



**O IMAGINÁRIO DA ÁGUA NA CONSTRUÇÃO DE PAISAGENS URBANAS**  
ESTUDO PARA UM ECO-PORTO

Fernanda Costa Cavallaro | TFG

Imagem da capa: **O cais de Vila Nova de Gaia, Portugal.** 2012  
Acervo pessoal.

**O IMAGINÁRIO DA ÁGUA NA CONSTRUÇÃO DE PAISAGENS URBANAS**  
ESTUDO PARA UM ECO-PORTO

Fernanda Costa Cavallaro  
Orientador: Prof. Dr. Alexandre Delijaicov  
Julho de 2014

Trabalho Final de Graduação  
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo . Universidade de São Paulo



O real é oco, coxo, capenga  
O real chapa  
A imaginação voa

...

Persistência do eu romântico  
- Waly Salomão



## AGRADEÇO

Ao Alexandre Delijaicov, pela orientação que segue desde meu segundo ano da FAU e que tanto contribui na minha formação.

Ao Angelo Bucci, pela serenidade e sabedoria.

Ao Barossi, pela alegria de ensinar e aprender.

À Camila D'Ottaviano, por ter acompanhado as angústias desse TFG com clareza e paciência.

Ao Artur Rozestraten, por ter sugerido caminhos.

Aos amigos da vida toda: Luma, Pamella, André, Felipe, Victor e Kadu.

Aos amigos da FAU, pelo companheirismo, na alegria e na tristeza: Haluane, Karen, Elisa, Meire, Min, Pedro, Estela, Leandro, Carol, Cibele e Carmem.

Aos amigos que fizeram do Porto uma casa: Luiza, Marina, Carla, Matheus, João, Elton, Ricardo, Guilherme e Rudner.

Ao Grupo Metrópole Fluvial, pelo sonho compartilhado.

Aos colegas de profissão, pelo entusiasmo: Nicolás, Oliver, Rafão, Eloísa, Rafinha, Tati e Nilton.

E um muito obrigado especial aos meus pais, Nair e Nivaldo, pela constância e pelo carinho.

À minha irmã, Marina, pela amizade incondicional e pelo exemplo.

Às minhas tias, Edna, Regina e Mariza, pelo privilégio de ser uma eterna criança.



QUINTA DOS MALVEDOS

PASAL

COCKBURN'S

DOURO

QUINTA DA FOZ

DOURO

QUINTA DO

## PERCURSO

Quando me debrucei sobre a inevitável questão de escolher algum caminho para percorrer durante o TFG, a primeira coisa que me aconteceu foi a síndrome da folha em branco. Eu costumava brincar que o meu intercâmbio era uma maneira de adiar o TFG. É claro que não era isso, mas um ganho, digamos, uma vez que eu sempre tive esse pânico irracional, desde criança, quando, nas aulas de artes, a professora dizia que podíamos fazer um “desenho livre” e eu travava diante da folha por alguns míseros momentos.

E então uma amiga me sugeriu um *brainstorm*: fazer uma lista com tudo que eu achava interessante, dentro de nosso amplo campo de estudo como arquitetos urbanistas. A partir daí, foi ligeiramente mais fácil, embora nada simples. Eu dei risada quando cheguei a conclusão de que todos os meus interesses passavam por três conceitos: paisagem, imaginário e percepção, e me perguntei se estava na faculdade certa, uma vez que o que mais me interessa é a relação das pessoas com o ambiente, na produção do espaço, na sua vivência e na transposição de sonhos em realidade.

A verdade é que essa conclusão não foi nenhuma surpresa, quando olhei para trás. No segundo ano da FAU, entrei em contato, por uma feliz sequência de acontecimentos, com o professor Alexandre Delijaicov, e iniciei um longo processo de construção de uma pesquisa que resultou na minha iniciação científica “Canais navegáveis: (re)construindo o espaço através do olhar”, orientada pelo Alexandre, que trata da problemática dos rios de São Paulo, do ponto de vista do olhar das sociedades que construíram a cidade. Paralelamente, o Grupo MetrÓpole Fluvial, do qual faço parte, iniciou a etapa de Articulação Arquitetônica e Urbanística dos Estudos de Pré-viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental do Hidroanel Metropolitano de São Paulo, uma excelente oportunidade de se restabelecer os rios como eixos estruturadores urbanos.

Durante o ano de intercâmbio, realizado na Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, tive o privilégio de vivenciar uma cidade cujo cartão postal é seu rio – o Douro – cuja vida e turismo estão intimamente relacionados ao Douro, e cujo nome, tão apropriadamente, é Porto. O Porto é ainda mais fascinante por seu caráter de foz, de forma que a cidade toda encara o rio e o mar

de frente, e com orgulho: todos os caminhos levam à Ribeira ou ao Atlântico. Ouso dizer que a cidade, mesmo com as chuvas e os ventos que por vezes tornavam sair de casa uma batalha de vontades, me ensinou mais que suas salas de aula.

Decidi estudar a construção da paisagem, de maneira inversa à que havia abordado na pesquisa de iniciação científica. Eu não queria ver os resultados e os porquês de um urbanismo falido, e sim esclarecer as possibilidades de ação projetual, a partir do imaginário e da percepção do espaço e da arquitetura, focando em paisagens urbanas relacionadas à água. E, nesse contexto, o ecoporto se encaixou perfeitamente, por sua abrangência metropolitana, inserção em um projeto tão sonhado e capacidade de abrigar em si um caleidoscópio de possibilidades.

[1] Cais da Ribeira do Porto, Portugal, 2012.



# SUMÁRIO

## **Apresentação -13**

### **1. Ensaio - 14**

1.1 A construção da paisagem -14

1.2 A percepção do espaço no dia a dia na construção da imagem da cidade - 16

1.3 Intenção e significado em arquitetura - 20

### **2. O imaginário da água em paisagens urbanas - 23**

2.1 O Imaginário - 24

2.2 A água em contextos sociais - 25

2.3 Iconografia - 28

### **3. O eco-porto - 50**

3.1 O Hidroanel Metropolitano de São Paulo - 50

3.2 O eco-porto - 52

### **4. Proposta: Guarapiranga, Eco-porto Interlagos - 58**

4.1 A escolha do lugar - 58

4.2 A escolha do nome - 58

4.3 A região de Interlagos -58

4.4 O Santa Paula Iate Clube - 60

4.5 A escolha do programa - 68

4.6 Programa de necessidades - 70

4.7 Proposta - 73

## **Considerações finais - 80**

## **Referências bibliográficas - 82**

## **Índice de imagens - 84**



# APRESENTAÇÃO

## Introdução

O presente trabalho não tem pretensões de se aprofundar significativamente nos assuntos que o compõem, por consciência de que seria uma tarefa muito além de um TFG. Procuo levantar caminhos para as questões abordadas, entendendo que cada uma delas seria uma investigação de mérito próprio. No entanto, julgou-se necessário uma abordagem abrangente, mesmo correndo o risco de só arranhar a superfície, como uma hipótese de aproximação metodológica de projeto, também tendo consciência de que as distâncias que separam teoria e prática, quando o assunto é o imaginário, não seriam satisfeitas aqui, mas existe a esperança de aproximá-las um pouco que seja. O resultado é uma tentativa de costurar os assuntos de forma intuitiva, aproximando escalas até chegar ao estudo prático.

Diz-se que um trabalho acadêmico tem de ter começo, meio e fim. Nesse contexto, esse TFG é um pouco torto, tem um quê de inacabado, porque nele eu enxergo quatro começos; são quatro caminhos que inicio ao mesmo tempo, sem hierarquias, mas em uma sequência aparentemente cronológica: investigar o conceito de paisagem a partir do imaginário e da percepção, ou seja, da construção social e pessoal do olhar; reunir um arcabouço de referências sobre o imaginário da água em paisagens urbanas, aqui decomposto em componentes e ações; conceituar o que pode ser o eco-porto dentro do contexto do Hidroanel Metropolitano de São Paulo; elaborar uma proposição espacial para um eco-porto em um endereço da metrópole, partindo desses três primeiros estudos.

## Tema, objeto e justificativa

O tema é a construção da paisagem a partir do imaginário e da percepção do espaço, e o objeto que guia a pesquisa é o eco-porto, um componente do Hidroanel Metropolitano de São Paulo, que reúne em si os diversos assuntos que compõem o tema, de forma que, embora pudesse se realizar um trabalho puramente teórico no âmbito da construção da paisagem, e outro puramente prático elaborando um projeto para o eco-porto, optei por unir as duas questões no mesmo trabalho, entendendo que uma questão enriquece a outra.

A visão que fundamenta essa escolha não é a do eco-porto como um espaço físico único, e sim como uma rede de espaços. São 88 eco-portos espalhados pela metrópole, e como tal, eles podem ser elementos simbólicos que ajudam a caracterizar a cidade, como parte de sua identidade física e cultural. Ao longo de uma rede hidroviária, 88 eco-portos configuram pontos nodais, verdadeiros marcos na paisagem urbana.

Além de os eco-portos, como sistema, serem uma intervenção considerável na paisagem, o fato de estarem locados nas margens dessas hidrovias, serem cais e porto, abre uma gama de possibilidades de contato da população com a água e com a lateralidade do horizonte fluvial, algo que é tão raro na metrópole, acostumada a isolar seus rios da malha urbana. São possibilidades incríveis de apropriação do espaço público e reconfiguração de seu entorno. A intenção deste TFG é explorar esse potencial.

# ENSAIOS

## 1.1 – A construção da paisagem

Primeiramente, é importante focar o conceito de paisagem. Ele nasce do olhar, daquilo que conseguimos avistar da superfície física do planeta. O conceito de paisagem é polissêmico e abarca diversas disciplinas: pode ser estudado em arquitetura, história, geografia, antropologia, sociologia, psicologia, ecologia... e receber diferentes significados e hipóteses em cada uma dessas áreas.

A ideia desse texto não é chegar a uma conclusão sobre qual visão é mais acertada, nem esgotar o assunto, e sim conceber a que melhor traduz os caminhos desse trabalho.

Se formos buscar nos dicionários, encontramos:

**Paisagem** sf 1. Extensão de território que se abrange num lance de vista. 2. Desenho, quadro que representa um lugar campestre.<sup>1</sup>

As definições acima não alcançam todos os significados, mas parecem estar na raiz de todos eles. A palavra ganha contornos outros: paisagem urbana; paisagem construída; paisagem imaginária; paisagem natural; paisagem cultural; paisagem como objeto dos paisagistas.

O geógrafo Milton Santos, em seu livro *“A Natureza do Espaço”*, diferencia espaço e paisagem da seguinte maneira:

Paisagem e espaço não são sinônimos. A paisagem é o conjunto de formas que, num dado momento, exprimem as heranças que representam as sucessivas relações localizadas entre homem e natureza. O espaço são essas formas mais a vida que as anima.<sup>2</sup>

A paisagem se dá como um conjunto de objetos reais-concretos. Nesse sentido a paisagem é transtemporal, juntando objetos passados e presentes, uma construção transversal. O espaço é sempre um presente, uma construção horizontal, uma situação única. Cada paisagem se caracteriza por uma dada distribuição

de formas-objetos, providas de um conteúdo técnico específico. Já o espaço resulta da intrusão da sociedade nessas formas-objetos. Por isso, esses objetos não mudam de lugar, mas mudam de função, isto é, de significação, de valor sistêmico. A paisagem é, pois, um sistema material e, nessa condição, relativamente imutável: o espaço é um sistema de valores, que se transforma permanentemente.<sup>3</sup>

Ou seja, a paisagem em si estaria relacionada à materialidade e à técnica dos objetos que a compõem, e o espaço, ao significado que lhe são atribuídos. Aqui, discordamos de Milton Santos apenas porque ele remove a sociedade da paisagem. A discordância que fazemos é sutil. Consideramos que a paisagem não é imutável, porque ela recebe as consequências das transformações no espaço. Ela também entra nessa dialética histórica de transformação de valores, uma vez que paisagem não perde nunca seu sentido físico e retém consequências das relações do homem com o espaço; ela não se exclui do processo.

Talvez seja preciso aproximar mais o foco no contexto das paisagens urbanas. Para o arquiteto urbanista, a paisagem é um campo de atuação e sua atividade é transformadora da paisagem. Uma intervenção no espaço urbano é uma intervenção na paisagem, não apenas fisicamente, mas que sugere transformações na percepção e na imagem que fazemos daquela paisagem e de usos naquele espaço. De forma que, para um arquiteto urbanista, é fundamental ter essa relação em vista ao projetar.

O ser humano não se restringe a existir em um determinado local; ele habita, com menor ou maior grau de afetividade e identificação. Não é possível conceber a paisagem dissociada dos vínculos sociais, pois, a partir do momento que o homem se relaciona com o meio, há uma consciência do espaço que o transforma, se não fisicamente, pelo menos simbolicamente. A construção do conceito de paisagem passa por essa relação.

A paisagem é uma construção, através da atividade do olhar. O olhar humano é sempre uma construção, carregado de simbologia e cultura. Pensemos em fotografia, pintura, poesia.

1. Dicionário Melhoramentos, 1992; Dicionário Aurélio Online.

2. SANTOS, 2004: 103.

3. SANTOS, 2004: 104.

4. Depoimento de Alexandre Delijaicov no Documentário "Entre Rios", 2009.

Toda arte é uma forma de expressão; formas de expressão do ambiente interno e externo, modos de comunicar uma visão ou imagens poéticas. Não é diferente com a paisagem, no que toca sua capacidade dual de ser um produto de sua época, ao mesmo tempo em que se submete às interpretações individuais e coletivas. A paisagem urbana é uma construção coletiva, uma obra de arte inacabada.

De todas as obras de arte da humanidade, a cidade é a principal obra de arte. E, felizmente, é uma obra de arte aberta e inconclusa. Então, a difícil arte de construção do espaço público, que é coletivo, passa por esse reconhecimento, por essa crítica, e nós nos reinventamos cotidianamente.<sup>4</sup>

Olhar e ver são coisas diferentes, mas não independentes, porque o primeiro significa o que vemos (dá sentido, significado) e não existe sem o segundo. Olhar aqui é como contemplar ou considerar, um ato mais mental do que físico. Curiosamente, é esse processo visual que mais se relaciona ao conceito de paisagem.

Não falamos muito de paisagem como experiência dos demais sentidos, provavelmente porque a origem do conceito passou pela representação pictórica e porque temos uma tradição de privilegiar elementos visuais como primeira leitura do espaço. Embora falemos muito da relação do olhar com a paisagem, os outros sentidos também são importantes na percepção e construção do imaginário, mas talvez pela relação com o desenho e a pintura, ou talvez por ser um sentido mais facilmente expresso, a visão sempre aparece em primeiro plano. O olhar em si é símbolo de toda essa compreensão que fazemos do mundo que nos cerca, bem como das correntes de pensamentos e modos de vida que nos guiam. Então, é importante ressaltar que, embora se vá utilizar o olhar como palavra-símbolo dessa relação, ele não exclui os demais sentidos, apenas se sobressai.

A abordagem aqui utilizada foi escolhida por ser a que se considerou mais próxima da prática da arquitetura. Isso porque estabelecendo a paisagem como uma noção que se reconstrói mutuamente entre o espaço físico existente e o espaço imaginado,

entre o observador e o meio, continuamente ao longo do tempo, ela estabelece uma dialética similar ao projetar. Desenvolver um projeto é um processo contínuo entre análise do espaço e seus atores e das ideias de projeto.

A paisagem está em constante transformação também por meio das mudanças culturais. Os significados se alteram conforme adquirimos informação acerca de algo ou mudamos um ponto de vista, como por exemplo, o que vem ocorrendo em São Paulo com o debate acerca do transporte individual, modificando paradigmas com resultados que se refletem no espaço urbano. É essa possibilidade que anima: o poder de ressignificação da paisagem, não apenas do espaço. E por isso escolhemos buscar no imaginário da água caminhos para uma ressignificação das paisagens urbanas, nomeadamente no contexto urbano da metrópole de São Paulo.

## 1.2 – A percepção do espaço no dia a dia na construção da imagem da cidade

### Relatos em movimento

A maneira com que percebemos o espaço está ligada a sua legibilidade e a seus usos, e a percepção é um instrumento fundamental no relacionamento que temos com os ambientes em que vivemos, pois determina o sucesso dessa relação. Começo com algumas narrativas que demonstram como a percepção afeta nossas vidas.

- Quando as crianças vão para o mar e seus pais ficam na areia, o maior identificador do local de retorno são os guarda-sóis. Porém, muitas vezes, a praia está muito cheia e os guarda-sóis são semelhantes demais para configurarem marcos confiáveis, de forma que elas precisam organizar o ambiente em um sistema simples e fácil de memorizar, e com elementos estáveis o suficiente, como quiosques, grupo de guarda-sóis, uma lixeira na areia ou uma placa de sinalização de perigo, e assim identificar o caminho de volta para os pais. A praia se modifica todos os dias, e mesmo ao longo do dia, de forma que é um sistema complexo que a criança precisa desvendar em pouco tempo.

- Quando eu estava cursando o ensino médio, voltava todo dia de ônibus no caminho escola-casa. A escola em questão ficava em Santo Amaro e moro na Cidade Dutra, o que dá um percurso de cerca de 40 minutos em um dia sem complicações. Como o caminho era praticamente sempre o mesmo, eu gostava de fechar os olhos em determinado ponto do trajeto e prestar atenção na cadência das ruas, nas curvas, subidas e descidas que o ônibus fazia e, como num jogo, abria os olhos quando decidia que sabia que estava em tal ponto, a fim de checar se havia acertado. Era um passatempo, mas também um aprendizado daquele

trajeto cotidiano. O espaço também é percebido e gravado através do movimento. Isso é mais fácil de ser apreendido em casa. É comum, após viver em um local por certo tempo, que possamos navegar por ele de olhos fechados sem se deparar com obstáculos. Boa parte das nossas atividades é feita inconscientemente.

- Quando viajamos para um local desconhecido. Hoje em dia viajar sozinho e livre de excursões é uma prática comum. Nesses casos, a pessoa geralmente se arma apenas de um mapa turístico (que por si só já é um elemento que ajuda muito a ler a cidade). Uma cidade desconhecida é um desafio. Você quer passear por vários lugares em questão de dias e normalmente esses lugares estão espalhados por toda a cidade. Conforme qualquer estudante que volta de um mochilão ou intercâmbio pode dizer, o sucesso das viagens aumenta conforme nos tornamos mais capazes não apenas na leitura dos ambientes, mas em criar roteiros. Além disso, vamos aprendendo quais representações gráficas são mais claras e eficientes.

- Quando nos movemos pelo espaço urbano. O meio de transporte que utilizamos é de importância fundamental na relação que temos com o espaço, uma vez que o transporte condiciona o que vemos ou no que focamos, se somos ativos ou espectadores, e também define os marcos dos quais mais dependemos. Considerando uma metrópole como São Paulo, em que passamos tanto tempo em trânsito, isso é particularmente determinante. O transporte de velocidade inserido no dia a dia nos dá uma situação nova, em relação a um passado mais lento, de distâncias percorridas a pé. Porque a percepção em movimento é cinematográfica e explora todo nosso campo de visão ao mesmo tempo. Eu vejo o mundo passando pela janela sem que possa me prender em detalhes a tempo de catalogá-los. Para quem anda de ônibus e de carro, as distâncias são medidas em pontes e viadutos e cruzamentos, em um ou outro marco na paisagem. Para quem anda de trem, o tempo é medido em estações. E para quem anda de metrô,

a cidade são as pessoas.

Não por acaso, esses relatos tratam de situações em movimento, pois a percepção do espaço está intimamente ligada à ação de nos movimentarmos através dele e extrairmos elementos que o identifique e diferencie como forma de construirmos a própria imagem desse espaço. Nossa capacidade de orientação provém do sucesso em estabelecer relações positivas com o mesmo.

A capacidade de compreender o espaço dessa maneira quase que intuitiva é facilitada pelo desenho das cidades, de seus componentes, de sua clareza. São atributos benéficos porque facilitam a compreensão do todo a partir de seus componentes e contribuem para a imagem que seus habitantes e visitantes compõem da cidade, tornando o ambiente menos hostil e indiferenciado.

Isso não acontece apenas nas cidades. É outro processo que se relaciona com a construção da paisagem, pois se trata da identificação do ser humano com seu meio. Não importa se é cidade ou não. É comum que tribos e habitantes de ambientes áridos ou hostis percebam detalhes que os ajudam a diferenciar os locais e a se localizar com mais facilidade.

Algumas pessoas tem mais habilidade em lidar com espaço, coordenadas, distâncias, mapas e, em geral, o arquiteto urbanista faz parte desse grupo de pessoas. É por isso que é mais importante ainda que ele se sensibilize com os problemas de legibilidade da cidade em que atua, uma vez que seu trabalho atinge toda a população, não apenas esse grupo privilegiado.

Como manipuladores do ambiente físico, os planejadores das cidades estão em primeiro lugar interessados no agente externo, na interação que produz a imagem deste meio ambiente (...). Cada indivíduo cria e sustenta a sua própria imagem, mas parece haver uma concórdia substancial entre membros do mesmo grupo. São essas imagens de grupo, mostrando o consenso entre um número significativo de

membros, que interessam aos planejadores de cidades aspirantes a um modelo de ambiente que muitos possam desfrutar.<sup>5</sup>

Conforme Kevin Lynch explica, é desejável que a cidade dê margem a todo tipo de leitura e apropriação, de forma a ser legível e positiva para o maior número possível de pessoas. Vale lembrar que não se trata apenas de uma leitura visual: identificamos os ambientes também por aspectos como textura, sons, cheiros e movimento.

### **Vias, limites, bairros, pontos nodais e marcos - Kevin Lynch**

Partimos do pressuposto de que, no design atual, a forma deve ser usada para reforçar o significado, e não para negá-lo.<sup>6</sup>

O livro "*A imagem da cidade*", de Kevin Lynch, nos ajuda a entender como alguns poucos parâmetros são importantes na compreensão do espaço urbano: vias, limites, bairros, pontos nodais e marcos. Estabelecer esses cinco parâmetros é uma simplificação inteligente, porque não restringe quais componentes pertencem a que parâmetro; um determinado espaço ou objeto pode servir a mais de um parâmetro, enriquecendo seu significado dentro do contexto urbano. São eles:

#### Vias

São os espaços de circulação, não se limitando a ruas e calçadas, podendo ser ferrovias, canais e ciclovias. São importantes na percepção do espaço, tanto por serem por onde as pessoas circulam, como também por seu caráter intrínseco de continuidade. O sistema viário ganha qualidade quando suas vias principais são singulares em relação às outras, seja através dos usos, da pavimentação, do tipo de construção em suas margens, através da iluminação, amplitude, convergências ou potenciais visuais

5. LYNCH, 1997: 17.

6. LYNCH, 1997: 51.

etc. Outro fator que o valoriza é quando há uma sequência temporal de eventos que marca a via, como sucessão de usos ou escala das edificações, ou mesmo a inclinação do terreno.

