

TAMANDUATÉ

UTOPIA DE UM RIO URBANO



Trabalho Final de Graduação
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
Universidade de São Paulo
dezembro 2010



Danilo Bressiani Zamboni
Orientação Prof. Dr. Alexandre Delijaicov

AGRADEÇO ao meu Orientador, Alexandre Delijaicov, por toda a minha formação durante a FAU. À Máira, que agora mesmo me ajuda pacientemente a fechar este livro sem fim. À minha Mãe, meu Pai e à Laura pelos infundáveis palpites neste ano cumprido como nunca. Ao Márcio, sempre com idéias e as perguntas mais difíceis de responder. A todos os professores que prontamente aceitaram me receber em atendimentos e conversas. E finalmente, a todos os amigos que acompanharam e participaram deste enorme processo que é o TFG.

INTRODUÇÃO

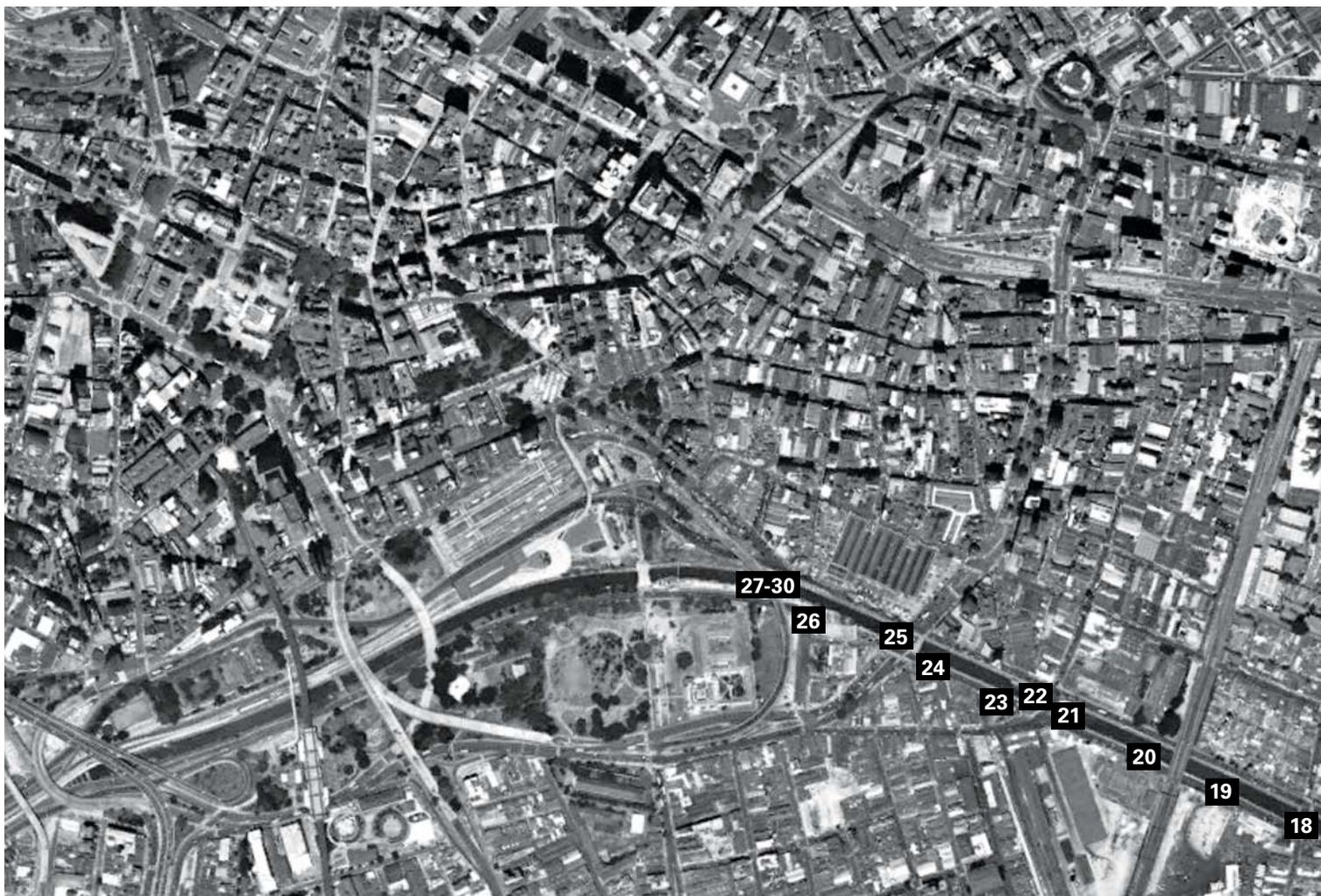
O tema deste trabalho surge da vontade de compreender e resgatar a paisagem fluvial urbana da cidade de São Paulo através do desenho. Usando como objeto de estudo um percurso de 5 km a partir da foz do Rio Tamanduateí, subindo a Avenida do Estado até o Parque D. Pedro II; pretende-se registrar desenhando em visão seriada (referência 'El Paisaje Urbano' Gordon Cullen) a condição em que se encontra a região, configurando a chamada Paisagem Atual.

A escolha do desenho como método de trabalho se deu pela qualidade

deste como linguagem praticamente universal de comunicação, cuja origem remonta às ascendências mais primitivas da raça humana. O desenho sempre foi uma das formas mais empregadas na comunicação, no registro e na descrição dos lugares e paisagens, principalmente antes do advento da fotografia, sendo que em São Paulo, parte importante da paisagem histórica se encontra registrada justamente em desenhos como o de Benedito Calixto na famosa 'Inundação da Várzea do Carmo' ou nas aquarelas de Thomas Ender e William Burchell.

Há uma qualidade única no re-

gistro desenhado que é a presença do desenhista; esta figura através de cujos olhos a paisagem será compreendida é registro também de sua época. A expressão, a cara, a linguagem do desenho são fruto de uma vivência do artista que é única e que está atrelada ao tempo em que ele vive, conjunto este indissociável da obra que desenvolve. Desta forma, um desenho não é apenas uma imagem, mas é também um registro histórico de um momento da cidade e do artista, que é parte de uma sociedade que pode ou não ser a que ele está desenhando. São inúmeros, se não maioria, os registros de estrangeiros



Os números (1 a 30) no mapa indicam as posições aproximadas de cada desenho ao longo do percurso que acompanhou o rio Tamanduateí. À direita, temos a foz, encontro do Tamanduateí com o rio Tietê, e à esquerda, concluindo o percurso, o Parque D. Pedro II (Mapa sem escala).
Fonte: Google Earth

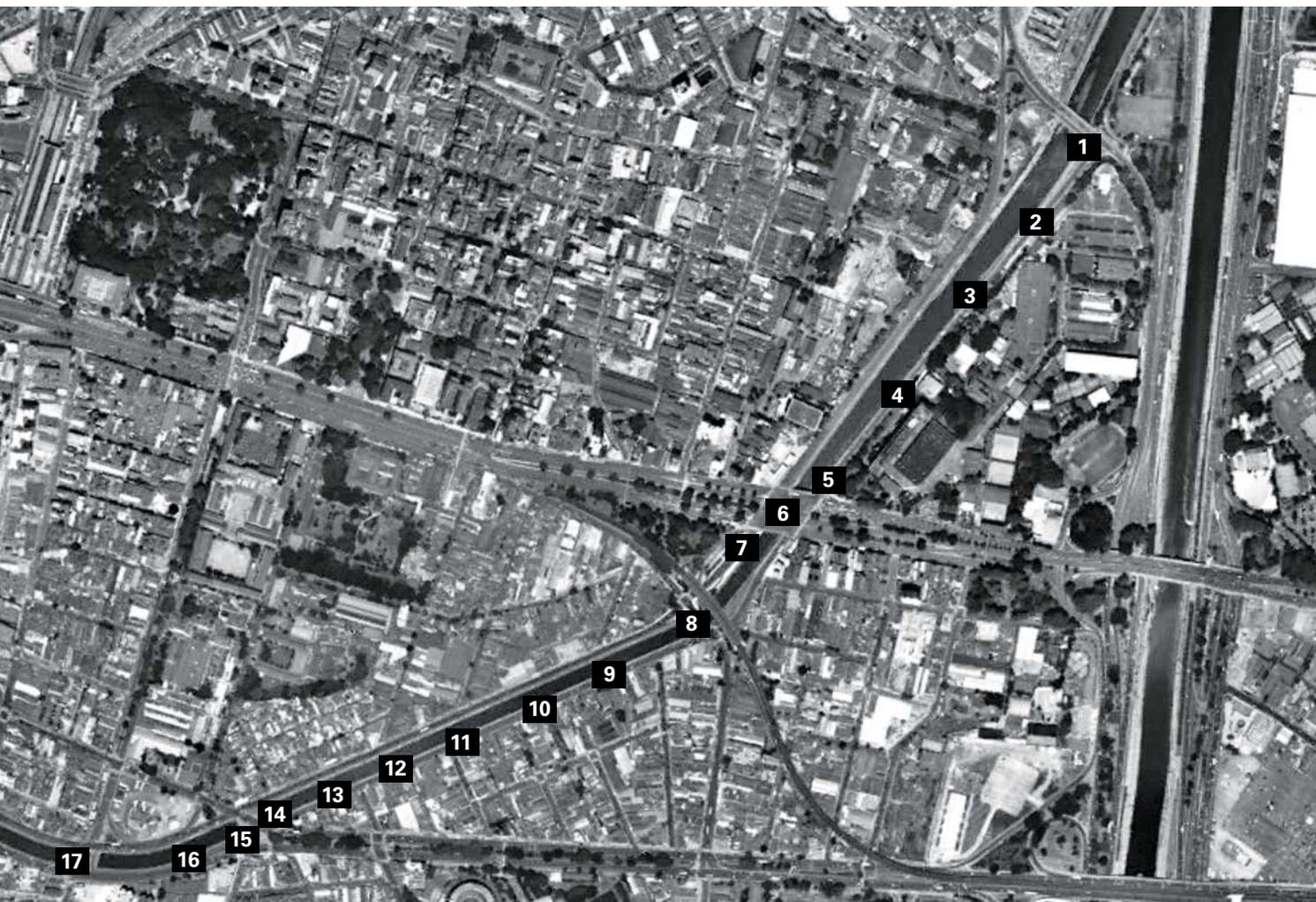
que desenham e descrevem suas impressões sobre os lugares e as cidades a que chegam, fazendo-o com toda a sua bagagem e pré conceitos. Curioso é o fato de apenas os estrangeiros registrarem suas impressões sobre os lugares 'novos' que conhecem, importante seria se mais artistas registrassem sob seus pontos de vista a cidade onde vivem.

Ainda que eu seja paulistano, a região que escolhi para fazer este trabalho não me é especialmente familiar. Pelo contrário, poucas vezes estive na Avenida do Estado até hoje e este é justamente um dos motivos para ter escolhido o Rio Tamanduateí para de-

senhar. Tenho a intenção de ver quase como um estrangeiro (no sentido de se deixar surpreender, de se interessar e dispende tempo olhando a cidade por que passamos e deixamos de levar em conta) esta área linear que acompanha o leito emparedado do rio desde sua foz até o Pátio do Colégio, para compreender esta região como é hoje e compará-la ao que foi antes das intervenções de retificação higienista e também para acomodar a Avenida do Estado e as construções em sua várzea.

Sabemos que a condição em que se encontra a maioria dos rios paulistanos está longe de ser a ideal, seja numa

compreensão do ambiente natural seja no contexto urbano. O rio não é apenas um canal, o leito seco, é todo o sistema de drenagem que inclui também as áreas 'secas' de contribuição por onde a água é drenada e escorre por cima ou por baixo da terra até se juntar formando o rio, que nada mais é senão o afloramento do lençol freático numa calha em seu ponto mais baixo. E da mesma forma como as chuvas variam de intensidade nas diferentes épocas do ano, a vazão do rio também varia, fazendo com que o volume de água que corre por ele oscile restringindo-se ou não ao seu canal principal. É por este

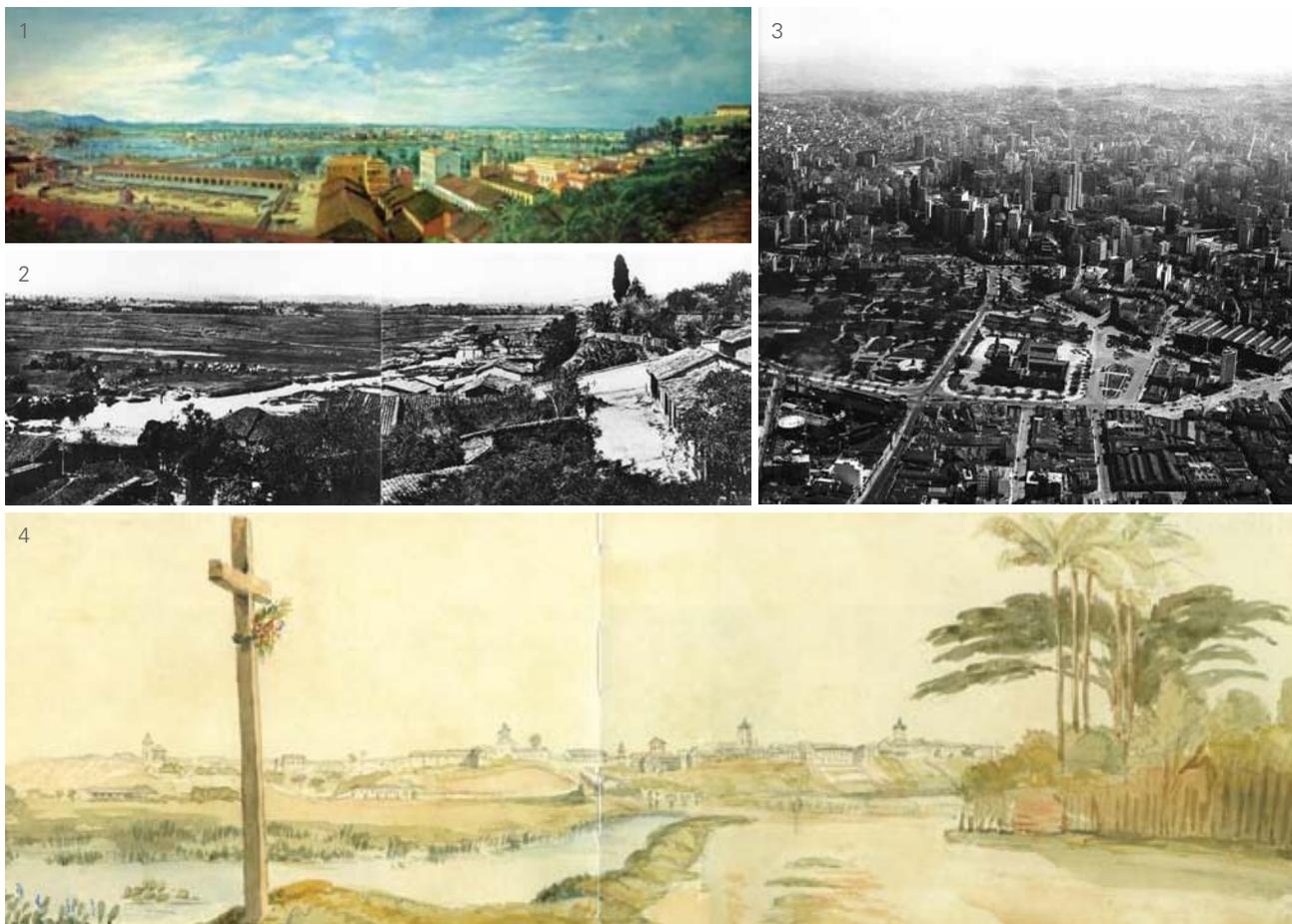


motivo que existe um lugar 'sagrado' em torno do canal principal do rio, denominado várzea, que é também rio embora não fique todo o tempo cheio de água. E se tem uma coisa que o urbanismo paulistano (para não dizer paulista ou brasileiro) não tem costume de levar em consideração, é justamente este espaço de amortecimento entre a natureza e o homem, que é antes de tudo uma questão de respeito.

Esta postura foi tomada com o intuito de estabelecer uma leitura crítica da cidade de São Paulo como é construída hoje no contexto (com enfoque) dos rios urbanos e da qualidade

espacial para o pedestre, em contrapartida ao que já foi e ao que poderia ser, sendo que estas duas visões serão dadas, a primeira por uma breve pesquisa histórica da região e a segunda por uma proposta a ser elaborada que desenvolva uma 'utopia' de como esta região do Rio Tamanduateí poderia ser. A abordagem do trabalho é a qualidade espacial para o pedestre e a utilização dos rios urbanos, tratando-se de uma proposta conjectural com o intuito de despertar a atenção para elementos importantes e potencialmente interessantes para a paisagem e mesmo para as questões técnicas da cidade,

como o rio e sua promenade ao mesmo tempo em que serve como meio de transporte de cargas e passageiros.



Legenda das fotos: **1.** Inundação da Várzea do Carmo, pintura de Benedito Calixto, 1892. **2.** Vale do Tamanduatéi, fotografia de Militão de Azevedo, 1892 (Cadernos de Fotografia Brasileira). **3.** Foto Aérea do Parque Dom Pedro II, 1954 (Cadernos de Fotografia Brasileira). **4.** Vista da Várzea do Carmo da estrada para o Rio de Janeiro, William Burchell, 1825-29 (Cadernos de Fotografia Brasileira).

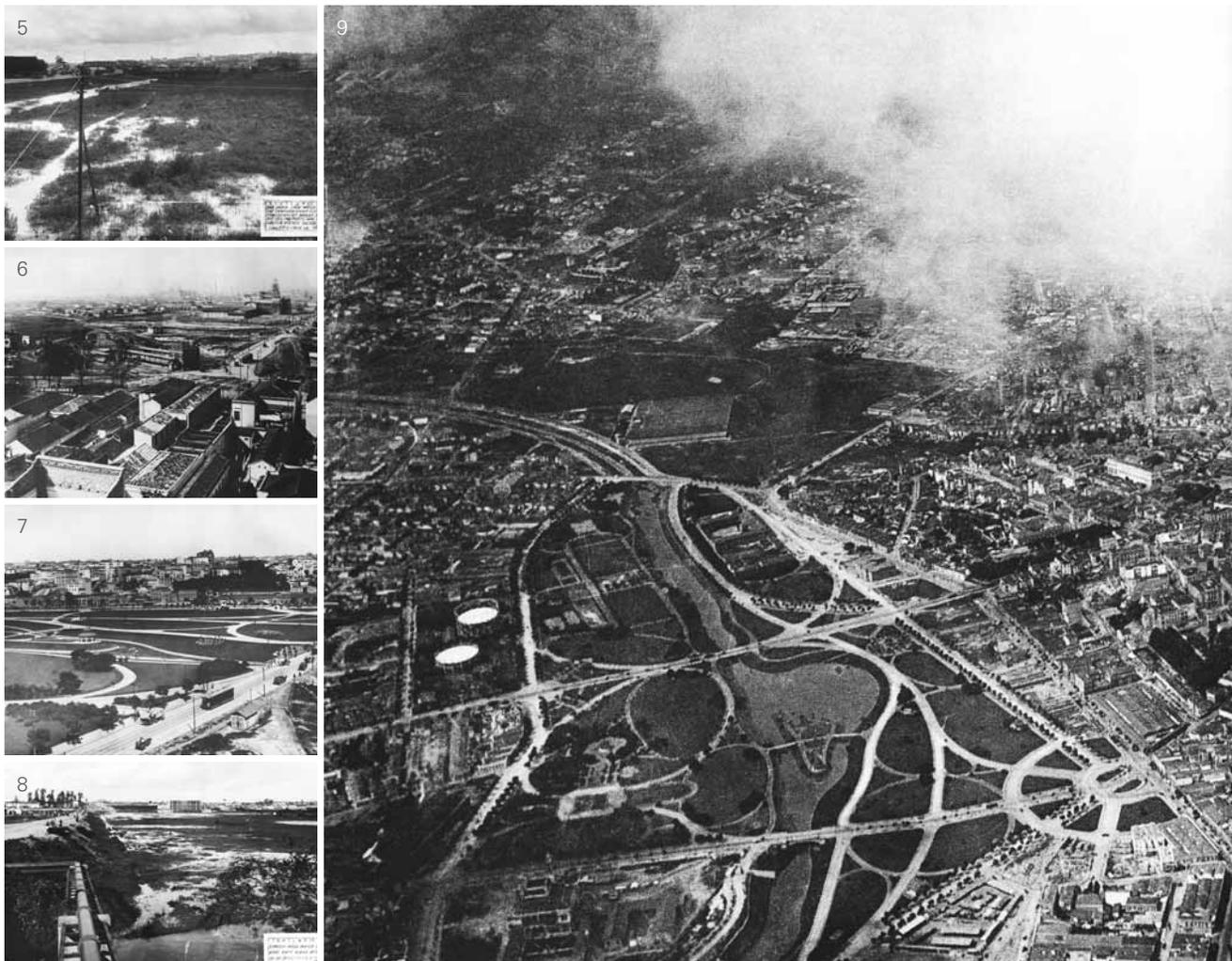
REFERÊNCIAS DE TRABALHO

As referências inseridas aqui estão de certa forma divididas entre as etapas de trabalho descritas acima, sendo que para a primeira, os desenhos de observação e relatos de viajantes terão grande importância pois falam sobre o olhar e os preconceitos de se registrar uma paisagem, já que nenhum olhar é livre de intenção e foi formado durante toda a vida do artista. Na verdade, grande parte destas viagens possui uma intenção prévia de estabelecer esta relação de se aproximar do novo, do diferente e de si mesmo. Este ponto

possui grande importância para mim pois considero a área escolhida para o trabalho ‘estranha’, e com isso quero dizer que não a conheço bem, e, principalmente, não como gostaria de conhecer. Desta forma, a primeira parte do trabalho, os desenhos de observação em visão seriada, serão (guardadas as devidas proporções) uma viagem de reconhecimento, onde meu olhar de turista/estrangeiro na própria cidade deve registrar suas impressões.

Neste quadro se encaixam obras como o relato de viagem de Le Corbusier ao oriente, antes de se formar arquiteto, os registros de William John

Burchell, botânico inglês que veio ao Brasil de 1825 a 1829 e fez uma extensa viagem de reconhecimento com uma enormidade de desenhos de suas perambulações pelo interior do Brasil, sendo que neste mesmo contexto há ainda os desenhos e aquarelas de Thomas Ender. Johann Moritz Rugendas, Aimé-Adrian Taunay e Hercules Florence, da equipe de reconhecimento que veio ao Brasil no século XIX, de 1821 a 1829, na Expedição Langsdorff (em exposição até 25 de abril no Centro Cultural Banco do Brasil de São Paulo). John Scully tem também registros importantes de cidades como Veneza,



5. Várzea do Carmo, 1900. 6. Parque Dom Pedro II, 1918. 7. Parque Dom Pedro II, 1920. 8. Várzea do Carmo, 1900 (5 a 8, retiradas de 'A Cidade da Light - Volume 1). 9. Fotografia Aérea do Parque Dom Pedro II, 1925 (Cadernos de Fotografia Brasileira).

Roma e Firenze, aquarelas belíssimas organizadas em um caderno de viagem.

Há, porém, trabalhos de artistas e desenhistas que trabalham com a cidade como seu objeto de estudo independente da questão do viajante ou estrangeiro, pelo contrário, registram suas cidades, como Carla Caffé e Will Eisner.

Quanto à leitura da cidade, posso citar os trabalhos de Gordon Cullen, que para mim possuem fundamental importância no desenvolvimento deste trabalho por uma questão tanto do desenho, com o qual me identifico profundamente, quanto pela leitura daquilo que configura como importante no

desenvolvimento da paisagem urbana, das rugosidades da cidade, dos elementos de destaque, enfim, por tentar teorizar esta compreensão da paisagem que é tão abstrata. Jane Jacobs e sua leitura participativa e a questão das vizinhanças na criação de espaços seguros e agradáveis nas cidades, principalmente no período posterior à reconstrução da Europa no contexto do pós-guerra e nesta avaliação por parte da sociedade daquilo que foi feito 'a toque de caixa' pelos modernos na reconstrução. Aldo Rossi me interessa quando tenta dar nome às questões de importância de cada elemento da cidade, e de como

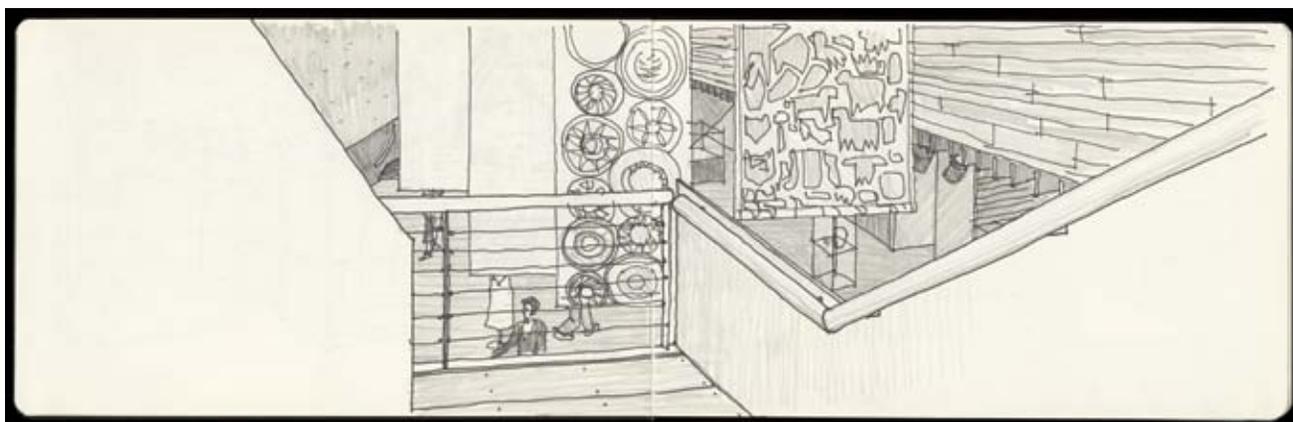
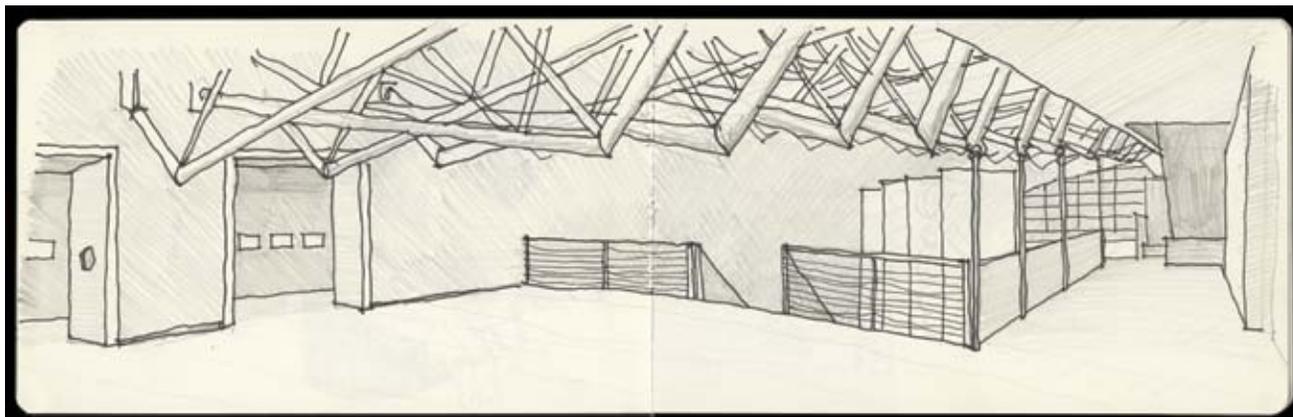
os 'fatos urbanos' são importantes na identidade e no funcionamento da cidade não apenas fisicamente. E na esfera da paisagem morfológica, o trabalho de Aziz Ab'Sáber, como base de compreensão do sítio geomorfológico onde se insere a cidade de São Paulo.



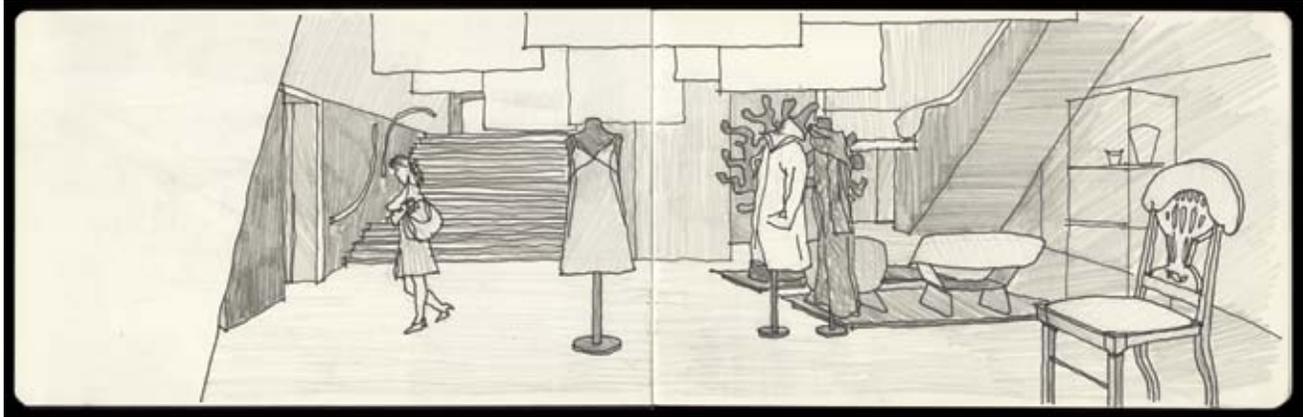
Foto Aérea do encontro das águas dos rios Tamanduateí com o Tietê. À direita vê-se o Conjunto Habitacional do Gato e o Campo de Basebol, enquanto à esquerda estão o Sambódromo, Complexo do Anhembi e Campo de Marte (Foto de Bebete Viégas).

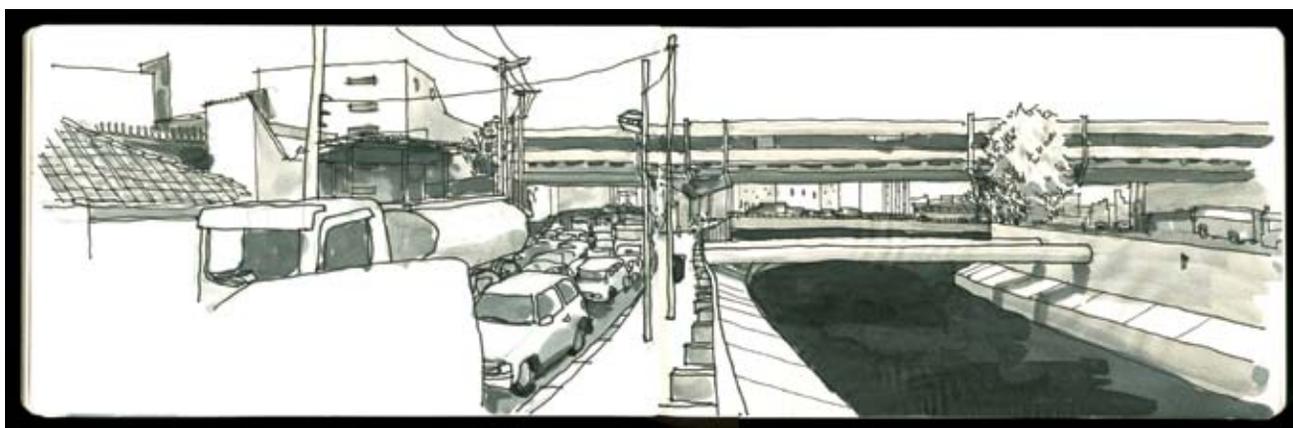
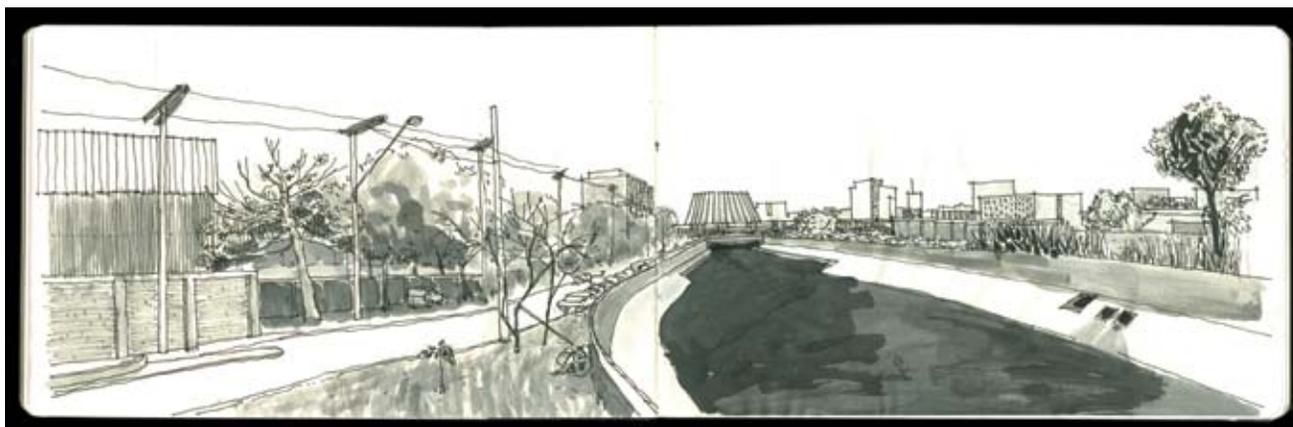


Foto Aérea do Pátio do Pari em direção à Zona Norte de São Paulo. Repare na divisão do pátio pelos trilhos do trem, estando acima a Feirinha da Madrugada e abaixo a Feira do Ceasa nos antigos galpões da RSJ (Foto de Bebete Viégas).

