uma nova lógica, inesperada, que alterará o significado da geografia e das distâncias, gerando uma dispersão territorial.

Os meios produtivos se alteram consideravelmente, a metrópole passa no final da década de 1980 a ter uma economia baseada no setor terciário, ocorre também um deslocamento global do mercado consumidor.

A globalização e a revolução da informática introduziram no planeta uma nova crise de subconsumo, agora a produção não era mais um enclave – as novas tecnologias permitem a confecção de produtos numa velocidade inimaginável – mas o mercado tradicional de consumo dos países desenvolvidos já não era capaz de suprir essa nova demanda, era preciso expandir.

Dentro desse panorama internacional, são realizadas políticas de estabilizações econômicas, baseado em controle cambial em quase toda América Latina e no Brasil não foi diferente. Logo grandes multinacionais se voltam a esse emergente mercado e

instalam cedex por esses países.

E para São Paulo, principalmente, representou um alargamento considerável da parcela da população que agora fazia parte do mercado consumidor, e isso teve impactos diretos na conformação da malha urbana. Agora uma parcela da cidade, antes “esquecida ” precisava ser englobada e o mercado imobiliário seria o responsável por supri essa demanda, através de uma pressão especulativa, adensando e verticalizando bairros , que antigamente possuíam um caráter horizontal e abrigavam uma população operaria como a Mooca , Ipiranga, Lapa entre outros.

Essa nova lógica de inserção em um mercado global, que em muitas das vezes não respeita a escala humana de quem vive a cidade, é formulada a partir da de pressões desses novos agentes que se instalam na malha urbana de acordo com uma lógica vertical de atuação, de acordo com Santos são forças hegemônicas – advindas de influências externas – que modificam e fragmentam o espaço urbano sem levar em conta o espaço banal, constituído pela sociedade e suas relações locais com o território.

Essa condição gera uma crise da realidade, segundo Milton Santos:

*“Há um conflito que se agrava entre um espaço local, espaço vivido por todos os vizinhos, e um espaço global, habitado por um processo racionalizador e um conteúdo ideológico de origem distante e que chegam a cada lugar com os objetos e as normas estabelecidos para servi-los. Daí o interesse de retornar a noção de espaço banal [sic], isto é, o território de todos, frequentemente contido nos limites do trabalho de todos; e de contrapor essa noção à noção de redes, isto é, o território daquelas formas e normas ao serviço de alguns. Por isso mesmo, as grandes contradições do nosso tempo passam pelo uso do território. ”* (SANTOS, 2001, sp.p)

Segundo Leite, esses processos, que ocorrem simultaneamente, deflagram territórios descontínuos, observando que deixamos para trás a cidade moderna do século XX, para atuar sobre metrópoles contemporâneas complexas e mutantes dotadas de imensas áreas desconexas e dispersas com fluxos variados que conformam uma

verdadeira rede de vazios urbanos.

Nessas áreas os elementos tradicionais de estruturação do espaço como ferrovias e sistemas viários já não são mais capazes de responder por uma organização territorial o que aponta um dos principais problemas de atuação em áreas residuais que é a compreensão desses espaços por terem escalas imensas e limites que não são claros. Isso tem como principal consequência o fato de que os habitantes próximos a essas áreas não são capazes de reconhecer com clareza esses novos territórios, justamente por não os identificar, perdendo assim a identidade de cidade.

Mas a escala da desintegração física e de aparente imensurabilidade do espaço, tornasse ao mesmo tempo a escala da possibilidade da integração urbana, desde devidamente compreendida. O território ganha novas escalas de entendimento além de uma possibilidade de reconstituição territorial a partir do vazio.

Contudo esse pequeno resumo pode ser aplicado a orla ferroviária, principalmente na região da Mooca, as grandes infraestruturas instaladas no período da expansão industrial já não estão mais em consonância com a realidade, elas ficaram obsoletas e foram esvaziadas tanto economicamente ou como elementos urbanos de organização espacial. Se tornaram grandes áreas residuais subutilizadas por pequenos entrepostos de logísticas configurando uma área limítrofe aonde o mercado imobiliário especulativo, que caminha no bairro da Mooca, não tem forças para penetrar e opta por dar as costas a ferrovia, acentuando sua condição como barreira em uma cisma urbana.