#### Limites

São os contornos e barreiras visíveis que “quebram” a continuidade do espaço, por exemplo, um rio, lago, linha férrea, muros. Os limites podem ser mais visíveis e mais acessíveis, como é o caso dos rios quando eles têm algum papel no lazer ou no transporte urbano, ou quando o limite pode ser avistado de longe.

#### Bairros

São porções territoriais que contêm características comuns que os identificam, como um predomínio de construções altas ou baixas, densidade de construções, desenho viário, atividade predominante, ocupação histórica, topografia, etc. São ambientes permeáveis.

#### Pontos nodais

Também são permeáveis, mas variam em relação à escala de observação, além de serem pontos estratégicos no espaço. Por exemplo, um cruzamento entre duas vias importantes configura um ponto nodal, uma praça ou mesmo o centro histórico de uma cidade também configuram pontos nodais. Os pontos nodais ganham destaque se forem bem delimitados e tiverem focos visuais e formas coerentes.

#### Marcos

São pontos de referência e não precisam ser necessariamente permeáveis. Uma construção mais alta que o entorno, uma torre de rádio, uma igreja, um monumento, qualquer objeto que se destaque do seu entorno, po-

dem ser considerados marcos. Os marcos serão mais identificáveis quanto mais clara for sua forma e quanto mais contrastante for a relação figura e plano de fundo. Além desses fatores, existe o fator psicológico: história e significado agregam valor a um objeto.

Além das observações acerca da percepção do ambiente existente, o livro compila uma série de sugestões para um desenho urbano mais legível. Acredita que podemos transformar o ambiente urbano em uma paisagem passível de imaginabilidade: que seja visível, coerente e clara.

Essas observações ajudam bastante a pensar a cidade como um sistema. Pode ser engano meu, mas não consigo me lembrar de muitas vezes em que a legibilidade da cidade é posta em questão dentro do urbanismo, salvo modelos modernos em que se busca uma forma funcional. Não se trata de simplificar a estrutura urbana, mas de torná-la passível de apropriação pelos seus habitantes e visitantes, o que permite maior e melhor utilização dos espaços e potencializa a criação de novas imagens e significados.

Transformar uma paisagem urbana não significa modificar todos os seus elementos a fim de que eles se encaixem em alguma regra, e sim identificar os pontos fortes e resolver as dificuldades latentes, procurando evocar imagens ricas e comunicáveis. Não se pode esquecer que este não é um processo fechado e acabado, pois que as necessidades mudam ao longo do tempo e o espaço deve seguir essas mudanças. Ainda, temos de lembrar o peso que a bagagem pessoal de cada um tem ao interpretar uma realidade:

A cidade não é construída para uma pessoa, mas para um grande número delas, todas com grande diversidade de formação, temperamento, ocupação e classe social. Nossas análises apontam para uma substancial variação do modo como as diferentes pessoas organizam sua cidade, de quais elementos mais dependem ou em quais formas as qualidades são mais compatíveis com elas. O designer deve, portanto, criar uma cidade que seja pródiga em vias, limites, marcos, pontos

nodais e bairros, uma cidade que use não apenas uma ou duas qualidades de forma, mas todas elas. Se assim for, diferentes observadores terão ao seu dispor um material de percepção compatível com seu modo específico de ver o mundo.<sup>7</sup>

7. LYNCH, 1997: 123

As pesquisas realizadas por Kevin Lynch e sua equipe demonstraram que algumas características no espaço são de importância particular para seu entendimento: espaços abertos, vegetação, sentido de movimento, redes viárias e contrastes visuais. No caso de Jersey City, as análises realizadas ressoaram, para mim, com o espaço metropolitano de São Paulo, pois muitos entrevistados ressaltam que a cidade tem a aparência de um lugar de passagem e que contém mais de um centro, além de mostrarem dificuldade em conceber uma imagem do todo – seus mapas eram bastante fragmentados – e que muitas vezes a única forma de identificar uma rua era pela placa, pois elas parecem todas iguais, salvo exceções.

Quando penso na arquitetura que predomina em São Paulo, me vem uma imagem semelhante, no caso das construções. Boa parte das vezes só se sabe o que um edifício é porque existe uma placa que diz se ele é um ambulatório, um comércio, um serviço etc. A não diferenciação cresce no sentido das periferias, em que a mudança de usos em construções descaracterizadas perpetua essa imagem. Aliás, em se tratando dos bairros periféricos, tem-se a impressão de que são todos iguais.

Quando se resumem as características mais utilizadas pelos entrevistados de Los Angeles, poder-se-ia facilmente imaginar que se trata de São Paulo: alastrada, espaçosa, disforme. Lembrando que, no caso, Los Angeles e São Paulo são duas grandes cidades com estruturas totalmente diferentes, mas que compartilham esses problemas.

No entanto, também era possível determinar os elementos aprazíveis que eram considerados com carinho pelas pessoas e conferiam identidade ao local. Nessa lista, predominam os espaços vegetados e que falam de água. Por acaso, por morar na Cidade Dutra e não dirigir, o maior conector entre minha casa

e o resto da cidade é o trem; nesse caso, a Linha 9 – Esmeralda, da CPTM, que como se sabe faz boa parte do seu trajeto margeando o rio Pinheiros. Posso afirmar que a maior felicidade do trajeto é quando se consegue ficar no lado do vagão que volta suas janelas para o rio. Nessas horas, pouco importa se a vegetação é esparsa e o rio poluído: é uma rara possibilidade de se enxergar longe e imaginar uma paisagem mais idílica, e muito melhor do que a alternativa, que seria acompanhar o trânsito das vias expressas.

Em relação aos grandes espaços abertos e relativos à água, o livro lembra Chicago, que se desenvolve ao longo da margem do lago Michigan e que este, acessível e visível por todos, confere enorme identidade à cidade. Rios e lagos, não por acaso, são excelentes exemplos do que o livro denomina “limites”.

Outro achado das entrevistas foi perceber que, embora a estrutura viária fosse sempre citada como um elemento importante na imaginabilidade da cidade, essa importância diminuía conforme crescia o conhecimento do lugar por parte do indivíduo, pois então as pessoas passam a confiar mais nos detalhes do que nos sistemas abstratos. Com isso, Lynch pôde concluir que as pessoas se adaptam ao entorno e extraem estrutura do material ao seu alcance.

Em relação ao sistema viário em si, um fator que ajuda a diferenciar uma rua da outra é se é possível avistar algo a partir dela ou se ela é visível de vários pontos da cidade. O mesmo vale para os marcos. Em São Paulo, podemos lembrar a Avenida Paulista, que com suas torres de comunicação, é visível de vários pontos da cidade. Outros elementos que caracterizam as vias são: estreiteza/largura, continuidade/fragmentação, gradientes, uso, nome, movimento, paralelismo, convergências, origem e destino.

Outro parâmetro são os bairros. Em geral, são determinados por continuidades temáticas que podem se relacionar com textura, espaço, forma, detalhe, símbolo, tipo de construção, usos, atividades, habitantes, estados de conservação, topografia, história, nomenclatura das ruas etc. Os bairros são importantes na organização da escala macro das cidades, portanto, é mais

interessante ainda que sejam legíveis nos casos das metrópoles.

E, por fim, temos os pontos nodais. Acredito que em uma metrópole como São Paulo o que mais chama atenção nesse caso são os centros de bairro. Quando pequena, eu costumava pensar em escalas de centros; meu bairro tem um aglomerado de ruas que é o seu centro comercial. Santo Amaro seria uma centralidade maior, para toda sua região circundante, incluindo meu bairro e, acima disso, teria o centro velho de São Paulo, que seria o principal centro no contexto da cidade. Era a forma que eu tinha de organizar regiões e hierarquias, dado que eu não tinha muita noção de distâncias.

Para o presente trabalho, o eco-porto pode ser considerado tanto um potencial ponto nodal das hidrovias quanto marcos urbanos, além de contribuir na caracterização dos limites constituídos pelos rios e pelas represas. A partir dele é possível explorar o potencial paisagístico e de lazer dos rios, aproximando as pessoas do sistema de lagos e canais da metrópole, conferindo mais identidade e legibilidade à mesma.

Parece haver uma imagem pública de qualquer cidade que é a sobreposição de muitas imagens individuais. Ou talvez exista uma série de imagens públicas, cada qual criada por um número significativo de cidadãos. Essas imagens de grupo são necessárias sempre que se espera que um indivíduo atue com sucesso em seu ambiente e coopere com seus concidadãos. Cada imagem individual é única e possui algum conteúdo que nunca ou raramente é comunicado, mas ainda assim ela se aproxima da imagem pública que, em ambientes diferentes, é mais ou menos impositiva, mais ou menos abrangente.<sup>8</sup>

### 1.3 - Intenção e significado em arquitetura

We can't no longer get good results without deliberate intention.<sup>9</sup>

Procurando entender as diferenças entre natureza e paisagem, fui buscar refúgio no meu fascínio pelo céu, devido ao fato de o céu ser inalcançável e universal, mesmo indiferente. A atmosfera terrestre e o espaço sideral, a que juntos chamamos de céu, quase não sofre intervenção humana de forma intencional, que o modifique segundo nossos interesses. Trataria de uma paisagem inalterada? Quando podemos simplesmente olhar com olhos livres? Porque não há construções físicas de nenhum tipo, a não ser pessoais, mas o que quero dizer é que não há nenhuma *intenção* por trás do céu. Ao contrário da superfície terrestre em que quase não nos restam espaços verdadeiramente intocados. Por que dizemos que o que o homem cria não é natural? O natural é a criação de quem?

**Natural** adj 1. Produzido pela natureza.

**Natureza** sf 1. Conjunto de todas as coisas criadas; o Universo<sup>10</sup>

De forma que podemos concluir que natural não pode ser produzido pelo homem porque não seria espontâneo, no sentido de que não há nenhum raciocínio premeditado ou interferência humana. Ou seja, tudo aquilo que o homem produz seria imbuído de intenção. Toda transformação espacial realizada pelo ser humano tem um propósito ou resulta de um, e não poderia ser diferente na nossa profissão. Toda arquitetura tem uma intenção. Pode parecer um discurso batido e banal, mas quero mesmo chamar atenção para essa variável que por vezes parece esquecida. Será, portanto, adequado indagar acerca do sentido e da identidade em arquitetura.

Qual é o papel do arquiteto? Acredito que o arquiteto tem o propósito de criar e construir o espaço em que vamos

8. LYNCH, 1997: 51

9. SITTE. 1965: 13

10. Dicionário Melhoramentos, 1992;

habitar e coexistir. Arquitetura é uma profissão, e relativamente nova. Na prática, não são necessários arquitetos na construção do espaço. Porém, o arquiteto tem o privilégio de se dedicar à criação e organização do espaço físico, portanto ele deveria ser o profissional mais bem qualificado para dar respostas adequadas a estas questões. Nesse ponto, faço algumas considerações bastante pessoais.

- Não existe arquitetura que anteceda mudanças. Uma arquitetura dita 'de vanguarda' não ensina seus princípios a quem não tem as chaves. É como ler um poema em uma língua desconhecida. Ela só é bem sucedida se refletir um pensamento comum, no sentido de já ser difundido em parte da população e passível de apreensão por quem a frequentar. Arquitetura, paisagem e ser humano se realimentam constantemente como ocorre em qualquer relação, e claro que um influencia o outro. As coisas ganham valor nas vidas das pessoas conforme tenham significado, falem a elas, como uma música fala à alma. Lembrando que arquitetura não é uma arte no sentido lúdico e livre do termo. Não existe "arquitetura pela arquitetura". Isso seria irresponsabilidade, ou uma brincadeira plástica mais próxima da escultura. A arquitetura tem um papel social fundamental.

- A beleza está nos olhos de quem vê. A beleza das coisas está na sua capacidade de transmitir valores e significados que só farão sentido a uma determinada cultura, mas isso não quer dizer que não possa ser igualmente fascinante para o outro, até mesmo por seu valor exótico. A natureza humana não é simples e é nessa complexidade de impressões e culturas e saberes e bagagens, que existe a real chance de algo ser considerado belo e agradável a tantas pessoas diferentes. Os significados se multiplicam nos olhos do outro. Fazendo uma analogia com a palavra escrita, um poema não é de seu autor, mas de quem o lê.

- Um projeto arquitetônico é um sonho. E é por isso que me dá agonia quando se ensina e pratica arquitetura sem

Bachelard nos apresenta duas chaves a serem consideradas: 1) 'todo espaço realmente habitado trás a essência da noção de casa'; e, 2) 'para a imagem poética, todo o passado cultural não conta; o longo trabalho de relacionar e construir pensamentos, trabalho de semanas e meses, é ineficaz. É preciso estar presente, presente à imagem no minuto da imagem". (...) A segunda chave pode significar uma possibilidade de escape, ou de superação, desse quadro. Pois, ao dispensar um *passado cultural* ou *construções cuidadosas do pensamento*, ao prescindir das antecedências e condições, a possibilidade da existência da *imagem poética*, apesar de tudo, pode apresentar o caminho da superação das duas referidas crises: na formação e no exercício profissional. A possibilidade da explosão da *imagem poética*, prescindindo das antecedências e condições, representaria a possibilidade de atribuição de valores propriamente humanos ao ambiente construído. Enfim, possibilitaria a existência, e resistência, do ambiente urbano como espaço realmente habitado.<sup>10</sup>

La ciudad favorece el arte, constituye en si misma una creación artística – Lewis Mumford. En este momento podemos identificar, quizá, aquella característica urbana que puede definir, de un modo más intenso, el significado de las ciudades, la organización artificial, si bien constituye un fenómeno totalmente necesario, no es suficiente por si misma (en tanto que se encuentran elementos artificiales como diques, redes de comunicación, etc., que no poseen esta característica urbana); resulta necesario, por el contrario, una organización artificial que no responda a un objetivo único (función, necesidad), sino a varios objetivos, ocultos, diferenciados y, en ocasiones, contradictorios; que permita la utilización de los espacios construídos – abiertos y cerrados, vacíos y llenos – con respecto a dos parámetros que condicionan el significado de las ciudades: el temporal (la ciudad respecto a su propia historia) y el espacial (la ciudad respecto a su propia extensión); que tienda a confirmar decisiones diversas en su estructura física, como una continua e ininterrumpida transición de la necesidad a la posibilidad.<sup>11</sup>

levar em conta quem vai utilizar aquele espaço. Muitas vezes, a arrogância do arquiteto desconsidera totalmente o principal fator de qualquer obra: o para quem. Fazer isso é um erro tão condenável quanto se esquecer do 'onde'. Tanto em termos econômicos como climáticos. Um projeto arquitetônico é um sonho. É o sonho de alguém, é o sonho de muitos, mas não importa, serão sempre desejos. São vidas postas ali, são vidas projetadas. Nós projetamos para pessoas. Elas são nossa razão de ser. São elas que darão significado para tudo. É um trabalho coletivo, projetar.

- Não adianta repetir os signos do passado quando as necessidades são outras. Em arquitetura, o objeto tem múltiplos propósitos que não se limitam à função ou a estética. Portanto, acredito que indagar acerca do significado e da intenção na arquitetura é um primeiro passo para a construção de ambientes mais harmônicos e legíveis. É uma pergunta que se deve fazer a cada novo projeto.

Nesse ponto tocamos o ensino da arquitetura porque ela, por princípio, vai contra a tendência mundial da especialização. Conforme fora discutido num seminário acerca do imaginário, o filósofo francês Jean-Jacques Wunemberger defendeu a multidisciplinaridade da arquitetura, que deve ser contemplada no ensino. O arquiteto se assemelhando ao homem renascentista, com uma formação humanista que lhe dê capacitação e domínio de todas as coisas humanas para que possa intervir no ambiente com responsabilidade. O arquiteto faz a ponte entre os saberes e tem a visão global do projeto. Falando no ensino da arquitetura e no papel do arquiteto, retomo a importância de se considerar as pessoas. Na tentativa de comunicar o conteúdo do imaginário, todos os meios são precários, tentativas de se fazer essa tradução. Conforme já mencionado, as artes têm esse papel, e ele permeia a arquitetura, que é o mote de todo esse trabalho (o imaginário, a percepção e a paisagem). A opinião do usuário, a intuição e as experiências pessoais agregam significado à arquitetura, tornando-a mais bem sucedida e legítima.

11. AYMÓNINO, 1981: 33

## O IMAGINÁRIO DA ÁGUA EM PAISAGENS URBANAS

Para liquidar os povos, dizia Hübl, começa por lhes tirar a memória. Destruindo seus livros, sua cultura, sua história. E uma outra pessoa lhes escreve outros livros, lhes dá uma outra cultura e lhes inventa uma outra história. Em seguida, o povo começa lentamente a esquecer o que é, o que era. O mundo à sua volta o esquece ainda mais depressa.<sup>12</sup>

12. KUNDERA, 1978: 151

13. MACHADO, 2012: 10

Partimos do pressuposto de que a construção da paisagem é resultado de processos da memória e do imaginário pessoal e coletivo, através das transformações sociais no espaço. A Holanda é um exemplo muito bom da relação de identidade do ser humano com o ambiente em que vive. Não só se trata de uma paisagem única, como também inteiramente construída. Reafirma a ideia de que a construção da paisagem é um reflexo da cultura ao longo do tempo.

As águas marcam o espaço urbano holandês e o imaginário daqueles que o habitam. Com uma beleza contemplativa, os canais e lagos holandeses são elementos de identificação dos habitantes com o território.<sup>13</sup>

A identificação entre um povo e seu ambiente tem a importância social de criar coesão, um ambiente familiar a todos que os une pela memória e pelo cotidiano. Conforme explica Lynch (1997, p.143), a paisagem “oferece material para as lembranças e símbolos comuns que unem o grupo e permitem que seus membros se comuniquem entre si”. A importância de se voltar para o imaginário e para a cultura de um povo ou sociedade é em buscar sentido naquilo que fazemos e temos em comum, entendendo o imaginário social como dimensão simbólica compartilhada por uma sociedade em determinado tempo, através de sua cultura e modo de vida.

O presente capítulo reúne um repertório iconográfico do imaginário da água, dividido em componentes e ações. Sendo a paisagem tão relacionada à imagem, optamos por levantar um pouco do que forma o imaginário da água na cultura ocidental, por meio de pinturas e fotos que representam esses componentes

e ações inseridos em paisagens urbanas. Procurou-se, com esse exercício, resgatar valores e significados atribuídos a esses componentes e ações, sempre olhando para o espectro afetivo e positivo desses atributos. É de fato uma tentativa de compilar o que há de afetivo entre o ser humano e a água a sua volta.

Não nos dispomos a esmiuçar os (muitos) significados ou toda a história de cada elemento-chave, apenas recordar a importância deles na nossa cultura, não como peças de um quebra-cabeça em que cada peça tem seu lugar e importância bem definidos, e sim como pedrinhas de um caleidoscópio infinito, em que cada elemento ganha sentido conforme nova reconfiguração, sem deixar de ser o que é. Dividimos esses elementos em “componentes-chave” e “ações-chave”: componente, porque participam do espaço físico; ações, porque predizem um sujeito. Busquei imagens que retratassem aspectos positivos do imaginário da água, ações e componentes cuja importância na nossa cultura é reforçada por sua permanência no tempo. São eles:

**Componentes:** a água; rios, canais e lagos; o cais e o passeio público; pontes; praias; fontes e chafarizes.

**Ações:** contemplar; brincar e desfrutar (lazer); praticar esporte; navegar.

## 2.1 - O Imaginário

A velocidade das transformações espaciais retira o apoio sentimental e memorial do indivíduo e então as recordações passam a ser mais preciosas e mais pesadas.<sup>14</sup>

A memória capacita a imaginação, pois é através do resgate das coisas que já vimos e experienciamos que podemos sugerir novas imagens, novos modelos e situações. O imaginário é uma construção coletiva. O exemplo mais recente que consigo conceber são os universos imaginários da ficção na literatura, na televisão e no cinema, pois que uma obra dessas mídias é capaz de reunir uma grande quantidade de pessoas em torno de um universo comum, que se realimenta desse jogo coletivo que ultrapassa fronteiras.

Por exemplo, hoje em dia existem diversos grupos de pessoas que se dedicam a recriar histórias que partem de um universo fictício, escrevendo roteiros, como é o caso das fanfics – histórias escritas por fans de uma obra, utilizando o mesmo arcabouço de personagens, cenários, leis e tradições da obra. Dessa maneira a história não acaba nunca, porque se recria no imaginário de um grupo e de cada indivíduo desse grupo, enriquecendo todo o conjunto da obra.

E o que diremos do imaginário que envolve ações reais, objetos reais, espaços reais? Acontece o mesmo, talvez de maneira menos explícita. O modo com que uma comunidade faz uso do espaço público reflete facetas do imaginário da cidade. Quando projetamos devemos estar atentos a isso não para *induzir*, e sim para *possibilitar*.

A educação do olhar exige a observação e a reflexão sobre a experiência dessas transformações da paisagem através da ampliação do que poderíamos chamar de usos e costumes que configuram a “paisagem cultural”. Porque, como observaram Baudelaire e Benjamin, é da criativa apropriação e convívio que

os espaços urbanos se transformam em “lugares”, que a cidade deixa de ser um traçado ou um cenário para personalizar-se como lugar da vida urbana.<sup>15</sup>

Ainda podemos nos questionar acerca da validade de um imaginário que não se restringe territorialmente. Bom, no Brasil, somos filhos do mundo. Acredito que uma teorização de uma cultura brasileira sempre recairá em apropriações regionais e multifacetadas, e nunca em uma unidade. O fato é que, quando se trata de uma relação tão primeva quanto a do homem com a água, encontramos muitas imagens comuns.