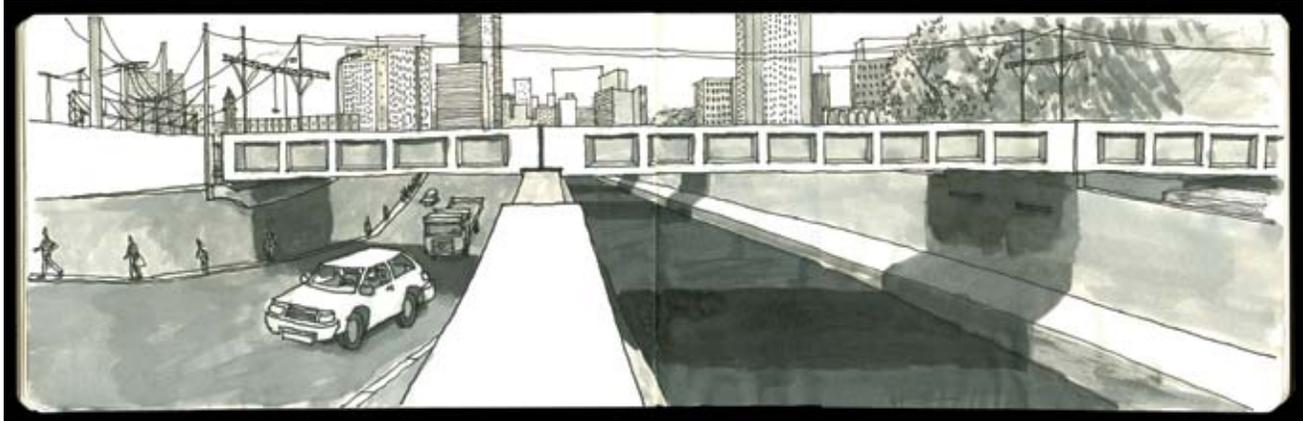


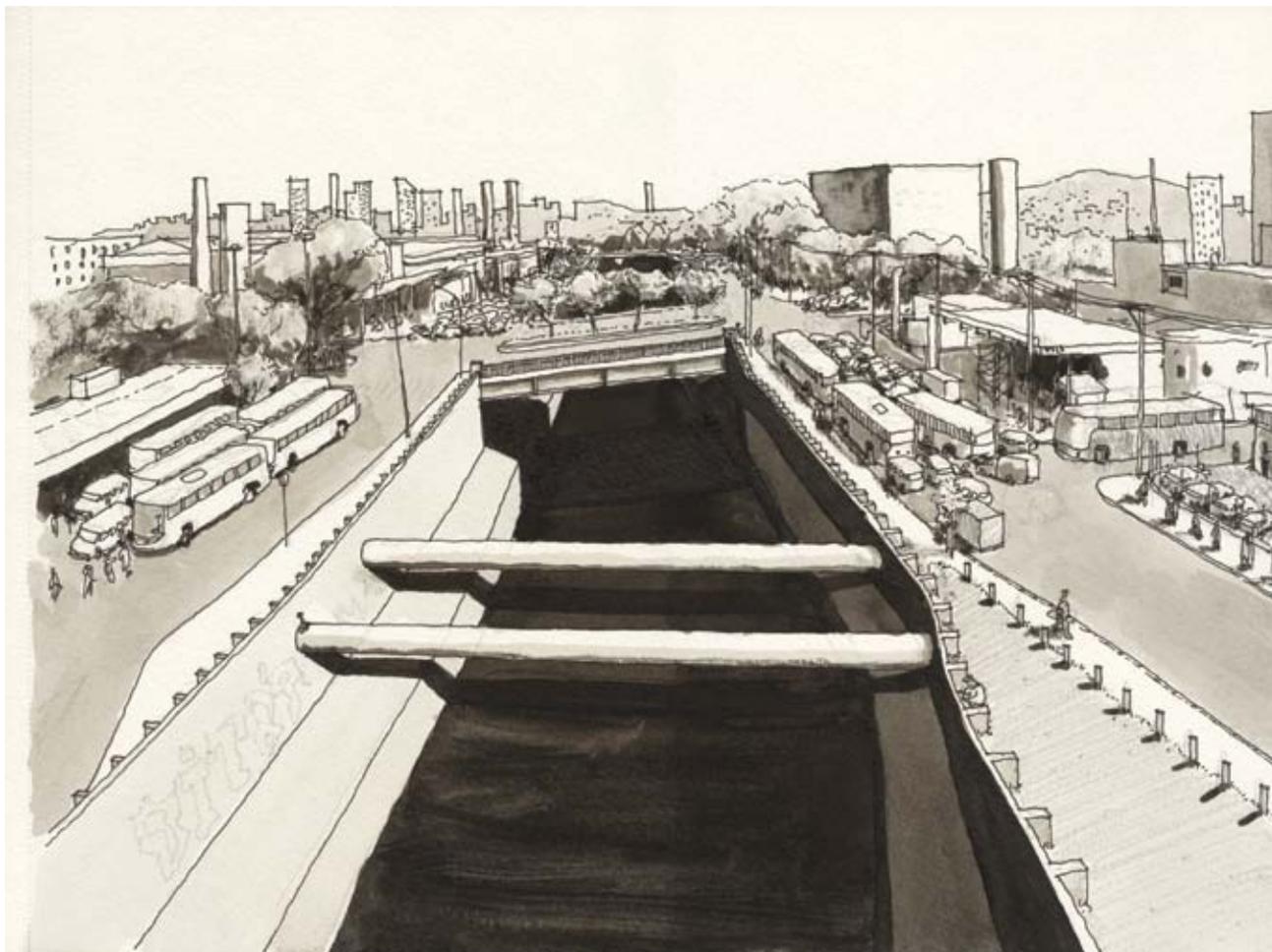
Sequência Experimental de desenhos em visão seriada no Instituto Tomie Ohtake, 19 de março de 2010





Desenhos da primeira visita a campo, realizada no dia 31 de março de 2010. Este caderno Moleskine que usava na época para esboços foi determinante na conformação final do trabalho por permitir esta horizontalidade muito coerente com a paisagem. Gosto muito destes desenhos pois são um grande resumo deste trajeto.

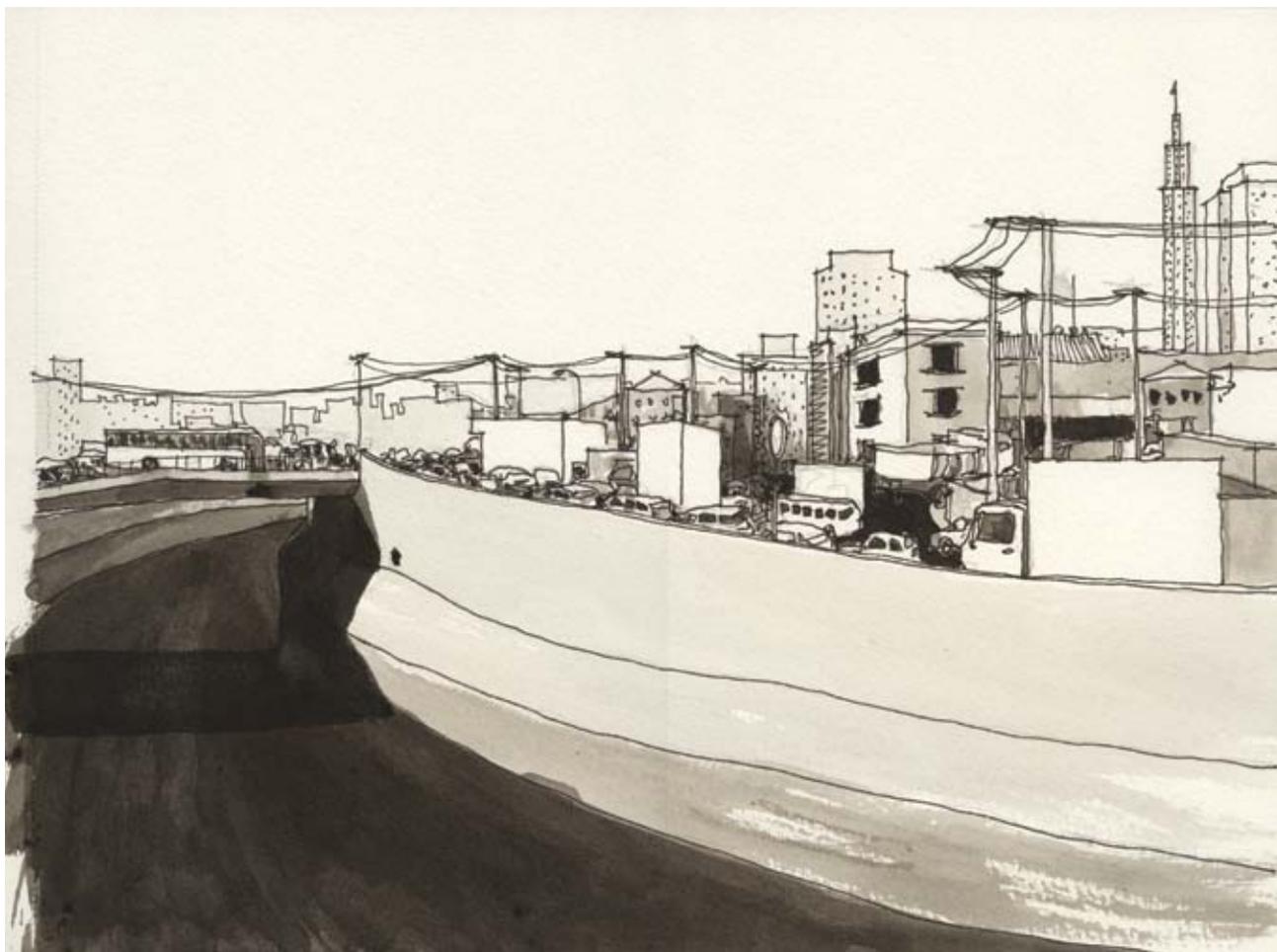




Desenhos da segunda visita a campo, realizada no dia 15 de abril de 2010. Desta vez utilizei um caderno de folhas mais grossas próprio para aquarela, embora tenha percebido que o formato A4 tradicional restringia demais o campo visual. Este primeiro desenho foi feito de cima da plataforma elevada da Estação Armênia do Metrô, olhando em direção à Zona Norte.



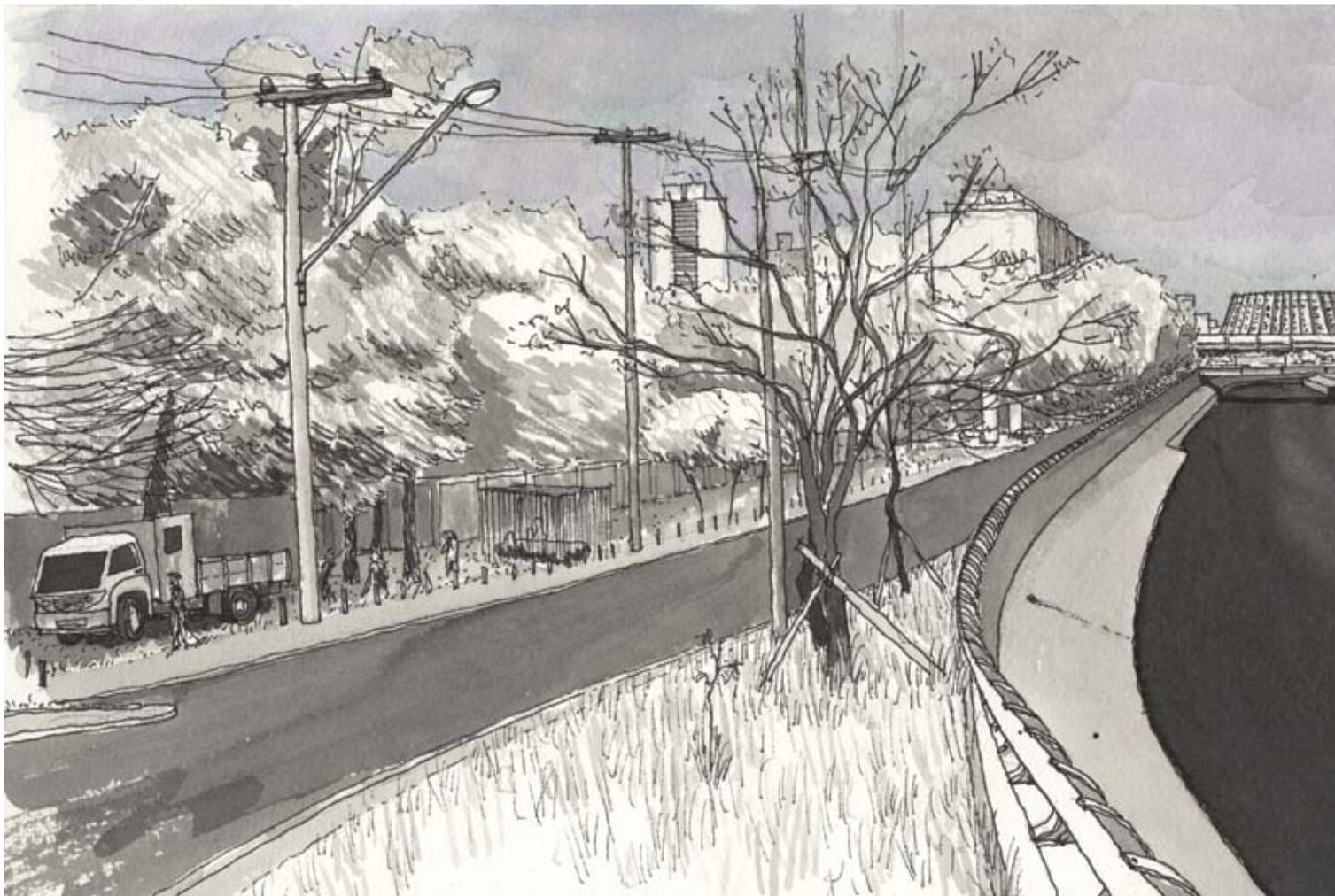
O segundo desenho foi feito na reta que sucede o Metrô Armênia. Tentei misturar a noção de desenhar meu próprio caderno mas desisti por achar que não enriquecia exatamente a proposta, fora que poderia se tornar redundante.



O terceiro desenho foi feito praticamente na mesma posição do 16º da série, neste ponto da curva do rio que marcou tanto minha visita.



Este quarto e último desenho desta visita já anunciava o aumento da complexidade da paisagem conforme me aproximava do centro.



Desenho 01 | 30 - Visita 01 - 22 de abril de 2010

Ponte sobre a Avenida Presidente Castelo Branco, próximo ao Conjunto Habitacional do Gato.

TFG 1 - RELATÓRIO DAS VISITAS

Este relatório de visita surgiu da aparente necessidade de registrar as sensações e os fatos complementares ao desenho realizado em campo. Ainda que não fosse planejado a princípio, a importância deste registro se manifestou na óbvia impossibilidade do desenho de ser o único elemento contextualizador da enorme atmosfera de informações captadas no intervalo em que o desenho está sendo construído.

O desenho, como foi descrito na proposta de trabalho, já possui uma

relação com o tempo e o lugar muito distinta da fotografia, por exemplo, que é de certa forma instantânea, para citar uma forma gráfica mais próxima de registro espacial. O som, os ruídos, a sujeira, o clima, a sensação do que nos cerca, a frequência, o conforto, a temperatura, umidade, segurança, os olhares, a fome, suor, todos estes agentes invisíveis e uma porção de outros são de muito complexa representação e acabam muitas vezes suprimidos por um objetivo que já preestabelece uma seleção; não se pode dizer tudo. Nem se pretende, em momento algum. Até porque estamos falando de um ponto

de vista apenas, o meu, restrito a um corpo considerado caucasiano branco, de 23 anos, levemente ruivo, 174 cm de altura, estudante de arquitetura de classe média-alta, desenhista em princípio de carreira, filho de profissionais liberais, habitante da zona oeste de São Paulo, ciclista por gosto e propositalmente não ativista, míope, suscetível a barulhos, observador, entusiasta do transporte fluvial e dos rios urbanos, e assim por diante, conhecido durante o trabalho em campo simplesmente como 'alemão'. Não estamos falando de vantagens ou desvantagens, apenas que este é um assunto delicado



de se abordar, embora tenhamos de convir que a aparência do observador de fato pode influenciar na realidade observada a partir do momento em que há interação entre as partes, um olhar não existe sem o substrato da carne, que é carregada de atributos.

Este trabalho é construído na minha posição como estrangeiro dentro da própria cidade, no olhar quase lavado de alguém que desconhece muito de uma região mas que terá um contato e uma imagem criados pela presença direta no local. Senti a importância de manifestar um ponto de vista frente a questões observáveis da cidade, sensí-

veis, não calcadas em dados ou estudos, mas aferidas visual e sensivelmente na minha presença e segundo aquilo que minha formação, olhar, audição, olfato, paladar, enfim, minhas qualidades como indivíduo permitam ver. Não gostaria de resumir estas informações a dados apenas, a uma pesquisa ou levantamento, não que esta proposta deixe completamente de o ser, mas a importância à carga emocional de se estar num lugar é a questão central desta aproximação. Certamente através de estudos, entrevistas e múltiplos relatos de moradores eu poderia criar todo um panorama muito mais

completo do que acreditamos que seja esta região, mas desta forma eu não estaria vendo aquilo que veria estando lá simplesmente. Eu saberia de antemão, por exemplo, que o fluxo de tal avenida é muito maior que o de outra, que esta é essencialmente residencial enquanto aquela é comercial e que todas as sobrelotas são na verdade cortiços. Mas não é este o objetivo. Perceber a cidade como um pedestre a sentiria é que foi meu intuito, para depois (e mesmo na hora) poder pensar o que eu mudaria e por quê, num ângulo definido por esta minha condição de visão. E com isso queria mostrar nada mais do que



Desenho 02 | 30 - Visita 01 - 22 de abril de 2010
Avenida do Estado, em frente à portaria da Estação Ponte Pequena da Sabesp.

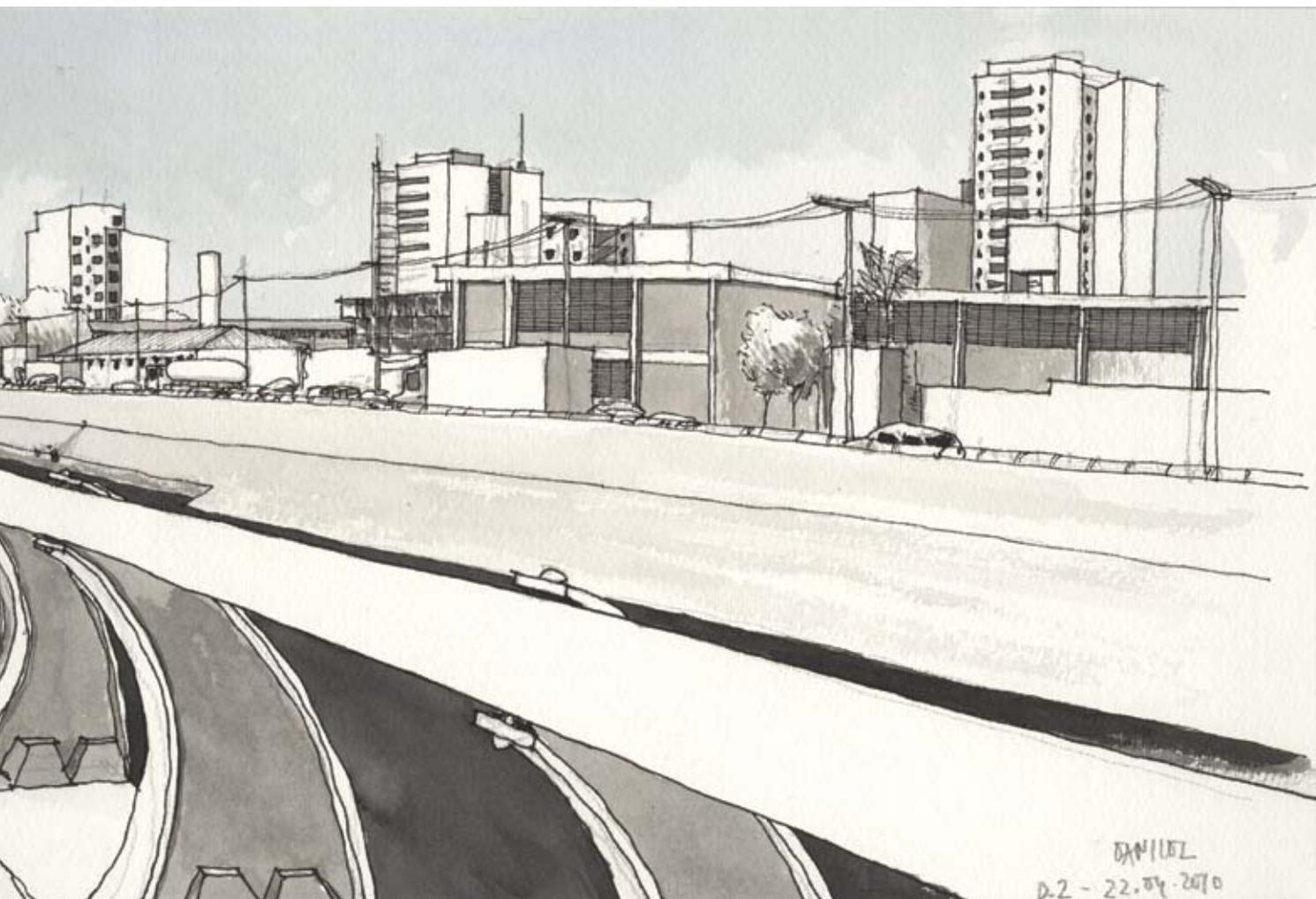
sermos capazes de enxergar mais que ver, se quisermos, de tirar esta capa de simples cenário que colocamos na cidade do dia-a-dia e tentar compreender um pouco mais de sua formação, seus por ques ou justamente ausência deles, perceber que não somos meros usuários de algo que não nos pertence.

Depois de algumas conversas com o meu orientador, Alexandre Delijacov, e com outros tantos professores e amigos em atendimentos e encontros, concluí que seria um grande desperdício, para não dizer contraditório, abrir mão de todo este relato a fim de fazer um trabalho visual que tentasse dizer

tudo. Isso seria impossível através da atual proposta de representação que mantive durante o processo, e mais, como disse o professor João Sette, daqui a alguns anos, mesmo agora, esta ausência de respaldo descritivo a um eventual leitor dificultaria demais, para não dizer impossibilitaria, uma compreensão tal qual eu gostaria que fosse feita. Lembrando também que esta etapa do trabalho se foca na compreensão daquilo que entendo como 'paisagem atual', o local como ele é através dos meus olhos, através do desenho.

Este relatório de visitas, como acabei chamando e que mais se assemelha

a um diário, conta com toda uma série de desabaços e registros bastante pessoais a visitas e aquilo que senti ou pensei durante estas manhãs que passei desenhando às margens do rio Tamanduateí. Pode ser entendido, portanto, como esta noção de que é preciso explicar para se comunicar, seja pelo desenho, pela fala ou pela escrita, que eu conseguiria fazer com que muito mais gente compreendesse, mesmo que à sua maneira, aquilo que estou tentando dizer se sistematizasse esta experiência num relato. Até porque, e isso percebi rapidamente, eu mesmo, em apenas dois meses de visitas a campo já



esquecia grande parte dos fatos algum tempo depois, tendo que recorrer aos desenhos para lembrar de tudo isso.

O relato é também uma forma de me aproximar dos estrangeiros que me antecederam, numa liberdade de comparação, de registrar impressões tanto para não as esquecer como para poder compartilhá-las; enquanto para mim estes desenhos são em muito lembrança, memória, para a maioria das pessoas que nunca esteve lá, é uma novidade completa, para alguém que more por lá, uma nova identidade, de tal forma que, se não houver alguma forma de saber como eu, especificamente, me

sentia naquele lugar, como interlocutor, poderiam criar uma compreensão adversa da 'realidade', salvas as proporções daquilo que a própria noção de representação significa no contexto de se estabelecer uma realidade.

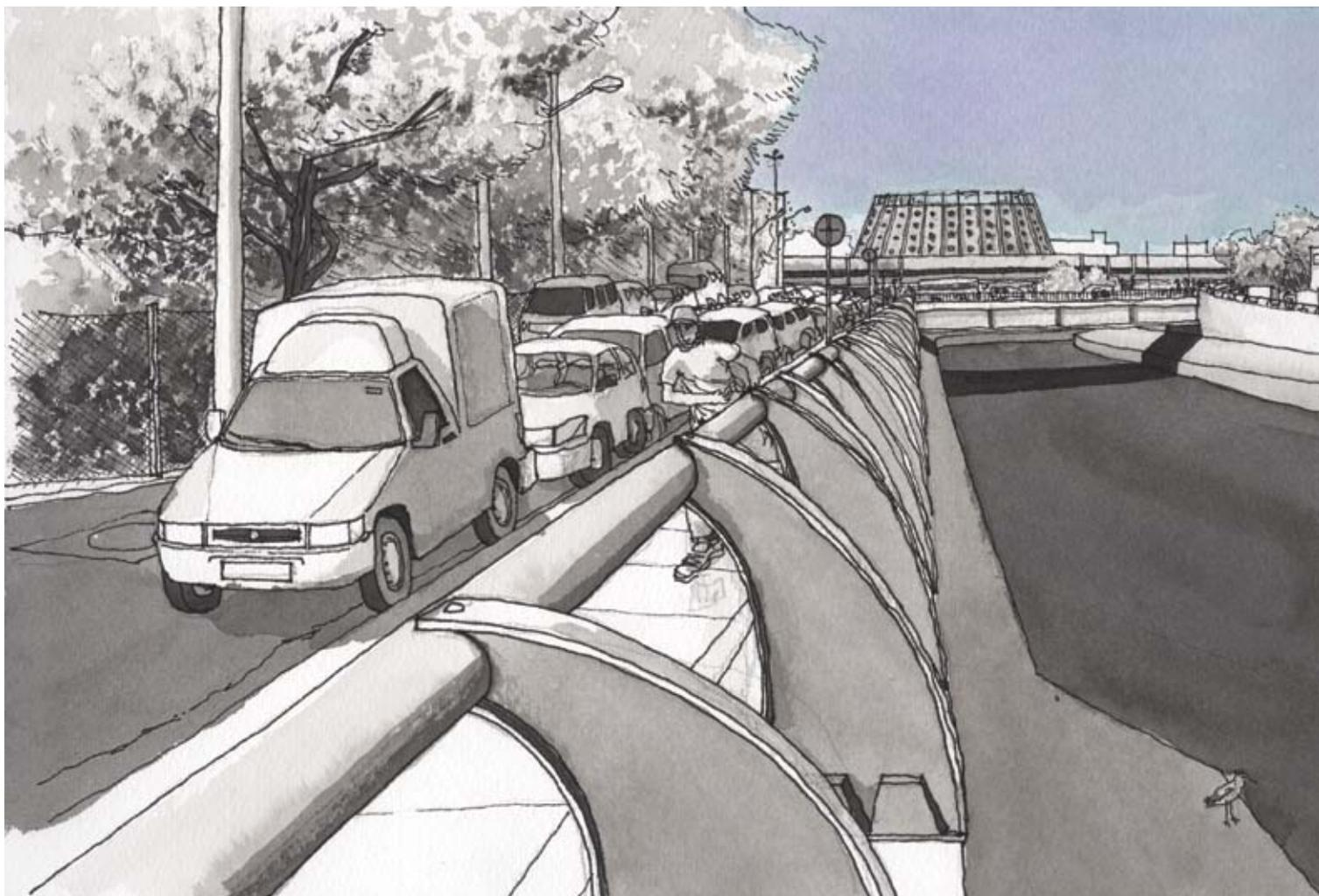
Assim sendo, acho que seria uma experiência muito interessante a leitura deste relatório em duas etapas, a primeira observando apenas as ilustrações, tentando apreender apenas o que a imagem e este endereço que em parte estou tentando compreender, o rio Tamanduateí em seus 5 km finais, suscitam no observador. E num segundo momento, acrescentar

esta extensa bagagem de descrições e relatos do que foi para mim estar lá.

Visita 01 - 22 de abril de 2010

Desenho 01:

Antes de chegar ao local de trabalho propriamente dito, me parece bastante pertinente falar um pouco do percurso percorrido para chegar a ele, porque envolve justamente a passagem por outros tantos lugares e mesmo o que podemos chamar de não-lugares. Como moro na zona oeste da cidade, mais precisamente em Pinheiros, há uma viagem para se chegar ao destino,



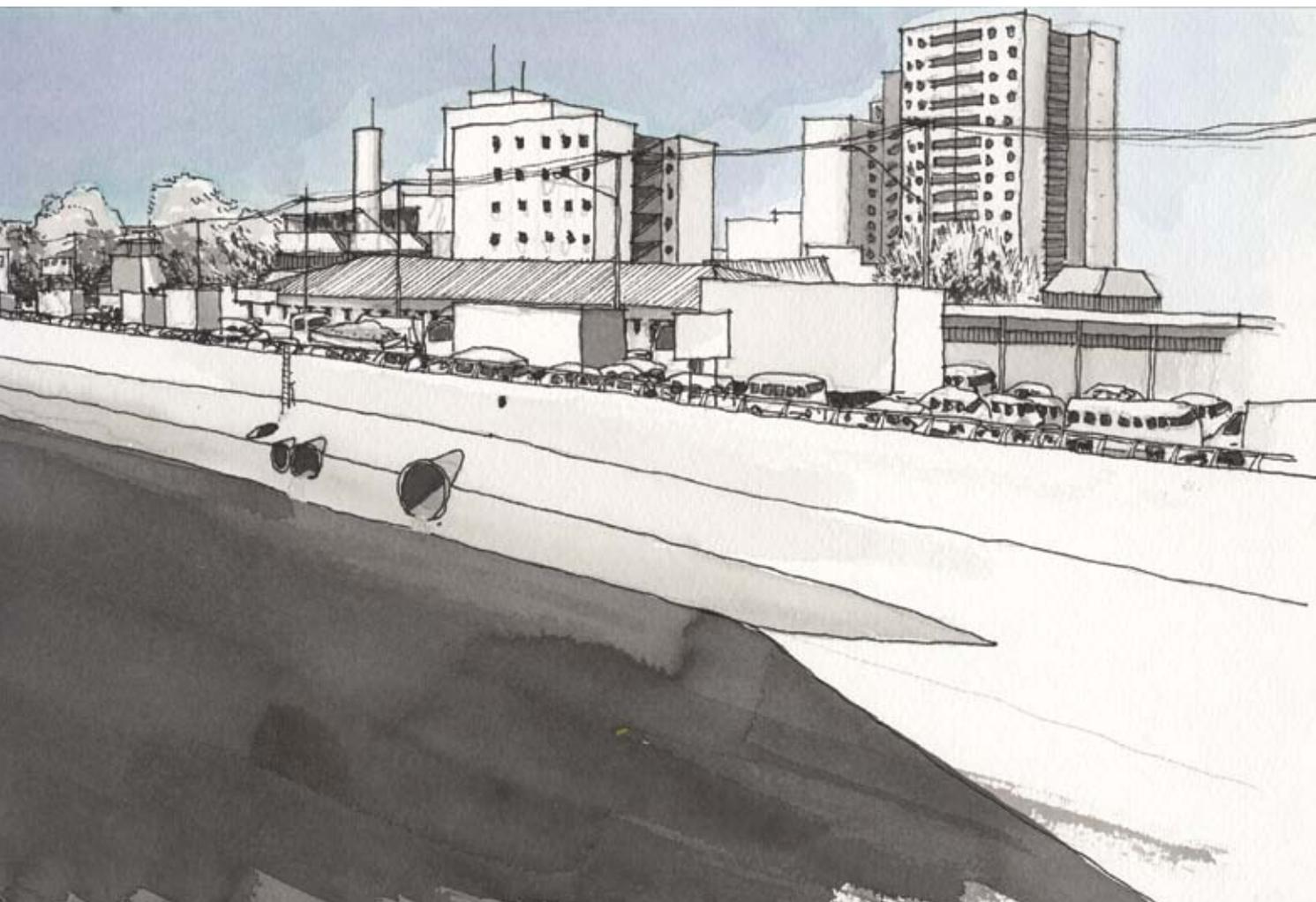
Desenho 03 | 30 - Visita 01 - 22 de abril de 2010
Avenida do Estado, entre a Estação da Sabesp e o prédio do Detran.

dividida em algumas partes, às vezes variáveis, mas que no fim são bastante semelhantes; ou eu saía de casa à pé, andava até a estação de Metrô Vila Madalena, seguindo pela linha verde até a Estação Paraíso, fazendo a baldeação para a linha azul, tomando o trem no sentido Tucuruvi (zona norte) e então descendo na estação Armênia, ou saía de bicicleta, deixando esta na casa de uma tia em Higienópolis e descendo até a estação São Bento do metrô, sentido Tucuruvi e descendo na Armênia também. Mas mesmo o destino da viagem será distinto conforme a etapa do trabalho; a cada visita, uma

direção distinta será tomada de forma a me manter sempre o mais próximo do ponto em questão, dentro da linha traçada como percurso de trabalho. Trata-se, portanto, de dois percursos em sequência, um que leva ao outro, ambos mutantes durante o trabalho.

Há um inegável nervosismo quando se está por iniciar alguma coisa 'séria', com a qual se compromete a levar a cabo por todo um ano. São decisões tomadas muitas vezes em locais distantes do objeto de estudo, e que acabam por consequência confrontando realidade e imaginação. Esta primeira incursão, que na verdade foi a terceira,

se contarmos as duas visitas de reconhecimento que fiz algumas semanas antes, quando ainda estava num estágio de desenvolvimento da proposta de trabalho, foi a primeira com o novo formato de papel definido como padrão, relacionando uma forma mais interessante de retrato da paisagem com o custo e os papéis disponíveis no mercado. O formato é 56 x 19 cm, uma folha aproximadamente A1 cortada em 4 na transversal, já que à partir da experiência das pré-visitais, percebera que formatos mais quadrados restringiam muito a compreensão do espaço, tal qual uma lente excessivamente fe-



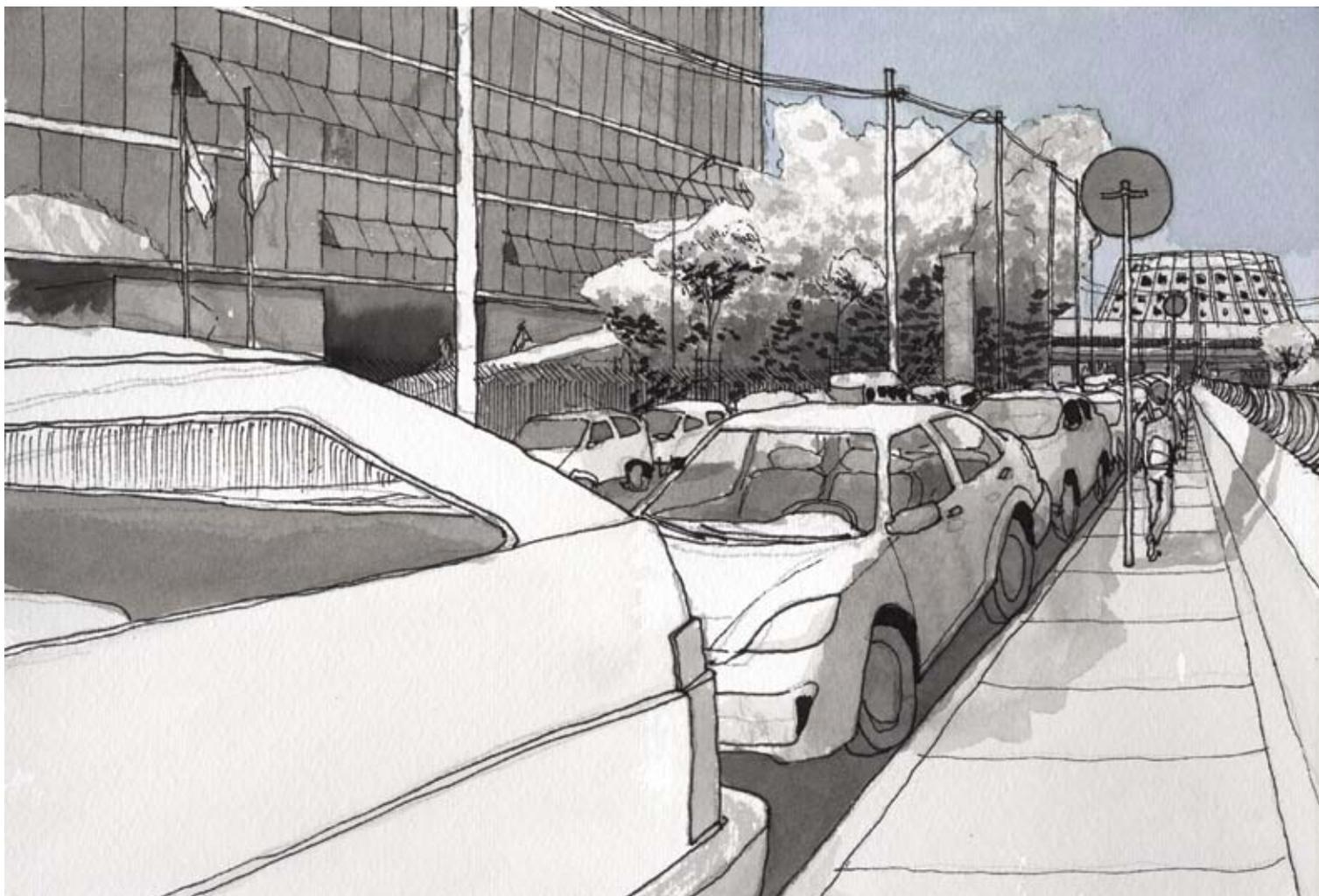
chada de uma máquina fotográfica. A horizontalidade da paisagem pediu um formato horizontal para representação.