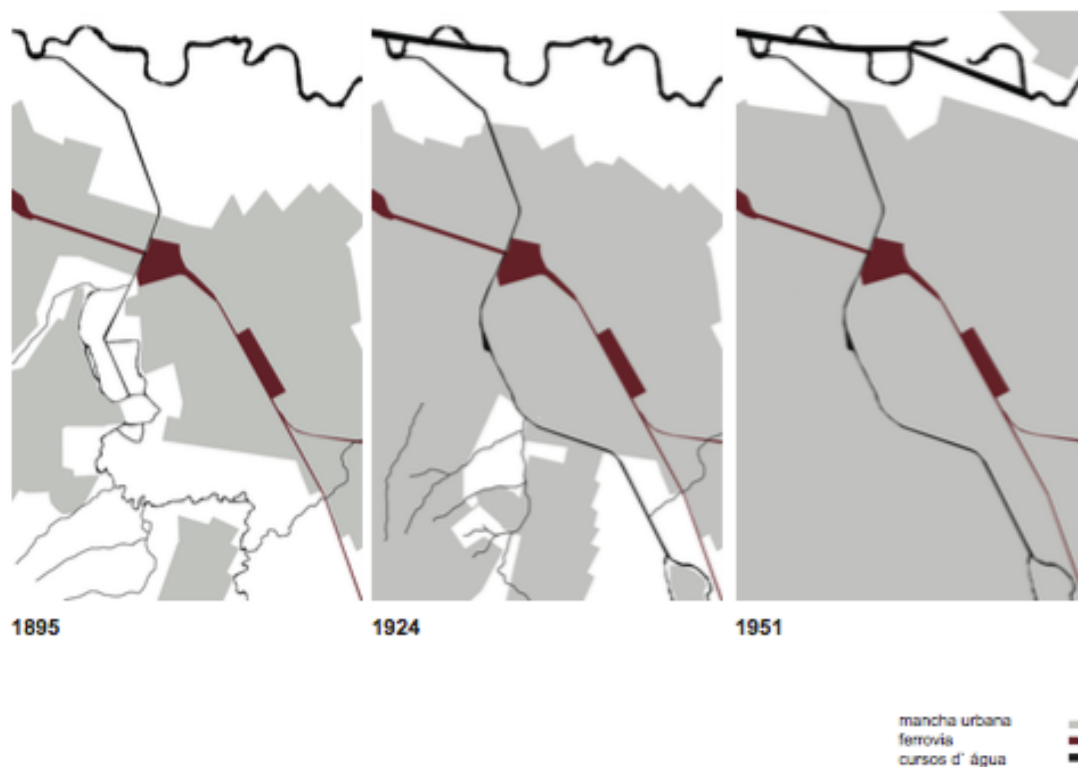


Figura 01 – Evolução da malha urbana na região da Mooca (Acervo próprio, 2014 )

## 2.Vazios urbanos: Características e dinâmicas

No item anterior foi discutido através de uma cronologia histórica, a conformação das áreas residuais da cidade de São Paulo. Como vimos esses interstícios de território subutilizados foram conformados a partir de uma série de condicionantes que se inicia na falta de conformação de um desenho urbano e nas ausências de políticas públicas mais amplas para fomentar um desenvolvimento mais homogêneo.

Tendo em vista, por exemplo, a questão das várzeas do rio Tamanduateí, que foram ocupadas de acordo com demandas por novas áreas para a urbanização que a cidade vinha produzindo, através de uma economia aquecida. Porém não havia um plano de

escala metropolitana para organizações de diretrizes tanto de ocupação do solo como de gerenciamento das áreas alagáveis.

A criação de mecanismos capazes de solucionar esses problemas que ficavam restritos a área próxima a colina histórica, como por exemplo o já citado plano de melhoramento e embelezamento no largo do Paissandu e Arroche e no vale o Anhangabaú.