A água como pré-condição fundamental na fundação das cidades e como condição *sine qua non* da sobrevivência humana faz com que suas relações diretas sejam bastante universais. O diferencial está muito mais relacionado ao território, disponibilidade, clima, economia, religião. Não há lugar no mundo em que a água não refresque em dias quentes, em que crianças não se divirtam em lagos e piscinas, em que limpeza e higiene não se relacionem diretamente com a água, em que regimes de chuva e engenharias hidráulicas não estejam por trás do sucesso da agricultura, ou mesmo em que o transporte fluvial e marítimo não tenha relevância. Mesmo em regiões áridas a água tem papel fundamental por exceção.

A recente retomada de consciência acerca da importância da água impulsiona mudanças que já vêm mostrando resultados. É certo que a mudança de pensamento não se origina de uma tomada de consciência ambiental mágica, proveniente do reconhecimento da natureza como elemento de direitos, mas sim da dependência do homem, da consciência de que sua sobrevivência e autonomia estão atreladas ao bom funcionamento da natureza. Esse raciocínio se estende à relação entre o homem e a água e se reflete na relação do homem com seus rios e canais, havendo uma explosão de projetos realizados e em implantação pelo mundo, que buscam reaproximação e recuperam significados lúdicos e de bem estar. Porém, muitas vezes é preciso buscar justificativas econômicas para viabilizar esses projetos. Ou seja, o lúdico e o ambiental ainda não se sustentam sozinhos.

14. BENEVOLO, 1984.

15. VILLAC, 2006: 22

## 2.2 – A água em contextos sociais

A água como mote de atividades sociais ganhou sua primeira representação nos banhos públicos: banho romanos, árabes, turcos. O banho unia sua função de limpeza, relacionada à higiene e à restauração das energias do corpo, com sua função social, pois as termas eram lugares de encontro e discussão das questões comuns da cidade. Essas atividades eram realizadas nos balneários – de menor escala – e nas termas, verdadeiros complexos.

Com o tempo, as duas palavras passaram a se referir aos locais especializados em banhos voltados para tratamentos de saúde, resultado do proveito de águas minerais, consideradas medicinais, e águas naturalmente quentes, com finalidades terapêuticas. Hoje o banho coletivo se volta ao prazer, e os banhos de imersão em banheiras domésticas tem função mais de relaxar do que propriamente limpar.

Outra relação cultural da água com a higiene nos apresentou os chafarizes. A propagação deles pela cultura ocidental está ligada à cultura árabe. Os árabes os utilizam para aumentar a umidade local, criando um micro-clima, ao mesmo tempo em que exploram a beleza ornamental que se pode atingir com amplos tanques. Os muçulmanos, por sua vez, têm o hábito de se purificar através da água antes de entrar nas mesquitas, o que explica os tanques, e por vezes lavatórios, nas entradas desses edifícios. O que mais permanece no ocidente, no entanto, é o caráter plástico ornamental de fontes e chafarizes, ainda mais hoje que o abastecimento é feito em rede e não mais por meio das fontes e bicas.

O período cristão resultou em um hiato na cultura dos banhos coletivos, que voltaram a ganhar o interesse das pessoas quando a preocupação com a saúde e a higiene voltou a ser foco sob o respaldo da ciência e das necessidades sanitárias das cidades industriais. É nesse momento, que vai do século XVIII ao XIX, que o

homem descobre a praia e o banho de mar, também partindo de princípios terapêuticos.

Até a segunda metade do século XVIII, predominava a visão cristã medieval, que enxergava o mar como um ambiente místico e imensurável, repleto de perigos e punições. Foi a ciência, notadamente a biologia, que mostrou ao homem que a natureza marítima era dominável. A possibilidade de estudar o mar sob esse viés científico não era algo acessível a todos, o que aumentou o prestígio social daqueles que se dispunham a ter um novo contato com a praia, seja para fins terapêuticos, o que se recomendava particularmente à crianças e mulheres, seja para fins acadêmicos, direcionado aos homens.

É uma nova forma de apropriação, coordenada pelas elites, que não se equipara ao uso do ambiente marítimo feito por populações ribeirinhas, pois agora a praia e seus rituais ganham contornos de civilização, uma legitimidade nova. Também é importante compreender o papel da medicina: a praia terapêutica. Os banhos de mar estavam ligados às teorias médicas da Europa do século XIX, numa tentativa de se curar o corpo e a alma através das energias do corpo e uma forma de apaziguar os abusos cometidos pela aristocracia (vícios e exageros mundanos). Também seria uma excelente maneira de organizar e regular as energias corporais, educando o corpo das crianças e corrigindo distúrbios considerados tipicamente femininos (anemia e histeria).

Em relação à salubridade, mais citada conforme nos aproximamos do século XX, as brisas marítimas seriam capazes de purificar o ar e oxigenar os pulmões. O burguês via o corpo como algo totalmente permeável e suscetível ao exterior. Se o aristocrata se preocupava com a higiene do que era visível – o vestuário – o burguês se preocupa com as partes ocultas do corpo. Ao mesmo tempo, a visão de que é possível almejar e conseguir corpo e mente sãos, com base nos conselhos médicos e esforços pessoais, vai contra a visão de excelência natural da aristocracia. O corpo era visto como um símbolo de todas as condições sociais: postura, atitudes, higiene e hábitos indicariam inclusive os modos de sentir e pensar do indivíduo.

Esse retorno, no entanto, carrega o peso social. O usufruto da água nessas condições é privilégio da aristocracia e da burguesia, que enxergam as possibilidades que esses espaços têm de serem verdadeiros redutos sociais.

Ao mesmo tempo, a luz, as cores, a natureza marítima começam a ganhar valores próprios, relacionados ao prazer de se estar ao ar livre. Dessa forma, a contemplação e apreciação do contato com a natureza são, em si mesmas, uma vantagem. O mar, no entanto, permanece como uma necessidade terapêutica, ainda sem contorno de brincadeiras, diversão e esportes. Esse tipo de abordagem dá origem aos espaços de contemplação, nomeadamente os passeios, os terraços e os miradouros.

As mudanças socioeconômicas que caracterizaram os séculos XIX e XX garantiram que o homem tivesse, progressivamente, mais tempo ocioso, dando espaço a atividades de lazer.

Hoje o lazer na praia é entendido como uma forma de se soltar das atividades cotidianas e de se expressar, liberar tensões, dentro de rituais regulados e aprovados socialmente, mas que são muito mais flexíveis do que os ditados pelo dia a dia. O lazer tem efeito libertador. A praia é cada vez mais entendida como um espaço de convívio, de alegria, de lazer. Progressivamente, a praia assume um caráter de espaço público. As pessoas chegam mais tarde, passam mais tempo e, conseqüentemente, desenvolvem novas atividades.

## **São Paulo**

Em São Paulo, as relações do homem com a água em sua dimensão coletiva foram sendo substituídas por interesses alheios, e perdemos, paulatinamente, a cultura fluvial cultivada nos primeiros séculos da cidade. Antes das canalizações, lavava-se roupas no Tamanduateí, e toda uma população ribeirinha fazia do Tietê seu ganha-pão com extração de areia e tendo na pesca um complemento alimentar.

A utilização dos rios para recreação e esporte se intensificou com a chegada dos imigrantes, a partir de 1870. Foram eles que fundaram muitos dos clubes às margens do Tietê, voltados para esportes náuticos, e, depois, na Guarapiranga. As várzeas também eram aproveitadas pela população, principalmente como local do futebol de várzea, inclusive com competições entre bairros, uma vez que eram espaços renegados, considerados insalubres por conta das cheias e da ausência de tratamento das águas, tornando-as depósito de rejeitos e esgoto. De forma que em São Paulo as várzeas da cidade foram sempre território da população mais pobre, impossibilitada de ocupar terrenos mais nobres.

As várzeas passaram a ser do interesse imobiliário quando das obras sanitárias que retificaram os rios, porque, uma vez retificados e canalizados, toda sua margem inundável passava a terreno passível de ocupação. Se transformaram em cenário para grandes empreendimentos imobiliários, como o Butantã e a Cidade Jardim, além de liberar espaço suficiente para que se enxergasse no terreno plano o potencial para a construção das vias expressas marginais, seguindo a mesma lógica de implantação das ferrovias.

No processo de produção do espaço da cidade de São Paulo, prevaleceu sempre a visão de que as águas e seus rios eram secundários. O sanitarismo que vingou não foi o dos sonhos de Saturnino de Brito, engenheiro cujo projeto de retificação do Tietê previa enorme parque fluvial ao longo do canal, mas sim o mais prático a curto prazo, o mais lucrativo, e ambos. No caso do Tietê, construiu-se as vias expressas marginais.

Se a falta de tratamento das águas estava causando doenças por meio das várzeas, canalizamos os rios e vendemos as terras. Se as águas estão poluídas, procuramos abastecimento mais longe e jogamos os dejetos o mais distante possível. Se o espraçamento chegou nessas áreas, ignoramos os rios e nos distanciamos fisicamente, tanto quanto possível. Se é interessante produzir energia elétrica, implantamos soluções que gerem o máximo de capital. Se o automóvel é importante na economia, privilegamos o transporte individual e construímos mais e mais

ruas onde for mais fácil, tamponando vários rios e confinando-os em canais subterrâneos. Se a água ignora os processos humanos e reivindica seu espaço, causando enchentes (de maior magnitude do que uma cheia natural por conta do solo impermeabilizado) nossa resposta é construir mais barreiras físicas sem qualidade ambiental, os piscinões.

Enquanto os rios e as várzeas são tangíveis, reais, concretos e como tal existem na prática da vida, tem-se deles uma percepção sensorial imediata, desenvolvem-se relações diretas por vezes, até afetivas. Mas o curso das transformações da sua existência natural levaria necessariamente também a uma existência abstrata, não tangível... os rios e as várzeas acabariam por serem transformados num espaço tecnológico. Nestas condições a representação possível será pensada, teórica, programada. Os habitantes da cidade já não dão conta da sua existência. Não deixam de ser curiosas as reações que ocorrem diante de algumas imagens do Tietê ou do Pinheiros... O habitante de São Paulo descobre-os naqueles curtos instantes e perde-os em seguida. Na cidade os canais do Pinheiros e do Tietê, como traços retilíneos orlados por um sistema de vias expressas, onde dominam movimentos rápidos sincrônicos, aparecem à distância com um cenário de um balé bem regulado.<sup>16</sup>

Existem hoje processos de retomada da consciência acerca da preciosidade da água, da reivindicação dos espaços públicos, da conscientização ambiental, e da apologia ao bem estar e à saúde. Então é um momento bastante proveitoso para se projetar para essas mudanças de visão de mundo.

Buscamos no imaginário não uma justificativa, porque as razões já estão aí. Se trata de buscar no imaginário as qualidades e os usos que podem enriquecer paisagens urbanas e responder efetivamente às demandas positivas que temos visto. São qualidades, relações e apropriações que já fazemos em diversos locais e situações, mas que costumam ser privilégio de poucos, ou por questões econômicas ou por questões de disponibilidade. E ninguém pode dizer que São Paulo é uma cidade que abraça seus rios. Nem que as represas são verdadeiras praias urbanas, a que

toda população tem acesso.

É curioso que um eixo de centralidade urbana venha sendo estabelecido ao longo do Pinheiros, sem que isso agregue verdadeira mudança. A arquitetura ali apenas se fechou em janelas herméticas, ar-condicionado e vidros coloridos. Construiu-se uma ponte “digna” de cartão postal, mas no chão e na água, tudo continuou na mesma. A ciclovia do Pinheiros vira piada devido ao mal cheiro e os usuários da CPTM convivem com as estações do lixo: no período de seca o cheiro é ruim, mas quando há muita chuva, piora.

A Ponte Roberto Marinho é um exemplo de um projeto unidirecional, porque só serve aos automóveis. Não resgata nenhum potencial local, nem paisagístico nem humano. É o tipo de projeto que justamente por ter esse caráter inflexível e de uso único, se desgasta com o tempo e perde significado, tal qual a ampliação da marginal Tietê: procura-se uma solução rápida para um problema sistêmico sem que se altere as causas, e logo a solução é superada.

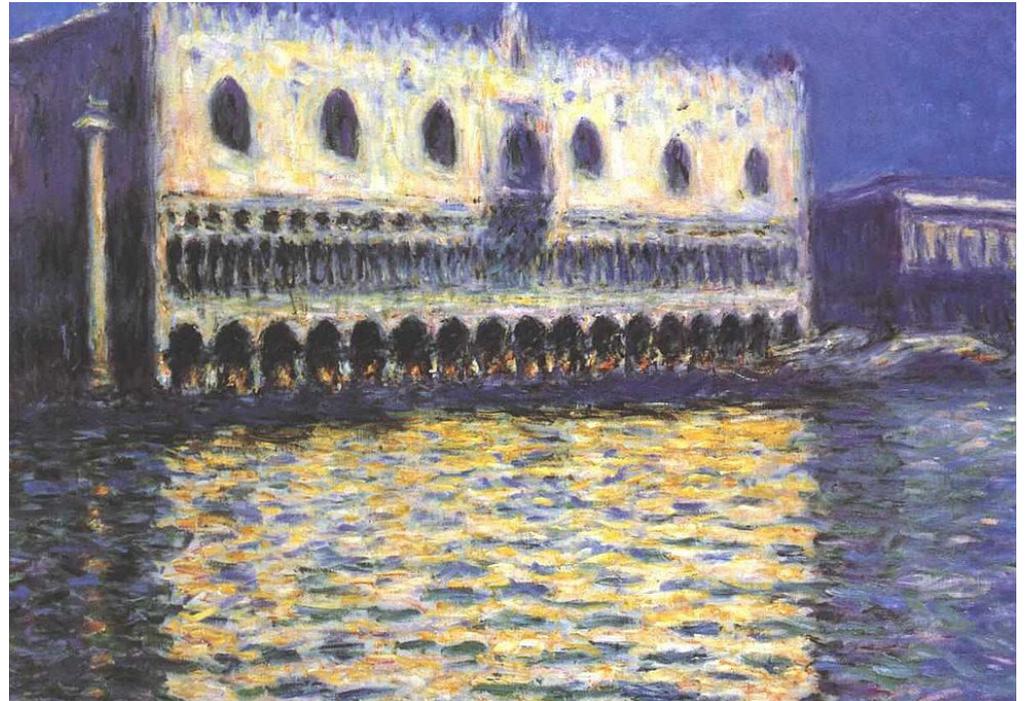
Justificativas sanitárias, canalizações e avenidas de fundo de vale foram medidas que, no caso brasileiro, tomaram terras das margens dos rios e a transformaram em propriedade, perdendo ótimas oportunidades de produzir uma paisagem urbana digna de seus habitantes e com respeito aos recursos naturais.



<  
2

>  
3

>  
4



5 >

[2] Bicycle Reflections, 2013

[3] Vista noturna do Itamaraty, 2005

[4] Monet, O palácio ducal, 1908

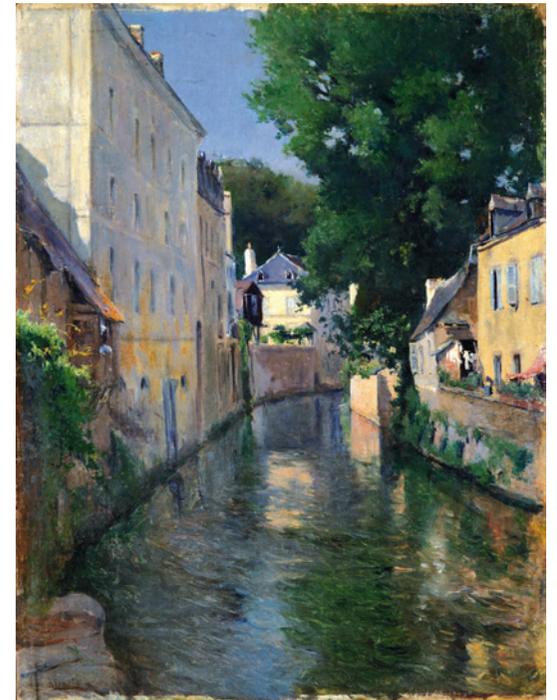
[5] Parque do Ibirapuera, 2013

[6] Ljubljana river, 2011

[7] Aureliano de Beruete, O rio Isole, 1901



<  
6



>  
7



[8] Rio Tamanduateí, SP.  
1870 - 1930

[9] Orla do rio Sena, Paris.  
2012

[10] Grande Canal, Veneza,  
2013

[11] Londres vista da  
Catedral de São Paulo,  
2012

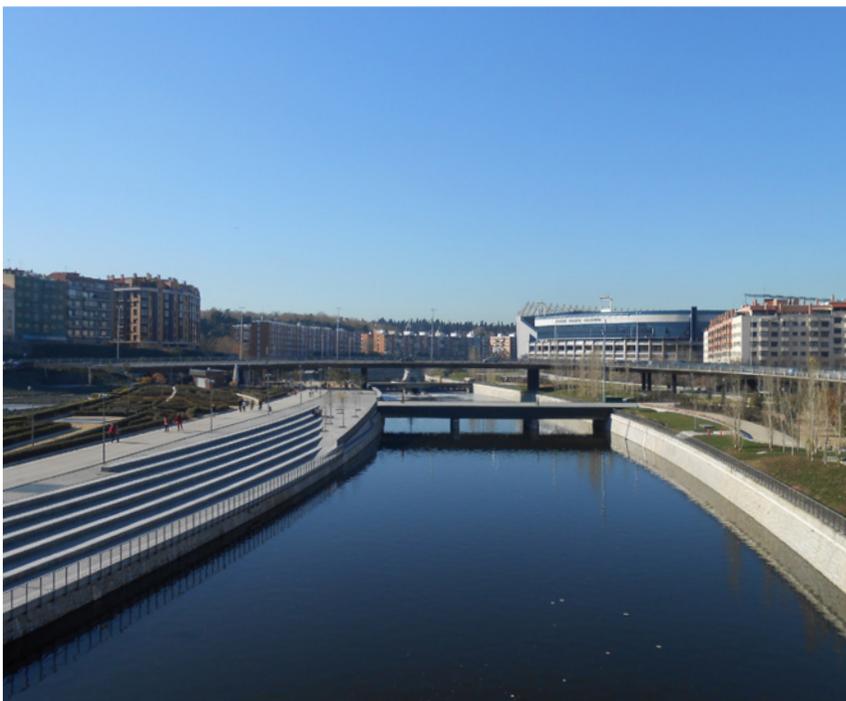
[12] Rio Manzanares,  
Madri. 2013



<  
9



>  
10



>  
11



<  
12



<  
13



>  
14



>  
15



>  
16



<  
17

[13] Benedito Calixto, Inundação da várzea do Carmo, 1892



<  
18

[14] Barco de turismo em Istambul, 2013



[15] Cais em Veneza, 2013

[16] Barco de turismo em Londres, 2012

[17] Vosmaer, O porto de Delft, 1658-1660

[18] Aveiro, 2012

[19] Canal em Amsterdam, 2012

[20] Cais da Ribeira do Porto, 2013

[21] Gôndola em Veneza, 2013



>  
19

>  
20



<  
21



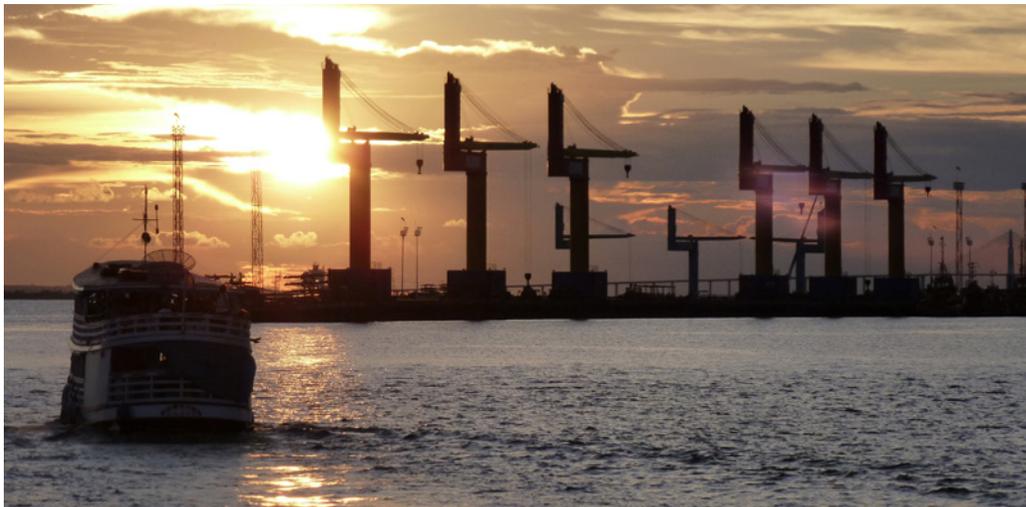
<  
22



>  
23



>  
24



<  
25



<  
26

[22] Porto dos Leixões,  
Porto, 2012

[23] Trecho do poema "Ode  
Marítma", de Álvaro de  
Campos, heterônimo de  
Fernando Pessoa.  
Porto dos Leixões,  
Porto, 2012

[24] Cézanne - O Sena em  
Bercy, 1876-1878

[25] Marina em Malahide,  
Irlanda, 2012

[26] Porto de Manaus, 2012

[27] Cais em Veneza, 2013





[28] Parque das Nações, Lisboa 2013

[29] Parque del Retiro, Madri, 2013

[30] Orla do rio Sena, Paris, 2012

[31] Orla do ro Douro, Porto, 2013

[32] Orla do Tâmissa à altura da Ponte do Milênio, Londres, 2012



<  
29



>  
30



>  
31



<  
32



<  
33



>  
34



>  
35



>  
36

[33] Orla do rio Liffey,  
Dublin, 2012

[34] Parque das Nações,  
Lisboa, 2013

[35] Orla do Douro,  
Porto, 2013

[36] Orla do Chifre de Ouro,  
Istambul, 2013

[37] Praia dos Ingleses,  
Porto, 2013

[38] Orla de Veneza ao lado  
do Palácio Ducal, 2013

[39] Canal de Amsterdam,  
2012

[40] Praia da Barra, Aveiro.  
Portugal, 2012



<  
37



>  
38



>  
39



<  
40



<  
41



>  
42



>  
43



<  
44

[41] Manet - Praia de Boulogne, 1869

[42] Praia de Copacabana, Rio de Janeiro, 2010

[43] Joaquin Sorolla, Niños en el mar, 1908

[44] Praia de Nazaré, Portugal, 2013

[45] Thomas Farkas, Lavadeiras do Tietê, 194-

[46] Ilha dos Amores, Parque do Pedro II, destruída em 1910.