Como suporte para uma folha deste tamanho, bem como para as outras que levava comigo, elaborei uma pasta de papelão que consistia na verdade de duas lâminas de 62 x 25 cm, unidas por um pedaço de papel craft que permitia uma folga entre elas onde estava colado um envelope com as folhas seguintes e os desenhos já realizados no dia. O acessório essencial, porém, são os dois elásticos de tecido com os quais mantenho o papel preso à prancheta enquanto desenho, pois

em campo sofremos muito com a passagem dos veículos ou mesmo com os ventos que, coisa que descobri logo, o canal do rio é grande condutor. Fiquei surpreso com a naturalidade com que a pasta seria usada neste trabalho, apesar de ter sentido uma certa vergonha inicial dos olhares que ela causava no percurso ou mesmo no local, resultado na verdade de uma insegurança deste primeiro passo do trabalho.

Pelas visitas anteriores eu já sabia que muito provavelmente começaria o percurso pela segunda ponte sobre o rio Tamanduateí, contando a partir de sua foz. Aliás, para facilit

tar a compreensão da paisagem e das descrições, proponho aqui adotarmos a nomenclatura das margens do rio ao contrário da convenção normal. As margens esquerda e direita serão definidas pelo sentido do meu trajeto, o de subida do rio, e não pela habitual convenção geográfica. Eu demorei a tomar esta decisão, mesclando a compreensão visual da paisagem com a nomenclatura formal, mas isso resultava em bastante confusão, dado que, observando o desenho, se à esquerda dele aparece determinado edifício, soava demasiado estranho, para não dizer pedante, falar que ele estava



Desenho 04 | 30 - Visita 01 - 22 de abril de 2010
Avenida do Estado, em frente ao prédio do Detran.

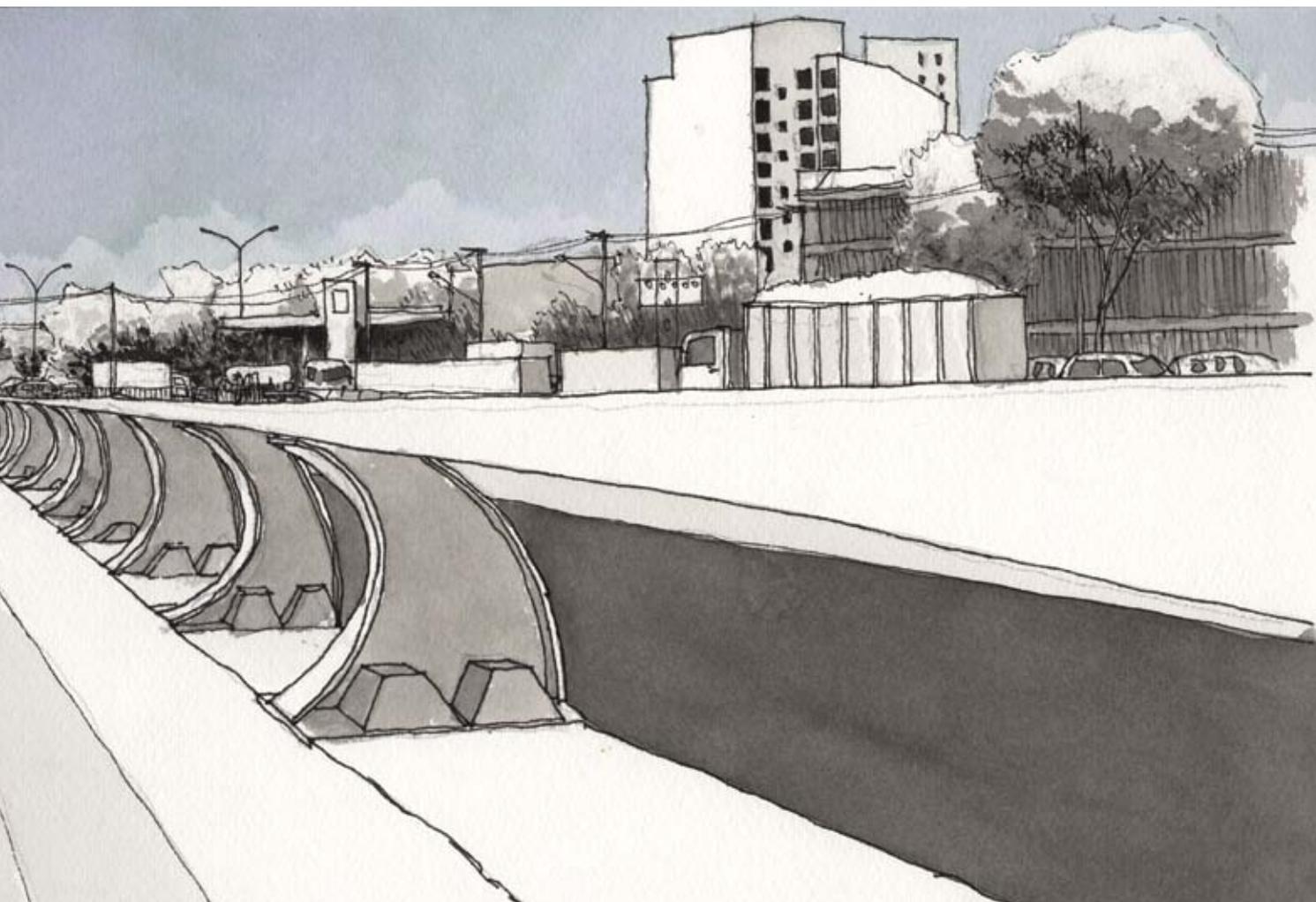
à direita do rio, é incoerente e detém um purismo que não me parece necessário aqui. Fica, portanto, a nota.

Voltando ao local do primeiro desenho; eu já havia estudado através do Google Earth, ferramenta importantíssima na determinação do traçado, rotas de aproximação dos pontos que me interessaria desenhar. Eu gostaria de desenhar à partir da marginal, bem do começo do rio, vendo a foz inteira. Mas pelo estudo da foto aérea, já sabia que isso seria bastante difícil de realizar. A primeira ponte sobre a Tamanduateí, por onde passa a marginal (e que hoje, no final de 2010 são duas por conta da

ampliação), desde uma reformulação da pista há algum tempo, deixou de ter o acostamento que eu lembrava existir anteriormente. Não bastava nem conseguir chegar à ponte, não haveria exatamente onde ficar para desenhar. Esta, aliás, foi uma questão que muitas vezes me voltou à mente durante este período de visitas, pois, estando a pé num local dominado quase que inteiramente pelos automóveis, a Avenida do Estado, enfrentei diretamente as dificuldades impostas por um sistema de transportes interessado em conectar macro-áreas, dar vazão a grandes massas de automóveis, trazendo por con-

sequência o sacrifício de lugares por onde este sistema cruza ou passa mas que não são o seu objetivo. Existem canteiros e praças inalcançáveis, verdes é certo, mas úteis apenas por sua suposta permeabilidade do solo. São formas e locais cuja função acaba sendo apenas estar lá e ter aquele formato, direcionando o trânsito e apenas. E são justamente estes lugares que acabei encontrando quando tentava ver o rio em meio às estruturas urbanas.

Antes de começar este desenho, tentei ir mais para trás da segunda ponte sobre o rio, para desenhar do trecho entre a marginal e o conjunto



residencial do Gato. Havia uma passarela provisória para atravessar o acesso da Avenida Presidente Castelo Branco, por conta de uma obra que acontece no terreno da Sabesp na margem oposta ao Gato. Agora, no dia em que termino de escrever este relatório, mais de dois meses depois desta primeira visita, (e novamente, depois de mais sete meses da visita confirmo a história) descobri que estas obras tratam da 'mais nova ponte estaiada sobre a marginal Tietê', que descobri por acaso. Atravessei a tal da passarela, meio temerariamente pois era feita daquelas estruturas tubulares de andaimes e tábuas, desci do

outro lado e passei a andar pela borda da pista, entre olhares desconfiados dos funcionários que controlavam o acesso ao terreno da obra, já que calçada de verdade não havia. Depois de contornar a borda do terreno, cheguei à 'praça', vulgo espaço verde inominável que faz a junção entre esta alça da Castelo Branco com a Marginal Tietê e a Avenida do Estado. Do lado direito, do outro lado da pista, aproximavam-se duas pessoas, vi que me notaram. Eu agora teria que andar num espaço de aproximadamente 30 cm entre os guard-rails e o muro que divide o terreno da marginal, terra de nin-

guém. Olhei bem a situação, comecei a avançar mas acabei por desistir, dei meia volta e foi quando vi que os dois mendigos que vinham pela calçada oposta olharam para mim, apontando e comentaram alguma coisa entre eles, desatarando a rir loucamente. Acabei desenhando no mesmo local que já tinha desenhado na primeira visita de todas com o caderno pequeno.

Havia uma meia dúzia de homens cortando o mato do outro lado da Avenida do Estado, o caminhão encostado entre as árvores, os únicos além de mim e um transeunte esporádico. O lugar é claramente um daqueles es-



Desenho 05 | 30 - Visita 02 - 29 de abril de 2010
Avenida do Estado, entre o prédio do Detran e a ponte da Avenida Santos Dumont.

quecidos pelas pessoas que não moram por perto. Não há muito motivo mesmo para os moradores do conjunto do Gato andarem por ali, usariam a calçada/pista do lado oposto do rio se quisessem ir até o metrô ou para algum outro ponto mais central. Este trecho da Avenida do Estado impressiona pela calma, parece meio impossível até. O tráfego é curioso por se dar em levadas, muito provavelmente regidas pelos diversos semáforos, alternando entre tráfego intenso e nenhum veículo por alguns minutos, mas neste trecho final há menos veículos que no restante. Inclusive não há muitos

estacionados como já se vê que há algumas centenas de metros adiante.

Neste primeiro desenho, e também nos próximos até o 15º, o registro se dá em três etapas; o croquis em campo, à lápis, seguido do reforço das linhas à caneta de nanquim já em casa, terminando com a aplicação das massas através das aguadas de nanquim e uma mistura de ecoline azul para o céu. Achei num primeiro momento que o céu que pintei com o ecoline sujo de nanquim ficara tempestuoso demais para a realidade, mas o tom que consegui foi talvez o mais fiel destes quatro primeiros desenhos.

O rio seguiu representando completamente preto, da mesma forma que fizera nos esboços anteriores, mas acho que em muito influenciado por uma representação estética e arquitetônica, simplesmente, independente da realidade, porque o rio não é preto assim, embora a sensação de que esteja correndo, como numa foto de longa exposição, tenha me agradado muito.

Desenho 02:

Estava bem próximo à portaria da Sabesp e a única mudança significativa era a presença de alguns carros parados nas duas calçadas da avenida e raras pes-



soas (ao contrário de nenhuma, como antes) passando, normalmente alguém parando o carro para ir ao Detran.

Nesta primeira visita, cada desenho demorou algo em torno de 20 a 40 minutos em campo, no máximo. Depois, em casa, o processo se estendia por mais umas 2h, pelo menos. Aliviei muito na cor do céu, que ficou bem mais claro que o anterior, o azul quase imperceptível, o clima muito limpo ficou inverossímil.

Desenho 03:

Para fazer este desenho, trepei no guarda-corpo que separa o rio da avenida,

ficando sentado na mureta e abraçando por fora com o braço esquerdo o incrivelmente sujo guard-rail verde escuro. A posição era razoavelmente confortável, mas alguns minutos depois um rapaz veio correndo em minha direção dizendo: 'Não pule não moço! Cuidado para não cair!' E eu lhe disse que só estava desenhando e que estava segurando firme, e então ele voltou a guardar os carros mais para frente. Depois de terminado o desenho, avancei mais um pouco e encontrei novamente o garoto, que me perguntou se havia conseguido desenhar. Eu lhe disse que sim e tirei o desenho da pasta para lhe mostrar. Ele

achou incrível e ficou contentíssimo quando mostrei que o havia desenhado correndo na minha direção: 'obrigado por ter botado a minha fotinho ai, cara!'. Ai, quando ele me perguntou por que eu estava desenhando, expliquei que era um trabalho 'de escola', e que estava desenhando porque este era um lugar complicado por estar abandonado e tal, e que podia ser bonito. Ele concordou: 'podia ser MUITO bonito'. Me despedi e segui adiante.

No desenho, o Céu ficou carregado demais no azul e o clima com um aspecto 'de final de semana ensolarado, de comerciais de televisão'.



Desenho 06 | 30 - Visita 02 - 29 de abril de 2010
Canteiro central do Cruzamento entre a Avenida do Estado e a Avenida Santos Dumont.

O pássaro que aparece no centro, embaixo, é muito parecido com um Martim Pescador, branco no peito e azul nas costas, como se vestindo uma capa. Há também uma garça branca, já famosa, que habita as redondezas, ambos tristemente encardidos.

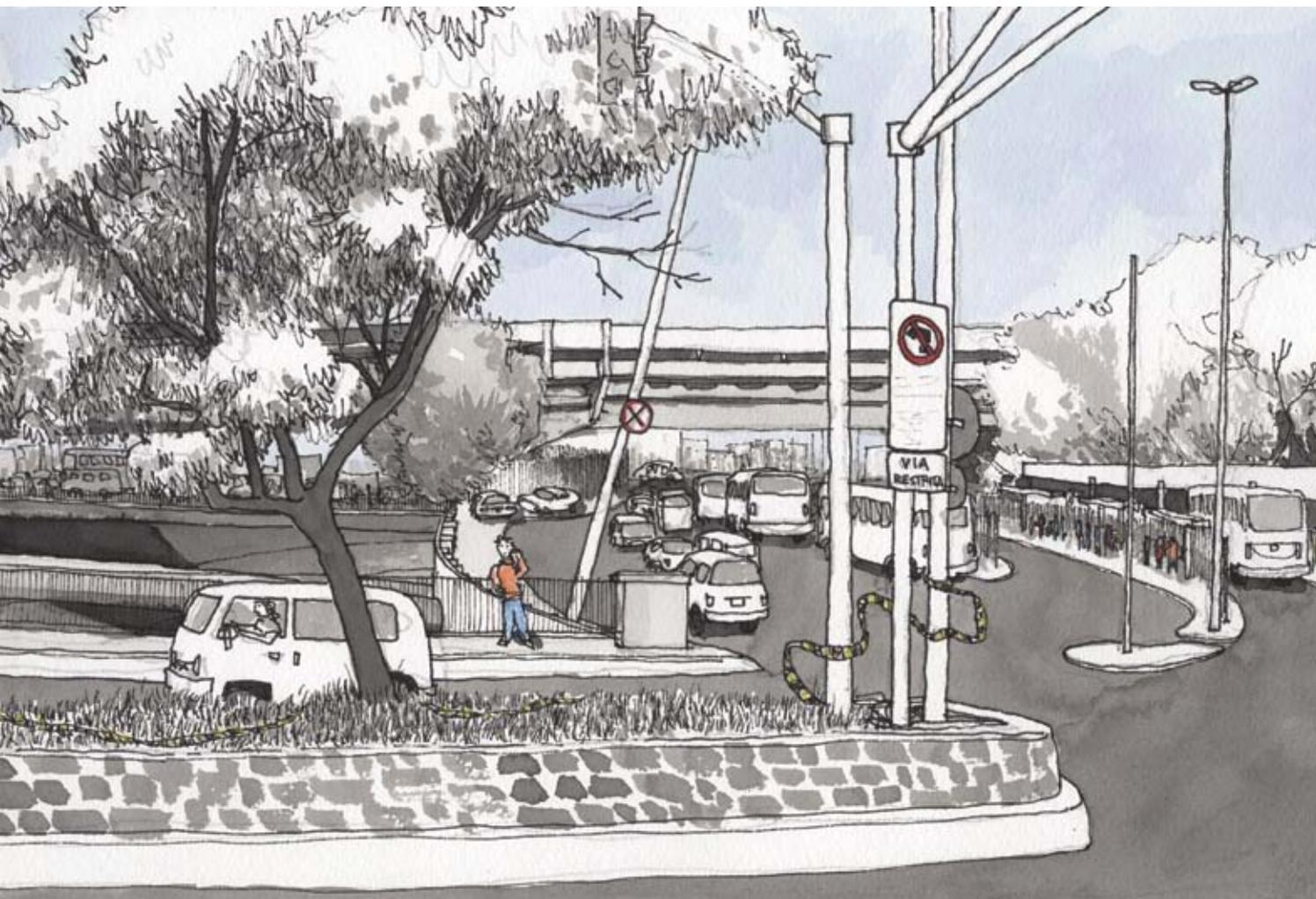
Desenho 4:

O desenho correu sem nenhum acontecimento especial. Não havia mais espaço livre na rua que não fosse prontamente ocupado por outro carro a estacionar. O quarto desenho é sempre o mais difícil, porque, mesmo estando já mais acostumado ao dese-

nhar, o cansaço de estar há uma hora e meia em pé no sol pesa demais. E este é um comentário interessante de se fazer, porque embora no desenho isso nem sempre fique aparente, às vezes é possível perceber pela pressa nos traços e tal, mas não há grandes indícios do cansaço que estava sentindo ou da temperatura do ar, a poeira e o ruído. E esta até será uma questão discutida mais a frente, pois o parapeito que aparece mais à direita do desenho, limpo e branco, na verdade era conformado por incontáveis demãos de cal craquelenta, se soltando em rasgos que mostravam as cores anteriores da

mureta, numa forma irônica de arqueologia moderna. A altura, porém, da amurada era perfeita para apoiar a prancheta do lado direito e liberar esta mão para o desenho, enquanto a esquerda servia de apoio do outro lado.

Tentei sujar um pouco mais o céu mas continuo em crise com os comentários que tenho ouvido à respeito da excessiva limpeza do lugar, que fica 'muito mais bonito no desenho do que é na realidade'. Tento me justificar mas não tem como, comecei a tentar me importar mais com isso mas ainda não consegui mudar de fato, ficou só no incômodo mesmo. De fato um



registro preciso apenas das imperfeições e texturas de uma cena da cidade como esta já levaria um dia inteiro de trabalho, embora eu concorde plenamente com a necessidade de contextualizar melhor o desenho neste sentido.

Visita 02 - 29 de abril de 2010

Desenho 05:

O movimento de pessoas estava cada vez mais forte conforme me aproximava da avenida Santos Dumont, com carros parando em qualquer lugar para ir ao Detran. Enquanto eu desenhava, muitas pessoas se esticavam

para ver o desenho, mas nenhum adulto se manifestou, legal mesmo foi uma menina de uns 5 anos, talvez menos, acompanhada da mãe com o irmãozinho de colo, parou com a minha prancheta na exata altura do seu queixo, já que a apoio no guarda-corpo num dos lados e a seguro do outro. Ela olhou com os olhos arregalados uns bons 15 segundos até que eu lhe disse 'oi'. Ela levantou os olhos para mim como quem não tivesse se dado conta de que havia alguém desenhando, não só o desenho, mas a mãe que não tinha parado de caminhar e já passara por mim lhe chamou 'veeeem!', e ela me disse

assustada 'oi-tchau!', e saiu correndo.

Neste desenho resolvi tentar sujar mais as coisas para se aproximarem da realidade. Acho que fiz um bom trabalho com a calçada e a empena do rio, mas o corrimão do guarda-corpo ainda ficou muito limpinho, assim como os carros. Colori uma moto que me chamara muito a atenção com um lápis conté-sangüine e o resultado me deixou contente porque a cor deu uma cara bastante diferente ao desenho. O céu continuou feliz demais para o clima do dia, que era um tanto nublado. Mas este foi o meu desenho preferido até agora, apesar de ter começado a de-



Desenho 07 | 30 - Visita 02 - 29 de abril de 2010
Avenida do Estado, em frente à Estação Armênia do Metrô.

senhar as pessoas com uma linguagem do universo que poderíamos definir como 'hitória em quadrinhos' demais.

Desenho 06:

Estava parado no canteiro mais central do cruzamento da avenida Santos Dumont com a do Estado, nestas estranhas jardineiras elevadas em uns 60 cm do nível da pista, com a parede de paralelepípedos. Havia um bloco de concreto enorme e redondo no centro do canteiro que imagino que fosse um antigo suporte para relógio ou outdoor, e apoiei a prancheta nele para desenhar. A posição não era mui-

to cômoda pois não havia um espaço para que meus pés ficassem próximos o bastante do bloco, eles atrapalhavam, coisa que mais tarde descobri ser comum quando usava suportes diversos para desenhar. Pior mesmo era que em cima do bloco havia alguns pinos metálicos, alguns com rosca de parafuso, que me impediam de apoiar a prancheta de forma estável na superfície, tinha que equilibrá-la para desenhar.

Como minha posição estava meio elevada, quase um metro acima da rua, foi meio estranho acertar a perspectiva do desenho, tendo sentido um pouco de dificuldade em criar a sensação

dos planos que via por trás do viaduto e o desenho pareceu meio chapado. Agora, o erro da vez foi ter posto cor demais. Fiquei empolgado com o sucesso da moto colorida no desenho anterior e quis dar destaque para a cor das roupas das pessoas, que são de fato as coisas mais coloridas que há na rua, mas exagerei e ficou caricatural demais, para não dizer ruim e infantil.

Desenho 07:

Senti mais vertigem ao me sentar num dos baixos contrafortes do arrimo do canal que sobre a amurada de alguns desenhos antes. Talvez porque fosse



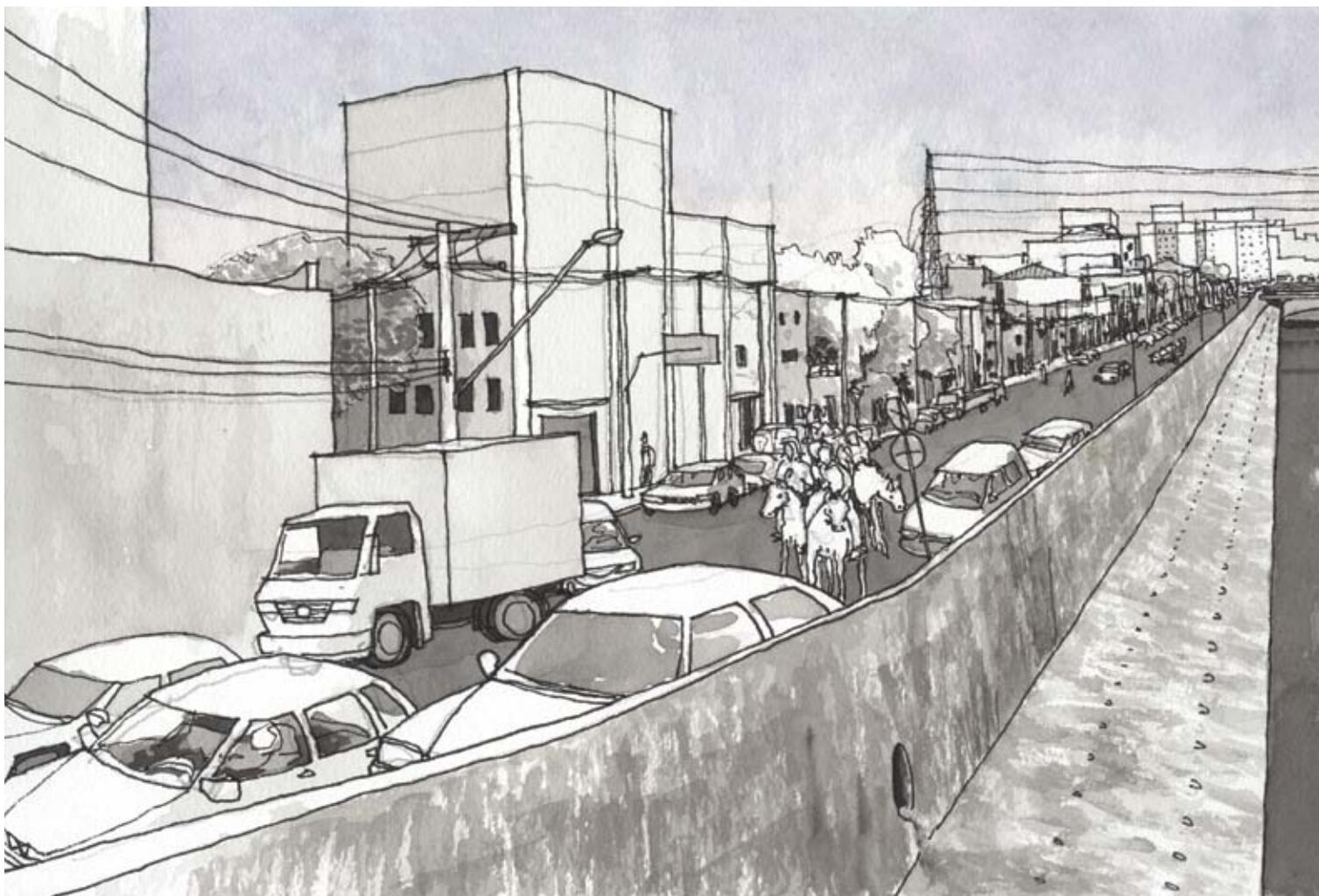
baixo, por volta de 40 cm, e de fato não havia mais proteção que isso, dali apenas a parede inclinada e depois a água. Esta é uma questão estranha, por que alguns metros adiante pareceu tão importante a proteção do canal a ponto de se erguer uma amurada generosa e ainda se colocar um enorme e robusto guarda-corpo, o mesmo da Rodovia dos Imigrantes, que protege os carros de caírem no penhasco, e aqui neste ponto concluiu-se que esta muretinha bastava? Com esta altura era mais fácil um pedestre tropeçar e cair para dentro que um carro em alta velocidade.

Este desenho me deixou em crise.

Não ficava satisfeito com ele de jeito nenhum, adiei muito sua execução, fique até bravo, mas isso fez com que me desapegasse um pouco e arriscasse um tanto mais. E de fato, os tubos ficaram bem sujos e houve um pouco mais de profundidade na vista. Interessante que, por mais que a sujeira não fosse esta, a idéia de sujeira aparece muito clara, o que é uma vitória considerável no sentido de passar mais informação sobre o lugar. O céu eu fiz misturando um pouco de tinta sépia ao ecoline azul, o que deu uma sensação castanha bem mais fiel à cor pestilenta do ar de São Paulo.

Desenho 08:

Parei bem em cima da ponte que atravessa o rio Tamandateí embaixo do metrô Armênia, a substituta mais próxima da Ponte Pequena. O ponto de vista um pouco mais elevado em relação à pista dava uma visão interessante e muito profunda. Enquanto desenhava, dois caras, um deles usando uma armação de óculos de surfista sem lentes, pararam para olhar e um disse pro outro: 'ó, o cara tá desenhando, meu!'. Um tempo depois, quando estava terminando o desenho, eles passaram de volta e me perguntaram 'o que eu estava desenhando'. Ora, eu



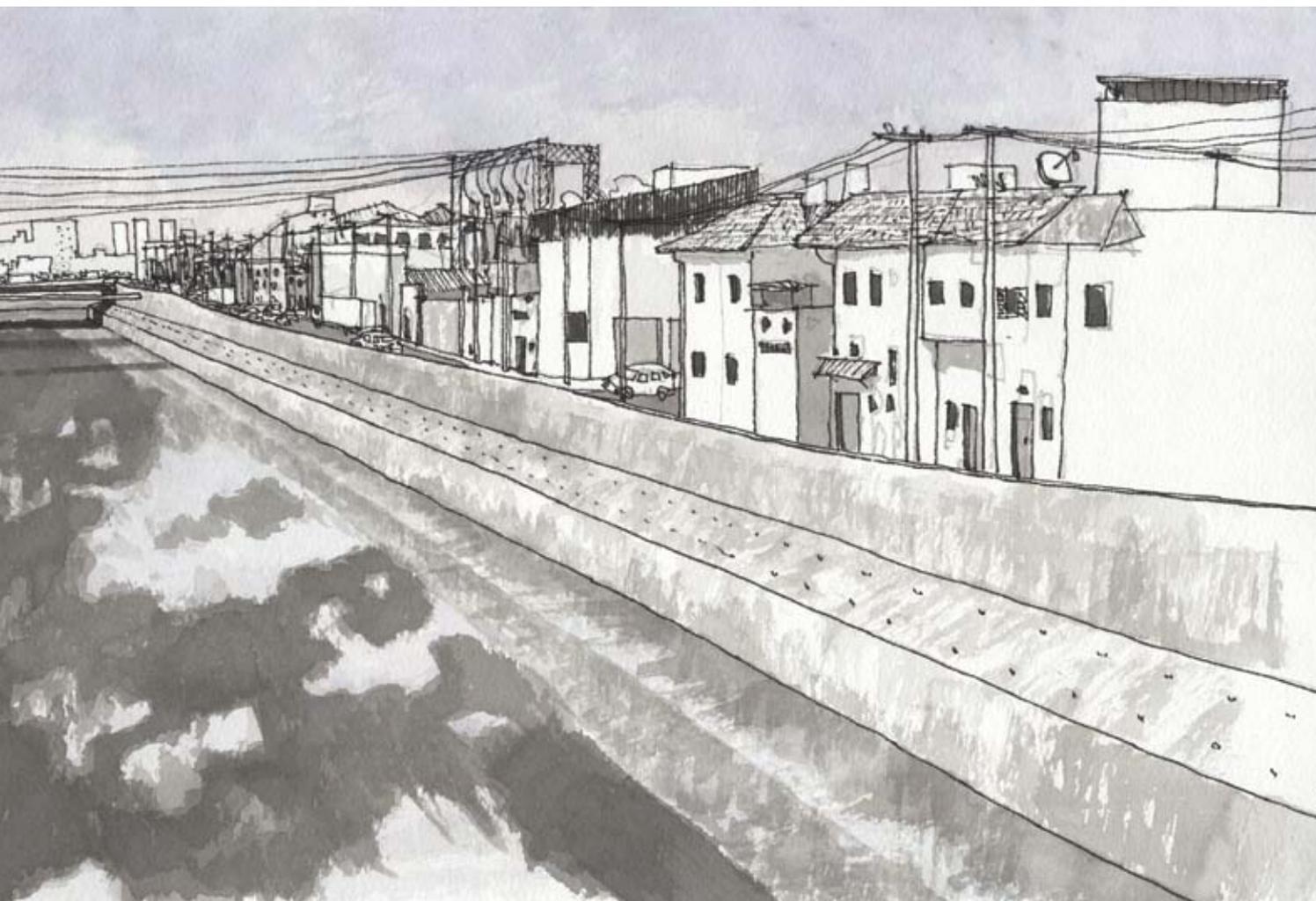
Desenho 08 | 30 - Visita 02 - 29 de abril de 2010
Ponte no cruzamento entre a Avenida do Estado e a Avenida Tiradentes.

acho esta pergunta incrível, porque na verdade ninguém parece imaginar o porquê de alguém estar desenhando um lugar 'feio' como aquele. Não consegui parar de pensar no que mais eu estaria desenhando. Está certo que não deve parar muita gente para desenhar ou fotografar ali em volta, mas ainda sim, uma vez já estando lá, desenhando, não sei o que mais seria desenhável senão tudo. Mas de fato, é compreensível a curiosidade pois eu mesmo muitas vezes me questionava na hora de escolher a posição do desenho, que era, na verdade, a definição do que seria mostrado. Eu disse que estava de-

senhando 'tudo' e eles pareceram se contentar, saíram dando risada e foram andando para a minha esquerda.

Havia uma mulher e sua mãe vendendo paçoca, e me espantei como venderam rápido uma caixa inteira no tempo que fiquei lá, até eu comprei 'três por um'. Enquanto estava lá, aconteceu uma coisa muito interessante; a polícia montada apareceu do nada, vindos da primeira rua retratada à esquerda, a mesma para onde se dirigiram os garotos que falei comigo, passaram na minha frente, num lugar ainda vazio do desenho, e pude desenhá-los ainda que muito rápido. Fiquei contente só por

isso, um 'evento' aconteceu e pude registrar, em desenho, com quase a mesma sensação de um 'furo' jornalístico, um acidente numa fotografia. E bem no último desenho do dia, estando eu já exausto. Outra coisa impressionante é que, atravessado o viaduto do metrô, a paisagem que antes ficava interrompida é surpreendente diferente. Não é apenas uma barreira visual, acontece uma verdadeira separação tipológica entre os dois lados. Agora há casas nas sobrelojas de pequenos comércios e oficinas. A silhueta é baixa pelo próximo quilômetro, pelo menos até onde se pode ver, isso segue até a outra



ponte, onde já aparecem uns prédios que parecem ser de ZEIS. A tipologia antes do metrô era bastante dispersa e indefinida, tinha um pouco de tudo, lotes maiores, instituições estaduais, etc, enquanto agora o lote é pequeno, a ocupação bastante densa, as árvores aparecem apenas de vez em quando, os sobrados dominam a paisagem.

Carreguei bastante no sépia um pouco mais diluído, fazendo duas aguadas só dele antes do azul, o que deu um tom mais arroxeadado ao céu que ficou bem interessante. Os cavalos passados a limpo ficaram muito melhor do que esperava. Arrisquei

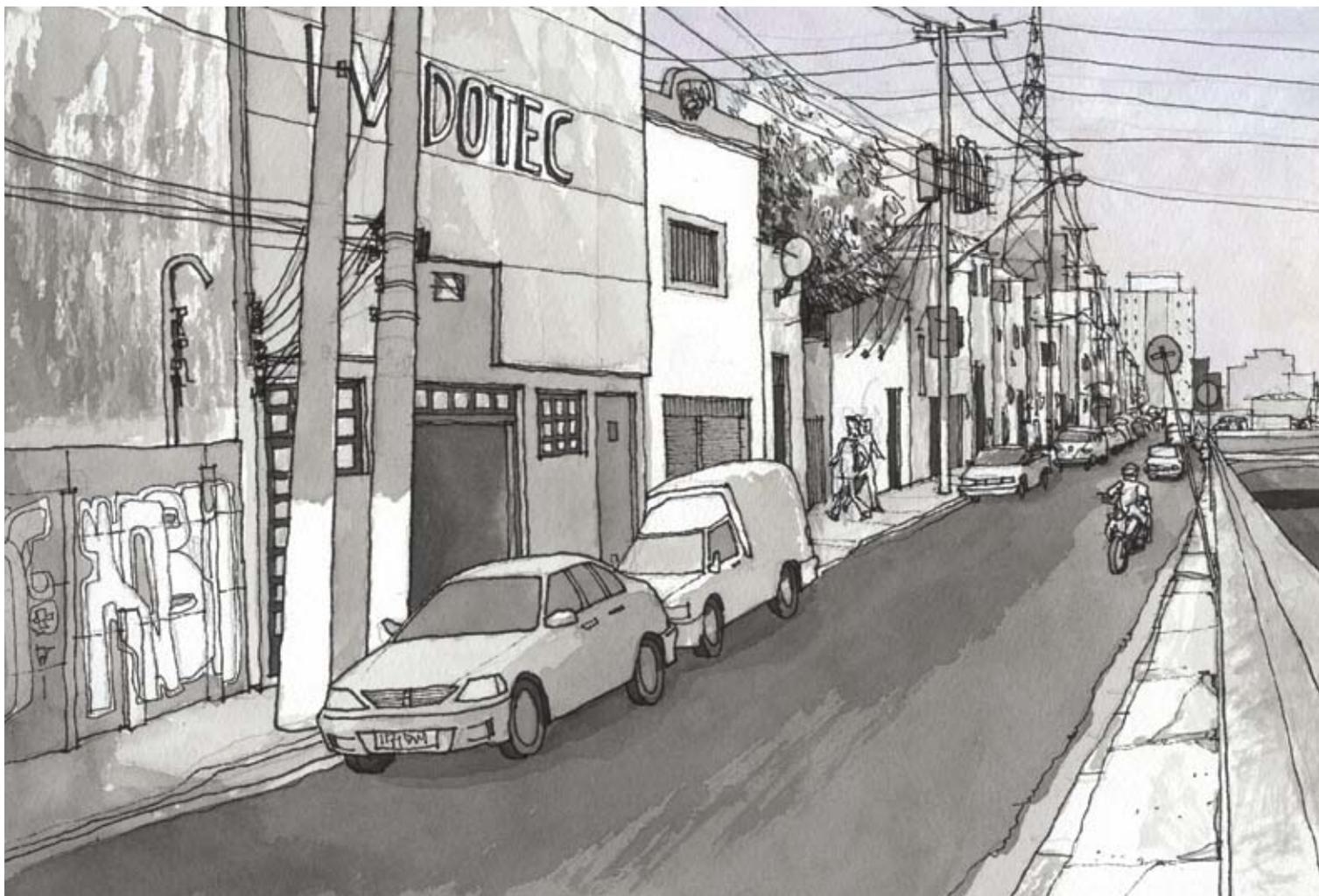
mais no rio, tentando fazer os reflexos do céu, que ficou meio estranho, mas o da borda ficou melhorzinho, embora tenha errado ao refletir na horizontal o que deveria continuar vertical, pois me confundi com a horizontalidade do plano refletor da água.