Contudo, o mais relevante mecanismo responsável por conter as cheias do Tamandateí e proporcionar diretrizes para conformação de uma malha urbana mais homogênea foi o plano realizado para a Várzea do Carmo resultando na criação do Parque Dom Pedro I. Que possuía um grande reservatório central, no qual era contida a ilha dos Amores, e funcionaria como um diafragma para a bacia do Tamandateí. Mas com o advento das políticas de cunho rodoviário, e com a expansão desse modelo pela cidade com a proliferação de vias de tráfego rápido e viadutos, o parque foi se fragilizando até sua total descaracterização, culminando com o desaparecimento desses mecanismos interessantíssimos de drenagem urbana e com o aumento da fragmentação dessa região.

E esse panorama vai se agravando e intensificando de acordo com a passagem de São Paulo para uma metrópole terciária inserida em uma rede de fluxos global (SANTOS). Aonde as grandes infraestruturas pré-estabelecidas se esvaziam de significado, se tornam áreas vazias, que apesar de serem dotas de uma rede viária altamente complexa – na maioria dos casos – e com fluxos viários permanentes. Elas não são mais capazes de se inserir novamente de maneira positiva na malha urbana. E como em um processo erosivo essas grandes manchas – com imensa área- vão estabelecendo uma espécie de repulsão a vida urbana.

Assim como argumenta Carlos Leite:

*“Essa desarticulação do território pode ser vista nos arquipélagos de bairros que se margeiam, fragmentos de todas as escalas, alguns inteiros e quase homogêneos, saídos de uma superposição de diferentes épocas históricas e estruturas urbanas que se cruzam sem definir espaços homogêneos. Sem limites claros. A fragmentação territorial compreende uma rede desconexa de*

*vazios urbanos, terrenos vagos e enclaves territoriais. Misturam-se a cidade formal e a cidade informal, ilegal, de modo aleatório e disperso. Coexistem zonas abandonadas e áreas de ocupação intensa e desordenada. A arquitetura reflete essa instabilidade.*”  
(SOUZA, 2012, sp.p)

Essas são as características predominantes principalmente em metrópoles periféricas que tiver um surto de desenvolvimento urbano e demográfico e São Paulo se encaixa dentro deste perfil e é sobre esse território fragmentado que a metrópole se reestrutura.

Mas, todavia, essas áreas “desocupadas” – desocupadas não por falta de atividade mas por falta de atividade compatível com a realidade e seu potencial urbano – conformam a mais clara chance e oportunidade de estabelecer uma intervenção que tenha potencial de realizar alterações de dinâmicas metropolitanas, dentro de um política de acupuntura urbana.

E talvez assim com intervenções em áreas restritas, mas como notória importância dentro de um panorama mais amplo, tenham força para dissipar esse vento de mudança.

Dentro dessa dualidade de dualidade exprimida entre potencialidade e corrosão da malha urbana por meio dos vazios urbanos, Ignasi de Solà-Molales Rubió, foi quem provavelmente melhor exprimiu a condição dessas áreas residuais de forma mais assertiva através do termo *Terrain Vague*.

No livro Territórios, publicado no ano de 2002, o arquiteto catalão Solà-Morales aborda a temática da cidade contemporânea, discutindo suas relações e a sua fragmentação, e durante o seu raciocínio ele emprega a terminologia francesa *terrain-vague*, afim de designar áreas residuais e exprimir seu comportamento e suas possibilidades.

Termo utilizado para denominar lugares urbanos, vazios, abandonados aonde uma série de acontecimentos parecem exercer uma estranha atração, subjugando esses espaços.

Em francês o termo *terrain*, possui um caráter urbano, uma extensão de terra de larga

escala de limites apagados, pouco definidos, ligado a condição física de um local com uma expectativa latente com potencial a ser desenvolvido, mas que possui uma definição de propriedade que nos estamos alheios

Já expressão *vague* possui um duplo significado de origem latina e um de origem germânica.

No idioma de origem bávara, o termo é oriundo da expressão *Varg-Wogue* que significa, ondulação, alternância e instabilidade, mesma raiz da palavra inglesa *wave*.

Entretanto, para essa análise, interessa mais a terminologia latina. O primeiro signo deriva do latim, *vaccus*, o não ocupado, mas também o espaço livre e disponível que carrega intrinsecamente o sentido de liberdade e o espaço do possível. O segundo significado remete ao termo francês, *vacant*, vago algo impreciso e indefinido.