[47] Jardim das Tulherias, Paris, 2012

[48] Orla do Tâmissa, Londres, 2012



<  
45



>  
46



>  
47



<  
48



[49] Orla do Chifre de Ouro,  
Istambul, 2013

[50] Píer em Büyükkada,  
Turquia, 2013





<  
51



>  
52



>  
53



<  
54

[51] Remadores do Clube Esperia

[52] Manet - Boating, 1874

[53] Lago do Parque del Retiro, Madri, 2013

[54] Orla da Represa Guarapiranga, 2014

[55] Rio Arno, Florença, 2013

[56] Crianças brincando na cheia do Rio Negro, 2012

[57] Pedalinho no Lago do Javary, Rio de Janeiro, 2011

[58] Competição de remo no rio Tietê, 1903



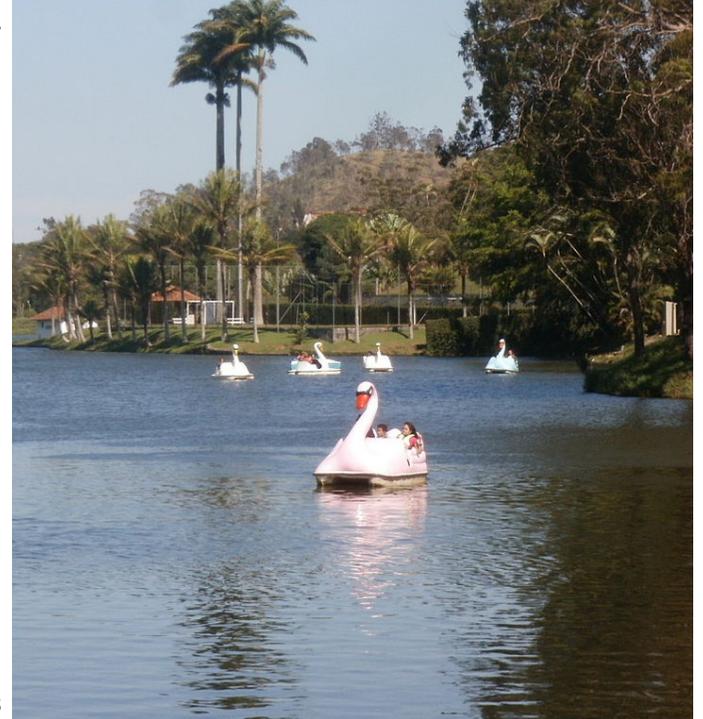
<  
55



>  
56



>  
57



<  
58



<  
59



>  
60



>  
61

[59] Igreja do Bom Jesus,  
Braga, 2013

[60] Chafariz em Versalhes,  
França, 2012

[61] Chafariz na orla do rio  
Manzanares, Madri, 2013

[62] Chafariz do Louvre,  
2012

[63] Chafariz em Sultão Ah-  
met, Istanbul, 2013

[64] Chafariz no Jardim  
de São Pedro de Alcântara,  
Lisboa, 2013

[65] Chafariz na Praça  
Bucareste, Roma, 2013



<  
62



>  
63



>  
64



<  
65



<  
66



>  
67



>  
68

[66] Crianças brincando com hidrante, Philadelphia, 1996



<  
69

[67] Chafariz do Largo da Memória

[68] Fontana della Barcaccia, Roma, 2013

[69] Fontana di Trevi, Roma, 2013

[70] Bebedouro no Jardim Augusto Rosa, Lisboa, 2013

[71] Fonte em Crown Center Square, Kansas City, EUA, 2008



<  
70

>  
71



## O ECO-PORTO

### 3.1 - O Hidroanel Metropolitano de São Paulo

O Hidroanel Metropolitano de São Paulo, utilizado como referência e contexto para esse trabalho, é apresentado na Articulação Arquitetônica e Urbanística, realizada pelo Grupo Metrôpole Fluvial da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, em 2011. É parte dos estudos de Pré-Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental do Hidroanel Metropolitano de São Paulo, que fora licitado pelo Governo do Estado de São Paulo, por meio do Departamento Hidroviário da Secretaria Estadual de Logística e Transportes.

O Hidroanel é uma rede de canais navegáveis existentes e projetados. É composto pelos rios Pinheiros, Tietê, Jurubatuba, e pelas Represas Billings e Taiaçupeba, além de um canal artificial que as conecta, totalizando 170 km de vias navegáveis. Localizado na Bacia do Alto Tietê, o Hidroanel atravessa 20 dos 39 municípios da Região Metropolitana de São Paulo. O projeto ainda prevê a integração do Pequeno Anel (composto pelos rios Tamanduateí, Meninos e Couros) e da Represa Guarapiranga.

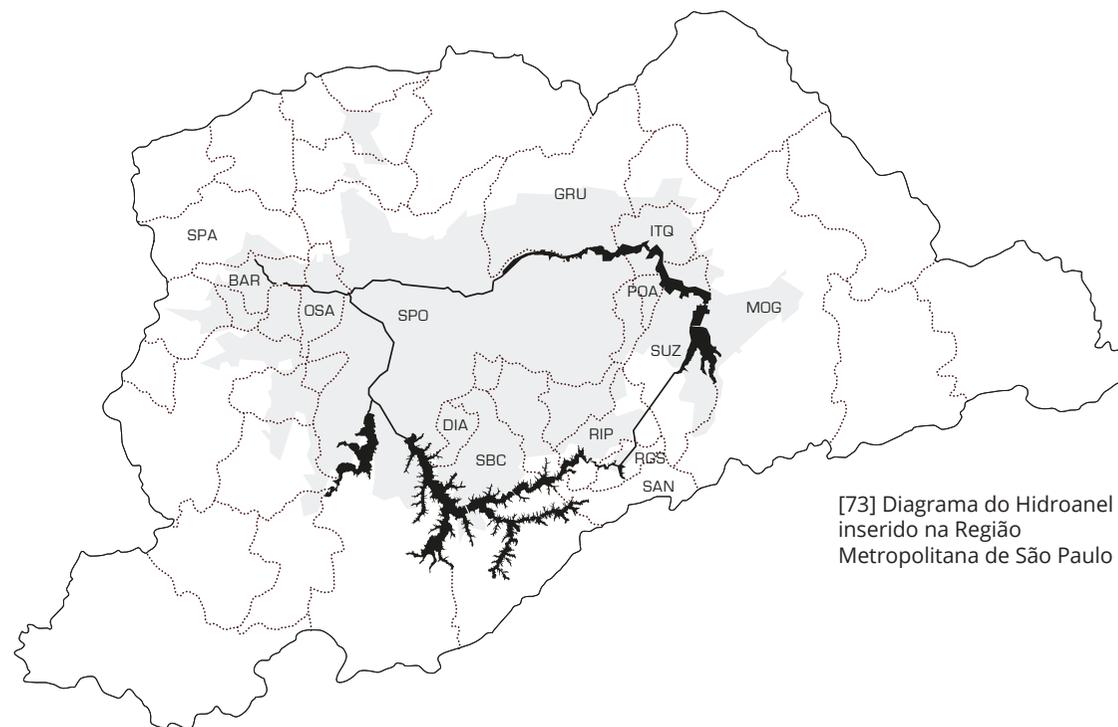
Restabelecendo os rios como principais eixos de estruturação urbana, aliados à necessidade de parques, praças e bulevares fluviais, o Hidroanel reforça o caráter público das águas, dos rios e de suas margens. O projeto alia o transporte hidroviário de cargas e passageiros ao uso múltiplo das águas e ao manejo dos resíduos sólidos. Dessa forma, o projeto se insere nos desejos expressos pela Política Nacional de Resíduos Sólidos, pela Política Nacional de Recursos Hídricos e pela Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Para isso, as principais cargas previstas pelo projeto são sedimentos de dragagem de canais e lagos; lodo de ETEs e ETAs; lixo urbano; entulho e terra. A partir dos portos de origem, estabelecidos ao longo do Hidroanel, essas cargas têm como destino os tri-portos, instalações industriais onde os resíduos são processados visando reciclagem e destinação ambientalmente

correta, reduzindo a quantidade de rejeitos. Dessa forma, os resíduos são coletados e tratados dentro da área urbana que os produz.

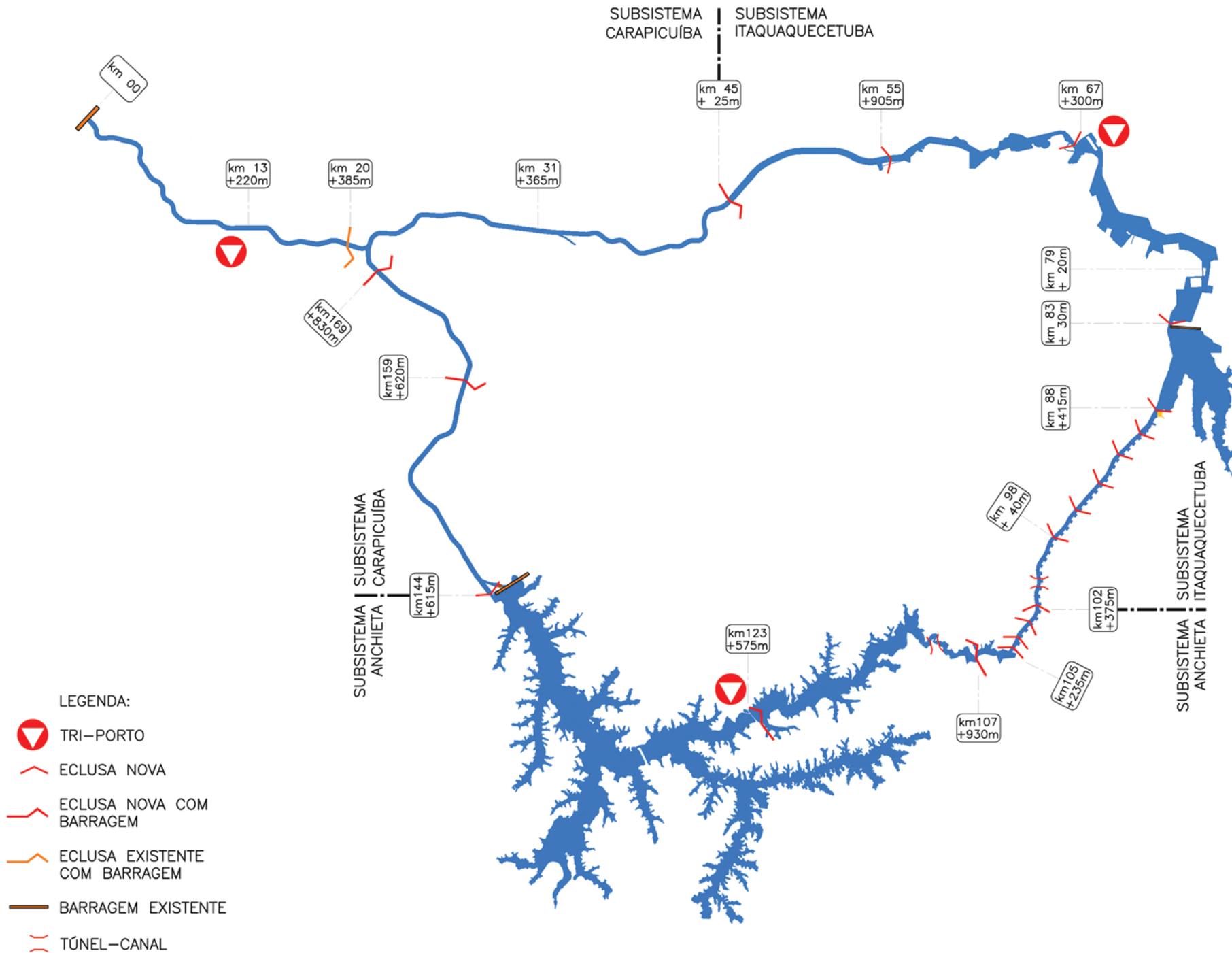
O hidroanel é uma máquina hidráulica. Sendo as cargas transportadas e tratadas dentro do seu circuito, permite maior aproveitamento das hidrovias e do transporte fluvial, uma vez que esse circuito de cargas é suficiente para viabilizar o funcionamento do próprio sistema e por ser um meio de transporte de carga mais eficiente e barato que o transporte rodoviário. O circuito corresponde a uma estrutura urbana que ressignifica os rios e suas margens, indo de encontro aos desejos contemporâneos por uma metrópole mais sustentável.

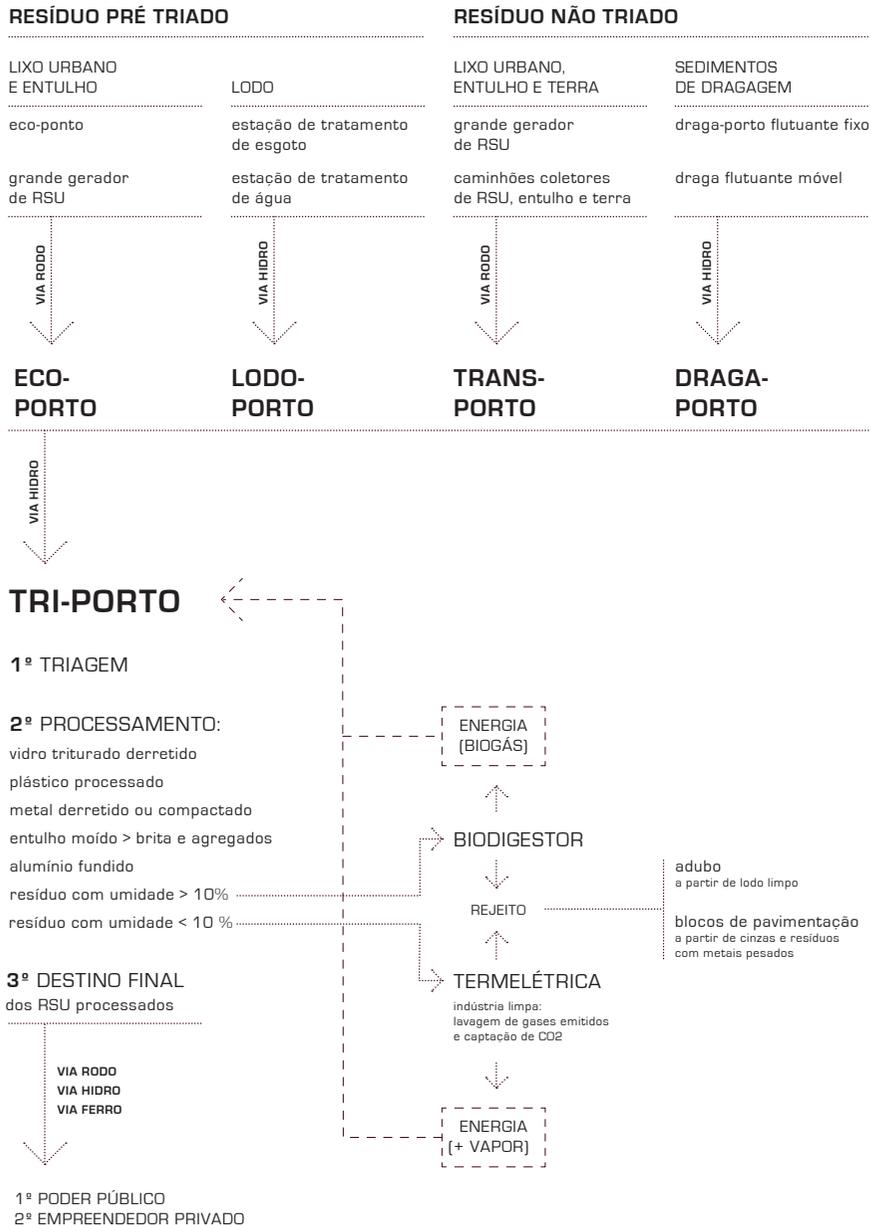
Um dos diferentes equipamentos e portos que compõe a estrutura do Hidroanel é o eco-porto, objeto da nossa proposta.



[72] Diagrama do Hidroanel Metropolitano de São Paulo

[73] Diagrama do Hidroanel inserido na Região Metropolitana de São Paulo





### 3.2 - O eco-porto

O eco-porto é um complexo à margem do canal navegável, que tem a função primeira de distribuição e transporte da carga de lixo triado. O eco-porto é o porto de origem de lixo do Hidroanel Metropolitano de São Paulo. Assim como no caso dos demais portos (lodo-porto, draga porto e trans-porto), o destino das cargas é o tri-porto, onde o lixo é processado e transformado em matéria-prima.

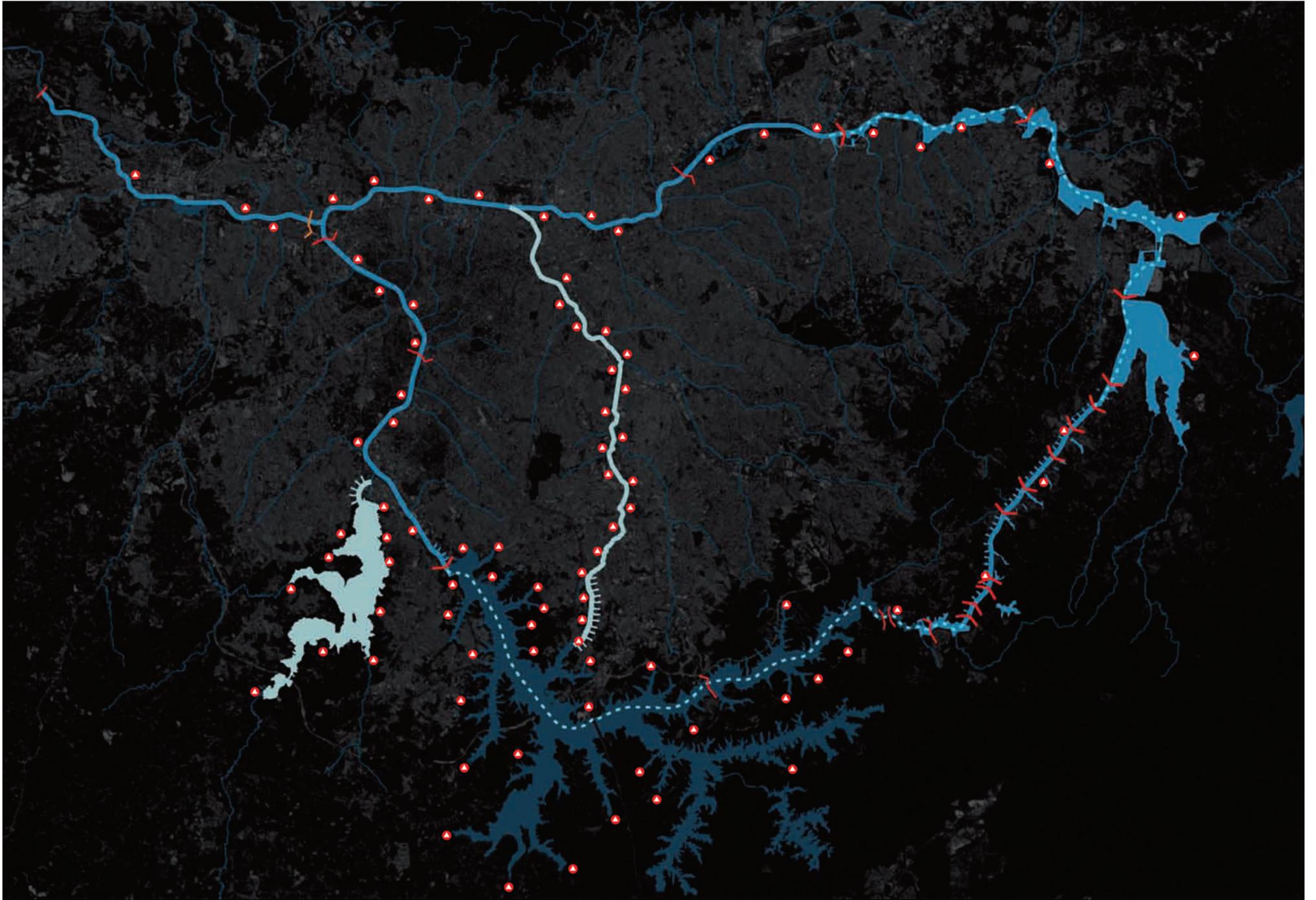
O lixo que chega aos eco-portos é triado e provém dos grandes geradores de resíduos sólidos urbanos – como shoppings e empresas –, dos eco-pontos existentes e também por entrega voluntária. No eco-porto, é realizado o transbordo para os Barcos Urbanos de Carga – BUC – modelo padrão do hidroanel. No entanto, o eco-porto é mais que um porto de origem de lixo. O eco-porto é uma praça de equipamentos urbanos.

O recebimento e transporte de lixo é chamado aqui de “programa básico”, a função técnica que liga o eco-porto ao sistema de manejo dos resíduos sólidos do hidroanel. Esse programa é ampliado para comportar outras funções, os “programas possíveis”, que fornecem opções culturais, esportivas e de lazer à população local, conforme as necessidades de cada bairro. A ideia é que o eco-porto tenha o significado de cais ambiental e cultural, local de confluência desses saberes.

São 88 endereços metropolitanos ao longo da rede das hidrovias que compõem o hidroanel, incluindo nessa rede as represas Guarapiranga, Billings e Taiaçupeba. Esses 88 eco-portos são pontos nodais hidrovitários, verdadeiros marcos na paisagem urbana, com grande potencial de centralidade em escala local, pois, sendo praças de equipamentos urbanos, permitem a reconfiguração de seu entorno. Além de serem uma intervenção considerável na paisagem urbana, o fato de estarem locados nas margens dessas hidrovias, serem cais e porto, abre uma gama de possibilidades de contato da população com a água, com a

[74] Diagrama Circuito de Cargas

[75] Diagrama mostrando os eco-portos inseridos no Hidroanel em sua fase final, ligado à Represa Guarapiranga e ao Pequeno Anel.



lateralidade do horizonte aquático, algo tão raro na metrópole. É uma reivindicação do espaço. O eco-porto é o local por excelência da apropriação do espaço público e é nele que há a aproximação da população aos canais. Dessa forma, o eco-porto tem grande caráter lúdico, de espaço público de lazer e contemplação e integração das margens com o tecido urbano.