Visita 03 - 06 de maio 2010

Desenho 09:

Este dia foi o primeiro em que o sol estava realmente forte desde que comecei os desenhos definitivos, o que fazia com que houvesse de fato a distinção de luz e sombra que não houve

até então. O primeiro desenho foi estranho de se fazer; desde que comecei a ir ao Tamanduateí desenhar, não tive problemas em 'acertar' a perspectiva do desenho, eu traçava e pronto estava resolvida meio que intuitivamente. Nesta visita não foi assim. Neste desenho eu fiz um verdadeiro festival de linhas convergentes até achar o ângulo certo de visão. Ainda assim, o observador parece um pouco elevado em relação à amurada, que agora é de fato um pouco mais baixa que nos primeiros desenhos, atrás ainda da Avenida Santos Dumont. E isso tudo não sem ter errado horripelantemente na propor-



Desenho 09 | 30 - Visita 03 - 06 de maio de 2010
Avenida do Estado, entre a Avenida Tiradentes e a Rua Tapajós.

ção vertical / horizontal do desenho, o que acabou lhe dando um aspecto muito mais local que a realidade; a rua parece ser praticamente mão única, residencial e pacata, onde pessoas passariam a pé e um carro apareceria eventualmente. A largura do rio equivale a da rua, na verdade, mas o que está estranho mesmo é a altura do casario, praticamente um terço da largura entre as duas faces opostas ao rio.

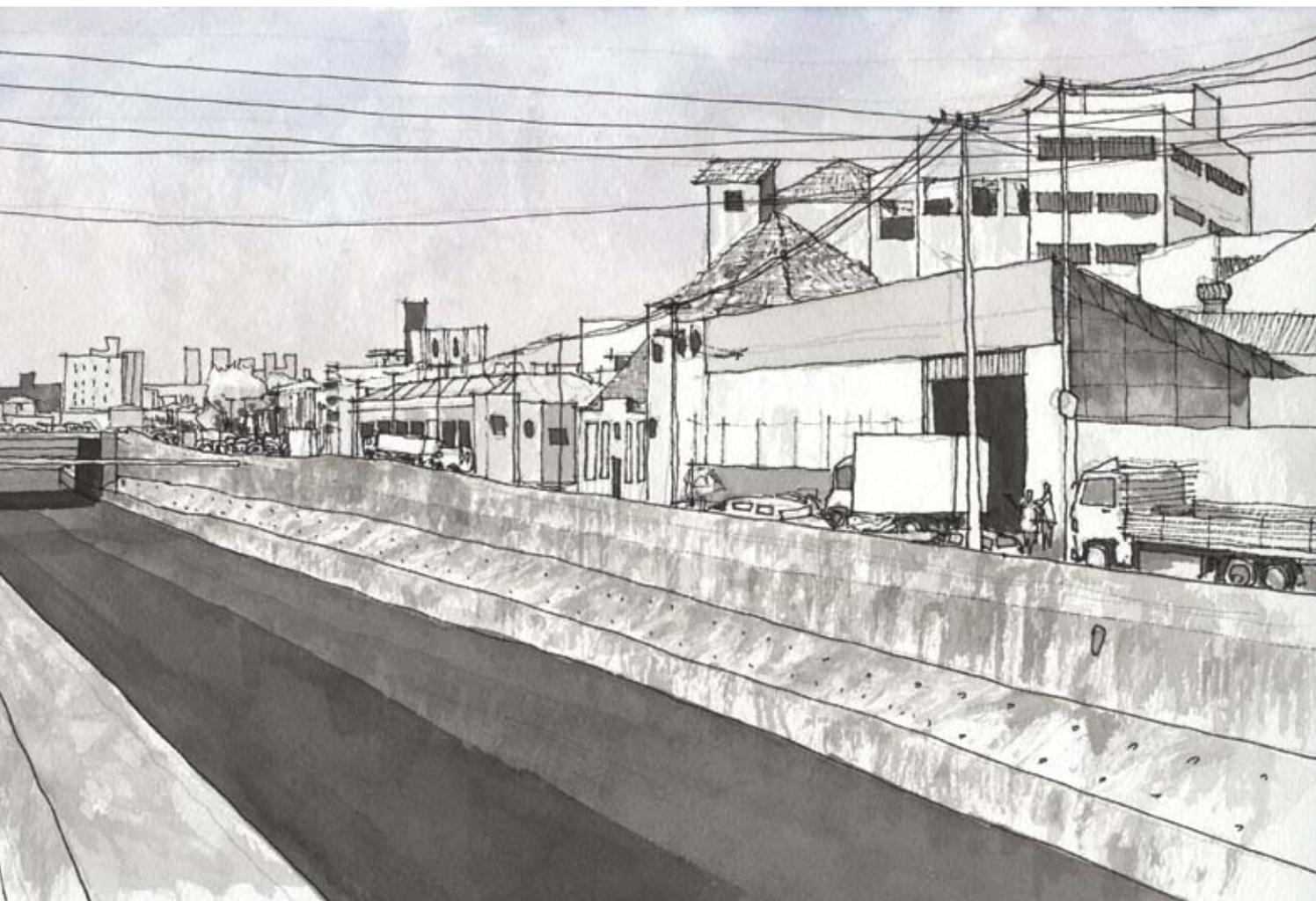
O que acho que aconteceu foi que não acertei bem o ponto que estava olhando com a distância que ele estava de mim. Demorei a perceber que ao desenhar eu reproduzo as coisas

no tamanho em que estou vendo para o desenho. Parece absurdo falar isso, não sei o quanto cada um de vocês está familiarizado com o desenho de observação, mas talvez entendam que há uma proporção no desenho que, o que vejo no papel, que estou desenhando, fica com o mesmo tamanho daquilo que estou observando. Ter percebido isso fez com que eu deixasse de ampliar ou reduzir demais o campo de visão, o que acabava por causar deformações na escala do desenho, pois eu meio que automaticamente ia adequando, no papel, as coisas ao tamanho que estava vendo, sem perceber, e alteran-

do a proporção do desenho. Mas este erro teve um quê de construtivo porque me fez pensar que uma simples mudança de escala já consegue alterar muito a percepção que temos do espaço. Da horizontalidade massacrante passamos a ter uma relação de proteção; as casas sombreiam a rua toda, não apenas a estreita calçada, o rio está próximo e é estreito, transponível, parece navegável, e assim por diante.

Desenho 10:

Estava parado bem na frente da Creche ou Escolinha 'Cordeirinhos de Jesus', coisa que me assustou por cau-



sa do nome excessivamente religioso para uma instituição mantida pela Prefeitura, teoricamente laica. Por outro lado, foi gratificante por alternar ao ruídos dos carros e caminhões as vozes de crianças e professoras, que hora apareciam na janela. Junto havia umas casinhas que muito provavelmente funcionam como cortiços, aliás, muitíssimo comuns nesta região da avenida Tiradentes. São sobrados cuja entrada principal permanece fechada, mas muita atividade se mantém nas portas laterais, com diversas pessoas entrando e saindo. Nesta reta entre as duas pontes há bastante comércio, des-

de galpões de depósito e distribuição até restaurantes e costureiras. Havia alguns homens conversando sobre futebol na porta das casas, conversa que misturada ao barulho das crianças e ao sol (excessivamente quente mas interessantemente luminoso), dava um aspecto quase de um parque ao local (uma calçada de no máximo 60 cm de largura e nenhum conforto ou proteção). Aqui a mureta é mais baixa que no trecho anterior da Avenida do Estado, e isso torna o desenho uma coisa um pouco mais desconfortável; eu senti meu braço esquerdo cansar de segurar a prancheta. Talvez isso tenha me

atrapalhado a achar os ângulos corretos na perspectiva. Em compensação, não há o maldito guard-rail verde que fica bem na altura dos olhos; o contato com o rio é bem mais fácil apenas para quem se aventurar pela calçada central.

Desenho 11:

Parei em frente a um depósito de galões de 20 litros de água mineral para fazer este desenho. Havia um senhor e uma mulher que ficaram me observando ininterruptamente embora nem sempre falando de mim, conforme podia ouvir, coisa a que já me acostumei com esta história de ficar parado muito



Desenho 10 | 30 - Visita 03 - 06 de maio de 2010
Avenida do Estado, entre a Rua Tapajós e a Rua Iguaçú.





tempo no mesmo lugar; ninguém mais faz isso por lá, não por livre e espontânea vontade, então as pessoas estranham alguém a quem não estão habituados a ver parado lá, por tanto tempo.

A esquina novamente foi um elemento importante na composição, mas o legal mesmo foi a presença de primeiro duas e depois uma meia dúzia, até oito mulheres cujo motivo de estarem lá não ficou exatamente claro; podiam estar apenas conversando bem como serem prostitutas na parada de caminhões que há logo a frente, muito difícil dizer e me sinto meio mal só de tentar julgá-las, mas achei interessante

compartilhar também estas dúvidas que passam pela nossa cabeça enquanto estamos num lugar desconhecido. Pessoas paradas dão um ar muito mais vivo ao local, e este ponto onde parei tinha de fato alguma vida porque havia pessoas circulando por ali, movimento. Ora garotos de bicicleta na sombra, vendedores, carregadores... aliás, há muitas bicicletas passando por este trecho, fazendo entregas, ignorando o sentido de trânsito dos automóveis, que, aliás, não era ainda dos mais pesados, já que o principal acesso à Marginal Tietê e à Zona Norte, neste ponto, já havia sido desviado pela Ave-

nida Cruzeiro do Sul, mais a frente.

Neste desenho fiz o rio claro, refletindo o céu, e isso fez com que a composição ganhasse outra aparência, mais luminosa, viva. Impressionante como o rio pode deixar de ser um saco preto sem fundo. Concordo que esteja exagerado, mas já é muito mais real que a mancha negra que vinha fazendo por si só.

Desenho 12:

Eu já estava exausto quando comecei a fazer este desenho. O sol estava literalmente torrando a minha cabeça. Havia também, do outro lado da



Desenho 11 | 30 - Visita 03 - 06 de maio de 2010
Avenida do Estado, esquina com a Rua Iguaçu.





rua, à esquerda, onde funcionava um depósito, possivelmente um daqueles que desenhei no desenho anterior, uns rapazes descarregando caminhões completamente alheios a presença de um mendigo que ficava resmungando e batendo com um pau no chão a cada saraivada de palavrões (todos sinônimos ou figurativos para prostitutas), ou quando qualquer pessoa passasse por ele. Não sei se ele estava falando comigo em algum momento, mas estava engraçado, para não dizer trágico. Terminei rapidamente o desenho, a margem direita acaba sempre prejudicada quando tenho pressa.

Em casa, este desenho seguiu as descobertas desta terceira leva, que acho que amadureceu bem alguns conceitos de representação. O céu, que agora incorporou já o tom castanho da poluição, está com um clima que remete um pouco mais do que eu gostaria ao pôr-do-sol, meio rosado demais. O rio também parece um espelho d'água sem movimento algum, mas que de certa forma fica agradável não pela fidelidade ao real, mas por uma perspectiva interessante do que poderia ser, quase um lago linear.

Visita 04 - 13 de maio 2010

Desenho 13:

Cheguei para fazer este desenho já um pouco escolado quanto aos enganos de perspectiva que sofri na última visita, mas isso talvez tenha segurado um pouco a minha mão neste primeiro desenho. A pena, que eu só descobri depois, é que se eu tivesse andado uns 20 passos mais, teria representado um casarão muito interessante que apareceu apenas como um recuo entre as duas primeiras casas à esquerda do desenho.

Eu tive dificuldades com a proporção da ponte, desta vez. É muito di-



Desenho 12 | 30 - Visita 03 - 06 de maio de 2010
Avenida do Estado, esquina com a Rua Tibiricá.

fácil representar as sutilezas das curvas (afinal, nada é reto no mundo) que definem a cidade. A profundidade do canal eu imagino estar correspondendo à proporção da ponte, mas elas ficaram muito maiores se comparados ao tamanho dos carros por cima. Aliás, nesta visita os carros dificultaram muito o trabalho; simplesmente não dava para compreender corretamente o relevo e a estruturação da paisagem em alguns pontos porque havia carros demais! Então, muitas vezes, eu desenhava uma coisa achando que era de um jeito e depois percebia que era de outro, dificultando ainda mais a compreensão desta

topografia de nuances em que há uma pequena subida para a cabeceira da ponte e outra pelo outro lado, cortando a visão do chão e da rua pela linha de visão e do ponto de fuga. Isso faz com que a noção de profundidade, minha e no desenho, fique muito conturbada por não haver a correspondência dos eventos verticais com os horizontais.

Desenho 14:

Este desenho foi o mais difícil que fiz até agora. O trânsito me deixou louco, completamente insandecido pela intensidade do tráfego. Não dava tempo de desenhar nem os carros nem o que

estava por trás deles, mudando de lugar rápido demais e, como disse anteriormente, a topografia não é tão fácil quanto parece. Ainda assim, a existência de alguns detalhes, como a rampa da calçada ou a faixa de pedestres colaboraram muito para a variação do desenho. Aliás, este é o primeiro desenho depois de 5 seguidos que mudou significativamente em composição. A ponte está próxima, bem próxima, assim como a grande curva para a direita que o rio, e conseqüentemente a Avenida do Estado, fazem. O cruzamento com a avenida da Cantareira é frenético, não pára um segundo, e mais



que ele, há saídas para todos os lados, então há sempre carros passando em vários níveis de profundidade, como uma grande alça à esquerda que vai em direção à Avenida Cruzeiro do Sul. O conjunto enorme de prédios à esquerda do desenho chegou finalmente mais perto, desde muito tempo eles estavam presentes na paisagem, o que é curioso porque esta é uma característica muito peculiar das paisagens essencialmente horizontais; as referências são vistas desde muito longe e permanecem em vista por muito tempo, causando este efeito ou compreensão de deslocamento e aproximação, identidade da paisa-

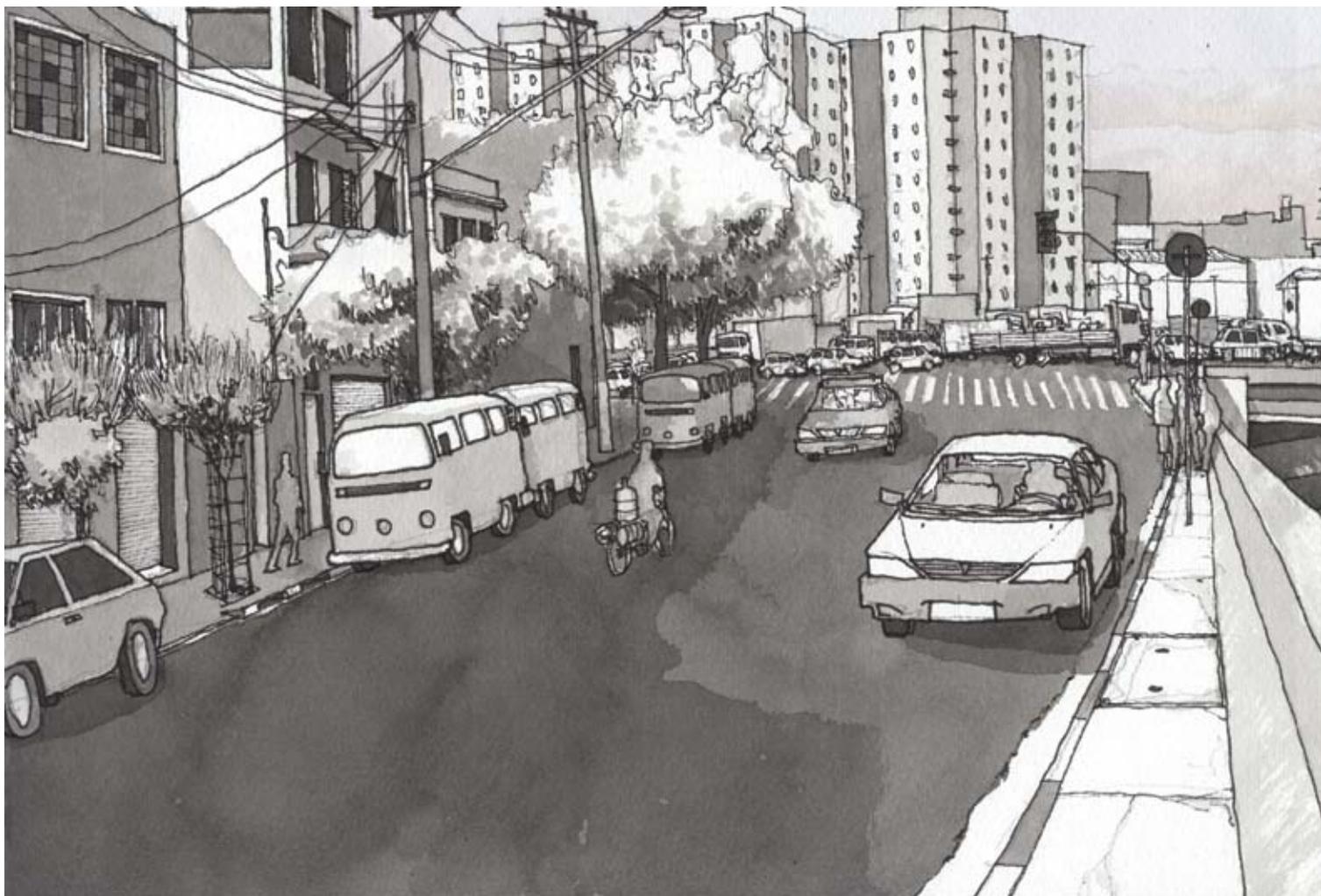
gem com o tempo de percurso. O mesmo acontece para o predinho amarelo bem no centro dos últimos desenhos; há muito tempo eu já sei como ele é, e quase que não preciso olhá-lo para desenhar, o que não é bom, na verdade, mas ele pouco muda em detalhes.

Uma das grandes diferenças a partir deste 14º desenho é a paisagem de fundo, que agora se define numa montanha de casas e galpões, com alguns prédios pipocados no meio. Não tem uma geometria definida, é um amontoado de construções que parecem mesclar quadras muito longas e topografia difícil, muitas vezes em es-

cala inadequada à importância da via, o que dificulta uma identidade rápida. Um exemplo disso é uma oficina vermelha numa esquina mais adiante. Tirando esta característica marcante de estar pintada de vermelho, a construção não tira partido algum de sua posição de esquina e cabeceira de ponte.

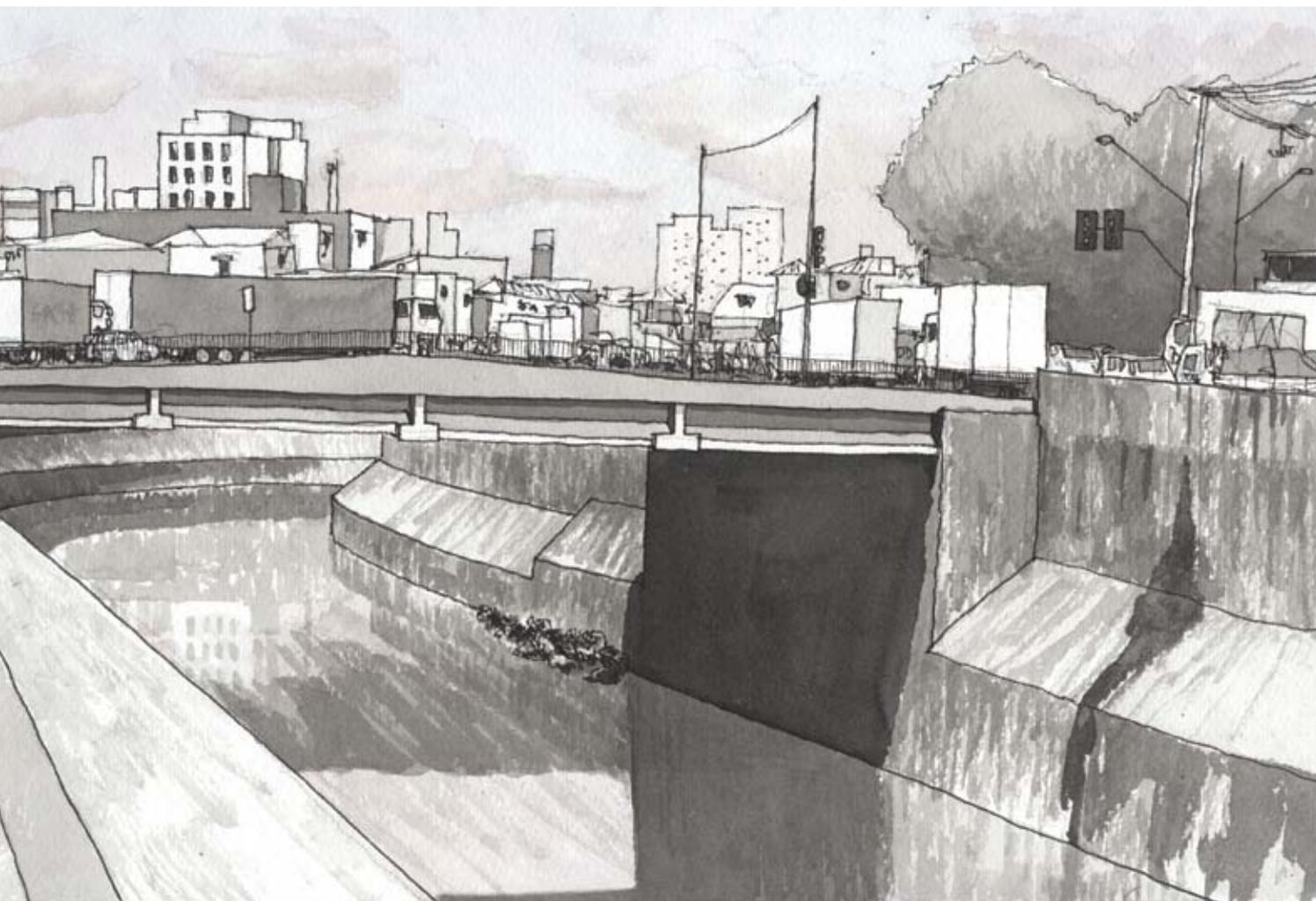
Desenho 15:

Este desenho eu fiz de cima da ponte da Rua da Cantareira, de onde se pode ver com clareza a curva do rio que eu tentava desenhar por baixo da ponte anteriormente. Esta referência da curva e das pontes é muito importante como



Desenho 13 | 30 - Visita 04 - 13 de maio de 2010
Avenida do Estado, entre a Rua Tibiriçá e a Rua da Cantareira / Avenida Cruzeiro do Sul.





marcação das posições ao longo de um percurso, fazem reconhecer o local onde se está dando-lhe uma identidade que o define. Mas esta é uma questão que parece subjetiva demais para o pragmatismo urbano que é o gerador e também o que mantém esta parte da cidade ativa. Passar carros é a grande e única função, as pessoas moram ali porque 'querem', não é o principal. Por isso uma boa sensação me percorreu quando, à partir desta ponte, muito mais gente começou a passar por mim, principalmente crianças a caminho do Liceu de Artes e Ofícios, ali na esquina da João Teodoro com a rua da Canta-

reira. Duas meninas de aproximadamente 9 ou 10 anos pararam para me perguntar o que eu fazia: 'moço, você está desenhando?' eu viro que elas tinham passado, uma delas mais tímida olhando interessada o desenho e então falado para a outra, a gordinha comunicativa, que resolveu vir e me perguntar. 'Claro, eu respondi, por quê?' eu perguntei o porquê porque achei curiosa a pergunta de eu estar desenhando ou não, já que elas tinham visto que eu estava e até por isso pararam para me perguntar, mas enfim. 'Viu?!' – a gordinha disse para a outra – 'eu disse que eles estava desenhando'. É incrível-

mente curiosa esta descrença que leva uma pessoa desenhando este lugar a todos que moram por lá, eles simplesmente não entendem O QUE eu estaria desenhando, e muito menos por quê.

A partir desta posição mais elevada da cabeceira da ponte, que, na verdade, em direção ao centro, era menos elevada do que parecia antes de subir, eu pude compreender e visualizar melhor o terreno e a topografia que segue mais adiante. De fato um primeiro morro se forma mais a frente, definindo pela primeira vez um vale, ainda que muito sutil, por onde o rio correria. Até então era tudo plano demais para definir



Desenho 14 | 30 - Visita 04 - 13 de maio de 2010
Avenida do Estado, esquina com a Rua da Cantareira / Avenida Cruzeiro do Sul.

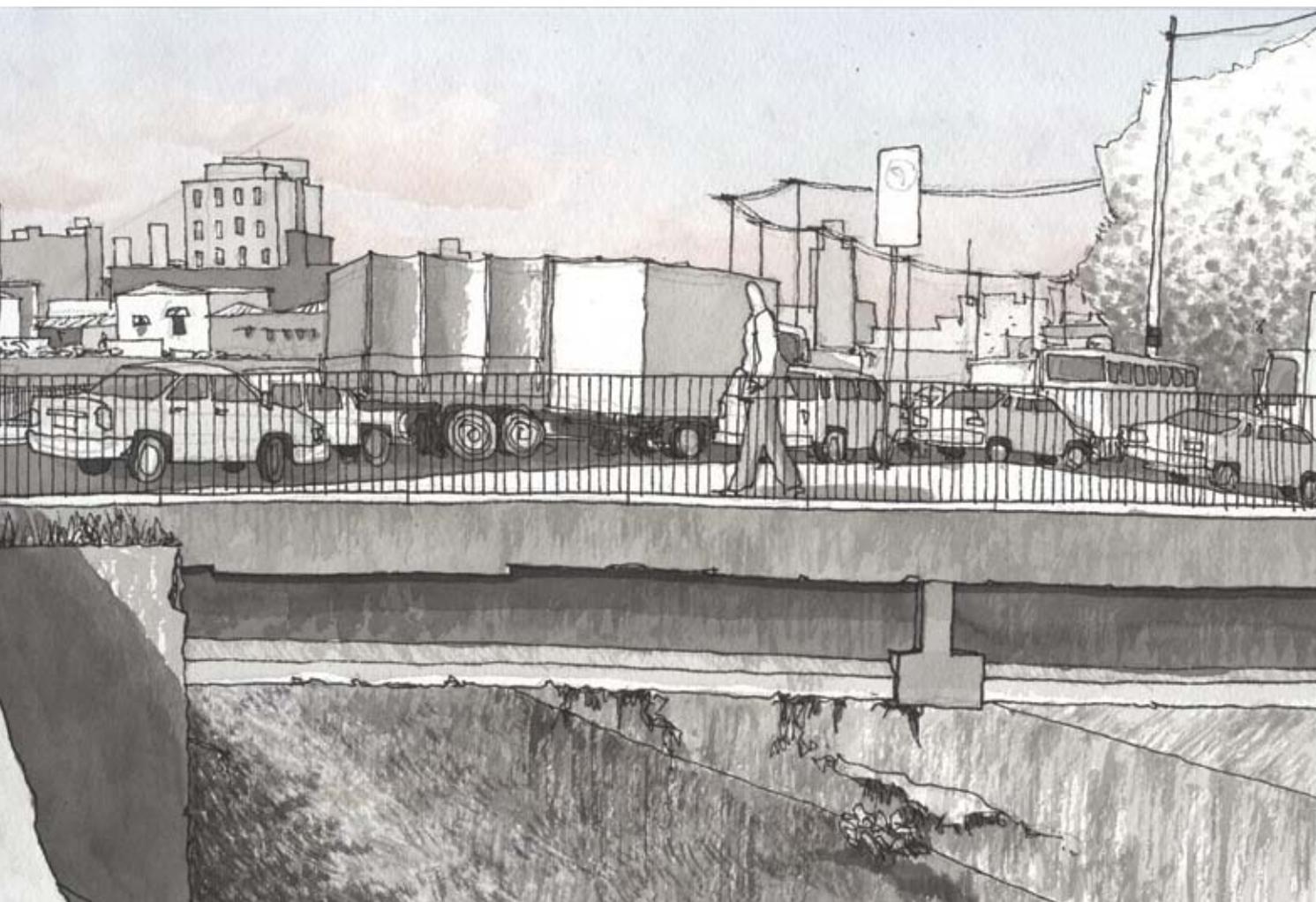
ou justificar a passagem do rio por este ou aquele ponto em especial. Agora prédios são visíveis e presentes na geografia, ainda que o ponto específico em que tocam o chão seja sempre sugerido, eles não parecem se integrar de forma alguma ao lugar. Até porque, a avenida do Estado é que parece ter que ser contida para não cair no rio, não o contrário. Aliás, no geral, se o rio estivesse completamente canalizado ou não, pouca diferença faria para quem passa de carro ou mesmo a pé pela outra margem da avenida, salvo nas pontes, de onde a vista para ambos os lados é realmente bonita pelo leito do rio.

Desenho 16:

Nesta posição eu finalmente deixo de ver os enormes e horripilantes prédios quadrados que há tantos desenhos eu tinha que retratar. Na margem esquerda não há mais árvores pelas próximas centenas de metros e a curva do rio se mostra inteira. Na margem oposta há uma curiosa deformação na razoavelmente homogênea parede de contenção do rio, por onde parece sair ou desaguar outro córrego, alguns metros mais alto. Aliás, a calha do Tamanduaté parece ter sido escavada vários metros, porque outros tantos córregos afluentes, inclusive

o Anhangabaú, desaguam em cascatas alguns metros acima do leito dele.

Esta curva já permite ver as primeiras grandes construções do centro; o edifício São Vito, o poupa-tempo da Sé, o edifício do Banespa e o Mirante do Vale, e que devem continuar em vista agora por bastante tempo. Uma rua se alinhou ao meu ângulo de visão (que na verdade defini em muito para casar com ela), o que dá uma profundidade incomum à margem e que só pôde ser representada pela peculiaridade dos ângulos entre as ruas e a curva do rio, mais um motivo para este lugar ser ainda mais notável na estrutura da cidade.



Este desenho foi revolucionário na concepção deste trabalho. Foi o primeiro em que abri mão da etapa intermediária de passar as linhas do croquis à caneta, antes de partir para a aplicação das massas. Eis então que obtive um resultado muito mais expressivo no desenho, que além de ter me agradado demais, acabou por poupar-me do sacrifício que havia se tornado este processo. Estava desgastante a rotina de trabalho, desenho em campo, leve para não interferir demais no resultado final, passagem à caneta, que pasteurizava toda a expressão da linha à lápis, mais gestual e solta. Enfim, per-

cebi que muito da característica mais natural do desenho se perdia neste interím, e pulando esta etapa, percebi que podia e devia ater-me mais ao registro em campo que à continuidade em casa. Também o rio teve uma representação mais condizente, não digo em fidelidade à realidade, novamente, mas à noção de rio, tanto real quanto projetado.

Visita 05 - 27 de maio de 2010

Desenho 17:

Neste desenho eu alcancei a rua João Teodoro, imediatamente depois da curva do rio neste trecho. A paisagem

mudou bastante a partir desta curva mas a percepção da margem direita mais densa se reforçou. De fato, agora já é possível ver com clareza a reta final deste trecho que defini para desenhar, praticamente alinhados, senão por uma pequena curva à esquerda, já se pode ver o São Vito, o poupatempo da Sé, o Banespa. O pontilhão da rua Mauá já aparece na paisagem, ainda que desta distância pareça ser apenas mais uma ponte convencional; a distância chapa a percepção de que ele é levemente elevado em relação ao restante das pontes e que a Avenida do Estado tem que descer uns bons 5



Desenho 15 | 30 - Visita 04 - 13 de maio de 2010

Avenida do Estado, ponte no cruzamento com a Rua da Cantareira / Avenida Cruzeiro do Sul.

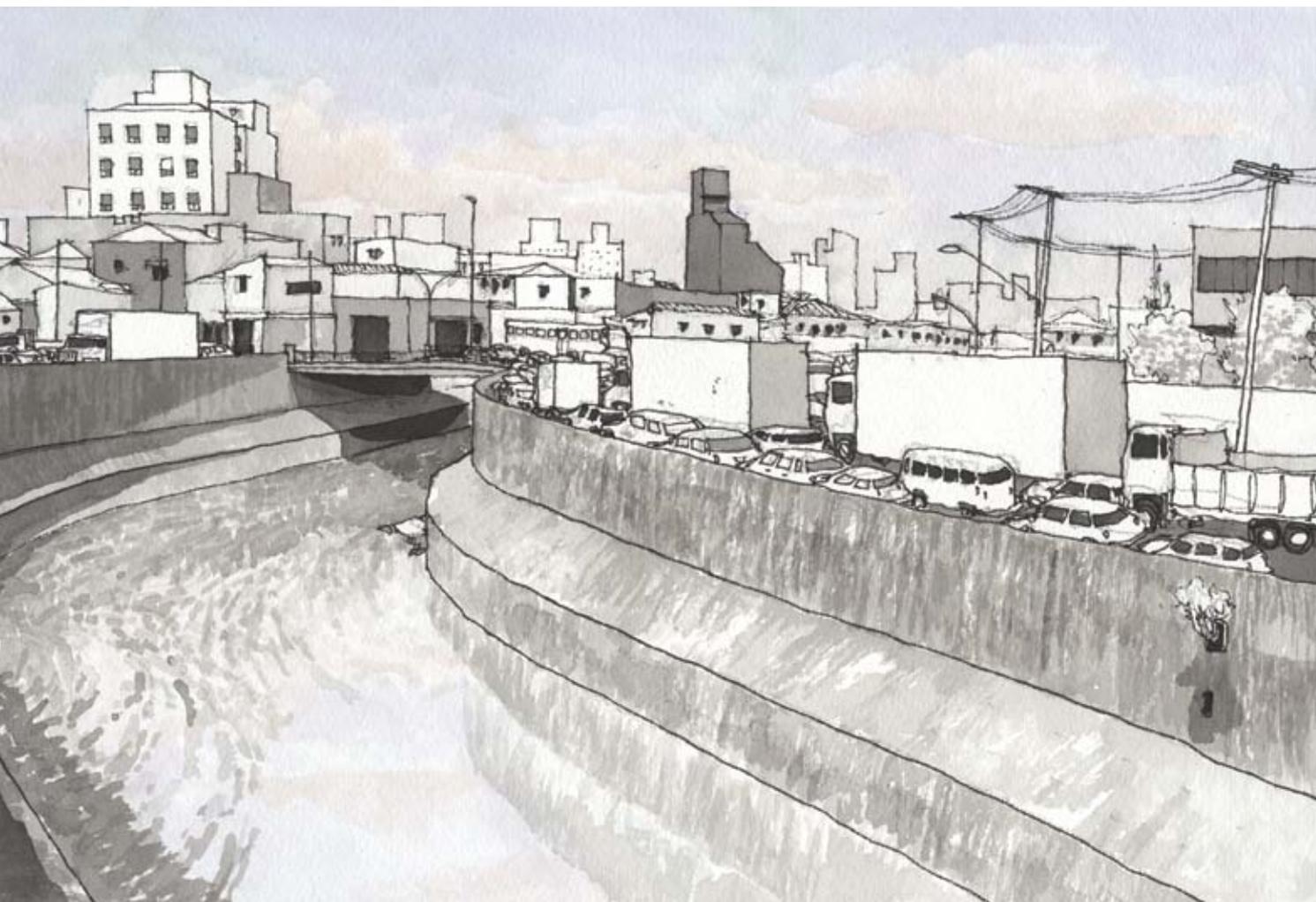
metros para passar por debaixo dele.