Assim o estudo da terminologia terreno vago demonstra toda a sua dimensão urbana e a sua dualidade – ao mesmo tempo em que possui a conotação de algo abandonado e sem uso remete ao espaço do possível.

São espaços obsoletos e residuais, oriundos de constantes mudanças econômicas que se “esvaziaram “ e ficando fora dos ciclos produtivos, em sua maioria são antigas áreas industriais, portos e infraestruturas antiquadas, áreas residências inseguras e locais contaminados aonde não se encontra “cidade”. Eles se põem à margem dela, as lógicas e dinâmicas urbanas convencionais não se encontram ali. São ilhas que exercem forte poder de atração com as suas bordas – talvez o aspecto mais nocivo, capaz de destruir zonas ativas, conformando barreiras ao desenvolvimento urbano – incorporando essas áreas como locais inseguros e desabitados.

Contudo, os vazios se sobrepõem a condição negativa e trás consigo a eterna expectativa do novo e das possibilidades que isto pode gerar, uma presença viva de um potencial imenso de reconstrução e mudança de uma nova vida coletiva.

Ou seja esses territórios, tão característicos de nossas metrópoles , apesar de muitas das vezes apresentados como enclaves urbanos, possuem dentro de seu signo uma condição única e intrigante.

Ao mesmo tempo que representam uma memória latente de uma ruína que ainda

persiste na paisagem caracterizando a ausência de um presente forte o baste para intervir neste meio urbano, esse vazio também caracteriza uma espera ou possibilidade de futuro, são encontros a temporais do passado com o futuro.

Para Morales, ao se intervir no vazio, deve se respeitar os signos “escutando” atentamente os fluxos, energias e do passar do tempo. Refletindo em uma arquitetura dualista da diferença e da descontinuidade, instalada na continuidade temporal.

*“Son lugares aparentemente olvidados donde parece predominar la memoria del pasado sobre el presente. Son lugares obsoletos en los que sólo ciertos valores residuales parecen mantenerse a pesar de su completa desafección de la actividad de la ciudad” (SOLA-MORALES, 2003, SP.P)*

Apesar de toda possibilidade de reserva de futuro que esteja impregnada nessas porções de territórios, se não houverem políticas ou intervenções, tanto públicas como de ordem privada, para nortear o seu desenvolvimento urbano estas áreas estagnadas irão representar um grande risco para a malha urbana e para constituição de dinâmicas benéficas para a cidades.

Essas redes de vazios urbanos são resultado de uma fragmentação – como visto nos capítulos anteriores – e por muitas das vezes acabam estabelecendo fronteiras dentro de uma mesma cidade, dividem bairros e se tronam zonas limítrofes.

Segundo Jane Jacobs, essas regiões de fronteiras não são apenas are limites que demarcam o território, mas também se tornam zonas capazes de exercer influencias sobre áreas próximas.

*“Uma fronteira – o perímetro de um uso territorial único de grandes proporções ou expandido – forma o limite de uma área “ comum “ da cidade.*

*As fronteiras são quase sempre vistas como passivas, ou pura e simplesmente como limites. No entanto, as fronteiras exercem um influencia ativa” (JACOBS, 2013, sp.p)*

No caso da orla ferroviária na região da Mooca não é diferente, ela se tornou um

elemento de segregação sócio-espacial, como naquele ditado popular “ do outro lado da linha do trem”.

Ela separa dois bairros com características de desenvolvimento muito próprios de um lado a Mooca, bairro operário que através do mercado imobiliário e seu capital especulativo vem apresentando uma substituição gradativa de população , com a implantação de vários condomínios fechados e verticalizados e do outro o baixo Ipiranga , espremido entre a linha férrea e o rio Tamanduateí , que abriga diversos galpões e algumas moradias mais simples com população de menor faixa de renda.

A situação fundiária e outra grande diferença entre os dois lados do trem, na região da Mooca vemos uma série de quadras que possuem um conjunto comum de arruamento, uma vez que foram resultados de um mesmo loteamento oriundo do desmembramento da Chácara da Mooca no início do século XX, quadras ocupadas por uma série de lotes mínimos ocupados em sua maioria por sobrados geminados com um pequeno quintal nos fundos , aonde atualmente atua o mercado imobiliário , buscando reconfigura lós e reagrupa lós em novos empreendimentos verticalizados.