Assim sendo, vale lembrar que o eco-porto não é um espaço físico único, e sim uma rede de espaços públicos e como tal eles servem também como elementos simbólicos que ajudam a caracterizar a cidade, parte de sua identidade física e cultural.

### **Programa básico**

O programa básico do eco-porto é o responsável pelo funcionamento da coleta e transporte do lixo triado. Nele se imagina as duas possibilidades de chegada do lixo triado: entregue voluntariamente por moradores da região e visitantes – que se dá em containers menores – e entregas provenientes de coleta, eco-pontos e grandes produtores de resíduo sólido. Componentes do programa básico:

- A marquise do eco-porto: chegada e local de descarga do lixo triado.
- O cais, com espaço para dois BUC, no mínimo.
- Acesso e estacionamento temporário de veículos de passeio (para descarga) e bicicletário
- Estacionamento administrativo: vagas oficiais

### **Programas possíveis**

Os programas possíveis são assim chamados por conterem grande variedade de equipamentos e espaços públicos que caracterizam o cais cultural e ambiental que se deseja para o eco-porto. Dentre eles, existem aqueles espaços que consideramos imprescindíveis a qualquer eco-porto, como a praça e a ciclovia, e outros que são opções frente às necessidades da área de influência de cada eco-porto, de forma que cada eco-porto possa configurar um programa diferente que se complementa em rede não apenas

entre si, mas também com os demais equipamentos próximos pré-existentz na área de influência.

#### **Programas imprescindíveis:**

- Praça, mirante, área de estar: a praia do cais.
- Praça do mercado do cais do porto: possibilidade de feiras livres e feiras de troca.
- Ciclovia e/ou ciclo-faixa urbana
- Bosque e área de piquenique: espaço de sombra natural.
- Bulevar fluvial: passeio público

#### **Programas variados:**

- Escola de Remo e Vela
- Piscinas
- Porto turístico de passageiros
- Centro de educação ambiental
- Horta comunitária
- Centro cultural: com biblioteca, museu e auditório
- Concessões para cafés particulares e restaurantes
- Museu do bairro
- Balsa de travessia lacustre (nas represas)
- Complexo esportivo ou praça de esportes

### **Endereços**

Os endereços dos eco-portos foram determinados pelas cabeceiras das pontes, na foz dos afluentes, nos fundos de braços das represas e nas pontas de penínsulas das mesmas. Nesse trabalho procurou-se determinar padrões de localização em termos de entorno urbano, na tentativa de se estabelecer tipos comuns entre os eco-portos para facilitar o entendimento dos programas possíveis e configurações. Chegamos a cinco tipos diferentes:

- Inseridos na malha urbana próximo à pontes;
- Inseridos nas margens dos grandes lagos projetados;
- Inseridos nas margens das represas;
- Inseridos na cidade canal projetada;
- Inseridos no pequeno anel hidroviário.

[76] [77] Inseridos na malha urbana, próximo à pontes

[78] [79] Inseridos nas margens dos grandes lagos projetados

[80] [81] Inseridos nas margens das represas

[82] [83] Inseridos na cidade canal projetada

[84] [85] Inseridos no pequeno anel hidroviário

A primeira ideia do trabalho era propor um estudo de ocupação para um eco-porto em cada tipo de inserção urbana. Ao longo do processo ficou claro que essa intenção não poderia ser realizada satisfatoriamente e optou-se por escolher um dos endereços, como veremos a seguir. Em relação à nomenclatura dos eco-portos, sugerimos que cada endereço receba um nome ligado à identidade local, nomes distintos que os classifiquem e localizem, tal qual estações de trem e metrô, pois servirão de marcos ao longo do canal hidroviário.

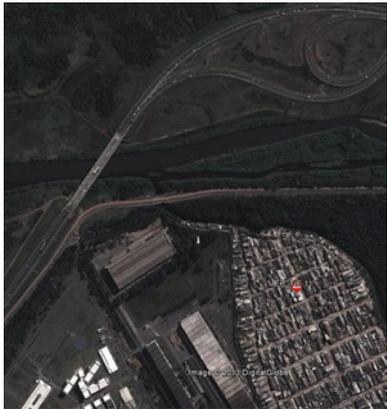
76



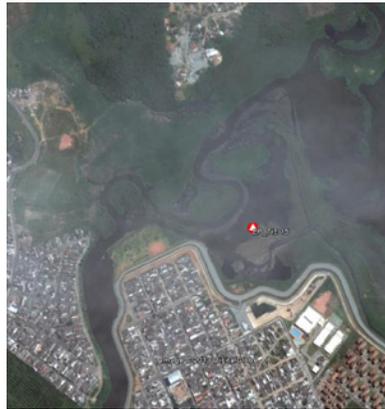
77



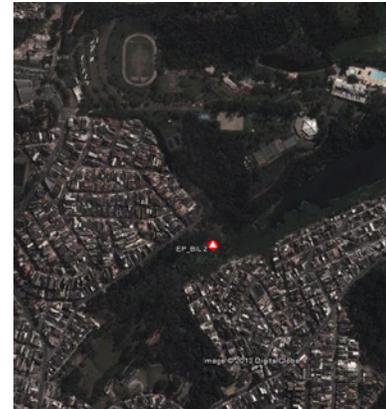
78



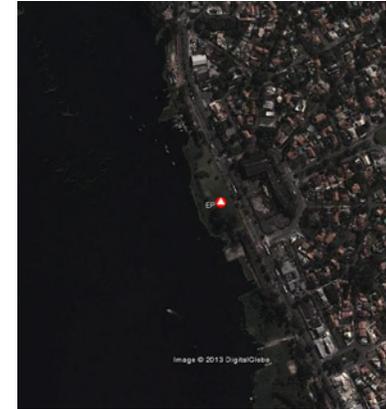
79



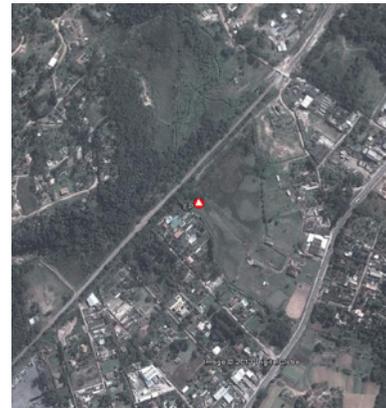
80



81



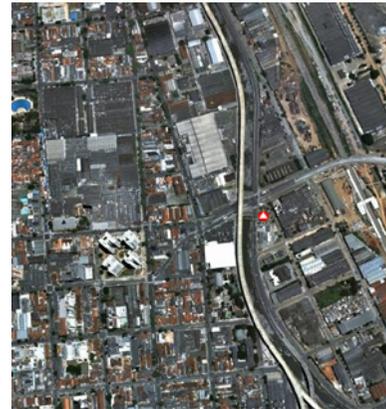
82



83



84



85







## PROPOSTA: GUARAPIRANGA, ECO-PORTO INTERLAGOS

### 4.1 - A escolha do lugar

Sendo moradora do distrito Cidade Dutra desde que nasci, existe aí um vínculo afetivo que foi importante ao decidir qual dos endereços seria escolhido para o exercício. Ao mesmo tempo, a maior familiaridade com o lugar e com seus problemas faz com que o sonho de mudança seja mais forte. Isso explica a opção por um eco-porto localizado às margens da Billings ou da Guarapiranga, dentro da subprefeitura da Capela do Socorro. A escolha pelo endereço do antigo Santapaula late Clube, no entanto, parte tanto do apreço pela arquitetura da Garagem de Barcos, projeto de Vilanova Artigas e Carlos Cascardi, atualmente abandonada, como também pelo caráter recreativo da Avenida Atlântica<sup>17</sup>, endereço de muitos clubes particulares, marinas, bares e restaurantes.

### 4.2 - A escolha do nome

São 10 eco-portos às margens da Represa Guarapiranga, sendo que 3 deles estão contidos na Avenida Atlântica. Dessa forma, procurou-se o próximo indicativo mais conhecido daquele endereço, que está a menos de 1,5 km da Avenida Interlagos e do Autódromo de Interlagos (oficialmente nomeado Autódromo José Carlos Pace), e a 800 m do Laguinho de Interlagos, contido no Parque Jacques Cousteau. Dentre todos os eco-portos demarcados no entorno da região paulistana popularmente conhecida como Interlagos, este endereço é o que mais se aproxima do bairro em si. Os outros dois eco-portos ao longo da Avenida Atlântica estão mais intimamente ligados à barragem da represa e aos bairros de Veleiros e Jardim Suzano.

### 4.3 - A Região de Interlagos

O bairro de Interlagos pertence à Subprefeitura da Capela do Socorro, que faz parte do município de São Paulo, e é formada pelos distritos de Socorro, Cidade Dutra e Grajaú, correspondendo a 8,8% do território do município de São Paulo. São 134 km<sup>2</sup>, dos quais 90% correspondem a área de proteção aos mananciais<sup>18</sup>. A Capela do Socorro se encontra dentro de duas sub-bacias hidrográficas: a da Billings - Tamanduateí e a de Cotia - Guarapiranga.

A idealização da Cidade Satélite de Interlagos foi feita em parceria entre o engenheiro britânico Louis Romero Sanson e o arquiteto francês Alfred Agache, durante a década de 20. A ideia era realizar um balneário entre as represas Guarapiranga e Billings. O empreendimento foi viabilizado pela abertura da Avenida Washington Luis, em 1928, mas só foi retomado quando da construção do Autódromo, também pela empresa de Sanson, a Empresa Imobiliária de Construção Civil Auto-Estradas S.A. (AESAs).

Em anúncio no jornal O Estado de São Paulo, de agosto de 1938, o empreendimento de Interlagos é posto ao lado do autódromo e descrito como “cidade satélite da capital, projetada pelo prof. Alfred Agache e destinada a residências de escol<sup>19</sup>, com amplas avenidas, bosques, praias e diversões”. O autódromo recebe o seguinte enunciado: “com 8 km de pista pavimentada, com visibilidade completa e segurança absoluta para o público”.

A escolha do terreno para o Autódromo aproveitou a situação de concavidade natural, permitindo visibilidade de toda a extensão do terreno, ao mesmo tempo em que agregava valor para o projeto da Cidade Satélite, assim como os demais projetos da companhia. A Cidade Satélite foi elaborada como um modelo de cidade jardim, imaginada para ser uma praia paulistana, com loteamento de baixa densidade, bulevares, clubes e hotel. O objetivo era atrair a população de alta renda através do caráter exclusivo do empreendimento.

[86] (página anterior)  
Fotografia Aérea da Região de Interlagos. EMLASA

17. Vale lembrar que a Avenida Atlântica foi por muitos anos conhecida como Avenida Robert Kennedy, e retomou o nome original no ano de 2010

18. Prefeitura de São Paulo

19. Elite

20. Lei Nº 898

21. Plano Regional Estratégico da Subprefeitura Capela do Socorro

[87] Anúncio do empreendimento de Interlagos no jornal O Estado de S. Paulo, 1938

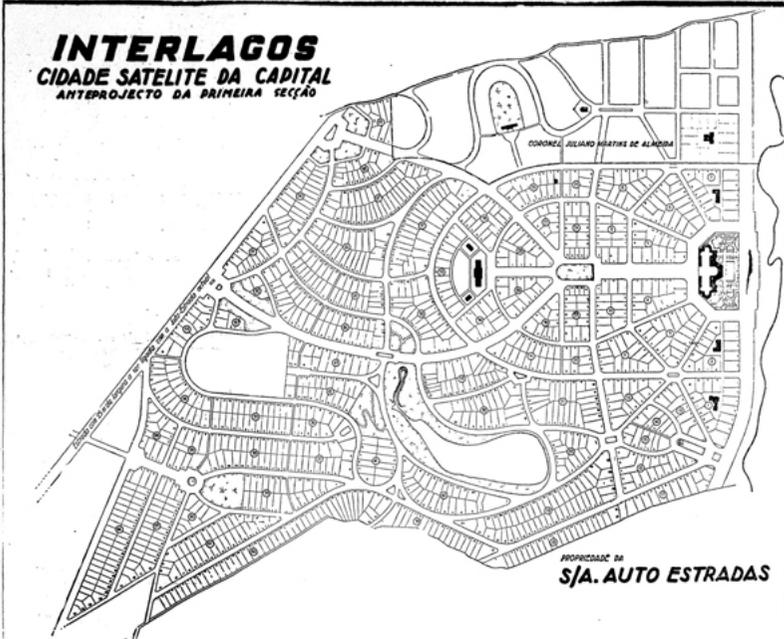
**O ESTADO DE S. PAULO**

ANNO LXIV S. PAULO — SABADO, 27 DE AGOSTO DE 1938 NUM. 21.136

**REALISAÇÕES**

A Sociedade Anonyma Auto-Estradas, fundada em 1927, iniciou a construção da Auto Estrada Santo Amaro em 1928, completando-a em 1930. Deu assim à Capital, com essa importante via de comunicação, o seu passeio mais agradável e pitoresco. Iniciou, em 1936, a construção do Aeroporto de Congonhas em condições técnicas tais que o Governo do Estado resolveu adquiri-lo, e entregar-lhe a conclusão das obras. Agora, apresenta ao publico mais duas obras de vulto em plena execução:

**INTERLAGOS**  
CIDADE SATELITE DA CAPITAL  
ANTEPROJECTO DA PRIMEIRA SECÇÃO



PROPRIEDADE DA  
**S/A. AUTO ESTRADAS**

**INTERLAGOS**  
cidade satélite da Capital, projectada pelo Prof. Alfred Agache e destinada a residências de casti, com amplas avenidas, bosques, praias e diversões.

**AUTODROMO - INTERLAGOS**  
com 8 kilometros de pista pavimentada, com visibilidade completa e segurança absoluta para o publico; estúdio de colaboração com o "AU FOMOVEI CLUB DO ESTADO DE SÃO PAULO"

A partir das 15 horas de amanha, domingo, ambas as obras estarão franqueadas á visita do publico.

**Auto-estradas**

RUA LIBERO BADARO 443 TELEPHONE, 2-8695

SOCIEDADE ANONYMA

**DIRECTORIA:**

— Presidente	EDGARD CONCEIÇÃO	— Conselho Fiscal	ALFRED AGACHE
— Vice-Presidente	ERNESTO DIEZBACHSEN	— Conselho Fiscal	CARLO DA SILVA PRADO
— Tesoureiro	FRANCISCO F. DA SILVA TELLES	— Conselho Fiscal	CULIENNE PRATES
— Diretor	LUZIANO B. DE QUEIROZ MATTOSO	— Superintendente	LUIS ROMERO SAMSON
— Diretor	METTON FIGUEIRA DE CARVALHO	— Caixa	ISIDORO A. DE MATTOS FERREIRA

Foi o arquiteto Agache quem sugeriu o nome Interlagos, devido à semelhança que enxergara com a região suíça de Interlaken. Ainda foi necessário a construção da Avenida Interlagos e da ponte sobre o rio Jurubatuba, executados pela AESA, para que o acesso à região fosse um pouco mais prático. No entanto, a ocupação efetiva só veio ocorrer na década de 70 e muitos dos lotes de frente à represa deram origem a clubes particulares, bares e restaurantes. Na década de 70, o bairro foi declarado como Zona Estritamente Residencial, e em 1975 foi promulgada a Lei Estadual de Proteção aos Mananciais<sup>20</sup>. Hoje o bairro é Zona Residencial de Baixa Densidade, enquanto que a orla da represa até a Avenida Atlântica é zona de Proteção Ambiental<sup>21</sup>.

O bairro conta com dois afluentes do rio Guarapiranga, que represado deu origem à represa homônima. Uma dessas nascentes constitui o lago do Viveiro Operacional de Interlagos, hoje Viveiro Comandante Jacques Cousteau, carinhosamente conhecido pelos habitantes como "Laguinho de Interlagos". Em 2007, o viveiro foi transformado em Parque, e poderá ser aberto ao público, mas não há nenhuma indicação de estudos do impacto ambiental que isso ocasionaria para as espécies animais e vegetais que compõem o viveiro.

#### 4.4 - O Santa Paula late Clube

O lote escolhido para a implantação do clube é o mesmo que, nos projetos da Cidade Satélite de Interlagos, fora indicado para a construção do que seria o Grande Hotel do balneário. A construção do hotel não passou do segundo pavimento – eram previstos onze – e o prédio fora aproveitado para incorporar a sede do clube, recebendo outros dois andares no projeto de reforma de Vilanova Artigas e Carlos Cascaldi.

O Santa Paula late Clube foi um clube náutico da elite paulistana, construído nos anos 50 e reformado por Artigas e Cascaldi, em 1961. Teve seu auge nas décadas de 60 e 70 e está abandonado há mais de 20 anos. A garagem de barcos, projeto original, fica do outro lado da Avenida e se conecta ao restante do clube por meio de uma passagem subterrânea próxima das piscinas. A garagem em si é uma obra de grande beleza. Sua estrutura praticamente resolve todo o programa, que conta com o vão destinado à garagem, vestiários, depósito e um pequeno café.

Em 2007, o conjunto arquitetônico do Clube foi tombado pelo CONPRESP sob a resolução 07/61, que estabelece preservação total. O conjunto também é tombado pelo Condephaat, resolução G.745/00. Em 2010, foi aprovado um projeto de reforma do conjunto, visando um Centro de Convenções, no qual o edifício da garagem se transformaria em restaurante. O projeto tinha previsão de ser inaugurado em 2014, e por algum motivo não foi pra frente. No entanto, o local ainda está sujeito à incidência do direito de preempção, de acordo com o Plano Regional Estratégico da Capela do Socorro, de 2004, o qual previa sua utilização como Agência de Turismo Sustentável, Instituto das Águas, Centro de Vela da Guarapiranga e Centro Cultural.<sup>22</sup> O estado atual de conservação é bastante precário. O clube serviu de depósito por muitos anos após o fechamento, mas mesmo assim não recebeu manutenção e hoje sofre com infiltrações e depredações. A garagem recebeu algumas paredes de vedação que a descaracterizaram e todo o edifício está bastante picado.

A garagem de barcos é definida por uma cobertura retangular, com oito apoios dispostos simetricamente nas duas laterais extensas, amparados diretamente nos blocos de fundação sobre muros de arrimo revestidos de pedra; sob a cobertura situa-se um pavimento em cota superior, dando continuidade ao nível mais alto do terreno (praticamente o mesmo da Avenida Robert Kennedy), havendo ainda um pavimento inferior ocupando 2/3 da área de projeção da cobertura, cuja cota de nível corresponde à das margens do lago. (...) Da área do bar também é possível descer ao nível inferior da 'praia' por uma escada em concreto protendido de desenho bastante singular: um primeiro patamar trapezoidal munido de guarda-corpo serve de balcão e mirante do lago, seguido de um tramo de degraus sem nenhuma proteção lateral que descem, seguindo um sentido norte-sul, até chegar a um segundo patamar, situado em cota ligeiramente superior ao nível do terreno – como um último degrau alargado, ou 'convite'. Este está disposto, por assim dizer, 'no ar' – uma vez que todo conjunto dessa escada está suspenso, não se apoiando no chão, mas pendurando-se na porção superior do muro de arrimo – um *tour-de-force* estrutural que, entretanto, não faz excessivo alarde visual de sua proeza. O edifício configura uma cobertura praticamente sem vedos, alongada, de proporção mais ou menos 1:5, definida por duas vigas principais longitudinais em concreto protendido, com cerca de 70 m de comprimento, definindo dois balanços externos de aproximadamente 10 m e um vão central de mais ou menos 30 m (...) as vigas transversais são posicionadas conformando três trechos com alturas diferenciadas, possibilitando que a laje de cobertura que elas sustentam seja organizada em três tramos distintos, apenas parcialmente superpostos. As vigas principais repousam cada uma delas sobre quatro apoios, aproximadamente triangulares, e que nascem sem solução de continuidade do próprio desenho das vigas; (...) as juntas são definidas por aparelhos maciços de aço, com desenhos distintos em cada apoio. A solução técnica é absolutamente isostática (...) A iluminação natural é garantida não somente pela ausência de fechamentos (restritos apenas à área de depósito de motores) e pelos dois rasgos zenitais conformados pela presença de cinco canhões de luz/claraboias, protegidos por fechamentos em fibra de vidro e situados, dois sobre a área do bar, dois sobre o rasgo de iluminação entre o depósito de velas e o depósito de motores, e um quinto sobre o depósito de velas.<sup>23</sup>

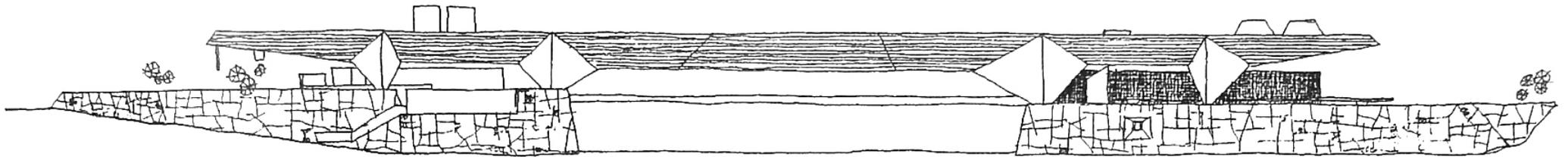
22. Quadro 05A do Livro XIX - Anexo à Lei nº 13.885, de 25 de agosto de 2004

23. ZEIN, 2005: 144

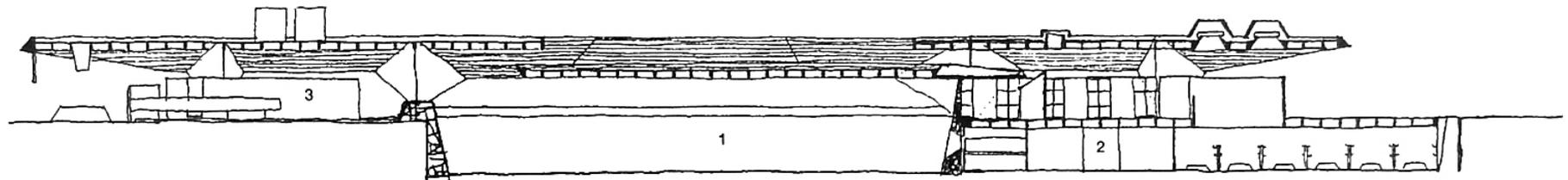
[88] Desenhos de Vilanova Artigas - Garagem de Barcos do Santa Paula late Clube, 1961