Ao meu lado esquerdo está a curiosíssima ANESP – Associação dos Nordestinos do Estado de São Paulo, que não passa de uma pequena edícula no canto de um terreno enorme na esquina da João Teodoro com a Avenida do Estado. É curioso como uma associação como esta se mantém neste ponto, não sem motivos, claro, pois grande parte da mão-de-obra empregada nos atacados e varejos, bem como nas antigas indústrias do Brás, Mooca e etc, era e é de fato nordestina. Surpreendente foi apenas a súbita noção de que uma associação assim

existia, quase um consulado talvez, interessante. Soube depois que no dia do nordestino há uma festa enorme lá, gostei de saber. À minha direita, por outro lado, está o Liceu de Artes e Ofícios, bem ao lado do enorme quartel da João Teodoro e da bicicletaria mais insólita da região, que funciona num porão mais de um metro abaixo do nível da avenida. Na própria rua, mais adiante, eu passei já voltando para casa, pelo ‘canudo do teodoro’, ou o que restou da primeira usina termoe elétrica de São Paulo. Aliás, esta posição marcou um passo importante no trajeto, pois agora é oficialmente (antes já

era, mas não tão óbvio) mais perto voltar pela estação Tiradentes do Metrô.

A partir desta visita, muito por causa da experiência com o último desenho, comecei a dispender mais tempo no local desenhando, fazendo um registro à lápis mais preciso e completo, já que agora ele não seria mais suplantado pela caneta. Esta mudança de atitude deu um novo fôlego aos desenhos, pois de fato faz sentido registrar algumas texturas ou grafismos porque eles não mais seriam suprimidos ou refeitos, eram definitivos. E o desenho, para quem desenha isso deve soar familiar, se apresenta-



va de forma mais interessante para mim já neste momento, ficavam mais bonitos assim dizendo, não só uma anotação. Continuá-los em casa era então mais prazeroso, pois não estava recriando o desenho, completando ele, mas apenas dando continuidade.

Desenho 18:

Andando um pouco mais do que os 150 metros usuais, alcancei a ponte da rua São Caetano, rua das Noivas, que conecta também diretamente a Avenida do Estado à Avenida Tiradentes. Eu confesso que já estava cansado de desenhar sempre a mesma formação

casario-avenida-rio-avenida-casario, de forma que fui um pouco mais para o meio da ponte e sentei-me 'confortavelmente' no chão, encostando no guarda-corpo verde-musgo sujo, muito sujo, e apoiando a prancheta no colo. Sentar foi um alívio indescritível, e o simples fato de desenhar a rua como elemento principal do desenho já deu um caráter bem distinto à composição; o preto do asfalto domina a vista. O canal aparece mais como um vazio que apenas é sugerido atrás dos carros que do ponto e da altura de onde observo, não seria tão óbvio assim. O tráfego, por sua vez, deu tra-

balho novamente. Demorei um tanto até conseguir dosar a atenção corretamente a cada parada dos automóveis.

O mais interessante, porém, foi dar especial atenção aos desenhos de piso. A rua e seus símbolos, normalmente ignorados por nosso pragmatismo e objetividade. São raras as vezes em que nos damos conta da poluição visual, ou mesmo do limiar em que se encontra a objetividade de uma sinalização e a poluição visual desvairada. Graficamente falando, estes desenhos ficaram muito agradáveis no papel, e me fizeram recordar de usos solenes dos trabalhos de piso muito adotados



Desenho 16 | 30 - Visita 04 - 13 de maio de 2010

Avenida do Estado, entre a Rua da Cantareira / Avenida Cruzeiro do Sul e a Rua João Teodoro - Local onde posteriormente instalarei o 'Clube da Curva', descrito na segunda parte do trabalho.





pelos antigos mestres renascentistas de forma a organizar visualmente as distâncias e distorcer ou reforçar as geometrias da pavimentação. São elementos que contribuem demais a reduzir o tédio ou a monotonia que esta completa desordem nos impõe; como é coisa demais para olhar, cada qual feita de forma independente e as vezes até aparentemente antagônicas, dispensamos a atenção e um cansaço não muito compreensível acaba assumindo nosso olhar.

A sujeira é outro item que só escrevo para que não seja esquecido. A sujeira e o mal-cheiro, ao qual já me acostumei, devo dizer. O que mais

incomoda não é o lixo ou o rio em si, mas a fumaça dos caminhões e ônibus arrancando depois do sinal, que vai se precipitando em cima da gente.

Desenho 19:

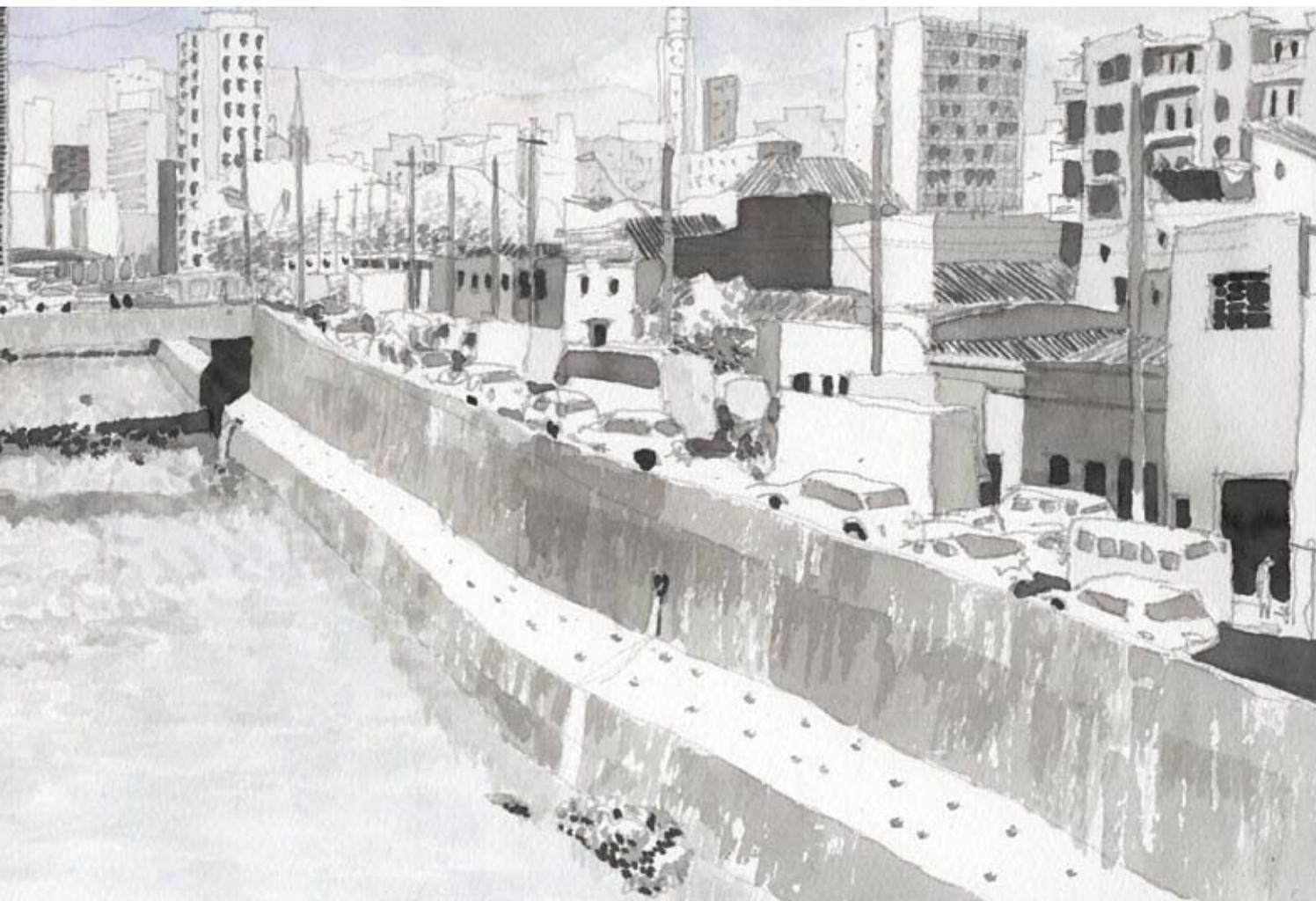
Eu vou dizer só para que fique registrado. É que pensei tantas vezes isso, durante as várias vezes em que desenhei o Edifício São Vito e o Mercúrio; a presença deles é assombrosamente bonita. Está ai, eles são tudo o que eu até agora falei que faltava na paisagem, um marco, um enorme e definido símbolo, bonito mesmo. Por ele eu sei por onde o rio passa, que depois dele há uma cur-

va para a esquerda e que o Parque Dom Pedro II começa por ali. É a torre que marca o Mercado Municipal, o colonizador, a torre da guarda. Quem é o culpado por um gigante destes ter morrido? Pior que o minhocão, é um duplo estorvo porque não sabem nem como pô-lo abaixo, talvez porque não deversem pensar assim (hoje já foi aprovada e iniciada sua demolição manual). A cidade parou depois dele, continua tudo baixinho. Os viadutos assassina-ram a circulação de pedestres em volta dele, uma avenida inteira foi reduzida a um aterrorizante corredor polonês ao lado do palácio das indústrias.



Desenho 17 | 30 - Visita 05 - 27 de maio de 2010
Avenida do Estado, ponte no cruzamento com a Rua João Teodoro.





Voltando ao desenho; aqui subi no muro largo que sustenta o pontilhão da mauá. Curioso, apenas por satélite se vê, ou se tem noção do tamanho do vazio, ou mesmo do próprio vazio que é o pátio do Pari. Falei disso na apresentação; quando os carros têm que mergulhar para passar por baixo do pontilhão da Mauá é quando provavelmente atingem a cota original do terreno. Este aterro enorme que pôs o rio nesta condição de defunto canalizado é que nos impede de manter alguma relação com ele. Imaginemos isso tudo alagado conforme o retratado por Benedito Calixto na Inundação da

Várzea do Carmo, teríamos uma coisa completamente diferente. Aliás, é uma imagem assim que me faz pensar tanto no impacto de uma intervenção como esta, que devolvesse ao rio sua várzea.

Sentado na mureta, o pessoal parado no trânsito olhava muito para mim. Alguns até se arriscaram a trocar umas palavras, incentivando, perguntando, no geral fingiam que não estavam olhando quando eu olhava de volta. Havia dois seguranças na passarela do pontilhão, olhando o movimento. Estavam naqueles lugares que não imaginamos existir, de acesso restrito. Fico pensando se têm noção do privilégio

que têm de estar num lugar destes, se é que pensam assim. Se pensaram um dia pode ser também que já tenham se cansado da paisagem, mas de alguma forma deviam gostar de ficar ali, senão podiam estar numa guarita ou noutra lugar. Talvez eles pensem de uma forma diferente sobre este lugar, talvez até gostem de ficar ali. Deve ser uma posição interessante; estar dentro destes vazios urbanos que só conseguimos compreender parcialmente de fora.

Aqui sim, nesta subidinha maldita os caminhões me tiraram alguns anos de vida. Cada acelerada na subida, que durava apenas alguns segun-



Desenho 18 | 30 - Visita 05 - 27 de maio de 2010

Avenida do Estado, sentado na calçada da ponte no cruzamento com a Rua São Caetano. À esquerda, atrás deste posto de gasolina e paralela à avenida, está uma das entradas do Pátio do Pari.





dos, pois em seguida o trânsito já parava e eles tinham que frear de novo, para acelerar de novo, era uma nuvem preta de fuligem, acho que foi o desenho mais sujo até agora, eu realmente virava a pasta de ponta cabeça para bater a sujeira, não só da fumaça, mas da poeira acumulada no chão que o sopro quente do escapamento levantava para cima de mim. Notei que passam muitos trens pelo pontilhão; algumas vezes eu me vi esperando a composição sair da ponte, porque por alguma razão que não me cabe, eles ficavam bastante tempo parados ali em cima esperando a Luz liberar seu acesso,

muito provavelmente. Eu de fato me lembro, uma vez que tomei este trem no sentido da Luz, voltando de algum lugar, e ele parou por um bom tempo ai, embora na época eu mal soubesse que rio exatamente era aquele.

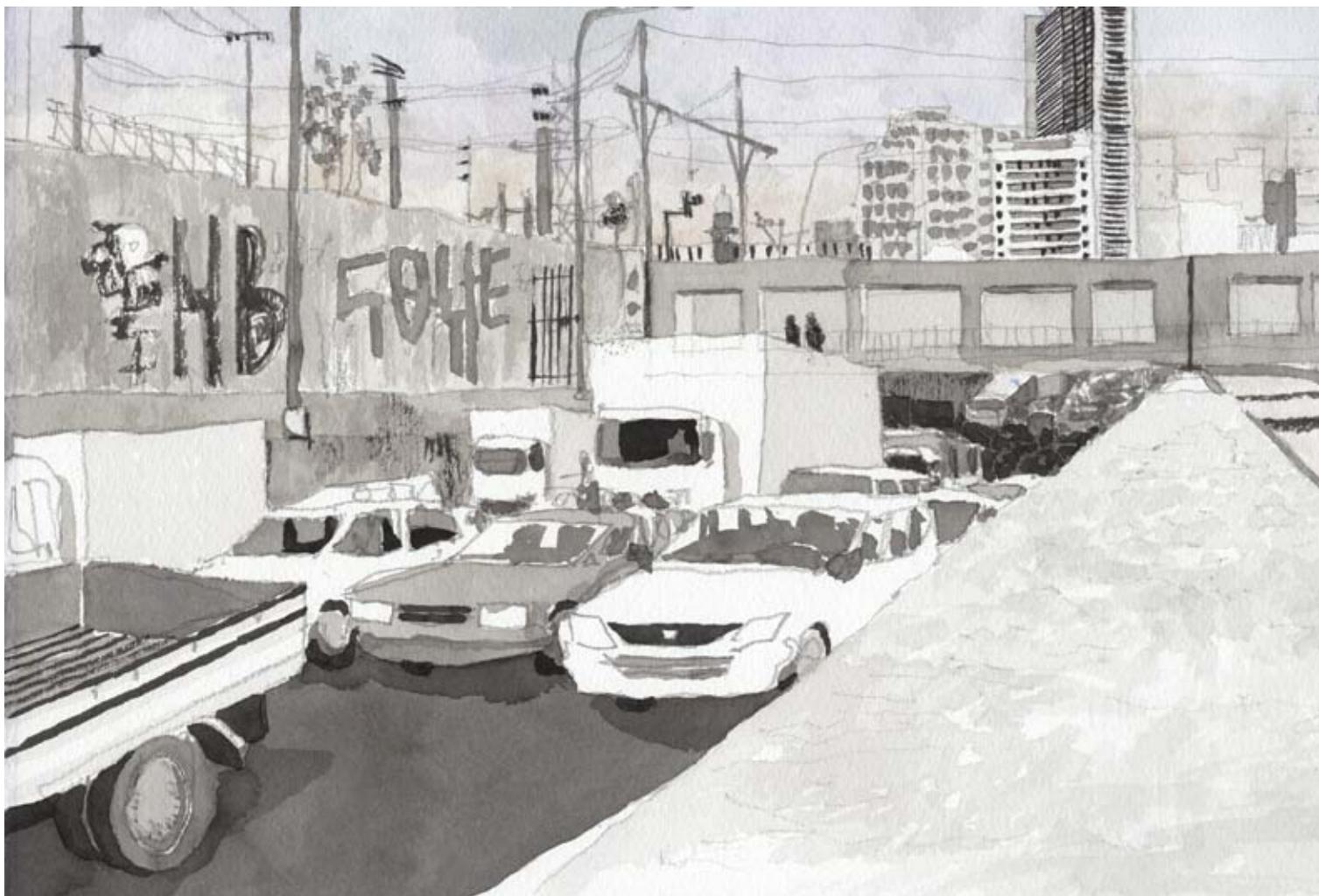
Visita 06 - 03 de junho de 2010

Desenho 20:

Pleno feriado de Corpus Christi, saí de casa crente de não encontraria viva alma na rua, seria eu e os mendigos no centrão de ressaca. Bom, a linha Verde condizia com a minha expectativa, eu sozinho no vagão. Na sequência, esta-

ção Paraíso igualmente deserta, mas eis que, no trem que ia para o Tucuruvi, a multidão desenfreada borbulhava para fora do trem. Imaginei que a parada gay já tivesse algum evento de abertura, mas foi então que vi que as roupas estavam uniformizadas e arrumadas demais para um evento destes. Foi quando li 'Marcha para Jesus' numa camiseta e então me lembrei de ter lido a respeito no jornal. Esqueci completamente, nunca imaginei que começasse cedo assim. Desci antes do povaréu, mas tive que me redobrar para não amassarem minha pasta.

Desci na Luz, que agora é a estação



Desenho 19 | 30 - Visita 05 - 27 de maio de 2010

Avenida do Estado, sobre o muro de arrimo que sustenta o pontilhão do trem da Rua Mauá. Os trilhos do trem dividem o Pátio do Pari (à esquerda) em duas partes, sendo esta a da Feirinha da Madrugada e a seguinte a do Mini-Ceasa.

mais próxima, virei na rua Paula Sousa e já estava no muro do outro lado do pontilhão da Mauá. Minha única companhia era uma trupe de mendigos que muito calmamente tomava seu chá num abrigo sob as placas de concreto do calçamento, na posição equivalente a minha, só que no muro do Pari. Devem ter passado uns 15 por lá, chegavam com seus sacos, desapareciam no buraco, saíam um pouco depois. Ficaram conversando, iam e vinham em grupos, tranquilamente, como se ali de fato existisse um ponto de apoio.

Tive um prazer especial em desenhar o Complexo Elétrico Paula Sou-

sa, hoje completamente abandonado, apenas um estacionamento iluminado pelo Governo do Estado. O São Vito já trespassou o papel, está perto demais, nunca mais vou desenhá-lo na íntegra de novo. O prédio verde que é a esquina do Anhangabaú já apareceu por completo também. Dureza isso, o cruzamento dos dois rios mais importantes na fundação da cidade é ocupado por um prédio ordinário, vazio. Enquanto eu estava sentado lá, ouvi um carro passando e o grito 'gaaaatoooooo' acrescido de sua boa cota de efeito Doppler, a parada gay chegando na cidade. Muita gente passou correndo na

contra-mão da avenida, tanto fazendo cooper quanto andando de bicicleta, aproveitando o movimento mais fraco.

Assustador foram dois caminhões passando a menos (não é exagero) de 5 centímetros da viga amarela que protege e sinaliza a altura da ponte. O primeiro ainda reduziu, foi passando devagarinho para ver se ia, o segundo foi de uma vez. Agora pior foi o terceiro, que era uma carreta carregando uma espécie de um transformador em pé; deve ter esquecido da carga e nem se deu ao trabalho de reduzir. Passou tão perto que a ponte deve ter fechado os olhos de aflição.



Desenho 21:

Sentei novamente no chão para fazer este desenho. Atrás de mim, depois do parapeito, havia uma espécie de caixão perdido das vigas da ponte que se tornou uma lixeira enorme, praticamente inalcançável para os varredores. Havia de tudo ali, e eu não me surpreenderia se fosse na verdade para tampar ou esconder a entrada de toda uma fortaleza de habitantes sob a ponte, dentro de sua estrutura subtilizada. Seria um novo conceito de habitação social, das infraestruturas esquecidas. Lembra um pouco o trabalho do grafiteiro Zezão, que faz seus desenhos

como símbolos do descaso das grandes estruturas hidráulicas da cidade, muitas vezes em locais que ninguém mais vai entrar. Mais adiante, ao lado do deságue do Anhangabaú, há um destes desenhos, sempre em azul. Próximo ao pontilhão da Mauá havia outro.

Enfim, o viaduto do diário popular apareceu mais atrás da ponte, ainda meio de relance por causa da distância e do ponto de vista colocado bem abaixo do habitual para um pedestre. É muito interessante sentar no chão nestes lugares, é possível admirá-los de uma forma completamente diferente pois o chão quase que desaparece.

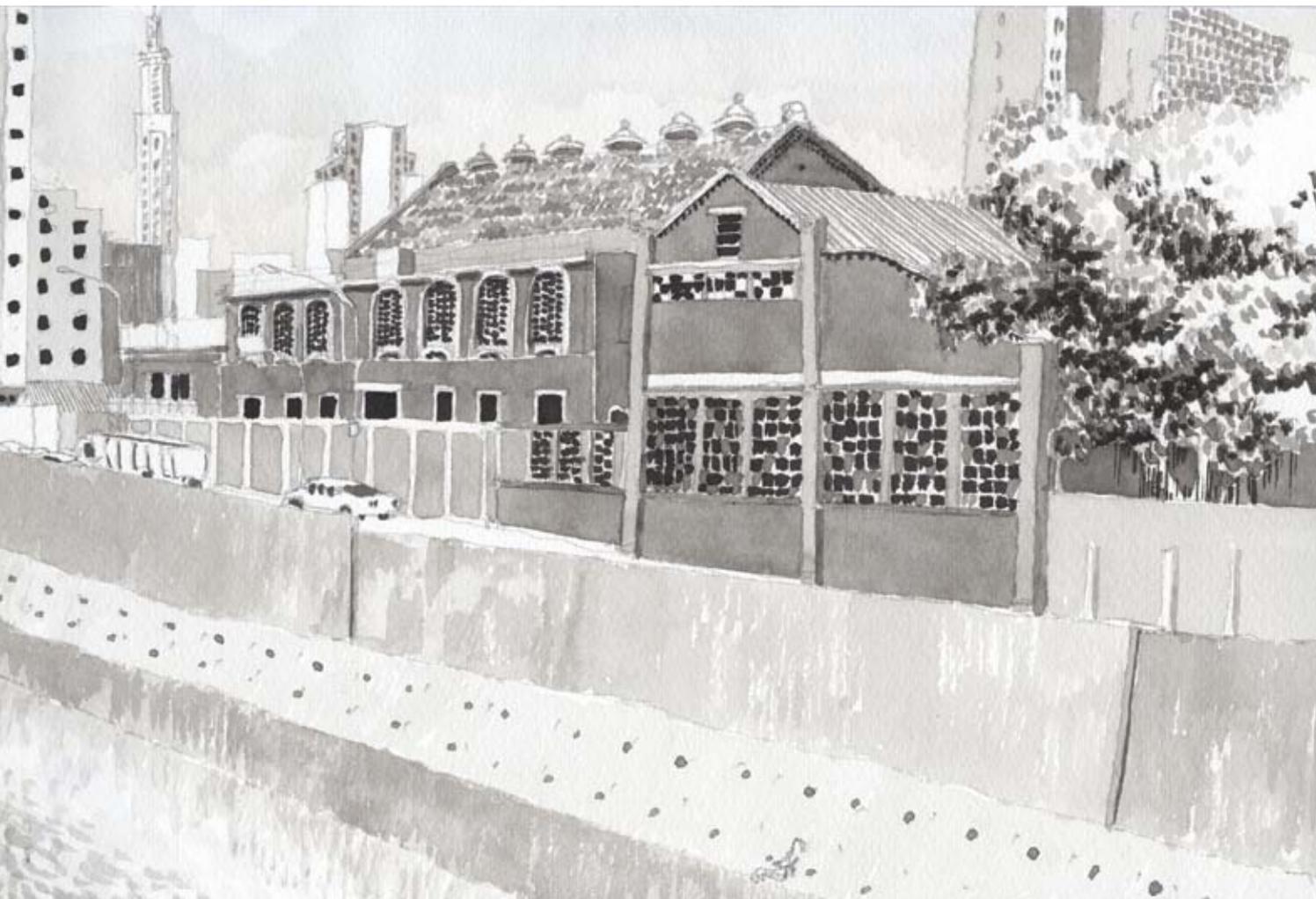
Quer dizer, em tese o que acontece é o contrário, mas se pensarmos, apenas o que estiver muito próximo de nós é será apreendido pelos olhos, a partir de uma pequena distância, isso já some, fica condensado num plano perpendicular ao olhar, impossível de medir em distância, é diferente de estar em pé. Desta forma, a distância e a profundidade se confundem um pouco porque não temos o referencial chão para dizer precisamente o que está ou não mais próximo, de modo que nosso olho é obrigado a mirar a outra extremidade, a superior, oposta ao chão, para tentar definir pela altu-



Desenho 20 | 30 - Visita 06 - 03 de junho de 2010

Avenida do Estado, novamente sobre o muro do pontilhão só que com ele às costas. A seguir a ponte da Rua Paula Sousa.





ra uma possível relação de distância. E esta busca pelo oposto do habitual é que nos faz reparar muito mais na volumetria do lugar quando sentados, é curioso isso; quanto mais baixo estamos, mais tentados a olhar para cima.

E, novamente, neste desenho fica gritante a diferença de densidade construtiva entre as duas margens do rio. Os edifícios Mercúrio e São Vito despontam demais na paisagem por serem realmente os dois (um) únicos edifícios deste lado do rio. O Tamanduaté constitui e ainda constitui de fato uma barreira na ocupação do território, pois são justamente estes dois edifícios

que detêm um dos maiores dilemas de demolição ou readequação da cidade.

Desenho 22:

Poucos metros separam este desenho do anterior. Eu achei que não precisava necessariamente respeitar de forma ortodoxa regra dos 150 metros entre desenhos, mas sim que eles deveriam pegar os pontos mais significativos da paisagem. Levantei então de onde estava e atravessei a ponte, apoiando a prancheta no parapeito do lado oposto; impressionante como tão pouca distância pode alterar a paisagem desta forma. O rio apareceu novamente

na paisagem, marcante, determinante. É a estrutura da região que o nega com toda sua força, só falta enterrar, eliminar este estorvo fedorento. Bem à direita do desenho aparece nada menos que a foz do rio Anhangabaú, que até alguns anos atrás eu nem sabia que existia. Aliás, isso é bem comum na cidade, ruas e mais ruas, avenidas com nomes de rios, aparentemente deslocados de contexto mas que na verdade substituíram os rios, roubaram sua identidade. O edifício sobre ele ficou muito gravado na minha cabeça por causa disso, desde que voltou a aparecer na paisagem, depois de ter-



Desenho 21 | 30 - Visita 06 - 03 de junho de 2010
Avenida do Estado, sentado no começo da ponte da Rua Paula Sousa.



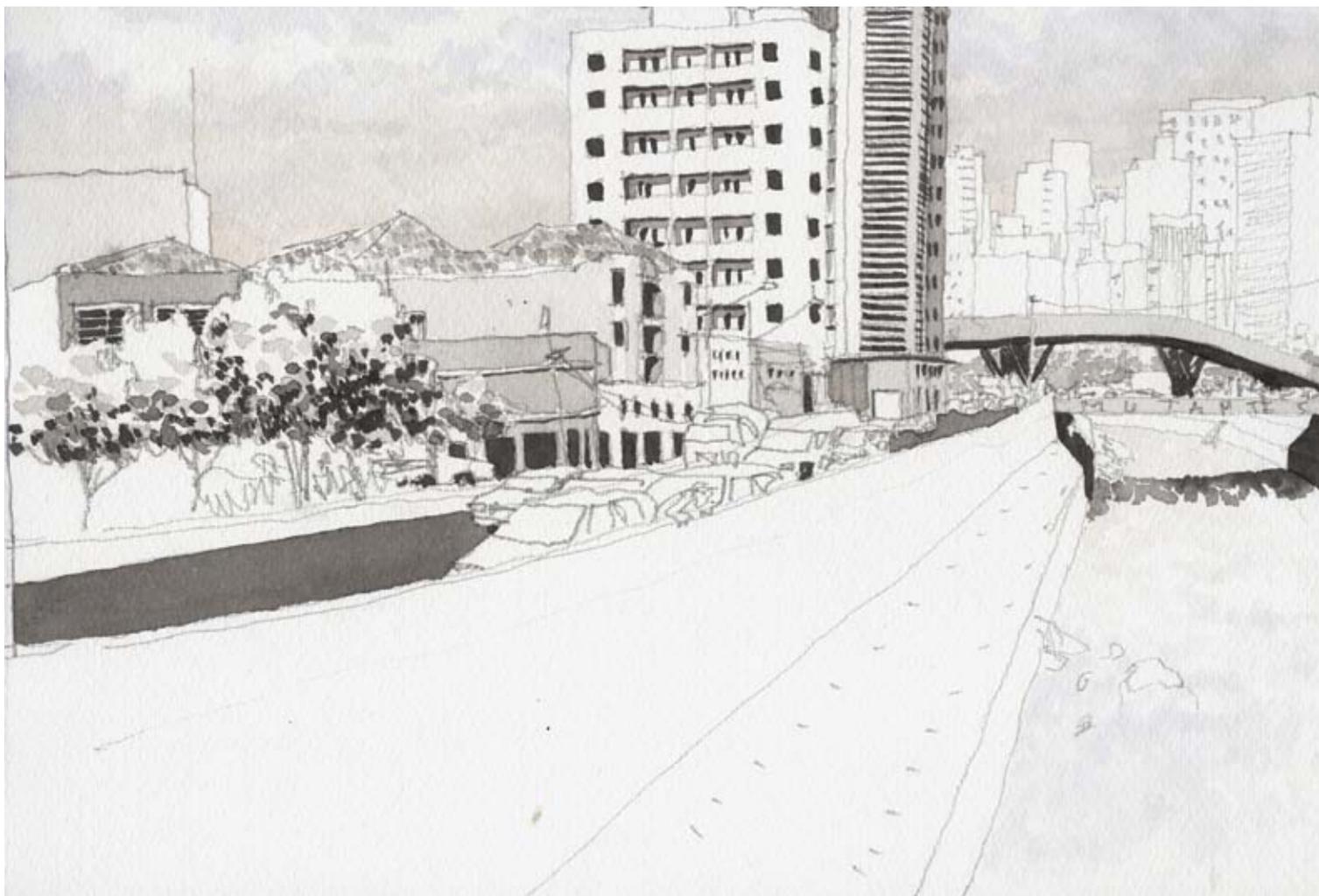


minadas as visitas de reconhecimento e iniciado o trabalho em si, tenho retratado ele com um cuidado especial, afinal, pense no que ele significa. É o marco, a proa do navio que separa os dois principais rios na formação da cidade, os responsáveis pela colonização desta colina em especial para a fundação da vila. E o que resta hoje é apenas uma cachoeira pestilenta que sai de dois buracos e despenca por um degrau na calha rebaixada do Tamanduateí, assim, sem anúncio algum, sem um nome. A enorme mudança na paisagem dos últimos desenhos para cá fizeram com que cada um devesse

ser mais detalhado que antes. Se no começo do trabalho eu demorava de 20 a 40 minutos por desenho, fazendo 4 por visita, agora cada um demora pelo menos 40 minutos, chegando tranquilamente a uma hora e meia, de forma que três desenhos já me cansam mais do que os quatro habituais.

Por cima dele está a rua Carlos de Sousa Nazaré, parte da zona cerealista ou varejista do centro da cidade, abastecendo o Mercado Municipal e a 25 de Março. Do outro lado do rio, a hoje esquisitíssima praça no Largo do Pari, ocupada pelos caminhões que chegam para a feira de hortaliças, res-

ponsáveis pelo abastecimento. Caminhões lotados de cocos verdes ou sei lá mais o quê. É uma praça daquelas que não é formada por um espaço negativo criado pelas construções, é uma praça manca, triangular, que parece ter sido cortada na metade pela avenida do estado e pelo rio inconveniente. De um lado ainda tem umas casinhas, uma rua mais estruturada, mas pelos outros dois, apenas um muro e uma mureta, com um buraco intransponível. O pior é que sua implantação a 45° em relação ao rio, com as ruas saindo obliquamente à avenida são muito charmosas, pois com a aproximação se vê por mais tem-



Desenho 22 | 30 - Visita 06 - 03 de junho de 2010

Avenida do Estado, sobre a ponte da Rua Paula Sousa. À esquerda o Largo do Pari e à direita a foz do Anhangabaú, canalizado sob a Rua Carlos Sousa Nazaré.

po mais longe em direção ao fim delas, diferentemente de uma rua que se atravessa perpendicularmente, apenas. Resumindo, é mais um daqueles lugares interessantíssimos ironicamente assassinados pela própria localização.

Comecei novamente a variar na execução dos desenhos. Percebi que o registro à lápis foi se soltando cada vez mais, tornando-se mais complexo e preciso ao mesmo tempo, de forma que muitas vezes, quase que não tinha vontade de continuar o desenho, preenchê-lo com tinta, enfim, transformá-lo. A execução repetitiva das etapas também pesou nesta decisão, mas com

este desenho decidi não pintar tudo, só uma parte, de forma a criar um grande contraste entre os elementos estruturadores da paisagem. O rio e sua calha, escuros e manchados ficaram completamente brancos, indiferentes aos olhares. Os prédios, a cidade, o complexo viário à sua volta receberam o devido destaque, mas a paisagem ao longe também se manteve chapada, branca, apenas definindo o contorno.

Visita 07 - 10 de junho de 2010

Desenho 23:

O dia hoje estava especialmente de-

primente, com a umidade elevada e a grande possibilidade de chuva neste frio desgraçado. A luz está reduzida, mormaço sem contraste algum, ajuda a chapar a paisagem, principalmente porque as nuvens não tinham formato definido, mas estava de uma homogeneidade irritante. Chegando novamente pela rua Paula Sousa à Avenida do Estado, atravessasse a faixa que vai no sentido ABC e já parei na ponte onde havia estado na semana passada. Este desenho, portanto, aconteceu justamente desta vontade de registrar um pouco mais o que acontece também imediatamente à volta do



rio e independentemente dele. Digo, eu imagino que se houvesse uma boa travessia nesta altura do rio, certamente esta situação estaria expandida à outra margem. E por uma boa travessia não estou falando de uma ponte tal qual estas que já existem, para carros, para o tráfego de automóveis, mas como o viaduto Santa Hifigênia ou até mesmo o do Chá, dando continuidade à circulação de pedestres.

O desenho mostra a rua Carlos de Sousa Nazaré, que passa sobre o rio Anhangabaú canalizado, muito ativa e movimentada pela carga e descarga de caminhões abastecendo os entre-

postos cerealistas. Havia um movimento descomunal nesta rua, a ponto de um enorme caminhão baú parar completamente a Avenida do Estado para manobrar e entrar de ré na posição mais adequada para descarregar as mercadorias. A vista desta rua sobe numa posição muito interessante, pois vai acompanhando o relevo ascendente da colina. Sai do Tamanduateí, cruza obliquamente a Avenida Senador Queiroz e depois perpendicularmente a Barão de Duprat e a movimentadíssima 25 de Março, a partir da qual faz uma curva para a esquerda e deixa de ser possível continuar vendo adian-

te. Trata-se, portanto, de uma vista privilegiadíssima de um eixo para mim absolutamente desconhecido e surpreendente, talvez remanescente do antigo traçado do Anhangabaú.