Já do outro lado, vemos uma ocupação com diferentes características, data de duas décadas depois do loteamento da Mooca já inserido em uma época de expansão industrial, essa região que se apropriou basicamente de áreas drenadas da várzea do Tamanduateí, possui um arruamento mais heterogêneo com quadras de maiores dimensões, verdadeiras glebas com nos lotes maiores, porém com pouca diversidade uma vez que são quase todas ocupadas por galpões.

Entretanto, a um elemento em comum nestes dois territórios, a falta de conectividade, as transposições horizontais ocorrem a um média a 1.500 m por viadutos do sistema viário com estreita passagens para pedestres.

Contudo um dos bairros pode até possuir um melhor do ponto de vista do desenvolvimento urbano, comparando ao outro, mas os dois lugares tem prejuízos inestimáveis , e essas perdas são normalmente mais fáceis de serem identificados nas zonas lindeiras a linha férrea, através de uma desvalorização da terra e de falta de uma diversidade urbana.

Isso porque esses vazios urbanos costumam exercer sobre a malha urbana uma força

de repulsão, fazendo com que as áreas próximas se deteriorem, e isso ocorre basicamente por algumas razões.

A primeira destas razões, e talvez o fato gerador de todas as outras, é o fato de elas configurarem barreiras, verdadeiros becos urbanos, aonde não há transposições em um número razoável. Conseqüentemente as ruas próximas se tornam pontos finais com pouca atratividade.

Com isso não há pessoas utilizando essas estruturas, se tornam desertos urbanos, apesar de serem dotadas de um vasto sistema de mobilidade urbana, com rede de metrô, CPTM além de linhas expressas de ônibus, esses territórios não são capazes de exercer atração para esses fluxos pendociais, as distâncias são preparadas para os automóveis apenas, um exemplo concreto são as transposições estabelecidas a cada 1,5 km, e quanto menos pessoas utilizando essas ruas menos elas vão se tornando atrativas.

As fronteiras tendem a formar grandes hiatos em suas áreas limítrofes, devido a uma simplificação de usos da cidade em certo lugar, em grande escala, tendem a gerar simplificações de usos dos seus usuários. Quanto mais estéril essa área se torna menos interesses econômico ela vai gerar.

Em seu livro *Tudo o que é sólido desmancha no ar - a aventura da modernidade*, Marshall Berman discute uma série de questões relativas ao dinamismo intrínseco a vida moderna.

Em um momento da discussão ele cita o bairro do Bronx, Nova York e o seu declínio a partir da implantação de uma Via Expressa, e nesse momento ele contempla um fato muito interessante e comum a quase todas as zonas de fronteiras que resultam em um processo erosivo da malha urbana.

Segundo o autor:

*“O dinamismo inato da economia moderna e da cultura que nasce a partir dessa economia aniquila tudo aquilo que cria – ambientes físicos, instituições sociais, visões artísticas e valores morais – a fim de criar mais, de continuar infindavelmente criando o mundo de*

*outra forma.* ” (BERMAN, 1986, p. 323)

A fragmentação do tecido urbano aliado a zonas de fronteiras entre os bairros (fig.02e 03), que resultam na criação de verdadeiros arquipélagos urbanos, geram na malha da cidade um processo erosivo que acaba com a vitalidade e o desenvolvimento das redondezas desses territórios denominados vazios urbanos.

Este processo desgasta as atividades que ainda permaneceram ativas, após o esvaziamento econômico que levou a configuração desses vazios, destruído suas estruturas que por falta de uma diversidade urbana, tendem a uma derrocada até desaparecerem. Logo toda as áreas lindeiras, a barreiras, vão se tornando inférteis do ponto de vista urbano.

Então esses locais são amalgamados pelos vazios, em um processo alusivo a fagocitose de uma célula que engloba partículas menores que passam a constituir parte de um todo maior.

São criadas dentro da malha urbana becos sem saída, grandes hiatos, que apresentam em geral uma simplificação de usos, e isso gera também uma simplificação do uso que as pessoas dão a região e as adjacências. Isso tem como resultado uma diminuição de frequência - as pessoas passam a ir apenas quando extremamente necessário a essas áreas – e assim menos opções destinos.