ELEVAÇÃO AVENIDA  
AVENUE ELEVATION



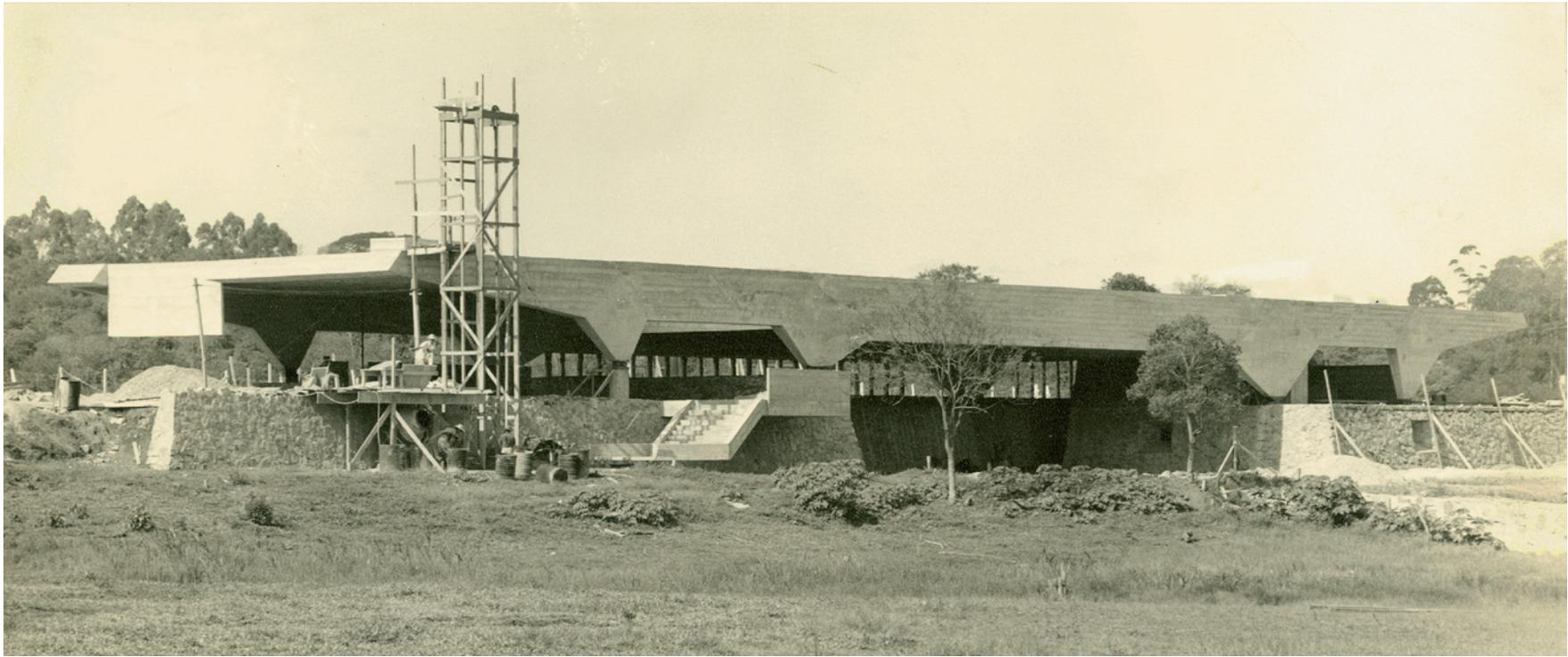
ELEVAÇÃO REPRESA  
RESERVOIR ELEVATION



CORTE LONGITUDINAL  
LONGITUDINAL SECTION

10 m

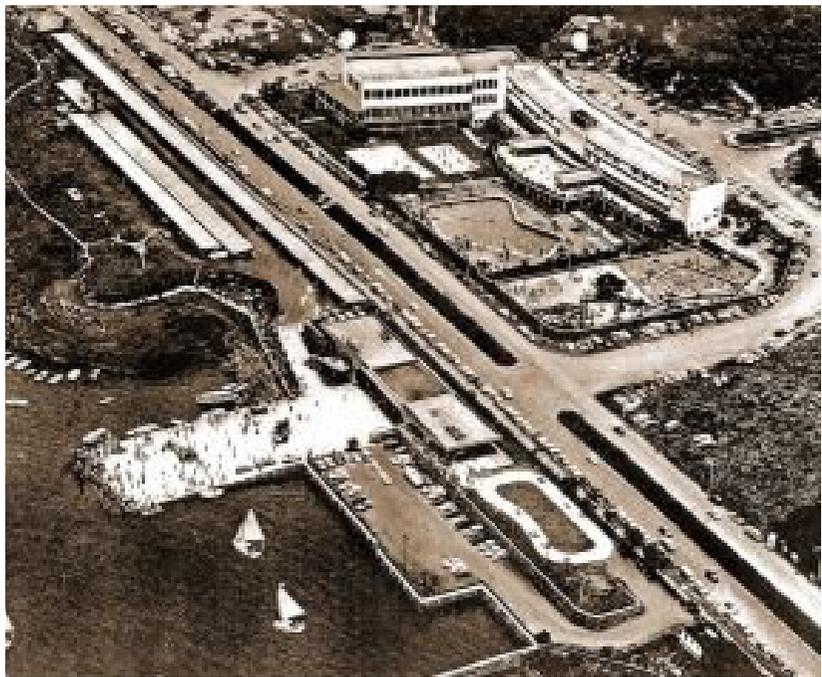
- |                      |                      |
|----------------------|----------------------|
| 1. Garagem           | 1. Garage            |
| 2. Depósitos/Oficina | 2. Deposits/Workshop |
| 3. Bar               | 3. Bar               |



< 89



> 90



< 91

[89, 91] Garagem de Barcos em construção

[90] Vista aérea do Clube, 196-

[92, 93, 94, 95] Garagem em 2008



<  
92



>  
93



>  
94



<  
95

#### 4.5 – A escolha do programa

Antes de explicar o programa de necessidades, é importante entender os motivos que levaram às escolhas na composição do Eco-porto Interlagos. A Capela do Socorro é uma Subprefeitura que contém territórios de urbanização consolidada ou em consolidação em zonas de proteção ambiental. A população total é de 594.930 mil habitantes, equivalente à Lisboa (547.773)<sup>24</sup> e, no entanto toda sua área conta com pouquíssimos equipamentos culturais e de lazer de caráter público, contando com apenas uma biblioteca municipal e outras quatro pertencentes aos CEUs Cidade Dutra, Vila Rubi, Três Lagos e Navegantes, além de um ponto de leitura.

Distrito	Área (Km²)	População em 2010	Densidade (hab/km²)
Cidade Dutra	29,3	196,36	6,702
Grajaú	92	360,787	3,922
Socorro	12,9	37,783	2,929
<b>Total</b>	<b>134,2</b>	<b>594,93</b>	<b>4,433</b>

Talvez a escassez de equipamentos públicos possa ser explicada tanto pelo interesse privado, que num primeiro momento procurou ocupar o quanto pudesse da orla da Guara-piranga, e que ergueu empreendimentos com claros fins comerciais, como vimos anteriormente, como também pelo descaso do poder público, que se justificou – e ainda o faz – sob o pretexto de que a região é uma área de preservação dos mananciais e que sua ocupação deve ser desencorajada. O resultado, como sabemos, foi uma terra de ninguém que de um lado fora cobiçada por investidores privados e por outro, ocupada pela população de baixa renda atraída pelo baixo preço da terra, resultado da Lei de Proteção aos Mananciais que desencorajou empreendimentos legais, gerando uma urbanização espalhada e descontrolada.

Ambos os casos geram especulação imobiliária e demandam infraestrutura, que parece ter sido a única participação de administrações públicas na região: a de intervir depois que a ocupação já está em vias de consolidação. O caso é que, independente do provimento de redes de saneamento básico, energia, pavimentação, transporte público, escolas etc., parece que as necessidades culturais e de lazer não receberam a mesma importância, como se a essa população fosse suficiente prover o mínimo necessário à sobrevivência.

Não cabe aqui discutir a questão dos mananciais em sua origem e desdobramento, e sim apontar que o fato de já existirem quase 600 mil habitantes nessa região pede um manejo sustentável que de maneira nenhuma exige que para isso essa mesma população tenha de viver em condições precárias, como se a falta de investimento fosse justificada por uma preocupação ambiental. Não será o proveito de equipamentos públicos que mudará a configuração de ocupação da região, que já está bastante consolidada e que, por lei, não pode se adensar verticalmente.

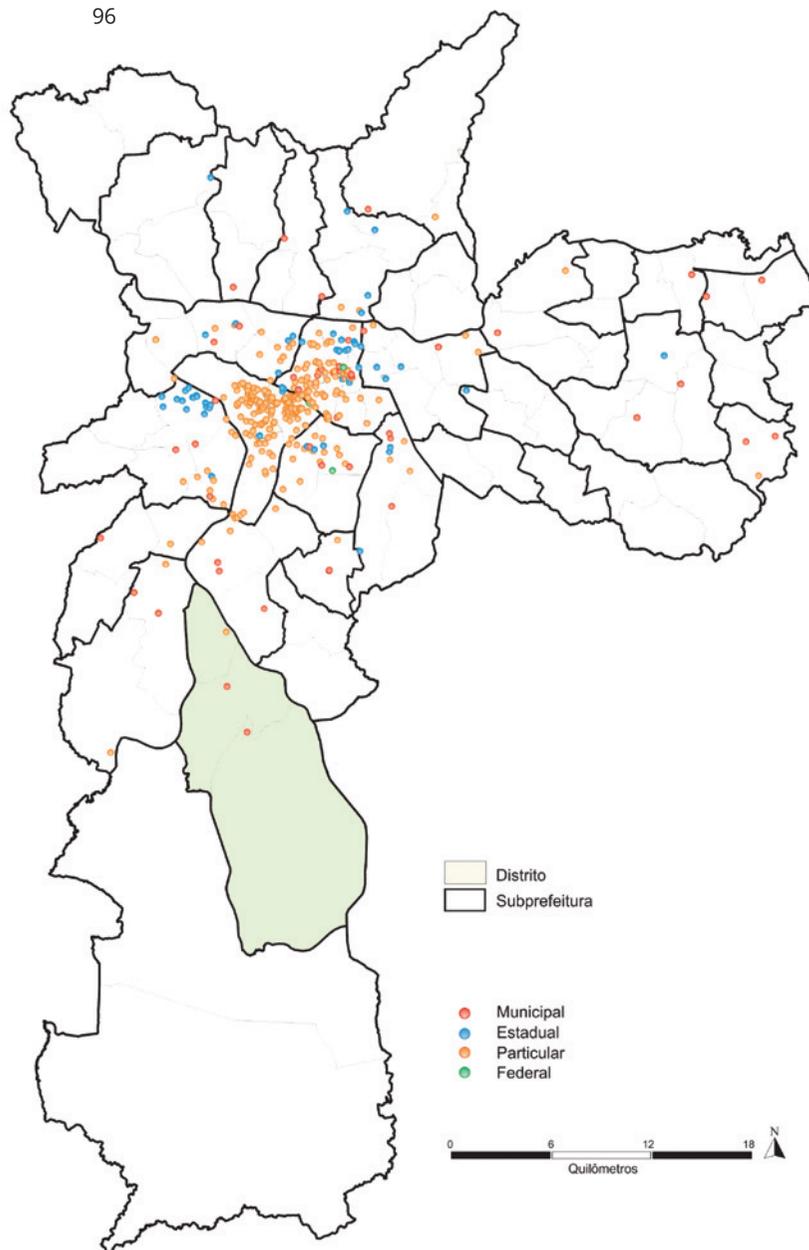
Nada justifica que 600 mil habitantes (não contando a Subprefeitura de Parelheiros) tenha de se locomover em uma rede de transportes precária que não consegue atender a demanda. Toda região abaixo do rio Jurubatba conta com dois corredores de ônibus e uma linha ferroviária que não supre as necessidades locais. Nada justifica que toda uma população fique simbolicamente ilhada e sem condições de acesso a cultura e lazer sem que para isso precise atravessar todo seu território em direção a bairros mais centrais, ou se vincular a algum clube particular.

24. Instituto Nacional de Estatística de Portugal (INE)

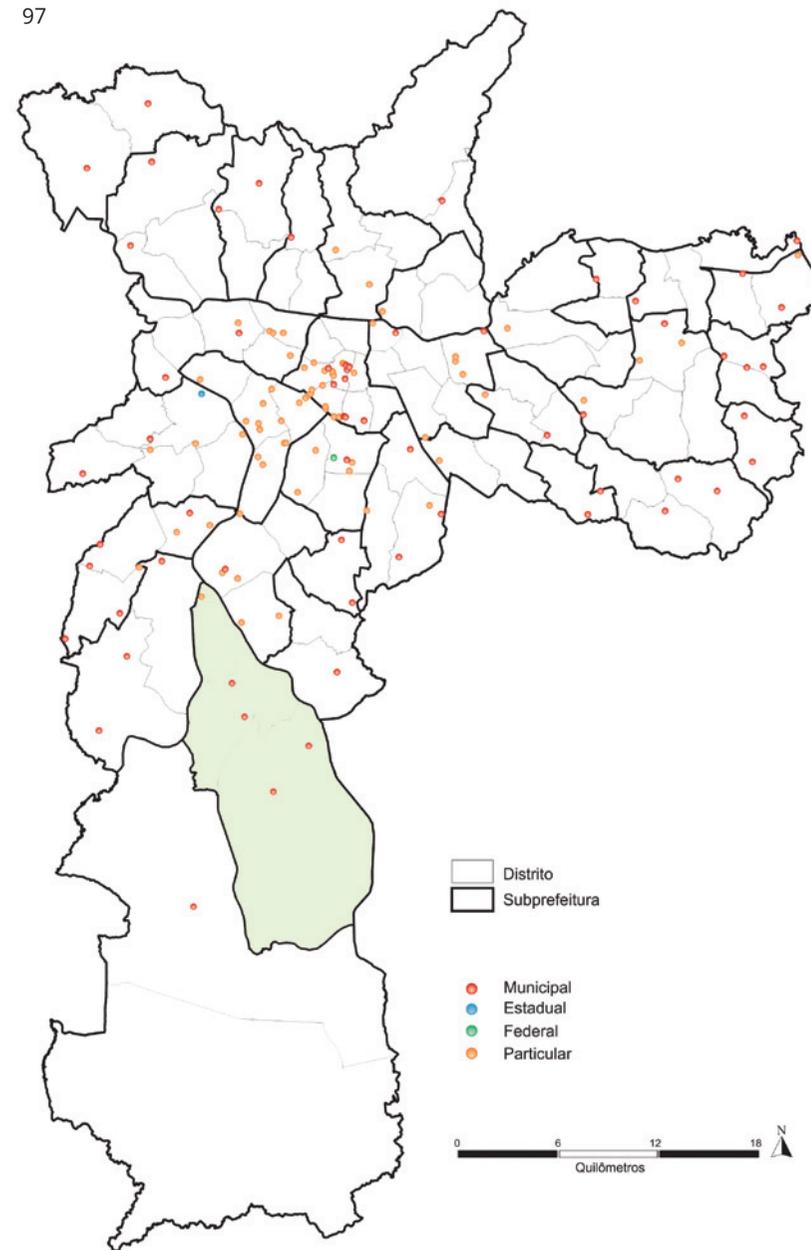
96

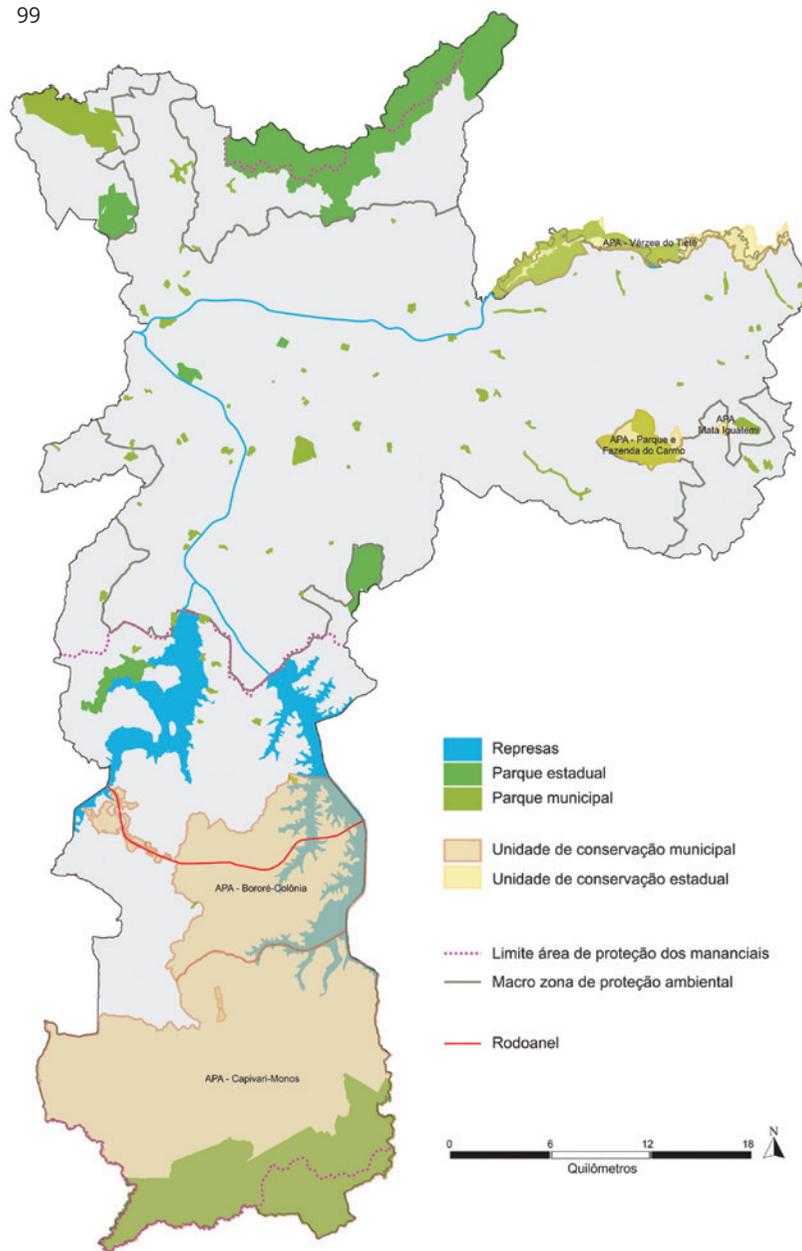
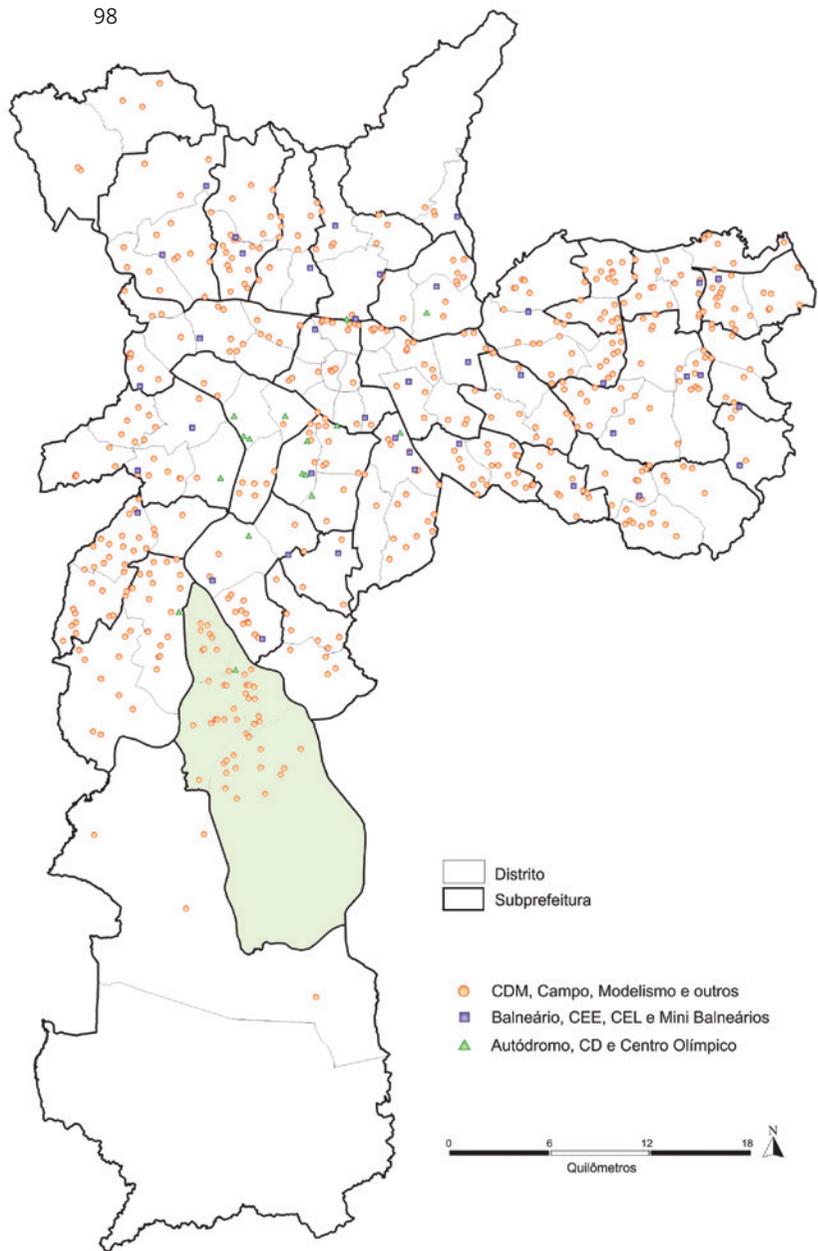
[96] Centros Culturais, Casa de Cultura, Espaços Culturais, Galerias de Artes e Museu, 2012

[97] Salas de Teatro e Cinema nos CEUs e Unidades Especiais, 2012



97



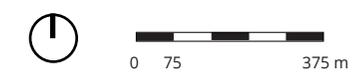


[98] Equipamentos de Esportes, 2012

[99] Parques e Unidades de Conservação, 2012

[100] Contexto.