O registro desta condição me pareceu importante a ponto de virar 90° à direita e registrar à moda dos viajantes, transversalmente ao rio. O resultado é uma divisão interessante, inclusive graficamente, da parede do canal que esconde toda a parte baixa e próxima da paisagem, deixando aparecer apenas o cucoruto dos carros e as pessoas da cintura para cima. Quando o movimento dá uma brecha,



Desenho 23 | 30 - Visita 07 - 10 de junho de 2010

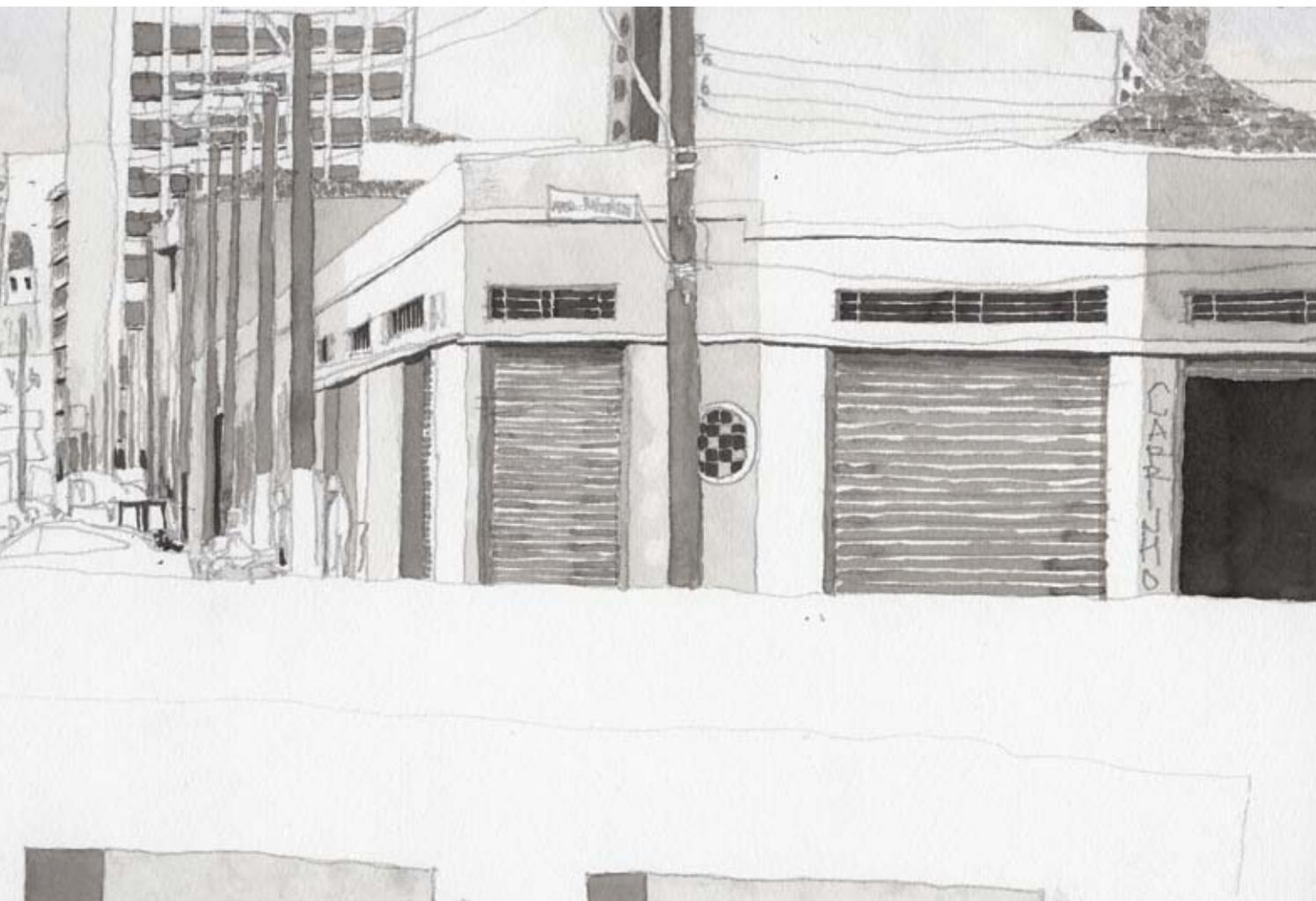
Avenida do Estado, no Largo do Pari. Este é o único desenho orientado na transversal do rio, alinhado com a Rua Carlos Sousa Nazaré.

porém, pode-se ver tão longe quanto a vista aguentar, numa nitidez de detalhes que o lápis é simplesmente grosseiro demais para registrar. Uma vista tão rica, ainda mais com a presença das duas enormes bocas-de-lobo por onde jorram o Anhangabaú em primeiro plano, acrescidas do irônico registro das cotas para controle do nível da água do rio. O que impressionou, portanto, é que este lugar tem exatamente aquilo que o Tamanduaí deveria por direito ter, mas não tem exatamente; desperta interesse.

Desenho 24:

Virando novamente em direção ao centro, ou ao parque Dom Pedro II, me deparei com a súbita proximidade do mercado. 'Pronto', pensei, 'é agora que tenho que encarar o desenho deste troço todo'. Sentei à cavalo sobre a amurada, então e virei o desenho de forma meio oblíqua ao canal, coisa que fiz poucas vezes até agora, mas que só depois de vinte e tantos desenhos é que me senti mais confiante de fazê-lo. Este é um lugar peculiar. O mercado Municipal é aquilo que o Aldo Rossi chamaria de um 'fato urbano'. Ele cria, modifica, é o espaço a sua volta.

Por mais que tenha perdido sua função original de centralizar a distribuição das mercadorias na cidade para o Ceasa, mantém uma vida ainda fortíssima em torno de si. Sua presença arquitetônica é outra questão que vale mencionar, pois o projeto de Ramos de Azevedo atrai hoje uma porção enorme de turistas, inclusive paulistanos, como pretexto de passear pela própria cidade. Ele sobreviveu ao Diário Popular e à morte do São Vito, à Avenida do Estado e ao ex-parque D. Pedro II. Está certo que o turismo 'descaracteriza', assim dizendo, as funções e atividades que tomam parte de um lugar,



mas ainda sim ele acontece por causa deste lugar, então é parte dele também.

Novamente há uma riqueza inesperada na quantidade de pessoas passando. O movimento de automóveis e caminhões, por outro lado, pode deixar qualquer um maluco, mas parece haver um cuidado das pessoas pelo lugar, é uma sensação difícil de explicar, mas é tão simples quanto pensar que antes eu estava em lugares que eu mesmo achava dificuldade em descrever e localizar, mas agora estamos 'próximos do mercadão'. Percebe? Há uma identidade, que é o principal fator na criação de um nome e de um lugar,

neste contexto em que estamos tratando justamente de lugares entendidos como não-lugares, pedaços de espaço sacrificados por conta de uma funcionalidade ou necessidade aparentemente maior que a dele em si, mas que não dizem respeito a ele. A ninguém interessa onde exatamente passa a Avenida do Estado, ou que ao lado dela está o rio Tamanduateí, mas sim que ela leva do ABC à marginal Tietê, à zona Norte, cruza a cidade de cabo a rabo, mas não é um lugar. Não chamamos uma Avenida de lugar, mas sim de passagem, é uma compreensão diferente do tempo.

A cor bege e a ausência de picha-

ções numa área deste tamanho chama a atenção, há um cuidado ao redor do mercado. A pichação 'mutant' em azul na ponte da Avenida Mercúrio me fez pensar nesta condição do homem que vive na cidade grande, e fiquei imaginando como seria morar num lugar como este, restaurar o São Vito mas ao invés de fazer uma nova Sala São Paulo, exemplo máximo de discrepância entre a cracolândia do lado de fora e a incrível estrutura para a elite da cidade, com um restaurante-mirante (que apesar da idéia ser fenomenal, porque a vista deve ser estonteante), propor uma exemplo de habitação social concreto,



Desenho 24 | 30 - Visita 07 - 10 de junho de 2010

Avenida do Estado, entre o Largo do Pari e a Avenida Mercúrio. À Direita, o Mercado Municipal.

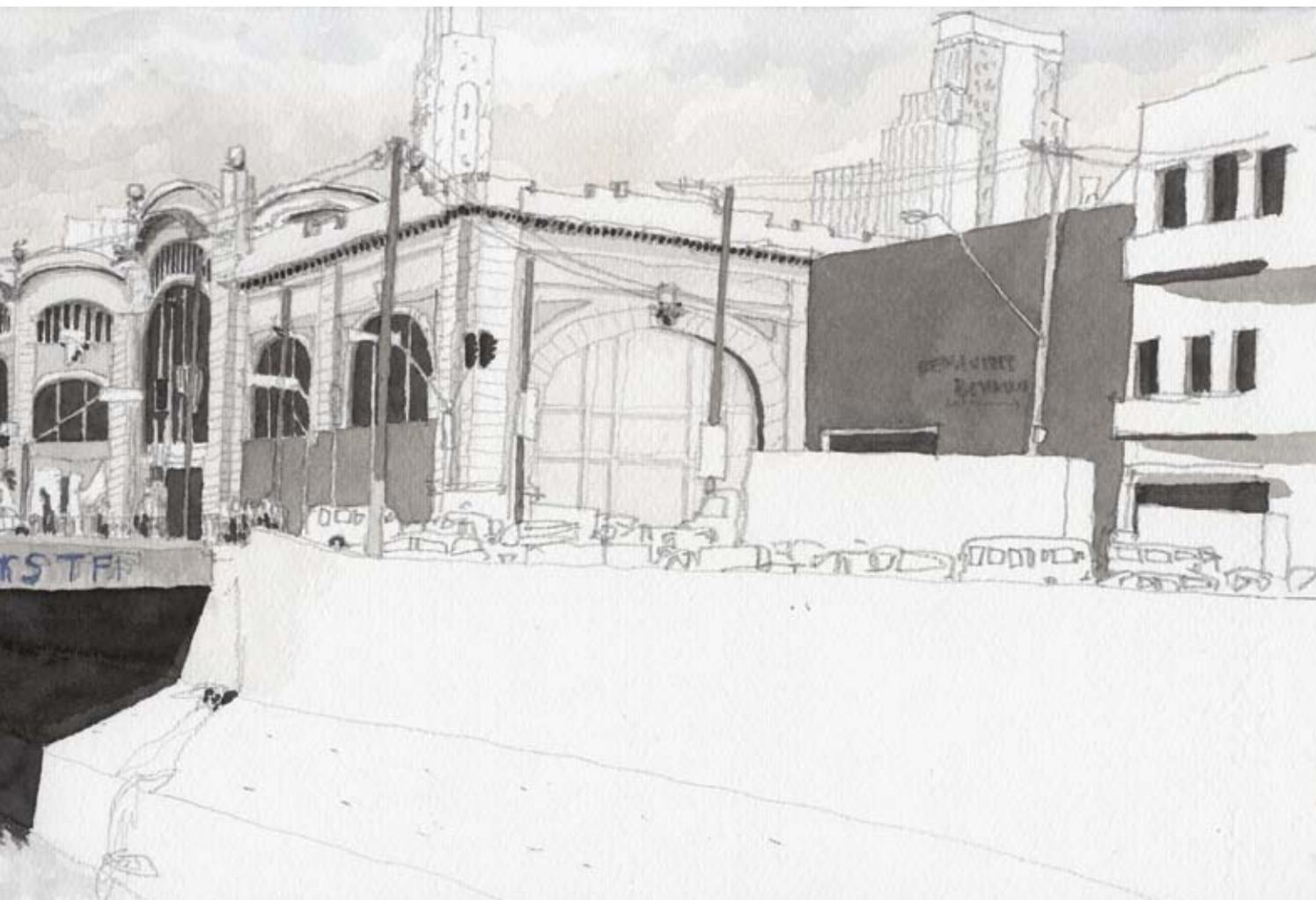
no centro. É injusto um edifício deste tamanho estar nesta condição enquanto muito provavelmente a grande maioria dos trabalhadores da zona cerealista mora ou em cortiços ou em algum ponto incrivelmente distante do local de trabalho. Fiquei pensando na questão do São Vito não ter uma circulação vertical com a capacidade necessária, dificultando muito o acesso aos últimos andares, mas isso podia ser resolvido com uma reforma que fizesse uma caixa de circulação externa com as modificações necessárias. Possibilidades há muitas, interesse talvez não.

Desenho 25:

Já do outro lado da ponte da Avenida Mercúrio, o viaduto do Diário popular contracenava de forma interessantíssima com a vegetação surpreendente do parque D. Pedro que se vê ao redor. Todo o skyline que parecia justaposto às construções em primeiro plano na verdade se encontra afastado pelo parque, que hoje serve de dormitório de mendigos e conexão entre estruturas diversas de transporte; um não-lugar. O parque D. Pedro, ao contrário, tem um maravilhoso potencial para virar um equivalente ao Central Park, respiro fundamental da cidade de Nova

York. Mas sua função ao longo dos anos não foi agregar, como se espera de um parque, tornou-se uma ferramenta de isolamento e segregação dos bairros populares do centro 'chique'.

Chega a ser ridículo olhar o desequilíbrio compositivo deste desenho, o tráfego todo espremido na margem esquerda, sem vista inclusive para ele, enquanto do lado direito do desenho este enorme campo verde de respiro se abre no coração da cidade, cortado por não sei quantas avenidas e ruas com extremos opostos de intensidade de circulação. Eu sinto dificuldade até mesmo para começar a falar do Par-



que D. Pedro. Nesta curva do rio, há uma quantidade assombrosa de material acumulado na margem esquerda, a margem de deposição de sedimentos. Já na outra, um pequeno jorro de água perpendicular, cai fazendo barulho e espuma na água turva, aliás, de uma cor que não sei nem descrever.

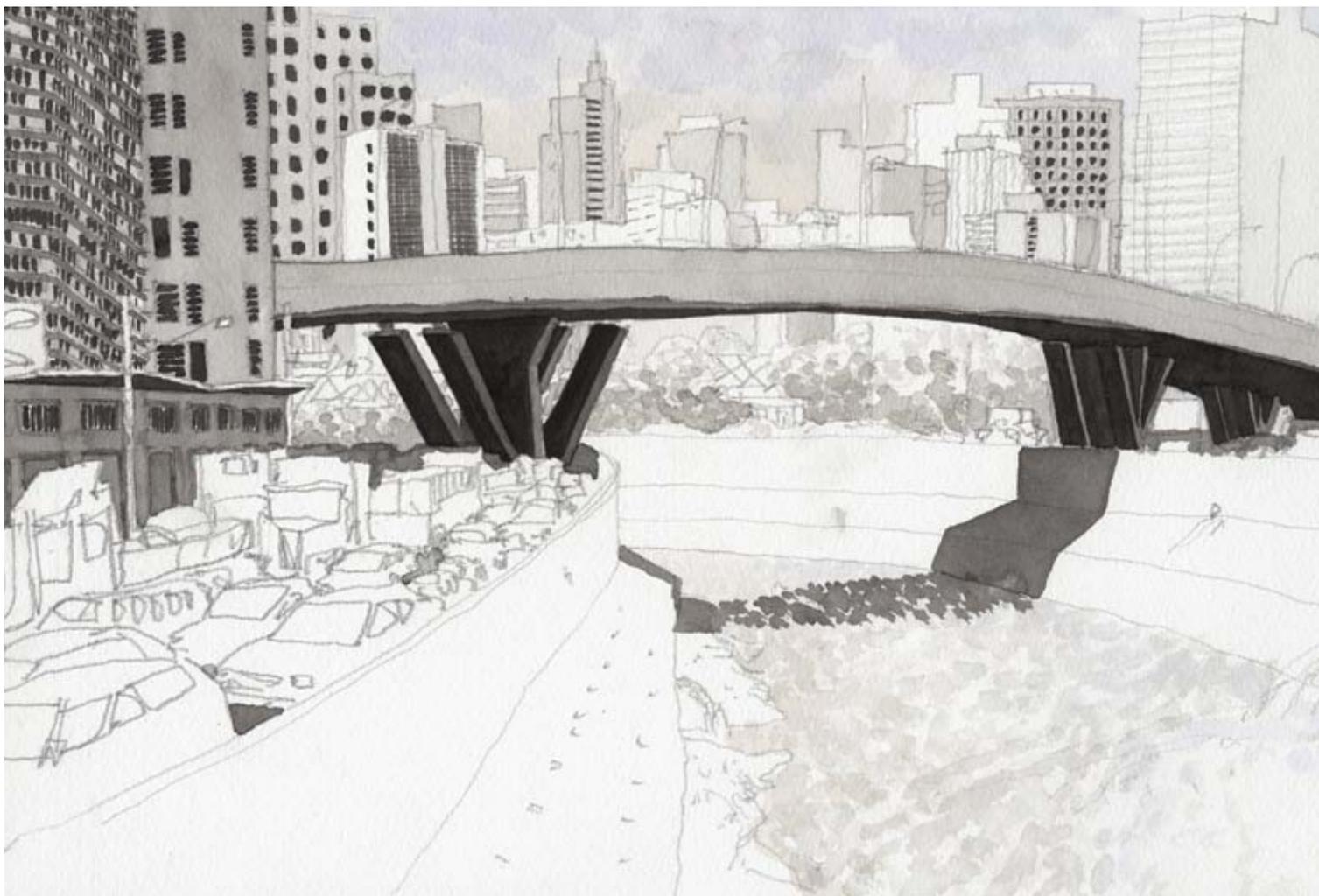
Visita 08 - 16 de junho de 2010

Desenho 26:

Esta semana, excepcionalmente, fui desenhar na quarta-feira dia 16, para que o meu irmão pudesse ir comigo, já que há um bom tempo ele vinha pe-

dindo e quinta-feira era o único dia da semana impossível para ele. De qualquer forma, fui de manhã, o que significa que nada mudou muito, ainda que o movimento tenha aparentado ser bem menor. Descemos na estação São Bento e saímos pela ladeira Porto Geral, descendo para a 25 de Março e o antigo porto da cidade. Andamos um pouco para a esquerda, viramos à direita e já tínhamos chegado ao mercado, pelos fundos, completa novidade para mim. Mais tarde vim a descobrir que estes 'fundos' eram na verdade a frente do mercado. O clima que senti nas pessoas era quase infan-

til, como uma recordação muito clara que às vezes tenho de manhãs calmas em que estamos fazendo alguma coisa diferente do que estamos habituados mas muito boa, quando o sol tem seu valor, o sujeito varrendo a calçada é feliz, os cheiros não incomodam, enfim, bom humor. O fato de ter companhia talvez tenha me causado esta sensação. Foram 7 visitas muito solitárias, afinal, comparáveis às viagens que já fiz sozinho, em que se pensa e observa tanto, por tanto tempo, sem sequer abrir a boca, que ficamos até cansados sem entender ao certo por quê. Atravessamos o mercado e em seguida e atra-



Desenho 25 | 30 - Visita 07 - 10 de junho de 2010

Avenida do Estado, ponte no cruzamento com a Avenida Mercúrio. À esquerda está o embasamento do Edifício São Vito e à frente o Viaduto Diário Popular.

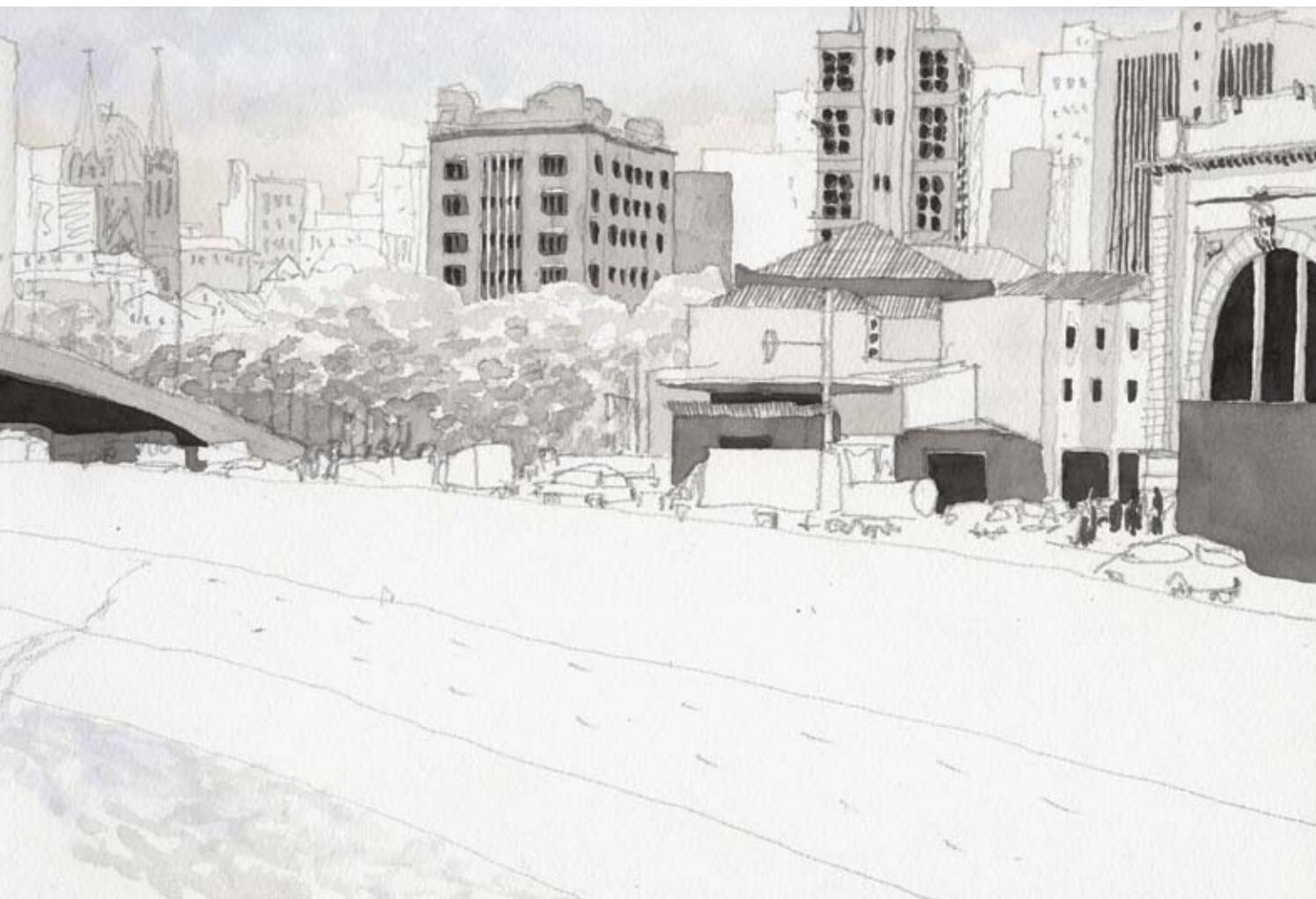
vessamos o rio pela ponte da Avenida Mercúrio, chegando à base do São Vito.

Desde a semana passada eu percebera que estavam demolindo tudo ao redor dos edifícios principais. Uma clareira está sendo feita ao redor deles, isolando-os ainda mais, um cerco, eu diria, sitiando esta construção de uma forma tão hostil como poucas vezes vi fazerem com um prédio em especial. Procurando vistas aéreas de cima do São Vito no Google Earth, deparei-me com declarações do tipo 'vista do edifício São Vito, o prédio mais feio de São Paulo', e falando disso com o meu irmão constatamos esta dificuldade

muito grande de do senso comum em confundir o estado de conservação de um edifício com suas qualidades propriamente ditas. É certo que o São Vito, vulgo 'treme-treme' está longe de ser um edifício ideal, mas sua proposta de pequenos apartamentos justamente onde são necessários é atualíssima. Loucura é a idéia de pô-lo abaixo simplesmente, e não de restaurá-lo transformando em moradia popular na região central, usar como ponto de partida no resgate do Parque D. Pedro.

Sentamos na esquina do São Vito com a Praça São Vito, justamente. Miramos o Viaduto Diário Popular como

objeto principal dos desenhos, eu mais preocupado com sua inserção no contexto urbano, as proporções, conflitos e conexões de cada entidade que se desenvolvia neste trecho, enquanto meu irmão se focou diretamente sobre os complexos pilares do viaduto. Eu acho incrivelmente curioso como escolhemos aquilo que decidimos criticar. O viaduto do Diário Popular é um bela obra de engenharia, sem dúvida, posto sobre uma mesa, eu o acharia belíssimo. Até mesmo visto de certa distância, sua curvatura delicada, contornando o Palácio das Indústrias, transpondo o rio Tamanduateí, é atraente. O que



o torna complicado, porém, é o lugar que criou por estar onde está. É uma obra que ‘aproxima’ extremos da cidade mas elimina o lugar que ele é.

Veja, o São Vito é horroroso, ouvimos sempre, mas quem ousa dizer que este viaduto seja tão feio assim? Ninguém. Por que o sistema viário merece esta ‘consideração extra’ antes de ser criticado? Criticamos porque ele nunca funciona, tem trânsito, etc, nunca pelo impacto no espaço urbano, na qualidade. O São Vito é considerado horroroso porque está caindo aos pedaços e há (havia) pobres morando de forma indigna dentro dele, parece

uma favela vertical, é um choque de realidade, é uma concretização de boa parte dos problemas que temos na metrópole, e por isso ele se torna aterroizantemente feio, enquanto o viaduto, que é bonito, só está feio porque há alguns mendigos ‘que não deveriam estar lá’ morando embaixo. Em que momento da nossa história aprendemos a tolerar uma coisa e não a outra?

E sentados lá, desenhando, estávamos incrivelmente sujeitos aos acontecimentos. Diversas foram as pessoas que passaram e nos deixaram carinhosas palavras de encorajamento, algumas nos pediam para ver, outras

olhavam de longe. Eu senti uma diferença, antes era só eu, agora éramos dois, muito mais forte o impacto sobre as pessoas. A pergunta ‘mas o que estão desenhando?’ se manteve tão afiada como sempre, mas eis que me apareceu a grande surpresa, uma senhora, que parou ao meu lado e me perguntou se eu ainda desenharia o São Vito. Eu lhe disse que não neste momento, porque eu já o havia desenhado mais de uma vez, hoje pensando, devem ter sido umas dez, porque estava fazendo este trajeto desde lá de trás até ali. E ela me disse então que desenhasse com muito carinho este prédio porque era



Desenho 26 | 30 - Visita 08 - 16 de junho de 2010

Avenida do Estado, Praça São Vito. Atrás estão as portas do Edifício, à frente o Viaduto Diário Popular e à esquerda, saindo do enquadramento do desenho, o Palácio das Indústrias.





muito importante para ela, que, vim a saber mais a frente na conversa, havia sido despejada já há 7 anos. Há 7 anos, portanto, ela morava num outro edifício de nome francês na rua Pagé (provavelmente a rua onde fica a galeria Pagé, a rua Afonso Kherlakian), que dizia ser muito pior que o São Vito, pois lá agora só havia gente desrespeitosa e drogada, enquanto no São Vito havia respeito e mais privacidade. Obviamente devemos ouvir estas palavras sabendo dos laços e vínculos afetivos que as pessoas criam com sua história e memórias, de forma a saber apesar as 'verdades', mas ainda sim é

um depoimento interessante principalmente porque vem diretamente a favor do que eu falava até há pouco.

Ela ainda disse que participou dos movimentos, que a sua bolsa habitação acabaria este ano e que alguém bem próximo, um homem, morrera mas eu não consegui entender bem quem era. O fato de chamarem o prédio de treme-treme para ela era certa injustiça, mas ainda sim ela disse que isso era o de menos porque as pessoas dão seus apelidos às coisas conforme sua relação com ela, 'eu mesma, por exemplo, outro dia fui contar e descobri que temos 80 apelidos diferentes; zita, zinha,

rita, tia..., mas o que me deixaria feliz mesmo era que a Usp, o Mackenzie, o Senac, qualquer um destes ficasse com este prédio e enchesse de jovens de novo este lugar, isso sim me deixaria alegre, ver a mocidade usando este lugar que foi tão importante para mim'. Depois disso eu cheguei a vislumbrar esta grandeza neste lugar, e terminei o desenho feliz, apesar do vento frio.

O tráfego que no momento em que nos sentamos parecia tranquilo, depois de alguns minutos tecnicamente impossibilitou a vista do que estava atrás, principalmente por conta de caminhões de todas as possíveis alturas,



Desenho 27 | 30 - Visita 08 - 16 de junho de 2010

Viaduto Diário Popular, sobre a Avenida do Estado, olhando em direção ao Brás. À direita, o Palácio das Indústrias.

em alguns casos tampando toda a visão, inclusive dos prédios mais altos atrás. Então, neste sentido, o desenho de apressou um pouco na medida em que tinha que resolver de forma avoada a topografia, a volumetria das construções e me manter minimamente fiel ao que via dali. Mas como para desenhar o que está mais distante faz pouca diferença alguns centímetros, me levantava e andava alguns passos para um lado ou outro conforme o caminhão que tampava a vista.

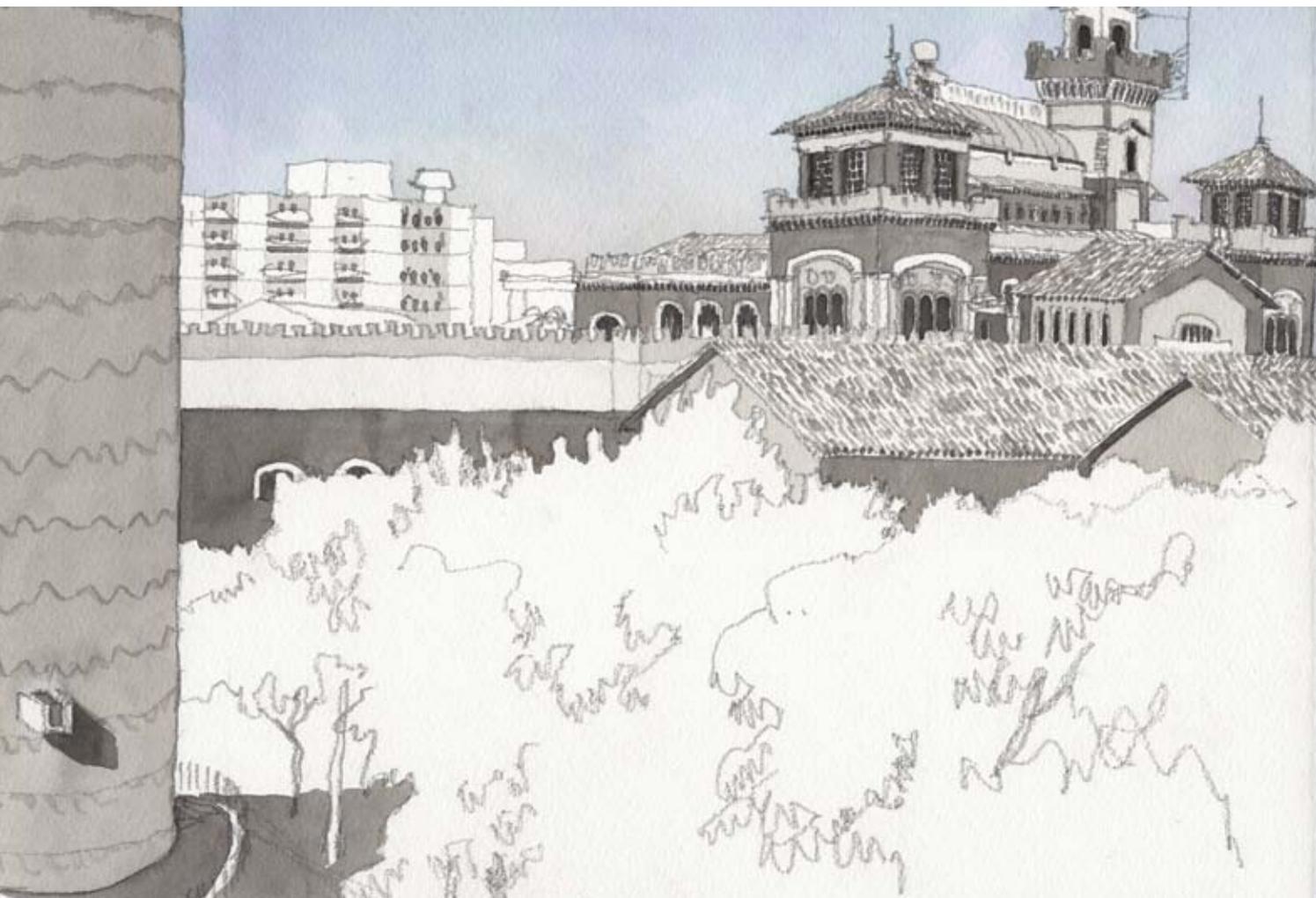
Desenho 27:

Desenhar novamente a Avenida do

Estado seria meio infeliz, o tráfego me deixaria irritado e seria uma pena descartar uma vista como a do Palácio das Indústrias, tão peculiar à região mas que acabaria cortado num desenho no nível do solo. Decidimos então subir no viaduto do Diário Popular, andando da praça São Vito até o cruzamento da Avenida Mercúrio com a rua do Gasômetro, caminho muito mais agradável de se fazer do que seguir mais alguns metros pela avenida do Estado e então virar à esquerda no corredor polonês que separa o Palácio, atual Museu Catavento, de um trecho de Parque D. Pedro II até o

primeiro viaduto da Rangel Pestana. Para trás da Avenida Mercúrio, para mim há uma enorme mancha negra no meu mapa metropolitano mental, é um local com o qual estou pouquíssimo familiarizado, ainda que o grande galpão da casa das Retortas onde será construído o Museu da História de São Paulo tenha despertado minha atenção nas outras vezes que passei por ali.