Figura 02 – Cheios e Vazios  
Transposição  
( Acervo Próprio, 2014)

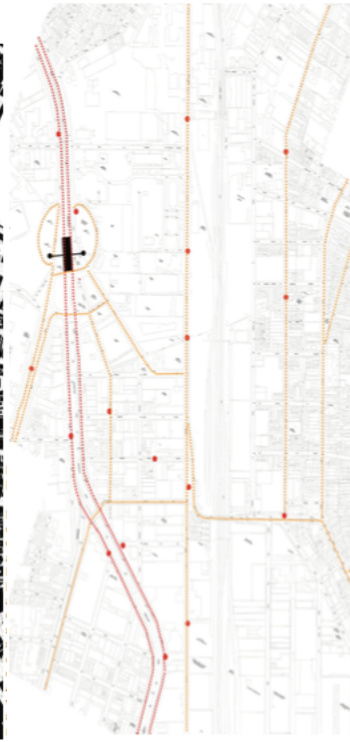


Figura 03 – Ferrovia e sua  
( Acervo Próprio, 2014)

Quanto mais simplificada essa área se torna, mais estéril e menos atraente ela fica para empreendimentos econômicos, atraindo assim uma menor quantidade de usuários e iniciando um processo erosivo de desconstrução. Esse fenômeno é gravíssimo e extremamente perigoso, principalmente quando as adjacências não possuem um alto grau de consolidação capaz de refutar todo esse processo.

Mais uma vez a região de estudo se torna um ótimo exemplo disso, no lado da Mooca essa atração foi amenizada – por ser uma região consolidada – e ficou restrita a apenas algumas quadras, que não conseguem se tornar atraente para comércio e serviços. Já do outro lado do trem a erosão tomou conta de uma área sem atratividade, não há pessoas caminhando nas ruas, até a Avenida do Estado o local se tornou insalubre para novos empreendimentos. Tudo que consegue sobreviver na região são galpões logísticos com picos de atividade no período noturno – fato esse gerado pela restrição de horários imposta pela prefeitura. Atividade não condizente nem com a infraestrutura, que custa caro aos cofres públicos, nem com os usos propostos para uma região considerada um enclave urbano estratégico.

Os vazios são estruturas capazes de se expandir, por causa da sua força de atração negativa que essas áreas exercem sobre o tecido urbano, e isso os torna zonas amorfas sem limites bem definidos com grandes extensões de terras.

### **3.Potencial do vazios como suporte para transformações urbanas**

Apesar de toda a sua degradação sócio-espacial e a sua imprevisibilidade, o vazio possui uma expectativa pelo novo, como fica explícito no trecho abaixo de Solá Morales :

*“La relación entre la ausencia de uso, de actividad y el sentido de libertad, de expectativa es fundamental para entender toda la potencia evocativa que los terrain vague de las ciudades tienen en la percepción de la misma en los últimos años. Vacío, por tanto, como ausencia, pero también como promesa, como encuentro do espacio de lo posible, expectativa. ” (SOLA-MORALES, 2003, sp.p)*

E esse espaço do possível tem chamado atenção de arquitetos e urbanistas em diferentes metrópoles pelo mundo afora, resultando em diversas especulações sobre o caminho e as possibilidades de atuação nesses territórios.

Nas últimas décadas com as novas tecnologias e técnicas produtivas houve uma alteração drástica na geografia urbana – as distâncias foram alteradas uma vez que estamos inseridos em uma rede global de fluxos – resultando na fragmentação das cidades e deslocamento do centro para a periferia. Como resultado desse processo, que ainda está em curso, surgiram novas demandas programáticas e de organização espacial que o dito projeto urbano moderno não foi capaz de responder.

Segundo o arquiteto holandês Rem Koolhaas, em texto intitulado Por uma cidade contemporânea , o projeto moderno – exceto em algumas periferias e em locais

propostos a partir de um sítio sem ocupação previa – não foi concluído , pelo menos a imagem como foi projetado e idealizado.