- 1 Autódromo de Interlagos
  - 2 Parque Jacques Cousteau
  - 3 Parque Praia do Sol
  - 4 Biblioteca Malba Tahan
  - 5 CDC Guarapiranga
  - 6 CEU Cidade Dutra
  - 7 Estação Autódromo CPTM
- ..... Vias principais
  - Ciclovía e ciclo-faixa
  - ..... Linha de trem - CPTM
  - Santa Paula late Clube





4

3

2

1

5

6

7

Sendo eu habitante da quase “ilha” que é o bairro da Cidade Dutra, passei bastante tempo da minha vida dentro dos limites físicos das duas represas – Guarapiranga, à leste, e Billings, à oeste – e do Autódromo de Interlagos e do rio Jurubatuba, ao norte.

Quando mais nova, muitos dos meus passeios se davam no conhecido “Laguinho de Interlagos” (Parque Jacques Cousteau), um parque cercado onde é possível alimentar patos, caminhar ao seu redor e andar de bicicleta, em um ambiente arborizado e agradável. Curiosamente, tudo isso se dá por fora do parque, que é na realidade o antigo Viveiro Operacional de Interlagos. O viveiro conta com cerca de 50 espécies de fauna e 125 de flora. É curioso como uma área totalmente fechada ao público e de dimensões modestas possa ter gerado tanta atividade na região. O usufruto do laguinho claramente extrapola o bairro planejado de Interlagos, sendo uma alternativa para os habitantes de toda região, geralmente acessado por automóvel.

É verdade que a região dispõe do Autódromo de Interlagos e do SESC Interlagos. No entanto, tirando esses exemplos e salvo alguns poucos parques precários, não há muitas alternativas acessíveis ao público em geral. Conforme mencionado anteriormente, até dez anos atrás toda a região contava com apenas uma biblioteca municipal, a Malba Tahan, escondida no Jardim Suzano, vizinha do tradicional Colégio Humboldt, e onde dificilmente pode ser acessada por crianças e jovens sem serem levadas até lá por automóvel.

Após a instalação dos CEUs, isso mudou um pouco, mas a falta de oferta de equipamentos culturais ainda é bastante gritante. Em relação a equipamentos esportivos, existem 30 CDCs registrados, que são Clubes de Comunidade que funcionam em terrenos municipais, mas com administração indireta, o que resulta na prática comum de ter de pagar mensalidade para participar das atividades.

No caso da Avenida Atlântica, há muito que as margens da Guarapiranga fora tomada por particulares, especialmente clubes

de campo, marinas particulares, bares e restaurantes, privatizando o acesso às suas margens. Hoje, existem três possibilidades de acesso público. Uma é o Parque Praia do Sol, inaugurado em 2009. O parque possui pista de caminhada, algumas quadras de areia, ciclovia e dois playgrounds. Não tem grande divulgação, e passa os dias de semana vazio. O fato da Avenida ser uma via estrutural de transporte rápido com certeza não ajuda.

Uma segunda opção é o Parque da Barragem do Socorro, que tem campo de futebol, playground, ciclovia e horta-escola, e já conta com ponto de coleta de recicláveis e óleo de cozinha. A terceira opção é o Clube da Comunidade Guarapiranga (CDC Guarapiranga), que é uma marina e escola de esportes náuticos.



< 101

[101, 102, 103] Parque Jacques Cousteau (Antigo Viveiro de Interlagos), 2014

[104, 105] Parque Praia do Sol, 2014



<  
102



>  
103



>  
104



<  
105



< 106

#### 4.6 - O programa de necessidades

É dessa reflexão que surge a proposta de um eco-porto que unisse programas esportivos, culturais e de lazer. O acesso ao eco-porto é facilitado pela proposta de ciclovia que se liga ao Parque Jacques Cousteau e à Avenida Interlagos, sugerindo um circuito que hoje é renunciado por uma ciclo-faixa que tem ligação com a ciclovia do Rio Pinheiros. Também se propõe integração de atividades com o CEU Cidade Dutra, com a biblioteca Malba Tahan e com o CDC Guarapiranga.

Ao longo da Avenida Atlântica, por meio de ciclovia pré-existente, o Eco-porto Interlagos forma uma sequência de parques públicos, junto do Parque Praia do Sol e do Parque da Barragem do Socorro. Por essa razão, o programa de necessidades não conta com quadras poli-esportivas.

Programa: CULTURAL, ESPORTIVO E DE LAZER

- Centro cultural: auditório para 300 pessoas, biblioteca, oficinas e área expositiva
- Estacionamento Centro Cultural e estacionamento para descarga no eco-porto
- Bicicletário
- Piscinas públicas: uma para adultos, de 50 x 12,5 m, e uma recreativa infantil
- Escola de remo e vela
- Praça / mirante
- Marquise livre para feiras e eventos
- Bosque e área de pique-nique
- Parque infantil
- Praça seca - ligada ao Centro Cultural
- Cais do eco-porto
- Embarque para barcos de turismo
- Alargamento do passeio
- Praça do chafariz / brinquedo d'água

[106, 107] Parque Praia do Sol, 2014

[108] Ciclo-faixa que chega no Santa Paula late Clube, e o Clube ao fim da avenida

[109, 110] Fachada do prédio do Clube

[111] Eixo da Avenida Atlântica. Garagem de barcos à direita

[112] A ciclovia foi feita utilizando a calçada existente, o que afinilou bastante o passeio da Avenida

[113] Vista da orla do Clube. Notar que o terreno tem um declive acentuado nesse ponto

[114] Saída da passagem subterrânea que conecta as duas partes do clube

[115] Vista da orla, dessa vez do lado esquerdo da garagem de barcos

[116] Perspectiva da Avenida Atlântica, com o Santa Paula à direita



< 107

108



109



110



111



112



113



114

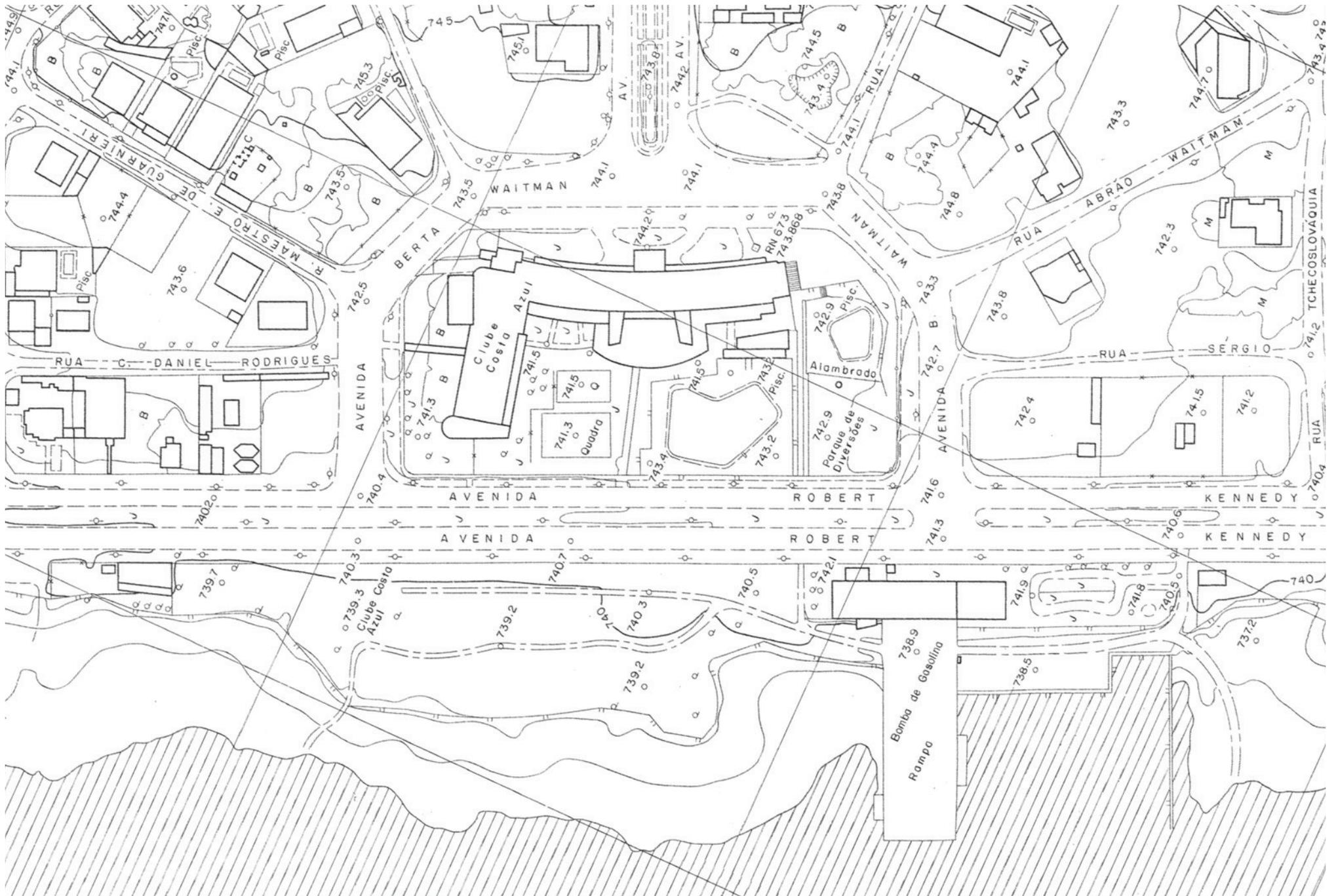


115

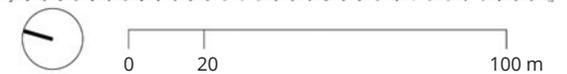


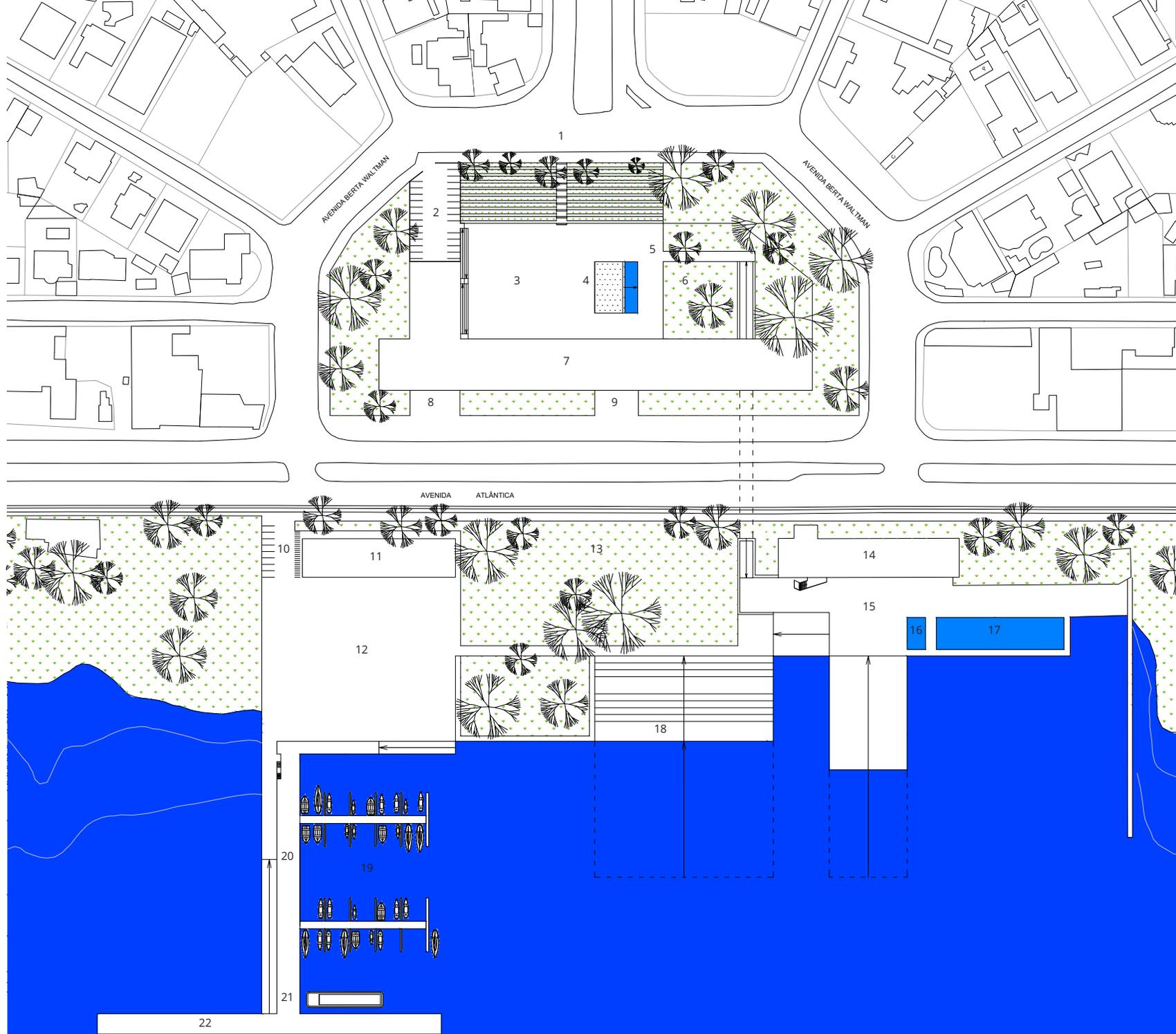
116





[117] Levantamento aerofotogramétrico, 1982. Escala 1:2000. EMPLASA.





Nível da cobertura

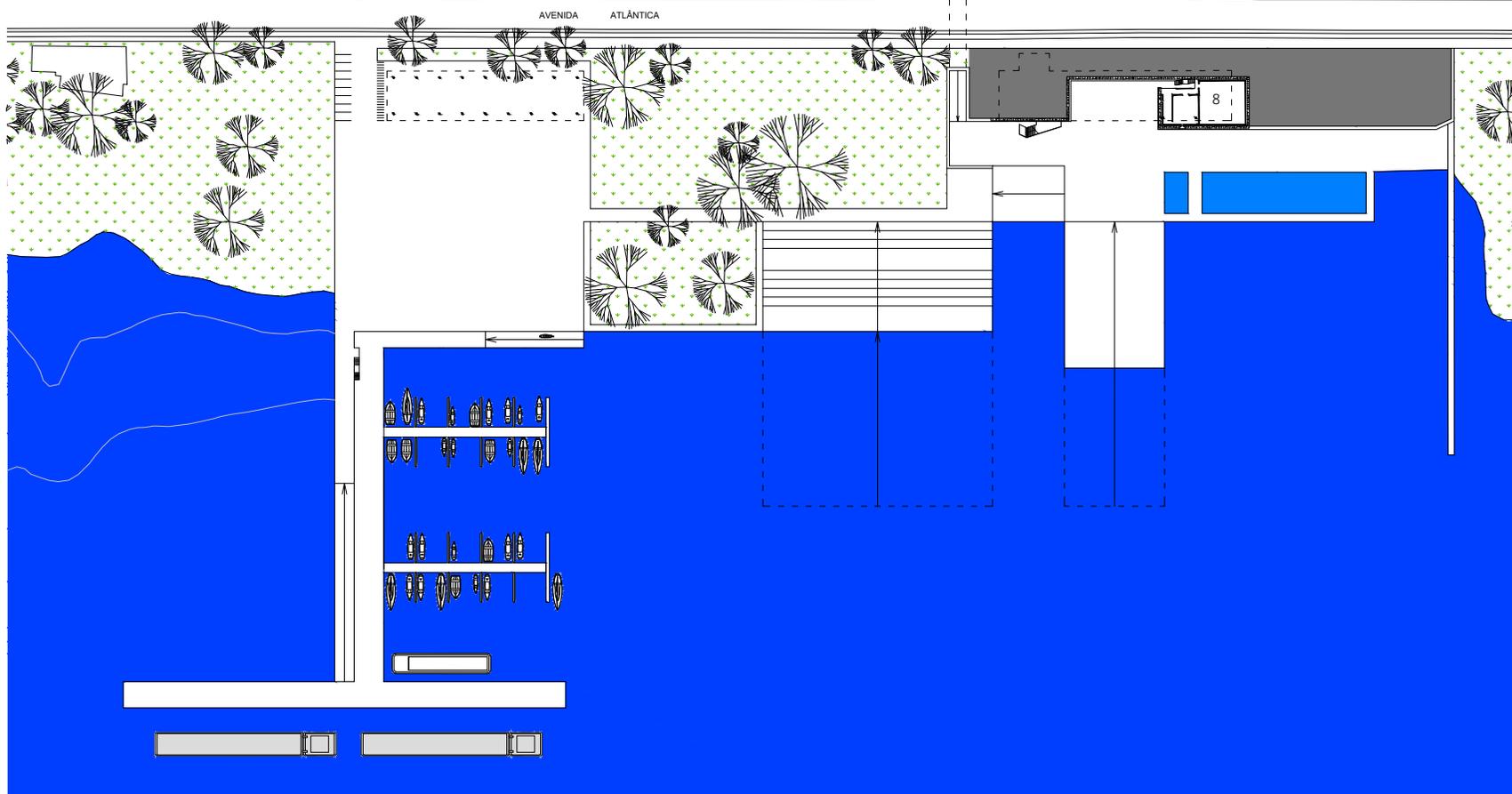
- 1 Acesso arquibancada
- 2 Estacionamento
- 3 Praça seca
- 4 Chafariz / brinquedo d'água
- 5 Acesso passagem subterrânea
- 6 Parque infantil
- 7 Centro Cultural
- 8 Acesso auditório
- 9 Acesso principal
- 10 Estacionamento e bicicletário
- 11 Marquise
- 12 Mirante
- 13 Bosque e área de piquenique
- 14 Apoio piscinas
- 15 Solário
- 16 Piscina infantil
- 17 Piscina adulto
- 18 Acesso à represa
- 19 Marina da escola
- 20 Cais da escola
- 21 Embarque turístico
- 22 Cais do eco-porto





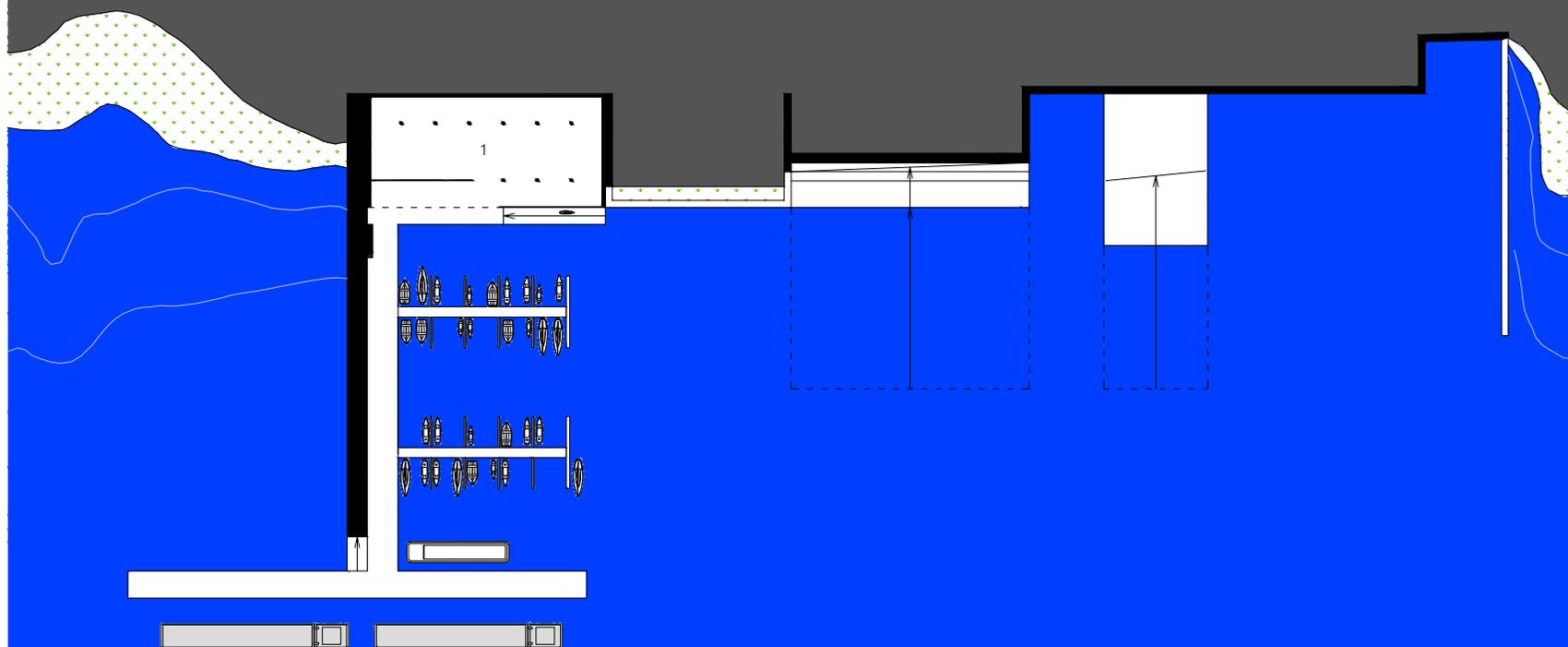
Nível 740 - Avenida Atlântica

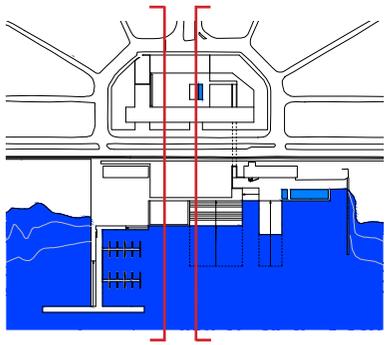
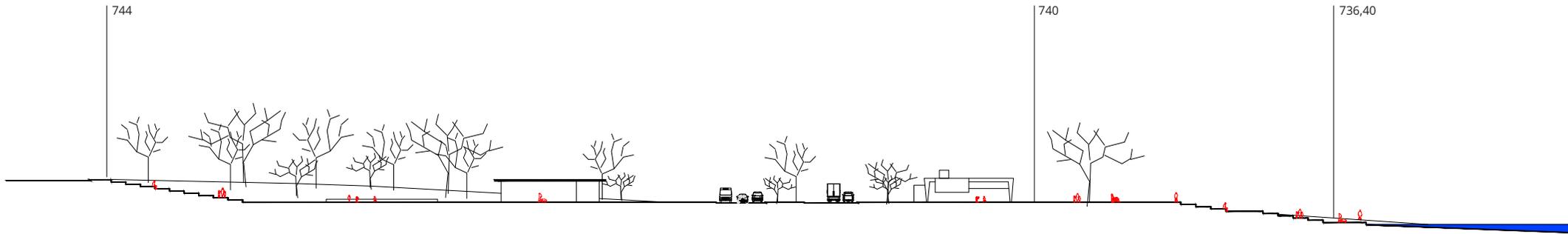
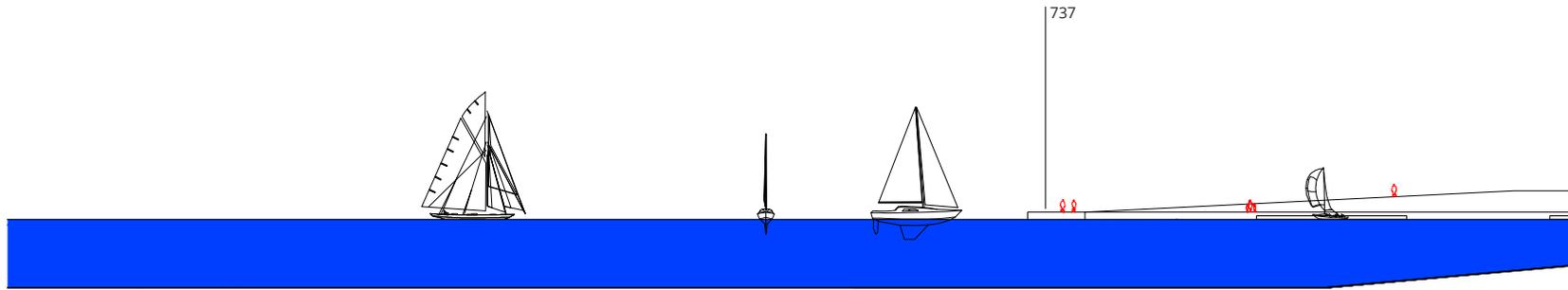
- 1 Auditório
- 2 Serviços / café
- 3 Foyer
- 4 Exposição / oficinas
- 5 Apoio oficinas / serviços
- 6 Biblioteca
- 7 Administração
- 8 Vestiários