Subimos então no Diário Popular, meu irmão preferiu a calçada murada do lado direito, o que se aproxima mais do São Vito, enquanto lhe disse que meu objetivo naquele momento seria a calçada oposta, bem mais expos-



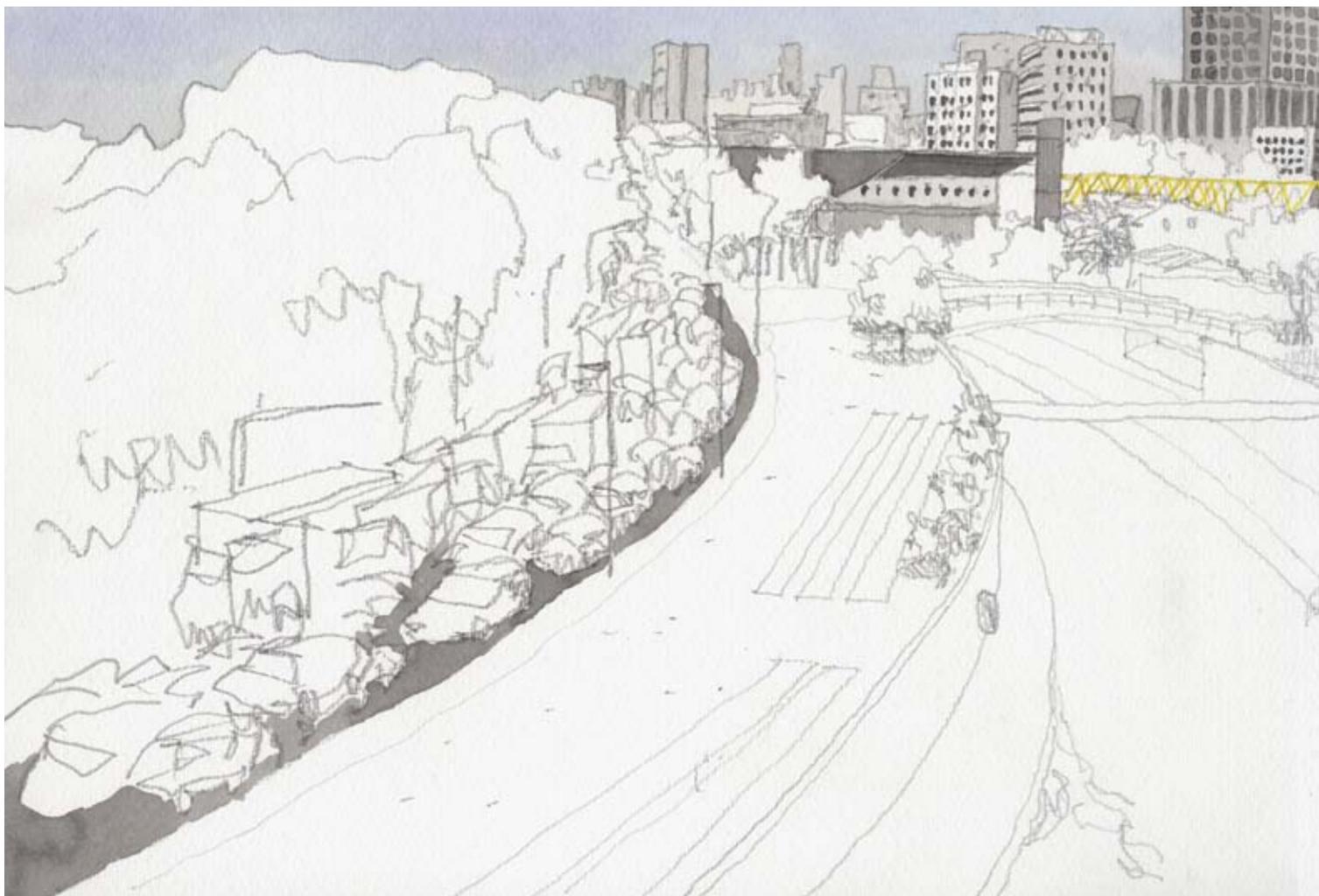
ta ao tráfego. No fim ele veio comigo. Caminhamos fazendo a incrível curva por cima do Palácio, nos aproximando do São Vito, vendo o skyline do centro da cidade, um passeio que recomendo a todos, é realmente bonito. Lembrei de uma vez anos atrás em que havia me perdido da forma mais aterradoradora de carro pelo centro, à noite, e peguei este viaduto justamente, embora não tenha ajudado a me localizar propriamente, a vista quase apagou o nervosismo que sentia no momento.

Chegando sobre o Tamandateí, concluí que aquele lugar era o que procurava para finalizar o trajeto. Mais,

concluí que terminaria o trajeto com uma vista panorâmica, de praticamente 360° daquilo que define o Parque D. Pedro hoje e seus arredores imediatos, desde seu fim indefinido para perto do terminal quanto as descidas do viaduto e os elementos mais marcantes como o Palácio das Indústrias, o São Vito e o Mercado, tudo estruturado pelo rio Tamandateí. Este Parque D. Pedro é um enorme vazio do qual a própria cidade parece se defender, e é um ponto que tem me chamado a atenção justamente por conta disso.

Metaforicamente, o Palácio aparece como uma fortaleza, o São Vito

é um castelo tomado, fadado a ser tirado da jogada para 'salvar' o restante, enquanto o Mercado Municipal surge como salvação, atraindo uma elite de turistas e gente 'digna' de dentro e fora da própria cidade. O Parque D. Pedro é a terra de ninguém, cruzada pelo rio venenoso, que apenas atrapalha a estrada das riquezas, a Avenida do Estado. Lembrei-me de quando, semana passada, estava desenhando na ponte da Avenida Mercúrio e um casal de turistas me perguntou que rio era aquele, e eu respondi prontamente 'o Tamandateí', mas eles pareceram não entender, ou deram pouca atenção,



Desenho 28 | 30 - Visita 08 - 16 de junho de 2010

Viaduto Diário Popular, sobre a Avenida do Estado, olhando para o Parque Dom Pedro II. À direita, está a Colina Histórica.

era retórica, pois já emendaram a pergunta seguinte: ‘este é aquele que alaga que é um horror, né?’. Fiquei meio sem saber o que responder, ‘é, é’ lhes disse meio embaraçado. Porque é isso que importa, se canalizar o rio fizer com que terminem os alagamentos, façamos isso, e todos agradecerão, rio na cidade não é tido como coisa boa.

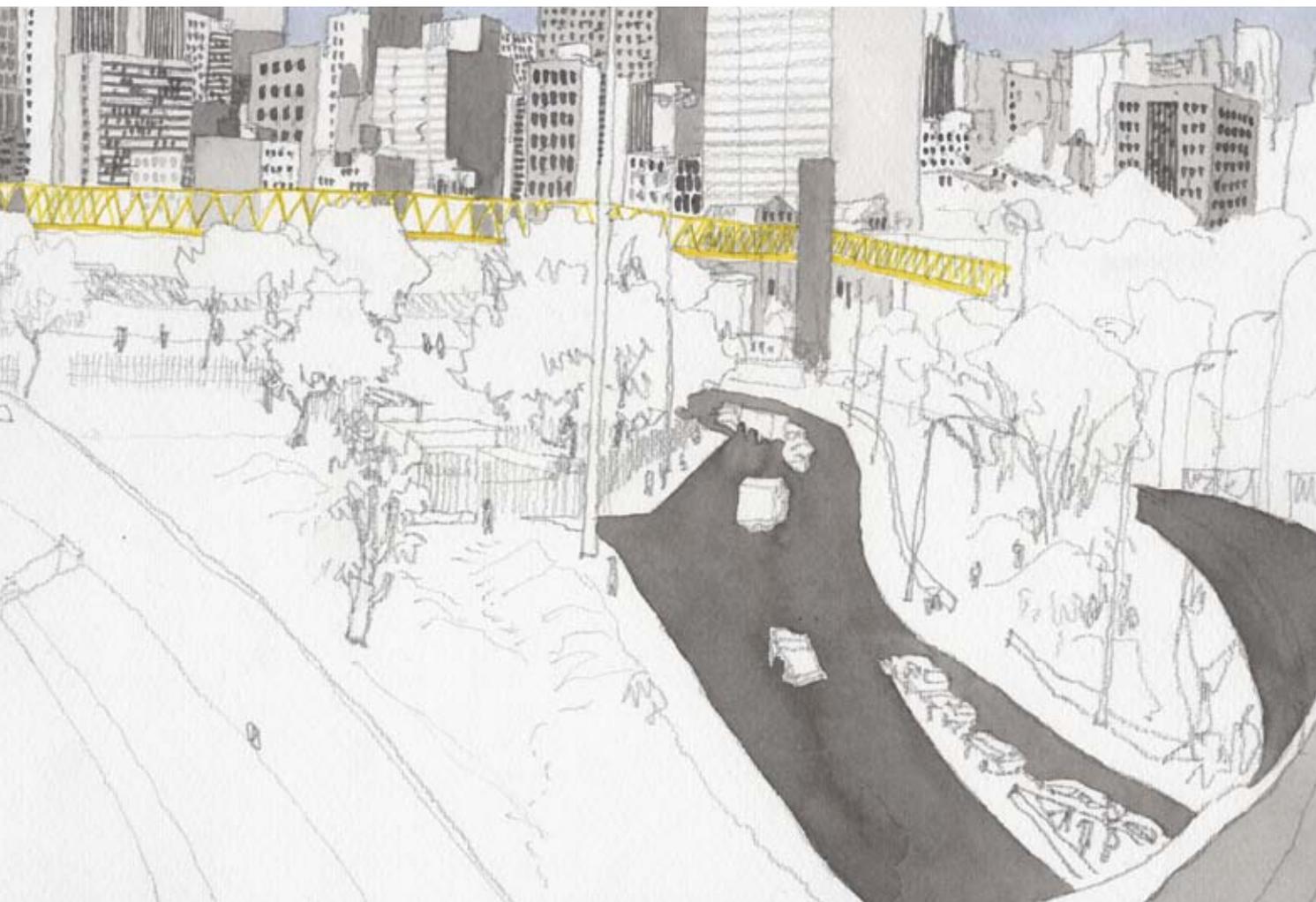
Tentei registrar neste desenho a minha posição sobre o viaduto, contornando o interessantíssimo Palácio das Indústrias com sua mais nova vocação de museu. Na verdade ele foi construído para ser um pavilhão de exposições, mas recebeu inúmeros

usos ao longo dos anos. Eu tentei, no começo do trabalho, entrar no museu para ver se podia desenhar a partir da torre do palácio, mas a menina da recepção foi tão estúpida quando perguntei que perdi toda a vontade de fazê-lo. A mata que aparece mais à direita no desenho é uma das bordas do Parque D. Pedro, estando este pedaço cercado e restrito aos visitantes do museu, cuja parada de ônibus acompanha interessantemente a curvatura do viaduto. Esta caixa-d’água enorme possui uma posição na paisagem mais marcante que o próprio palácio. Aliás, não são poucos os reservatórios

visíveis ao redor do parque D. Pedro.

Desenho 28:

De cima do viaduto é possível ver bem longe, mais do que eu imaginava. Não quis olhar muito para o outro lado para me concentrar mais neste, no sentido do terminal. Semana que vem desenharei ao contrário, mirando o caminho que tenho traçado desde o começo do ano, visto de cima, meio afastado já. A imagem que tenho é do sol escondido atrás do São Vito, caminhando lentamente e se mostrando de novo, bem alinhado com este trecho do rio, o mercadão polvilhando de gente embai-

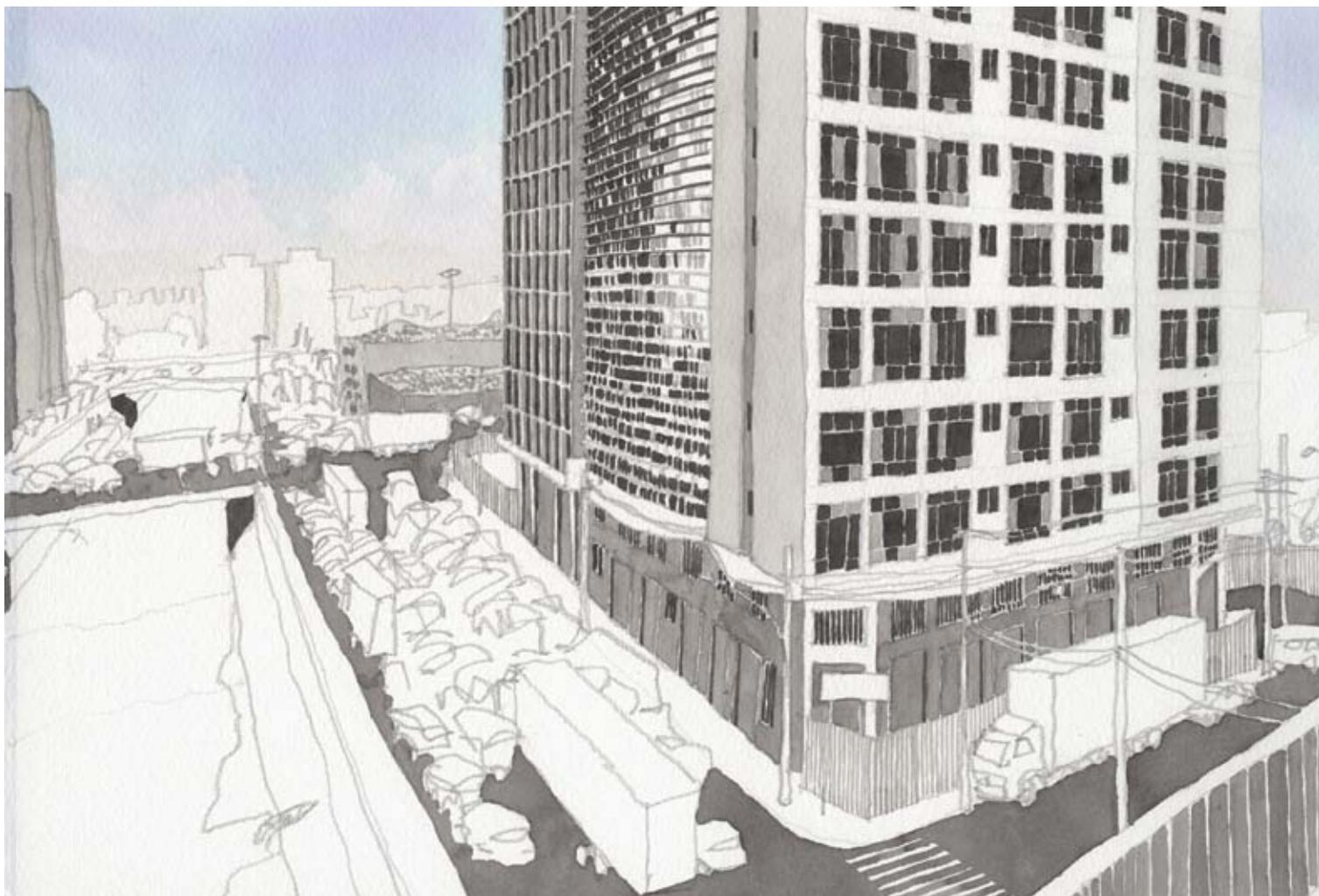


xo, bonito. Mas do Parque D. Pedro II que vejo agora, consigo distinguir poucas coisas de um parque. Há árvores, e concordo que isso já seja alguma coisa em relação à grande maioria do centro da cidade. Há também grama, chão verde, local para se sentar, ficar 'à vontade'. Há também um rio importante, razoavelmente volumoso, que corta a região. Um terminal de ônibus faz a conexão com diversos pontos da cidade, integrado a uma estação de Metrô também. Próximo estão diversas ruas importantes de comércio, com movimento intenso durante todos os dias, plenas de edifícios e locais de moradia.

O enorme mercado Municipal proporciona outro passeio interessante. Mas o que há de errado com este lugar? Por que ele não funciona como deveria?

No desenho decidi deixar no estado original a parte que dizia respeito à área direta do parque D. Pedro. Destaquei com isso o entorno, aquilo que o definiria por fora, seu contorno. A estrutura do terminal de ônibus e do expresso Tiradentes dominam a paisagem, aquela passarela amarela destaquei para mostrar que elementos definem o espaço urbano deste parque. Nos canteiros, verdadeiros depósitos de terra, tratores estão aparentemente

te despejando toda uma camada de terra sobre todos os canteiros, e em alguns pontos, o amontoado de terra num nível acima da calçada, cria por causa da chuva, enormes poças de lama nas calçadas, intransitáveis de uma vez por todas. Não consegui imaginar o intuito da obra; a não ser que a prefeitura esteja se livrando da terra resultado de terraplenagens em algum outro canto por ali, ou é uma medida para impedir que os mendigos tomem posse dos canteiros. De qualquer forma, a área livre propriamente dita é tão entrecortada e inacessível que o status de parque soa irônico.



Desenho 29 | 30 - Visita 09 - 24 de junho de 2010

Viaduto Diário Popular, sobre a Avenida do Estado, olhando para o Edifício São Vito. À Esquerda, o Mercado Municipal, representado no desenho seguinte.

Visita 09 - 24 de junho de 2010

Desenho 29:

Desci novamente na estação São Bento do Metrô, o movimento já parece ter diminuído consideravelmente nestas duas últimas semanas, está bem mais tranquilo e vazio. Não sei se as férias têm algo a ver com isso, mas foi sensível a mudança. A Laderia Porto Geral e mesmo a Rua 25 de Março estavam sossegadas, mas era por conta do horário, como pude perceber na volta depois de ter desenhado. Segui pelo Parque D. Pedro até a cabeceira do Viaduto Diário Popular, passando pe-

los canteiros estranhamente aterrados que definem as vias para os carros. Vendo de cima, percebe-se que parecem estar usando os canteiros para depositar terra, pois há junto bastante entulho, não parece haver um propósito claro para uma coisa destas. Enfim, subindo no viaduto, há uma casa de alguns mendigos feita entre a mureta que separa a pista da calçada e a grade de proteção na borda do viaduto, ou seja, montada exatamente sobre a calçada. Passar por ali parece um verdadeiro atentado à privacidade. Tive que descer à pista para passar por eles, ainda que para isso tenha pulado

uma mureta de meio metro de altura. De resto, foi bastante tranquila a manhã, havia algum vento mas assim que o sol saiu de trás do São Vito, a temperatura ficou bastante agradável.

Posicionei-me praticamente no mesmo local da semana passada mas do outro lado da pista. Escolhi desenhar num ângulo que pegasse um pouco do viaduto, o São Vito, ainda que obviamente cortado no sentido da altura, dada a proximidade, e um pouco da avenida do Estado. Havia uma névoa belíssima, na verdade, olhando no mesmo sentido do rio, o que fazia com que a cidade se apresentasse em planos



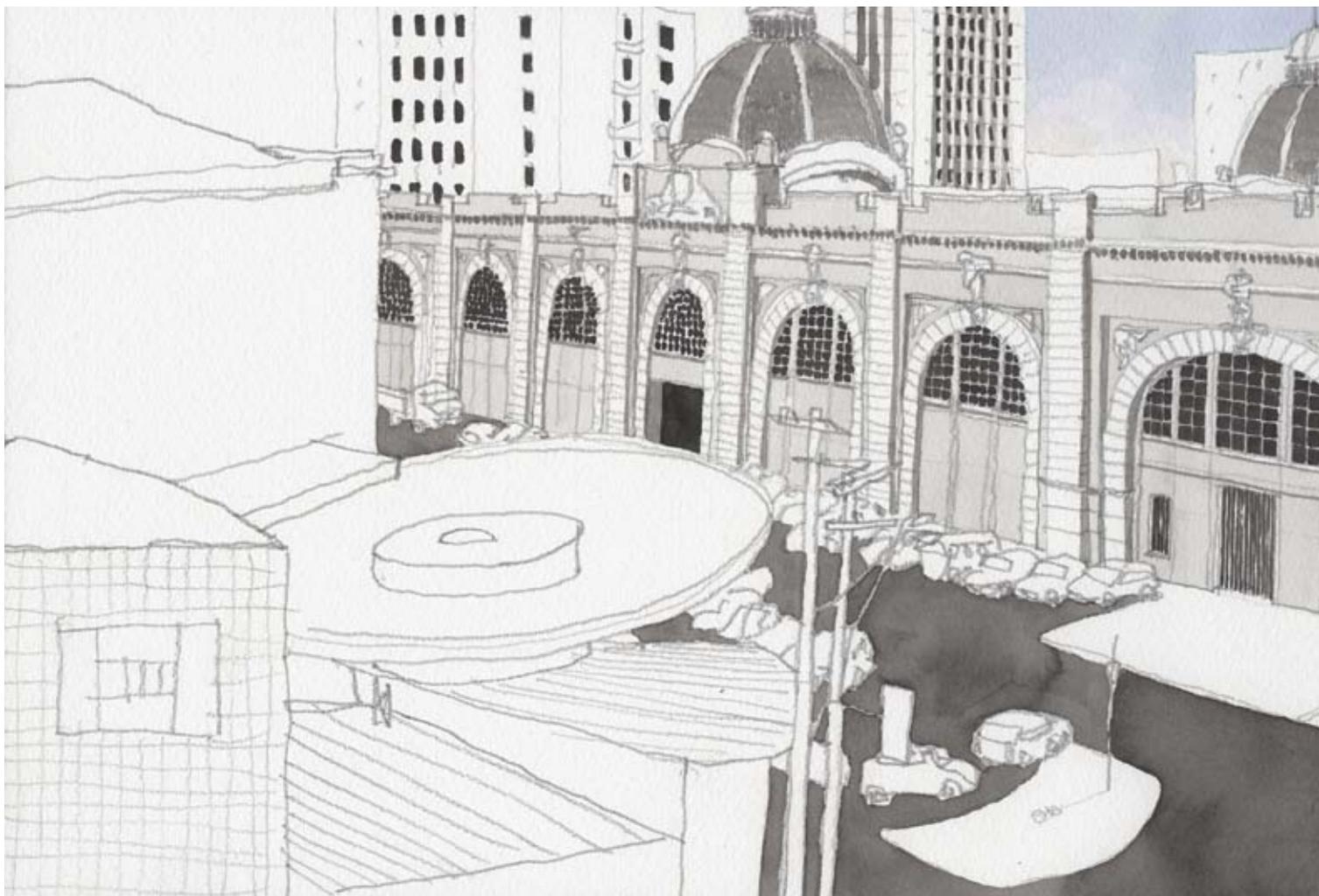
de acordo com a nitidez de cada camada. Esta nebulosidade logo se dissipou, meio milagrosamente, me pareceu, e o sol saiu bem forte, dando espaço a um céu incrivelmente azul e sem nenhuma nuvem sequer. O trânsito estava complicado, como de hábito, mas hoje especialmente, eu não tinha nenhuma paciência para desenhar os carros e caminhões. Mesmo nos últimos desenhos, tenho deixado que apareçam brancos, tal como fantasmas ocupando o desenho, impedindo a visão, muitas vezes com as linhas do que escondem aparecendo em sobreposição. O que é curioso é que a simples forma

da cidade, a composição e disposição dos sistemas pelos quais ela se organiza, fazem com que seja completamente reconhecível a massa disforme que fiz representando os automóveis no desenho. Parece não fazer falta, na verdade, este detalhamento, é óbvio que ali estão os carros, veja, é possível ver que todos os edifícios terminam alinhados na rua, há pessoas, calçada, o rio, concluimos então que aquilo são carros, poderiam ser bois, mas sabemos que não são porque a paisagem é essencialmente urbana, e isto é inquestionável no desenho, uma paisagem urbana, ora, há de ter carros. Curiosa esta nos-

sa predisposição a ver o que não está tão literalmente assim representado.

Desenho 30:

Virei um pouco para a esquerda e então o Mercado Municipal apareceu inteiramente na minha visão. É de fato muito grande, o que só me fez pensar o quão grande era de fato o Ceasa, pois a cidade de São Paulo é de fato algo colossal. E desenhando já há algum tempo este mercadão, reparei que a entrada principal é a que antes tinha como sendo a de trás, na rua da Cantareira. Não que alguém me tenha dito, simplesmente me pareceu porque as duas



Desenho 30 | 30 - Visita 09 - 24 de junho de 2010

Viaduto Diário Popular, sobre a Avenida do Estado, olhando para o Mercado Municipal. À direita, fora do enquadramento, o Edifício São Vito.

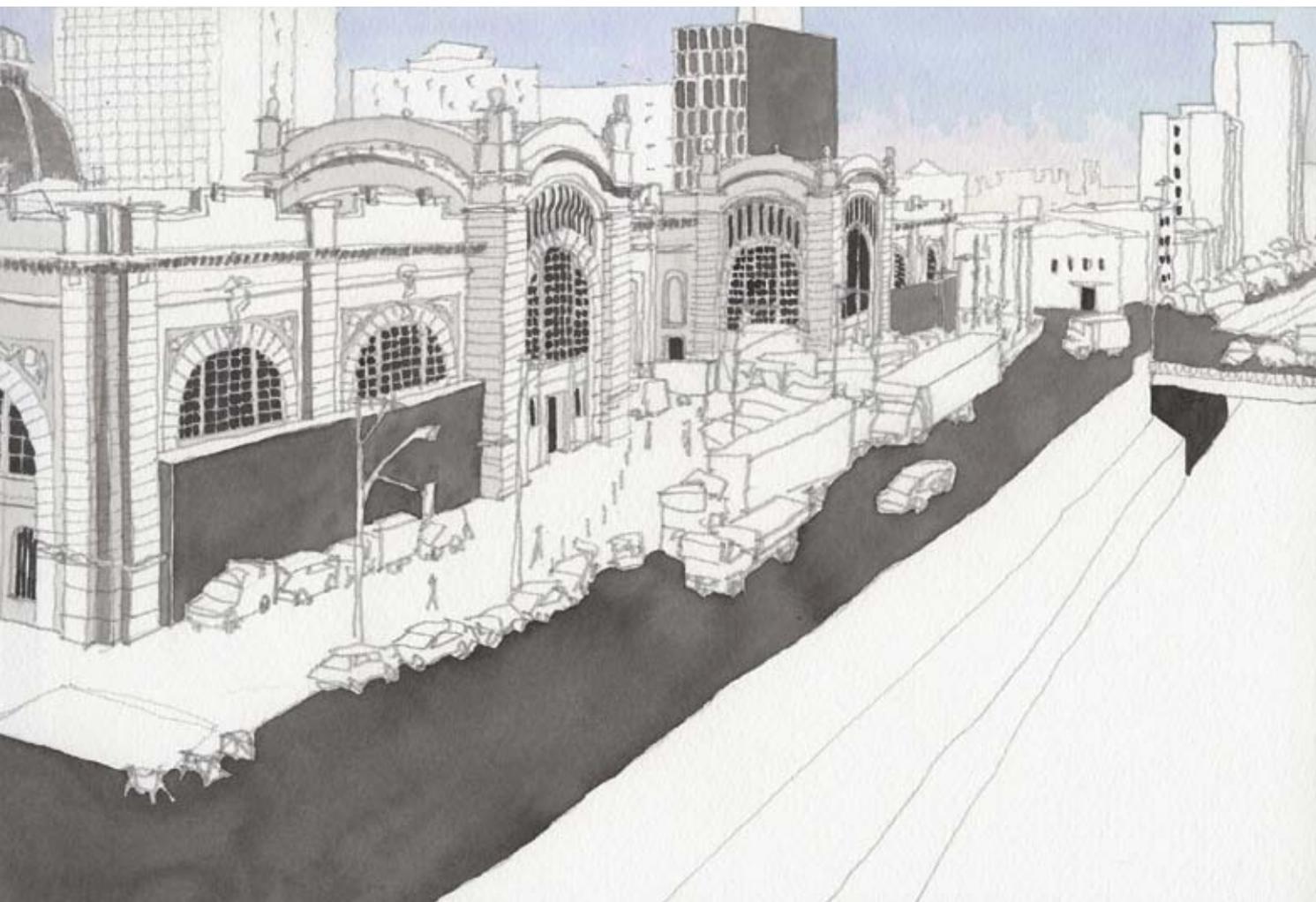
cúpulas sobre as ‘torres’ do mercado ficam apenas daquele lado, na frente voltada à avenida do Estado as torres possuem um telhado convencional, escondido por trás das platibandas.

Em determinados momentos da história das cidades, era necessário que rotas comerciais importantes passassem realmente por dentro delas, pois eram o que muitas vezes as mantinham vivas. Mas já no século XX, e talvez antes ainda, no final do XIX, percebeu-se que a partir de um determinado tamanho, as cidade já não precisavam mais que estas mesmas rotas as reafirmassem cruzando seu centro,

pelo contrário, isso passou a causar estorvos à região. O movimento excessivo de automóveis deteriora o entorno próximo, este é um fato, ninguém consegue permanecer muito tempo perto de vias movimentadas; o barulho é demasiado alto e contínuo, a fumaça um incômodo constante, buzinas, e até mesmo o simples estresse (embora este seja um termo bastante moderno) de permanecer perto de um local com movimento muito intenso. O uso muda se uma determinada rua torna-se uma via de trânsito intenso, de importância arterial para o tráfego. Esta mudança é uma mudança de especia-

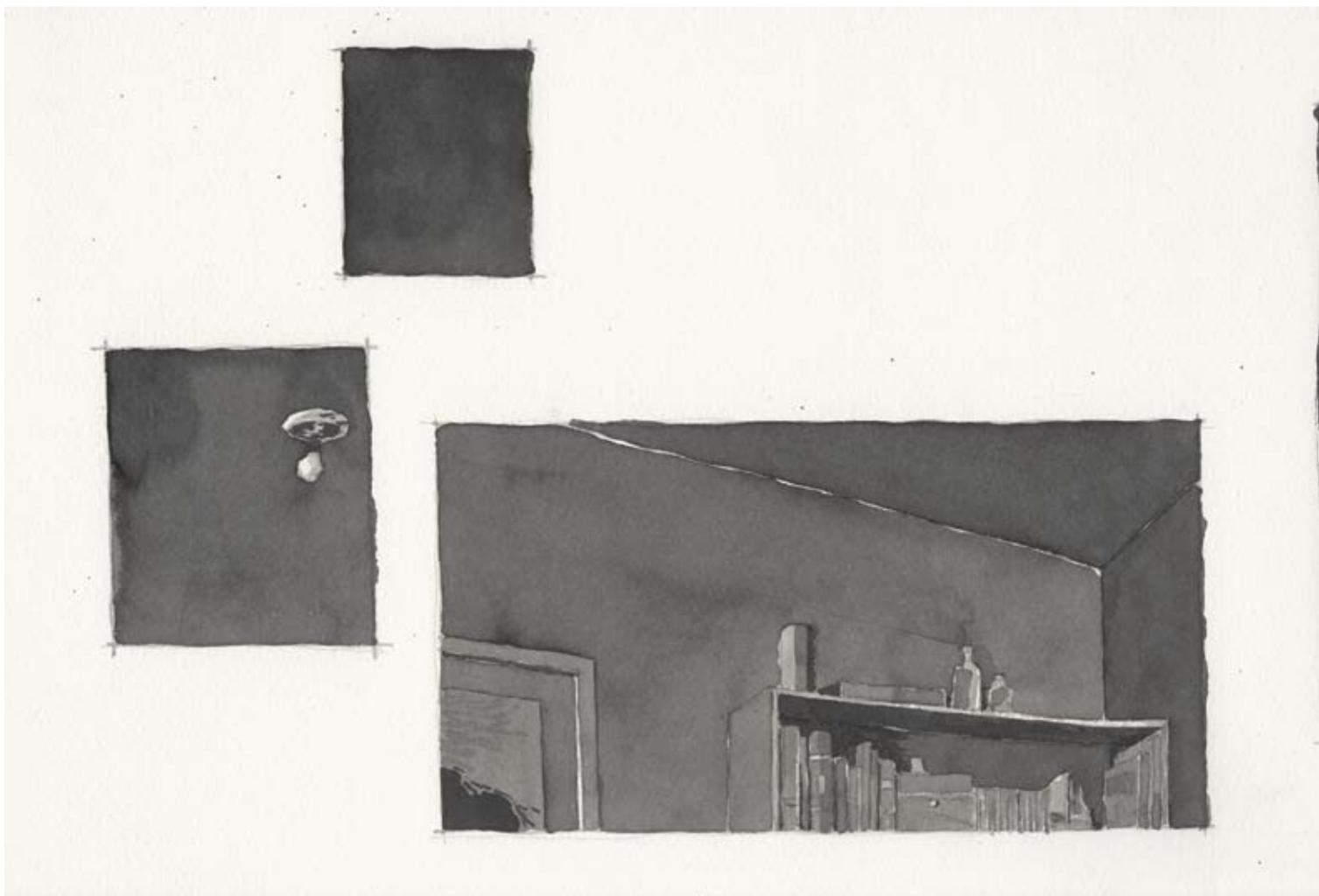
lização, mesmo, as pessoas procurarão não andar mais por ela se for possível, vias mais calmas são preferíveis. Anéis viários e ferroviários, para não citar hidrovíários também, são soluções para desviar o trânsito intenso resultado da soma de destinos que muitas vezes não incluem o centro, mas um extremo oposto da cidade. Não havendo rotas alternativas, todos terão que passar pela região central onde as vias se cruzam, e o que temos é um enorme nó viário ao invés de uma grande concentração e diversidade de usos.

Não há como negar que é preciso chegar no centro para que ele se tor-



ne de fato um centro urbano com as características de diversidade que um núcleo urbano pode providenciar a um habitante, variando de acordo com o tamanho da cidade. Mas esta possibilidade de se chegar ao centro não pode ultrapassar uma relação de respeito com a região. Aliás, esta regra se aplica a qualquer lugar. Há que se pensar o quanto respeitamos nossa própria cidade. Porque em alguns momentos parece mais fácil pegar um carro e atravessar meia cidade por uma via expressa que um morador do centro atravessar esta mesma via para ir na padaria do outro lado dela, a pé. E se

uma comparação destas não soa tão estranha assim, é porque certamente estamos com alguma lógica transviada.



Desenho 01 | 40

TFG 2 - INTRODUÇÃO

A partir dos desenhos de levantamento da paisagem elaborados no TFG 1, que ilustram o trecho dos 5 km finais do rio Tamanduateí compreendidos entre o Parque D. Pedro II e a foz no rio Tietê em seu atual estado, escolhido como área de estudo, usando como referência principalmente fotos de como região já foi, seus processos de transformação e situação atual, pretende-se elaborar um projeto de caráter utópico que discorra sobre as potencialidades urbanísticas da região, tendo como principal exemplo o proje-

to 'London as It could be', do escritório Richard Rogers Partnership, 1986, ou mesmo sua proposta para as margens do canal do rio Arno, em Florença, de 1983-84. São projetos que estudam mudanças na relação destas cidades com seus respectivos rios, repensando a forma como poderiam se relacionar preferindo-se o espaço público de qualidade aos interesses imobiliários.

Os rios urbanos da metrópole de São Paulo que ainda tenham seus canais ao ar livre já não são maioria, mas não consigo me lembrar de nenhum que ainda mantenha condições que nos permitam chamá-los de

'rios'. São, geralmente, canais mortos de esgoto a céu aberto cujas margens restringem-se a muros de contenção ou arrimos de terra e mato alto, inimigos da cidade devido aos estigmas criados pelas enchentes e epidemias mal-controladas. Poucos mantêm seu traçado original, a grande maioria tendo sofrido retificações normalmente associadas a processos de ocupação das várzeas ou controle de questões exclusivamente pragmáticas de higiene sanitária e obras associadas ao sistema de transportes, principalmente rodoviário, tendo o primeiro caso ilustração interessantíssima na tese



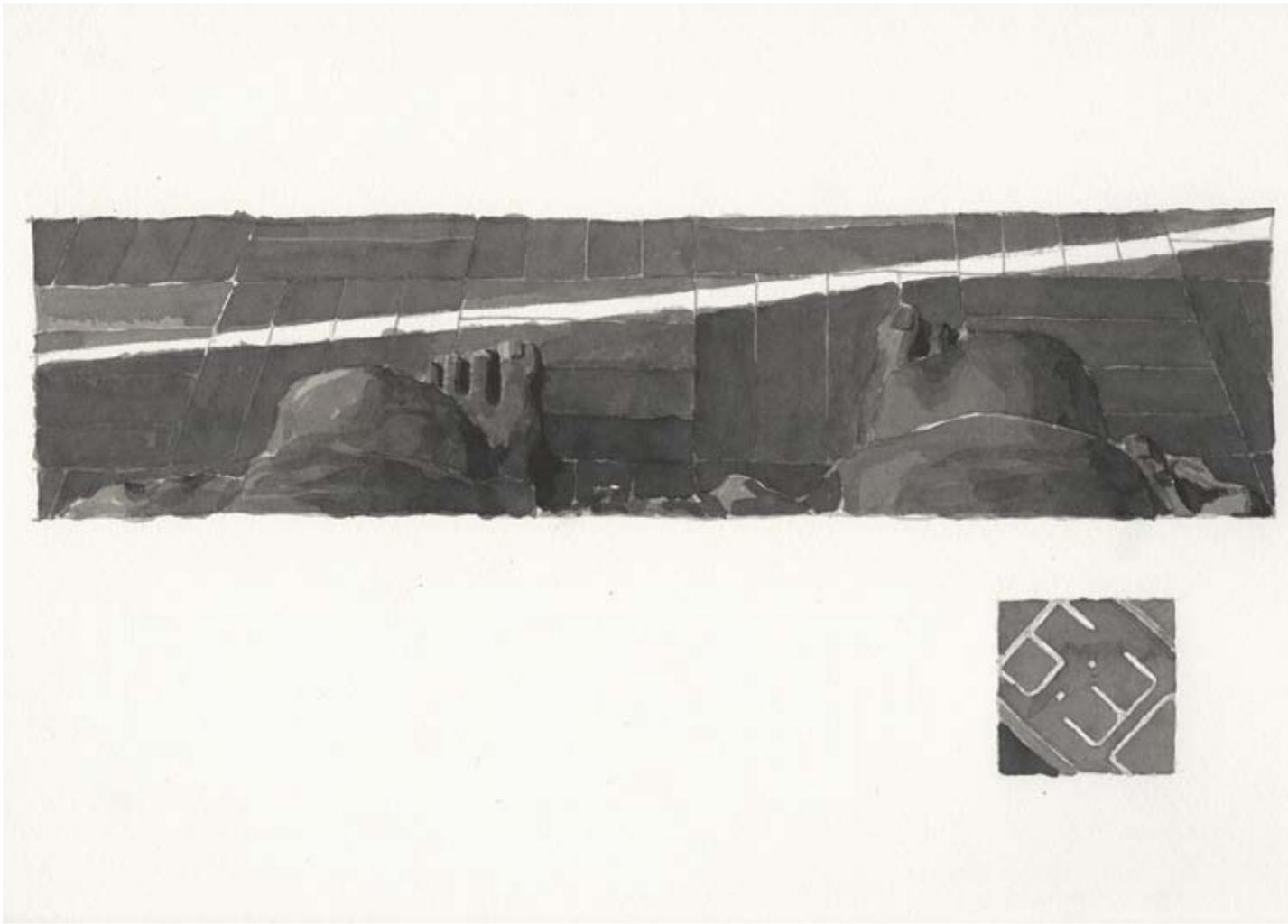
‘Os Meandros dos Rios nos Meandros do Poder’ de Odette Seabra, 1987.