Os planos modernos para viabilizar a sua construção tiveram que obter uma simplificação demasiada, além do fato de que salvo em raras exceções com por exemplo Brasília, esses projetos não foram concretizados em sua plenitude, o que leva Koolhaas a afirmar que o projeto moderno está ainda para ser concluído introduzindo revisões. Outra questão abordada é que nesses planos geraram uma desorientação na escala das cidades. O projeto moderno, quando atuou sobre os centros urbanos históricos buscando uma renovação urbana, acabou por devasta-los. Espaços abertos e indiferenciados, que pretendiam a liberdade, acabaram por desarticular a organização tradicional e associados a um viário de fluxo rápido rasgaram e fragmentaram o espaço e a dimensão do pedestre.

Esse é o cenário que compõem a cidade contemporânea, com espaços fluidos e muitas das vezes sem limites claros , composta por fragmentos de modernidade, cidades espriadas e recortadas por uma série de infraestruturas dispersas, aonde surgem novas demandas programáticas. E esta cidade, pode ser apresentada, como um fruto da cidade moderna.

Conduto Koolhaas não encara essa situação como algo negativo.

*“(...) mas eu não lamentaria esse fracasso : os estratos de neomodernidade que dele resultam, e que literalmente invalidam a cidade tradicional da mesma forma que anulam o projeto original de modernidade, nos oferecem novos temas de trabalho . Com eles, podemos por frente a frente as edificações de diferentes períodos históricos... também podemos aprender a jogar com o substrato, misturando o projeto ideal com o que foi construído... a estratégia é construir sem destruir a cidade preexistente (...)*  
” (NESBITT, 2008, p. 359)

O que acaba acontecendo com esses espaços residuais – principalmente os de menor complexidade, portanto os que iniciativa privada consegue atuar com maior independência do poder público – é uma incontável vontade de tampar e construir sobre esses vazios.

O que na visão, bastante assertiva de Koolhaas, as cidades não deveriam se comportar dessa maneira. Ele defende que os vazios devem ser convertidos em uma “ linha importante de combate” para remodelação de uma metrópole.

Uma vez que é bem mais simples propor o controle de um novo desenho urbano a partir do vazio – como o elemento estruturador – do que tentar regular os volumes cheios, que na maioria das vezes são muito mais fragmentados. Pensando a cidade a partir de respiros urbanos e do espaço públicos.

#### **4. Considerações Finais**

O Bairro da Mooca, na região próxima a linha férrea apresenta as características de um vazio urbano. Vazio no sentido de apesar de possuir certa atividade, não apresenta dinâmicas urbanas ,fluxos de informações e atividades econômicas condizente com os planos de desenvolvimento regionais e seu suporte físico.

Contudo esse território caracteriza uma reserva em meio a malha urbana que tem o potencial de transformação metropolitana por meio de políticas públicas de desenvolvimento regional acompanhadas por um plano específico de desenvolvimento urbano e amparado pelos instrumentos e marcos legais presentes no estatuto da cidade.

## 5. Referências bibliográficas

BERMAN, Marshall. Tudo que é sólido se desmancha no ar - a aventura da modernidade. São Paulo: Companhia das letras, 1986.

CARTA, Mino. Histórias da Mooca (com a bênção de San Gennaro). Rio de Janeiro: Berlendis & Vertecchia Editores, 1982.

JACOBS, Jane. Morte e vida de grandes cidades. São Paulo: Martinsfontes, 2013

MARINO, Cintia. Fronteiras Diluídas/ Planejamento Territorial em Áreas Metropolitanas: O Caso de São Paulo. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2012.

NESBITT, Kate. Uma nova agenda para a arquitetura. São Paulo: Cosacnaify, 2008

SANTOS, Milton. Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal. São Paulo: Record, 2001.

SOLA MORALES, Ignasi de. Territórios. Barcelona: Gustavo Gili, 2003.

SOUZA, Carlos Leite. Fraturas Urbanas e a possibilidade de construção de novas territorialidades metropolitanas: a orla ferroviária paulistana. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2002.

SOUZA, Wayne. Arquitetura Industrial no Bairro da Mooca: Análise e Diretrizes de Intervenção na Alpargatas. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

TOLEDO, Benedito Lima de. São Paulo: Três cidades em um século . São Paulo: YMA, 1981