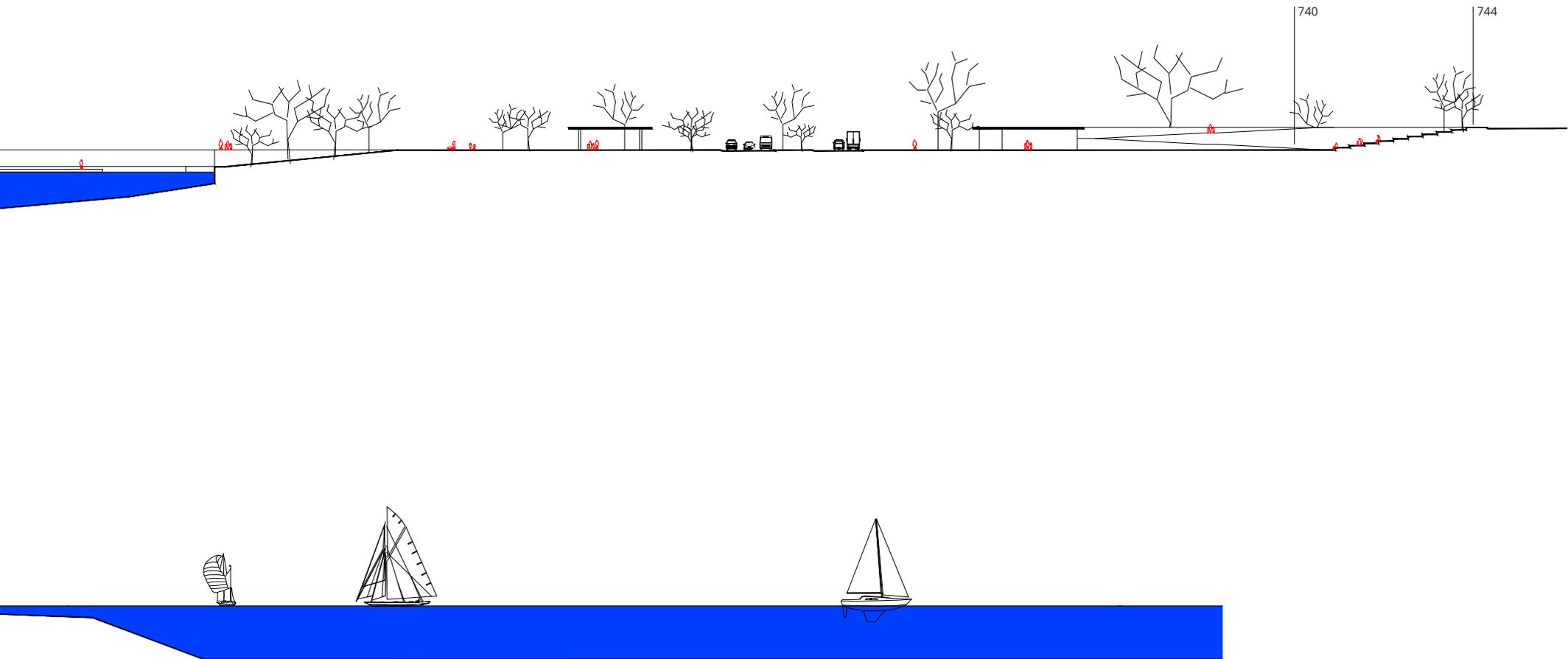


Nível 737 - Acesso Represa

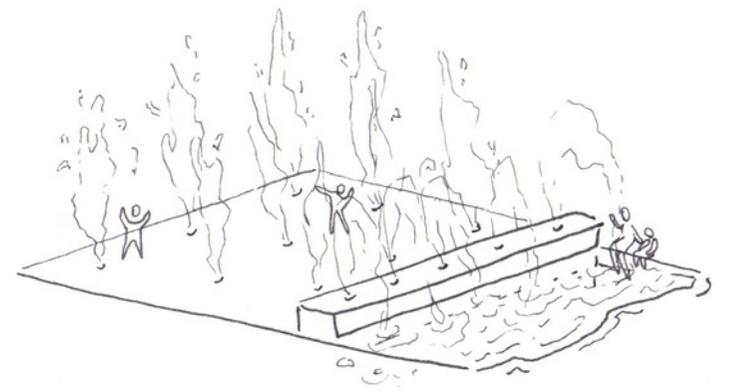
1 Escola de Remo e Vela e  
guarda de botes











## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O projeto do Hidroanel, ao devolver ao rio a navegabilidade e à população as margens, faz com que a cidade volte a olhar as águas de frente. A mudança desejada é que a população perceba a importância dos rios na sobrevivência da cidade e em sua composição primordial, para que também possa desfrutar os prazeres relacionados a uma vida junto da água. Não é preciso descer a serra aos fins de semana e feriados, sendo possível desfrutar praias urbanas. A intenção é multiplicar as possibilidades: aumentar o leque de ações e apropriações do espaço urbano.

O leito do rio é do rio. A apropriação que fizemos deles, tamponando-os e canalizando-os em corredores estreitos, tem como retorno as corriqueiras enchentes de verão. Aos poucos, esse fato totalmente previsível se torna senso comum. Ao mesmo tempo, é preciso lembrar que se o leito do rio é do rio, suas margens também o são. Em um ambiente natural preservado, as margens são a garantia de saúde das águas, com bancos vegetados e vida semiaquática.

Na cidade, podemos canalizar todos os afluentes que correm para os rios principais e tratar o esgoto e a água pluvial. No entanto, não é desejável que as margens sejam tomadas por programas alheios, uma vez que, no caso de uma cidade, a qualidade das águas também depende das margens pelo simples fato de o valor desse rio para a população estar diretamente relacionado ao tratamento que é dado ao mesmo. Ou seja, atrair as pessoas para a orla, por meio de programas de lazer e contemplação, enriquecendo a vida das pessoas e ampliando o leque de possibilidades de ações dentro da cidade, de ocupação de um território que é coletivo, que é público, que é um bem de todos, habitantes ou não, só contribui para uma urbanidade mais sustentável e afetiva.

É preciso recriar os vínculos afetivos entre as pessoas e os rios do território em que habitam. Cada vez mais se faz presente o esforço de tornar clara a importância que a água tem na sobrevivência da vida e na sua raridade, em termos de água doce e potável. Reabilitar rios urbanos é uma pequena e crucial parte desse esforço, pois toca no dia a dia das pessoas e na imagem que

fazem da paisagem em que vivem.

Em termos de legibilidade, é no mínimo trágico que os rios paulistas, fundamentais na estruturação do território, tenham sido transformados em fantasmas esquecidos. Mesmo aqueles que permanecem a céu aberto, como é o caso dos rios Pinheiros, Tietê e Tamanduateí, não são marcos de referência por mérito próprio. Sim, constituem limites, no entendimento de Kevin Lynch, por serem verdadeiras fronteiras físicas. No entanto, seu estado de esquecimento e descaso ambiental faz com que sejam evitados e frequentemente associados a características negativas: mau cheiro, sujeira, enchentes, trânsito, etc. O máximo de legibilidade que acrescentam na imagem da cidade é quando se trata de suas pontes, referências para o transporte rodoviário.

Curiosamente, o caso da Ponte Roberto Marinho, criticada por alguns e aclamada por outros como cartão postal da cidade, é frequentemente vista como uma obra de engenharia de alguma beleza. No entanto, se formos analisar fotos, a ponte está sempre como protagonista, como obra quase plástica, como um marco em uma região de crescente desenvolvimento no vetor oeste da cidade, mas nunca dando destaque ao que a torna ponte: o rio. Este, no caso dessa ponte, é sempre um coadjuvante renegado, quase que aparentemente desnecessário.

O estudo aqui realizado, um eco-porto no local do antigo Santa Paula late Clube, faz justiça poética ao devolver ao local a vida que o animou por tantos anos, e tão mais vivo quanto antes por se tratar de uma proposta de apropriação coletiva, e não de poucos, como acontecia no clube de elite. Dessa forma, o que antes foi a intenção de ser o clube por excelência da Cidade Satélite de Interlagos, agora serviria a cidade toda.

Cada habitante ou visitante da metrópole ganharia novos elementos de leitura e usufruto do espaço. Não se quer dizer que no presente momento já não haja postos elementos e pré-condições suficientes para uma leitura, e é nesse ponto que tocamos na intenção: o Hidroanel sugere características bem vindas e positivas a um espaço que é visto com tristeza e

caracterizado, primordialmente, por suas características negativas, resultantes de uma apropriação violenta.

A imagem da cidade a que almejamos nesse trabalho não é uma imagem esclarecedora que sintetize tudo quanto há para ser sabido da cidade. A intenção é justamente oposta. Não é síntese, mas análise. É contribuir pra que a imagem da cidade se multiplique em si mesma, e mais no olhar de cada um, pois cada ponto – ou, no caso, cada eco-porto – se transformaria em um mundo novo, capaz de refazer o sentido do lugar em que pousa, e, ao mesmo tempo, o sentido daquela paisagem urbana que se descortina totalmente nova em relação ao que temos hoje, configurando não uma, mas infinitas imagens possíveis.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AYMONINO, Carlo. Significado de las ciudades. Madrid: Blume, 1981.

BACHELARD, Gaston. A poética do espaço. Rio de Janeiro: Livraria Eldorado Tijuca Ltda, 19—

BENEVOLO, Leonardo. Cidade e o arquiteto: método e história na arquitetura. São Paulo: Martins Fontes, 1984.

BUCCI, Angelo. São Paulo, razões de arquitetura: da dissolução dos edifícios e de como atravessar paredes. São Paulo: Romano Guerra, 2010.

CAUQUELIN, Anne. A invenção da paisagem. Lisboa: Edições 70, 2008.

CAVALLARO, Fernanda Costa. Canais navegáveis: (re) construindo o espaço através do olhar. Trabalho de Iniciação Científica. São Paulo: FAUUSP, 2011. Disponível em: <http://metropolefluvial.fau.usp.br/projetos.php>

CULLEN, Gordon. Paisagem Urbana. Lisboa: Edições 70, 1993.

Fontes e Chafarizes do Brasil = Founts and Fountain heads of Brazil. São Bernardo do Campo, SP: Mercedes-Benz do Brasil, 1991.

HAYAKAWA, Guilherme. Garagem de barcos revisitada: leitura e desenho. Trabalho Final de Graduação. São Paulo: FAUUSP, 2012. Disponível em: [http://issuu.com/gui\\_/docs/tfg\\_guilherme\\_hayakawa](http://issuu.com/gui_/docs/tfg_guilherme_hayakawa)

Hidroanel Metropolitano de São Paulo: articulação arquitetônica e urbanística dos estudo de Pré-viabilidade econômica, técnica e ambiental. Alexandre Delijaicov, coordenador. São Paulo: Departamento Hidroviário da Secretaria Estadual de Logística e Transportes, 2011. Disponível em: <http://metropolefluvial.fau.usp.br/>

KUNDERA, Milan. O livro do riso e do esquecimento. São Paulo: Círculo do Livro, 1978.

LYNCH, Kevin. A imagem da cidade. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

MACHADO, Hannah A. Hidroanel Metropolitano de São Paulo – construção do imaginário. Trabalho Final de Graduação. São Paulo: FAU-USP, 2012. Disponível em: <http://metropolefluvial.fau.usp.br/projetos.php>

SANTOS, Milton. A Natureza do Espaço: técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: Edusp, 2004.

SEABRA, Odette. C. de. L. Os meandros dos rios nos meandros do poder. Tietê e Pinheiros: valorização dos rios e das várzeas na cidade de São Paulo. Tese de doutorado. São Paulo: FFLCH, 1987.

SITTE, Camillo. City planning according to artistic principles. Nova York: Random House, 1965.

ZEIN, Ruth V. A arquitetura da escola paulista brutalista 1953-1973. Tese de Doutorado. Universidade Federal do Rio Grande do Sul: Faculdade de Arquitetura, 2005. Disponível em: <http://hdl.handle.net/10183/5452>

### Artigos e Periódicos

MACHADO, Helena C. F. (2000). A construção social da praia. Sociedade e Cultura I, Cadernos do Noroeste, Série Sociologia, 13 (1) – 201-218. Disponível em: <https://repositorium.sdum.uminho.pt/>

VILLAC, Maria Isabel (2006). Obras e discursos da cidade e o imaginário da cidade: a arte, o construtor, o poeta, o filósofo e o arquiteto. FAU Mackenzie. Cadernos de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, 6 (1). Disponível em: <http://www.mackenzie.br/dhtm/seer/index.php/cpgau/article/view/107>

VIEIRA, Daniel de D. L. (2006). Paisagem e Imaginário: contribuições teóricas para uma história cultural do olhar. Revista de História e Estudos Culturais, 3 (3). Disponível em: <http://www.revistafenix.pro.br/vol8daniel.php>

Arquitectura Viva: Placeres del Agua – 127.

### Sites

<http://raquelrolnik.wordpress.com>  
<http://www.saopaulominhacidade.com.br>  
<http://www.prefeitura.sp.gov.br>

## **Bases**

Santa Paula Iate Clube: Garagem de Barcos – desenhos. Copyright: Júlio Beraldo Valente.

EMPLASA: Fotografia Aérea 1:5.000, ano 2007. Ortofoto Digital Elaborada pela Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano.

Cartas Emplasa 1:2000: edificações, quadras, logradouros, curva de nível – JPEG.

Mapa Digital da Cidade (MDC) 1:1.000.

## ÍNDICE DE IMAGENS

[1, 9, 10, 11, 12, 14, 15, 16, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 44, 47, 48, 49, 50, 53, 54, 55, 56, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 68, 69, 70, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116] Acervo Pessoal

[2] Bicycle reflections, 2013 © Tomas Castelazo  
[http://commons.wikimedia.org/wiki/File%3ABicycle\\_reflections.jpg](http://commons.wikimedia.org/wiki/File%3ABicycle_reflections.jpg)

[3] Vista noturna do Itamaraty, 2005 © Xenia Antunes  
[http://pt.wikipedia.org/wiki/Meteoro\\_\(escultura\)#mediaviewer/Ficheiro:Itamaraty.jpg](http://pt.wikipedia.org/wiki/Meteoro_(escultura)#mediaviewer/Ficheiro:Itamaraty.jpg)

[4] Monet – O palácio ducal, 1908 [domínio público]  
[http://commons.wikimedia.org/wiki/File%3AMonet\\_-\\_Der\\_Dogenpalast\\_in\\_Venedig.jpg](http://commons.wikimedia.org/wiki/File%3AMonet_-_Der_Dogenpalast_in_Venedig.jpg)

[5] Prque do Ibirapuera, 2013 © Paulo Soucheff  
<https://www.flickr.com/photos/soucheff/11189470613/sizes/h/in/photostream/>

[6] Ljubljana river, 2011© Sl-Ziga  
<http://commons.wikimedia.org/wiki/File%3ALjubljana-hise.jpg>

[7] Aureliano de Beruete – O rio Isole,1901 [domínio público]  
[http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Aureliano\\_de\\_Beruete\\_The\\_River\\_Isole\\_\(Quimperl%C3%A9\)\\_-\\_Google\\_Art\\_Project.jpg](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Aureliano_de_Beruete_The_River_Isole_(Quimperl%C3%A9)_-_Google_Art_Project.jpg)

[8] Rio Tamanduateí, Seção de Arquivos de Negativos do Departamento do Patrimônio Histórico  
<http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/cultura/noticias/?p=7555>

[13] Benedito Calixto – Inundação da Várzea do Carmo, 1892 [domínio público]  
[http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Benedito\\_Calixto\\_Inunda%C3%A7%C3%A3o\\_da\\_V%C3%A1rzea\\_do\\_Carmo.jpg](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Benedito_Calixto_Inunda%C3%A7%C3%A3o_da_V%C3%A1rzea_do_Carmo.jpg)

[17] Vosmaer – O porto de Delft, 1658-1660 [domínio público]  
[http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Daniel\\_Vosmaer\\_-\\_The\\_Harbour\\_of\\_Delft\\_-\\_WGA25336.jpg](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Daniel_Vosmaer_-_The_Harbour_of_Delft_-_WGA25336.jpg)

[24] Cézanne - O Sena em Bercy, 1876-1878 [domínio público]  
[http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Paul\\_C%C3%A9zanne\\_053.jpg](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Paul_C%C3%A9zanne_053.jpg)

[41] Edward Manet – Beach at Boulogne 1869 [domínio public]  
<http://03varvara.wordpress.com/2011/06/14/edouard-manet-on-the-beach-at-boulogne-1869/>

[42] Copacabana, 2010 © Chensiyuan  
[http://commons.wikimedia.org/wiki/File%3A1\\_rio\\_copacabana\\_beach\\_2010.JPG](http://commons.wikimedia.org/wiki/File%3A1_rio_copacabana_beach_2010.JPG)

[43] Joaquin Sorolla – Niños en el mar,1908 [domínio público]  
[http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Joaquin\\_Sorolla\\_Ni%C3%B1os\\_en\\_el\\_Mar,\\_Playa\\_de\\_Valencia\\_\(1908\).jpg](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Joaquin_Sorolla_Ni%C3%B1os_en_el_Mar,_Playa_de_Valencia_(1908).jpg)

[45] Thomas Farkas – Lavadeiras do Titê,194-  
<http://www.hiperativos.com.br/wp-content/uploads/2014/05/tiete.jpg>

[46] Ilha dos amores  
<http://quandoacidade.files.wordpress.com/2012/06/261.jpg>

[51] Remadores do Clube Esperia  
<http://esperia.com.br/blog/index.php/sobre-2/>

[52] Manet – Boating, 1874 [domínio publico]  
[http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Edouard\\_Manet\\_Boating.jpg?uselang=pt-br](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Edouard_Manet_Boating.jpg?uselang=pt-br)

[57] Pedalinho no Lago do Javary, Rio de Janeiro, 2011© Eduardo P.  
[http://commons.wikimedia.org/wiki/File%3APedalinho\\_no\\_Lago\\_de\\_Javary\\_\(3\).jpg](http://commons.wikimedia.org/wiki/File%3APedalinho_no_Lago_de_Javary_(3).jpg)

[58] Competição de remo no Tietê – 1903  
<http://www.hiperativos.com.br/wp-content/uploads/2014/05/tiete.jpg>

[66] Hidrante, 1996 © Kwanesum  
[http://en.wikipedia.org/wiki/File:Philadelphia\\_fire\\_hydrant.jpg](http://en.wikipedia.org/wiki/File:Philadelphia_fire_hydrant.jpg)

[67] Fontes e Chafarizes do Brasil, Mercedes-Benz do Brasil, 1991.

[71] Fonte em Kansas City, 2008  
[http://en.wikipedia.org/wiki/File:Crown\\_Center\\_Square\\_Fountain\\_Kansas\\_City\\_MO.jpg](http://en.wikipedia.org/wiki/File:Crown_Center_Square_Fountain_Kansas_City_MO.jpg)

[72, 73, 74] Hidroanel Metropolitano de São Paulo: articulação arquitetônica e urbanística dos estudo de Pré-viabilidade econômica, técnica e ambiental  
<http://metropolefluvial.fau.usp.br/downloads.php>

[75] Base do diagrama: Hidroanel Metropolitano de São Paulo: articulação arquitetônica e urbanística dos estudo de Pré-viabilidade econômica, técnica e ambiental  
<http://metropolefluvial.fau.usp.br/downloads.php>

[76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85] © Google Earth

[86, 100] Ortofoto Digital Elaborada pela Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano – EMPLASA

[87] Recorte do Jornal O Estado de S. Paulo, agosto de 1938.  
<http://www.spinfoco.com.br/wp-content/uploads/2014/03/Cidade-Sat%C3%A9lite-Interlagos-jornal-de-27-08-1938.jpg>

[88, 89, 91] Garagem de Barcos do Santa Paula Iate Clube. Acervo da Biblioteca da FAU/USP

[90] Vista aérea do Clube Santa Paula  
<http://www.saopauloskyline.com/2011/10/santapaula-iate-clube.html>

[92, 93, 94, 95] © Luiz Seo  
[https://www.flickr.com/photos/lf\\_seo/](https://www.flickr.com/photos/lf_seo/)

[96, 97, 98, 99] Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano (SMDU), 2012

[117] Levantamento Aerofotogramétrico 1:2000, folha 333344, 1981 - EMPLASA