Não vejo por quê, então, reiterar estas ‘diretrizes’ que parecem dominar qualquer esforço de mudança na relação das pessoas com a cidade; se o problema é o trânsito, o governo se promove fazendo ‘melhorias’ para a vazão de veículos sobre os canais, haja vista as recentes obras de ampliação da marginal do rio Tietê. Se o problema é a moradia, milhares de unidades habitacionais serão construídas o mais longe e ao menor custo possível, pois não interessa que a população de baixa renda fique próxima ao local de trabalho,

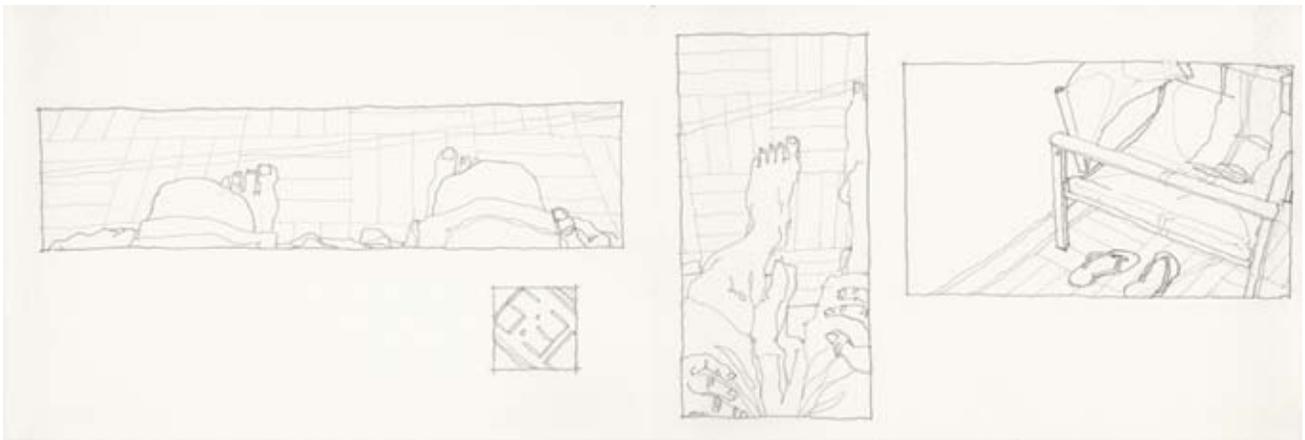
porque é mais caro fazê-lo e isso não interessa à política de números e autopromoção dos Estados brasileiros. Mas o que talvez não pareça tão óbvio é que estas ações, que pedem cada vez mais obras de transporte, porque só ampliam a necessidade de deslocamentos cada vez maiores, reiteram o modelo tradicionalmente falido de ocupação das várzeas de rios e cumes de morros para as principais vias de deslocamento por outro sistema já comprovadamente falido de transporte por automóveis. Os problemas metropolitanos são reafirmados política atrás de política, as barreiras naturais da cidade se refor-

çam sem que nada pareça mudar nesta forma de tratar as questões da cidade.

Este projeto tenta fazer um movimento exatamente contrário a esta corrente a meu ver catastrófica de lidar com a problemática urbana. Pensar livremente como a cidade poderia ser é a liberdade de mostrarmos como entendemos a importância das coisas, sem prender-se a questões econômicas e pragmáticas do que se faria com o monstruoso tráfego diário de veículos da Avenida do Estado, por exemplo. Pensar, em contra-partida, no que esta importantíssima avenida causou ao centro da cidade, mais



Desenho 02 | 40





especificamente ao Parque D. Pedro II e a toda esta região final do rio Tamanduateí, para restringir um pouco a escala de projeto. Podemos, porém, questionar a importância de um estudo desta natureza, se a necessidade de deslocamento, por exemplo, é real. O argumento está na questão de que este é apenas um exemplo de como a cidade poderia se organizar, porque se não pensarmos o que gostaríamos de ter como cidade, independentemente das questões e interesses capitalistas, econômicos, sociais, políticos, mas também a partir deles, a função do arquiteto deveria restringir-se a fazer

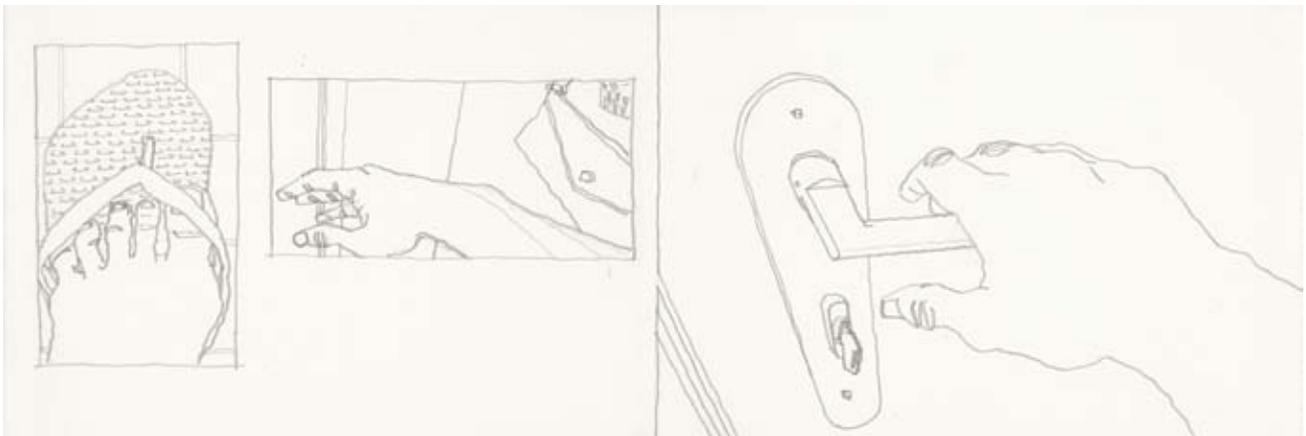
encomendas e poderia ser substituída por algum modelo automatizado.

Não estou propondo a total desconsideração às necessidades práticas de funcionamento da cidade, mas sim estas em especial, construídas desta forma. Imagino, porém, que possamos reformular nosso sistema de transportes, pensar num sistema hidroviário de cargas que usasse o completamente ignorado potencial navegável do complexo fluvial da bacia do alto Tietê como vias de transporte, que o rio não fosse apenas um esgoto a céu aberto e sua várzea se mantivesse livre dos interesses exclusivos de particulares. Se

ao invés de ocuparmos qualquer espaço livre ao redor dos rios, ainda que isso signifique sacrificar as áreas de amortecimento entre a vida humana e a natureza, preservarmos o rio com o respeito condizente com a sua importância para a cidade, podemos pôr fim a diversas seqüelas que estas relações doentias deixaram ao longo da história. Imagine, por exemplo, se ao invés de restringir o rio Tamanduateí, cuja várzea variava de 200 a 400 metros de largura nas áreas próximas à cidade de São Paulo, e que permaneceu assim até o final do século XIX, a apenas esta calha de 15, 20 metros, tivéssemos



Desenho 03 | 40





alagado toda sua várzea, controlando a vazão através de comportas, construído as instalações de condução de esgoto corretamente, isolando o canal navegável das águas pluviais contaminadas com a poluição do ar ou sujeira das ruas, esgoto, enfim, dado um caráter completamente diferente ao rio Tamanduateí, respeitando-o como parte importante da cidade que interessante não seria. A rua 25 de Março, por exemplo, poderia voltar a ser um porto, cujo cais percorreria toda a margem esquerda do canal, recriando toda uma paisagem perdida ao longo da história.

A CASA

Houve uma mudança um tanto inesperada no andamento do trabalho durante o começo da segunda etapa. Eu pretendia me restringir à idéia de representação da cidade 'como poderia ser', atendo-me mais ao rio, ruas e passeios públicos e suas relações de contexto e paisagem urbana que aos pequenos detalhes. Seria um trabalho externo, assim dizendo, que abordasse essencialmente a esfera pública da cidade, os macro-espacos. Foi então que me deparei com a questão de onde posicionar o começo da narrativa. Re-

petir o trajeto? Fazê-lo ao contrário, de trás para frente? E sentindo que esta repetição pudesse trazer uma certa monotonia ao trabalho, uma obviedade, decidi desenvolver esta proposta através do ponto de vista de um morador da região, abrindo a possibilidade de introduzir uma abordagem de trato mais diário da arquitetura doméstica, que era um anseio pessoal. Desta forma eu poderia me aproximar um pouco mais das qualidades sensíveis da arquitetura, um fator que considero importantíssimo, senão determinante, nas decisões de projeto.

A organização destas questões,



Desenho 04 | 40





portanto, exigia um formato com o qual eu pudesse me aproximar e afastar dos objetos conforme a necessidade, virando, enquadrando, como num filme em que eu fosse mostrando aos poucos as relações entre as pessoas e a arquitetura, ora próximo, ora distante. O que queria era criar uma narrativa gráfica que mostrasse um pouco destas qualidades ambientais inseridas num contexto cotidiano, de rotina temporal. Mas não me agradava a idéia de percorrer os espaços tão somente, como um fantasma a andar invisível pelos compartimentos, era mais interessante personalizar a leitura, reforçar a condi-

ção de um ponto de vista dentre as infinitas possibilidades. Vesti-me, então, de morador. E se me dera o luxo de imaginar a cidade como gostaria que fosse, seria um complemento interessante mostrar também o que espero de uma moradia digna para um trabalhador.

O início da narrativa é o começo de um dia; o acordar. Há inúmeras formas de acordar; com um barulho muito forte, ruídos vindos da casa ou da rua, uma luz que vai clareando o quarto, alguém que te chama, enfim, tantos quanto resolvermos listar. A questão é que isso já influencia nosso humor para o dia que começa. O primeiro contato

com o chão, as diferenças entre pisar num piso cerâmico mais frio, numa madeira ou num carpete. A posição da cama no quarto; qual o propósito de se ter um quarto de casal em que não caiba uma cama de casal com espaço dos dois lados? O quarto é uma célula mínima ou é também um espaço de convivência mais reservada, onde se possa trabalhar, estudar, ler ou simplesmente ficar em paz? São questões que uma vez decididas em projeto influenciarão a vida dos moradores para sempre, por isso dei tanta importância aos detalhes.

Normalmente o quarto é uma subdivisão do espaço público e priva-



Desenho 05 | 40





do de dentro da casa, um lugar onde se tenha alguma privacidade, um espaço que possa ser reservado. Sair do quarto, portanto, é uma primeira transição do particular para o público da casa, e assim como a saída de uma casa para a rua não pode ser abrupta, direta, é necessário uma transição suave. Os quartos estão próximos do banheiro, compartimento seguinte no processo do acordar, todos relacionados por um hall. A higiene diária, as necessidades fisiológicas; não é só porque o uso do banheiro está associado à sujeira, bem como a limpeza, (o lugar onde uma coisa se torna a

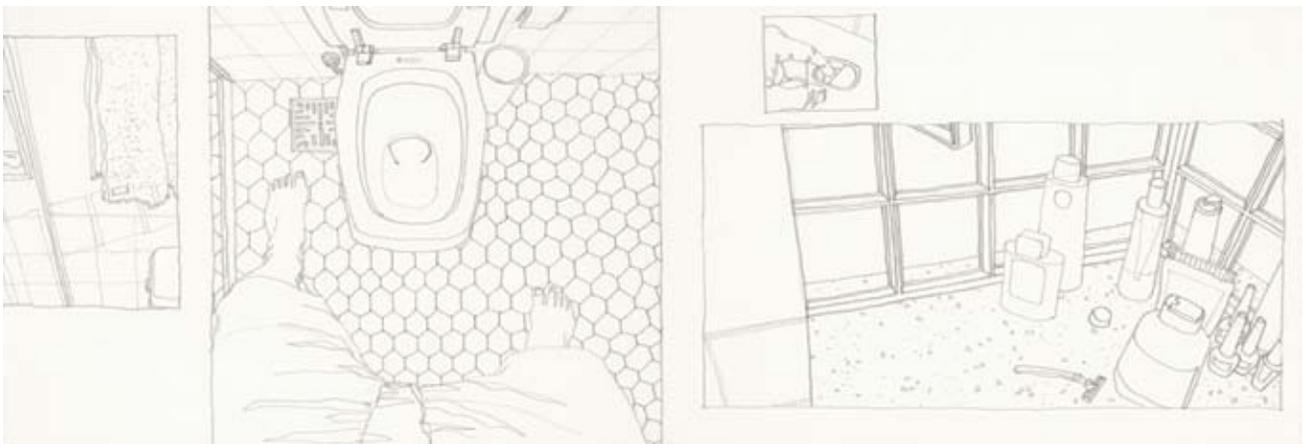
outra), é que não mereça uma posição de importância na disposição dos cômodos. A luz do sol é tão importante para a sua salubridade quanto o é para o quarto, sala ou cozinha, então não há por que colocá-lo sem abertura direta para o ambiente externo, com luz e ventilação apropriados. E sendo o banheiro um local onde passamos um tempo considerável, da higiene à vaidade, espaço para dispor os objetos de uso diário é mais que necessário.

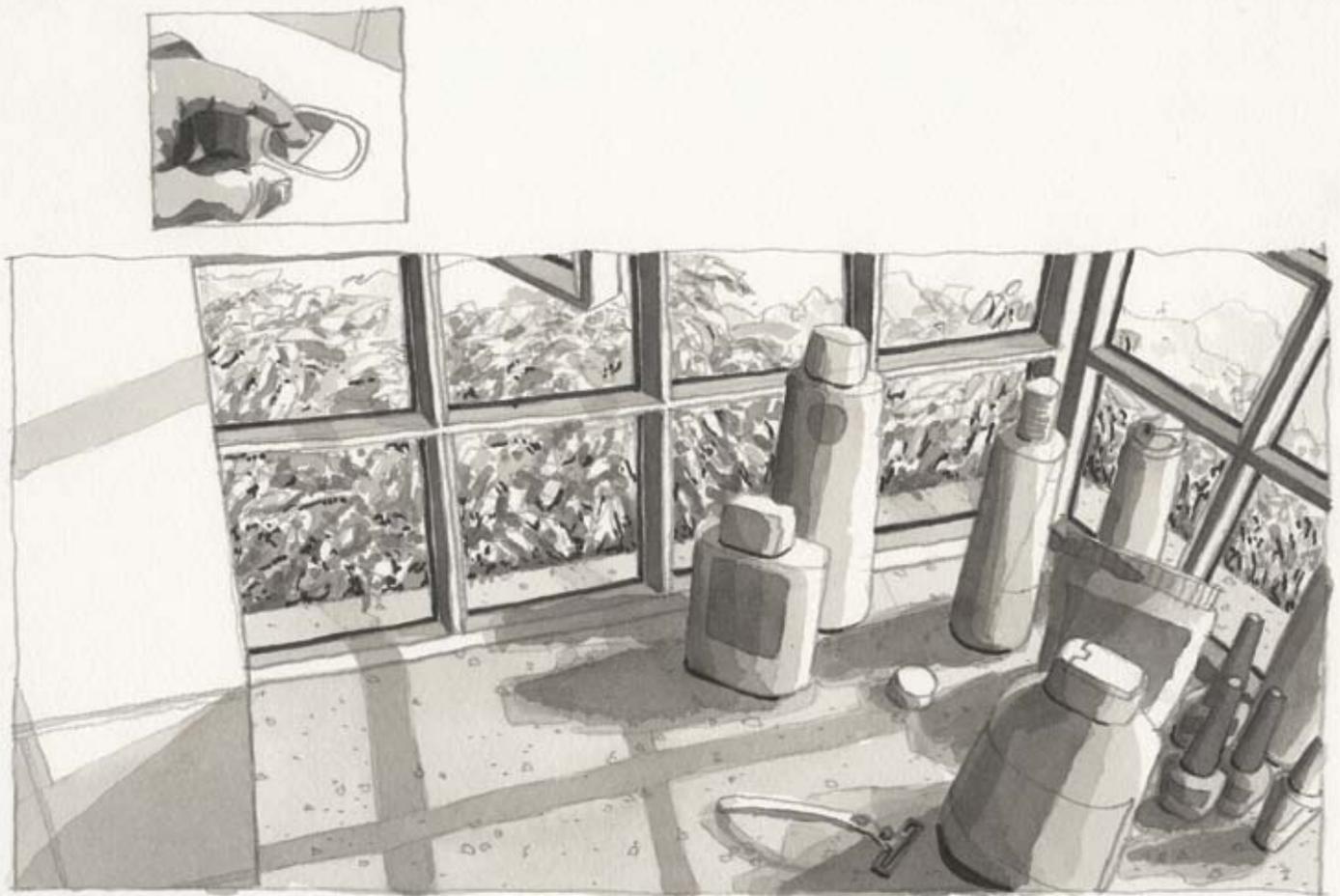
Uma pia larga, espaço hábil para entrar e manobrar uma cadeira de rodas, entre o vaso sanitário e o chuveiro. A pia deve ser iluminada, naturalmen-

te, de preferência, pois o que fazemos em frente ao espelho exige tanta ou mais luz que na superfície de trabalho; fazer a barba, maquiarse, escovar os dentes, passar fio dental, cuidar de um machucado, colocar ou tirar lentes de contato, enfim, trabalhos de precisão. Uma pia cuja extensão é a paisagem tem uma relação bonita, esta proximidade da luz particular do banheiro e ao mesmo tempo exterior que já diz que tipo de dia é aquele, ensolarado, nublado, chuvoso, frio. Desta forma, fiz com que as janelas terminassem, fossem arrematadas sobre o tampo que vaza o peitoral para fora, fazendo a transi-



Desenho 06 | 40





ção. Os objetos sobre a pia, portanto, encostam-se no vidro da janela, alguns centímetros de despencarem janela a baixo. Fiz questão que houvesse lugares para plantas na casa, próximos das janelas, pois elas são das coisas mais extraordinariamente capazes de transformar um ambiente inóspito em algo mais particular e habitável, resumem o cuidado com o espaço.

Quanto ao piso, prefiro aqueles cujo padrão de repetição tenham um quê de aleatório, como as pequenas lajotas hexagonais que possuem pequenas variações de tonalidade entre elas ou como os tacos de madeira,

que também não são idênticos, então há sempre alguma peculiaridade de um local para o outro. As transições entre os diferentes tipos de piso são também coisa importante; bem como a porta, o chão responde à transição entre os ambientes. Em casos onde o piso muda, as soleiras de um terceiro material podem solucionar tanto a paginação dentro do cômodo como evitando o contato direto entre as massas de materiais diferentes.

É possível perceber que durante a narrativa há mudanças sensíveis na forma de representação. De início, tentei manter alguma fidelidade à primei-

ra parte do trabalho, de representação da realidade ao longo do Tamanduaté de hoje, então o desenho é mais sóbrio, preto-e-branco, luz e sombra. O formato do papel se manteve, com o intuito de padronizar o material e facilitar a execução deste caderno.

Neste momento de transição entre o acordar-levantar-da-cama e o despertar propriamente dito, fiz da água o personagem principal. É na água que sai da torneira que reside a primeira cor do dia. O simples ato de lavar o rosto pela manhã, usar a privada (isto foi uma falha narrativa), já nos põe em contato com esta água essencial; para



Desenho 07 | 40





beber, lavar, limpar, regar, cozinhar, navegar, ver. Porque é a mesma água a que bebemos ou deixamos passar no rio, que chove na calçada. Apesar de não ter uma cor exatamente, na qualidade de mensagem, mereceu ser azul.

E este azul da água marca também uma passagem importante para mim na utilização de técnicas variadas de desenho. Da mesma forma como o nanquim havia sido um passo em direção a uma expressividade diferente, a introdução da aquarela abriu um universo novo no desenho, tão importante, senão imprescindível, aos ambientes internos; a cor. Foi

a primeira vez que utilizei aquarela (é difícil pra burro). Aliás, se este trabalho foi importante para mim foi por estas possibilidades, libertar-me um pouco das técnicas a que me prendia anteriormente, ainda que não de todo, pois sempre preferimos, sentimo-nos mais seguros, utilizando uma em especial, ficou claro que existem outros meios possíveis, com resultados tão, senão mais interessantes. Esta prancha não é uma que goste especialmente, mas ao mesmo tempo foi muito bem sucedida em destacar esta mudança que a introdução da cor trouxe.

Escolher desenhar alguma coisa

traz aquela dificuldade (podemos entender também como desafio, graça, depende muito do caso) de imaginar como vamos representá-la. E com isso estamos lidando com as expectativas que temos por resultado. Na minha situação, eu queria mostrar quão quente e agradável deveria ser um ambiente familiar, uma residência que passe a certeza de que, mais que isso, trata-se de um lar. E isso me assustou muito quando percebi que para me aproximar mais ou menos daquilo que queria, tive que entrar num universo de memórias. Porque o lar, a idéia do lar, está muito presente na nossa fase de formação,



Desenho 08 | 40

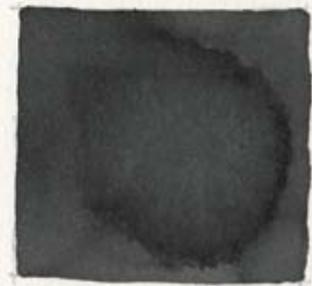
na infância, daí minha insistência em mostrar crianças ao longo da narrativa.

Não sei se estou falando de algo comum a todos, mas para mim pelo menos, a idéia de casa traz consigo uma certa ludicidade, e com ele as memórias das coisas que me agradaram em diferentes fases da vida em tantas casas quanto conheci. Isto só prova que estes desenhos que estou apresentando aqui são, mais do que tudo, meus. Meus no sentido de trazer aquilo que eu vasculhei dentro de mim e da minha formação, aquilo que parece se aproximar do que seria bom. Para mim. Talvez isso seja claro para

todos, talvez não, mas fica longe de mim a vontade de propor um ideal comum a todos nós, pelo contrário, espero, ao mostrar aquilo que eu gostaria, causar um sentimento de afirmação ou confluência por parte das pessoas, que pensem não necessariamente 'é isso', mas talvez 'é por aí'. Mais que isso, se, ao verem meus desenhos as pessoas se sintam querendo imaginar também como seria a cidade/casa ideal para elas, melhor ainda. Porque nestes desenhos trago uma casa apenas, uma vista, uma visão de uma pessoa.

As casas nunca serão iguais pois são colonizadas ao longa da vida por

seus habitantes, embora o projeto de arquitetura de um edifício trabalhe muitas vezes com esta idéia de que serão iguais. Por motivos lógicos; se um edifício possui 40 andares, não faz sentido ter uma planta distinta para cada pavimento, é uma questão de racionalização. A diferença está nas possibilidades que o projeto deste apartamento padrão deixam em aberto para os próprios moradores decidirem. Claro que não é tudo. Não existe projeto perfeito, lugar perfeito, pois para cada um tratam-se de coisas diferentes (ainda bem). Ao arquiteto, pelo menos assim eu o entendo,



cabe decidir aquilo que só ele pode fazer antes da casa existir; prever as possibilidades. E fazer isso bem feito.

Casos especiais existirão sempre, desde alguém que prefira tudo absolutamente branco e estéril, limpo e homogêneo, praticamente vazio, a outro que entulhe cada cômodo de estantes e prateleiras, completamente descasadas. Gosto é gosto, há que se respeitar. Mas aí nos deparamos com todas as variantes culturais que moldam este gosto pessoal. Não é tão pessoal assim, há pontos em comum, mas há a parte exclusiva de cada um, como falávamos acima, que provêm da vivência. As-

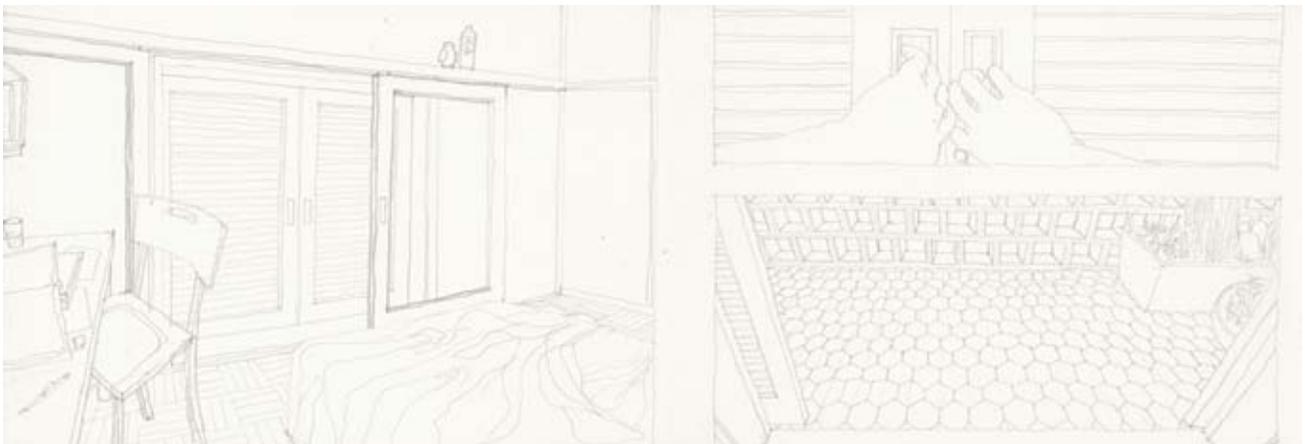
sim como a cultura e forma da cidade, existe uma cultura do morar que o referencial da arquitetura disponível às pessoas tem um caráter determinante. Um exemplo grosseiro seria o de uma família habituada, assim como todos que eles conhecem, parentes, amigos, vizinhos, atores da novela, propagandas de novos apartamenteados, todos, a que seus filhos, independentemente do sexo, dividam o quarto. Talvez nunca questionem isso, seja normal, o esperado de uma casa, porque não conhecem ninguém que faça diferente. Talvez questionem, porque os homens têm esta qualidade da imaginação e

seus filhos briguem sem parar. Ainda assim, exemplos têm este potencial de abrir possibilidades de mudança.

Voltando à planta do apartamento, do hall, 'parte íntima' da casa (deixei esta expressão entre áspas apenas para lembrar da forma como ela é utilizada nos jargões imobiliários e que costuma nos causar certa repulsa), tem-se acesso a todos os quartos, banheiro e lavanderia. No desenho esta última porta não aparece, embora numa conversa com o Alexandre tenha me convencido de sua importância; é nos quartos e banheiro que a maioria da roupa (cama e banho) fica, e destes lugares é que ela



Desenho 09 | 40





sai para ser lavada. Por mais que a proximidade com a cozinha seja interessante também, pois assim se mantêm próximas duas áreas molhadas da casa e também se pode estar de olho numa coisa enquanto fazemos outra, como lavar roupa e ouvir a panela de pressão, prender o acesso à área de serviço à cozinha é ruim. No caso da planta que pensara, isso implicaria numa volta considerável, passando pela sala e pela porta de entrada. Para abrir esta porta para a lavanderia próxima aos quartos (os cômodos são vizinhos) não haveria grandes alterações na planta, mas este caminho alternativo, também chama-

do de 'circulação infinita' pelos modernistas, de fato dá à casa uma qualidade espacial importante, permitindo mais de uma opção de circulação e maior independência entre os cômodos.

E nesta independência é que repousa uma das qualidades mais importantes dos cômodos e recintos. A sala, por exemplo, deve ter um tamanho tal que a circulação possa ser deixada de um dos lados e não precise atravessá-la ao meio, garantindo esta condição de remanso. Poder funcionar sem conflitos, esta é uma qualidade cara aos cômodos que somente o arquiteto pode dar. E voltando novamente à função

do arquiteto; a residência boa não é necessariamente a grande, é do tamanho certo. Mas também não é só do tamanho certo, tem uma boa proporção entre os ambientes, uma boa relação entre eles, e assim por diante. Isto me lembra um pouco aquela idéia de que uma planta harmoniosa seja em muito responsável por um espaço harmonioso.

A cozinha, a meu ver, é um dos recintos mais importantes da residência. É nela que se passa uma parte considerável do dia que é gasto em casa. Deve ser prática e funcional, ainda que esta praticidade não deva superar a qualidade ambiental imprescindível



Desenho 10 | 40





ao seu bom funcionamento. A bancada segue os mesmos preceitos da pia do banheiro e da superfície de trabalho; deve ser bem iluminada, ampla, com uma boa ventilação que é fundamental para a cozinha funcionar bem. E de fato tratei as duas bancadas igualmente, com o caixilho terminando sobre ela, fazendo a transição entre o interno e a paisagem, a cidade como pano de fundo, pronta a servir de descanso para os olhos. Lavar louça é uma atividade fatigante, pouco recompensadora, mas indispensável. Fazer com que isso seja o menos escruciente possível é responsabilidade do projeto.

Em casas pequenas, mais que apenas por convenção social, a sala de jantar é importante, mas não precisa ser isolada do restante, pelo contrário, acho que é apenas uma parte, junto com a sala de estar, daquilo que entendemos como a sala, a parte social da casa. Significa também o lugar onde se tem a maior superfície de trabalho horizontal, seja para o que for; comer, trabalhar, escrever, desenhar, fazer contas. Uma superfície pronta, prestes ao uso, é uma qualidade importante, diferente de uma mesa no quarto que acaba sendo também armário. A mesa de jantar está sempre livre (fora

das refeições, claro), então merece um local apropriado. Como sempre, para mim um lugar bom é estar perto da janela, então a sala de jantar deve ter sua janela de peitoril mais ou menos à altura da mesa, quase que se estendendo a ela, continuando do lado de fora.

Percebi que tenho uma coisa um tanto aficcionada por janelas. De fato, tenho a sorte de dividir o monitor onde redijo este texto com uma vasta vista da cidade e percebo como isso é importante. Poder alterar o foco, descansar os olhos ao longe, ver as outras tantas janelinhas olhando esta atmosfera em comum. E sinto que a janela é qua-



Desenho 11 | 40





se uma extensão natural da visão, um imã para fora que amplia percepção da casa. Janela pequena, desculpem a expressão propositalmente antiquada, é pecado. Está aí um belo exemplo de onde não se deve economizar num projeto; tanta coisa depende da quantidade de luz e ar que entra por ela que é contraditório (lembrem-se que não estou colocando os aspectos econômicos em primeiro plano) restringí-los a meio-vão. A luz e a ventilação devem ser controláveis, devemos ter controle da atmosfera do local em que estamos, deixar entrar é tão importante como poder deixar de fora o sol.

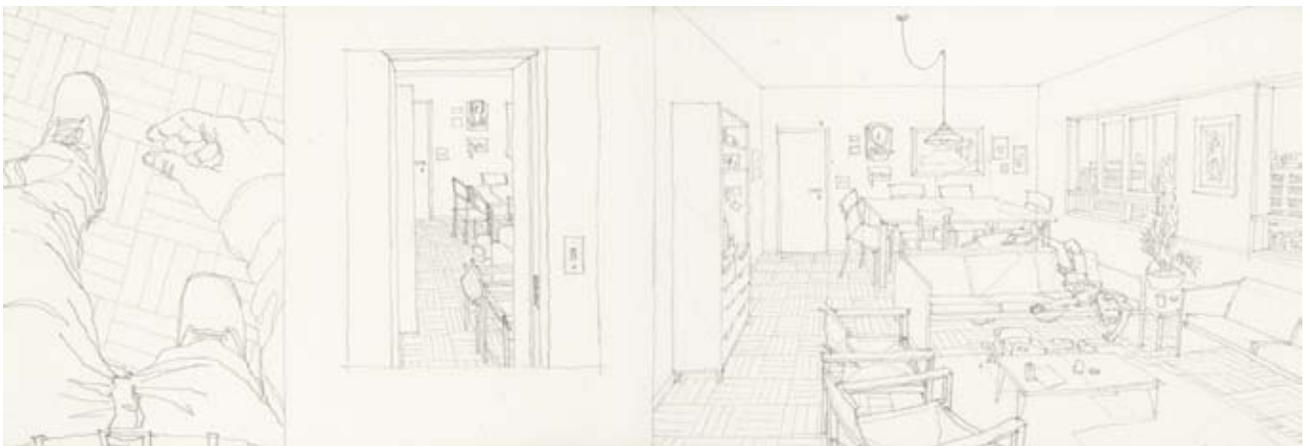
E talvez o último ponto que faltava citar seja a varanda. Apesar da vista, eu mataria por uma varanda. O apartamento já pressupõe uma série de restrições se comparado a uma casa, então poder colocar-se por inteiro para fora é uma forma de compensar esta distância de um lugar aberto, do chão. A varanda é um lugar contemplativo por excelência, onde se deixam as plantas para que tomem chuva, os sapatos para ventilar, a rede, uma cadeira para ler. E nos desenhos fiz questão de mostrar o quanto a varanda amplia o quarto, sua extensão particular quase num pequeno quintal, lugar onde se possa ter uma

pequena horta que é algo extremamente prazeroso na hora de cozinhar.

Estou ciente de que as leis de segurança nas edificações impedem hoje em dia a escolha dos guarda-corpos com cobogós conforme desenhei, tenho consciência disso. Assim como tenho consciência de não ter visto até hoje um guarda-corpo que siga as normas e seja de fato interessante. Estas limitações me fizeram pensar numa coisa que é este momento de superproteção pelo qual passamos hoje. Não estou querendo brigar com as normas de proteção nem questioná-las em sua importância, fico apenas pensando



Desenho 12 | 40





o quanto é interessante tentar proteger todos de tudo o tempo inteiro. Um exemplo disso são os parquinhos; criança não tem mais o direito de se machucar pois dá processo. Os tombos fundamentais à formação têm a culpa passada às coisas que não são seguras o suficiente ao invés do discernimento e educação das pessoas. Claro que não podemos exagerar, mas acho que conseguem ver meu ponto, de quanto esta super-proteção não atrapalha a própria formação da noção dos limites que as pessoas devem ter e que são construídos durante a vida. Saber que um lugar é perigoso e portar-se nele

como tal é imprescindível à educação. A arquitetura é um exemplo gritante disso. Coisas como o automóvel muitas vezes são tratadas com menos paranóia que um degrau na rua. Enfim, adentrar-me demais nisso parece um pouco perigoso, só achei que valesse uma pequena digressão para falar como cada ambiente deve estar mais ajustado àquilo a que se presta.

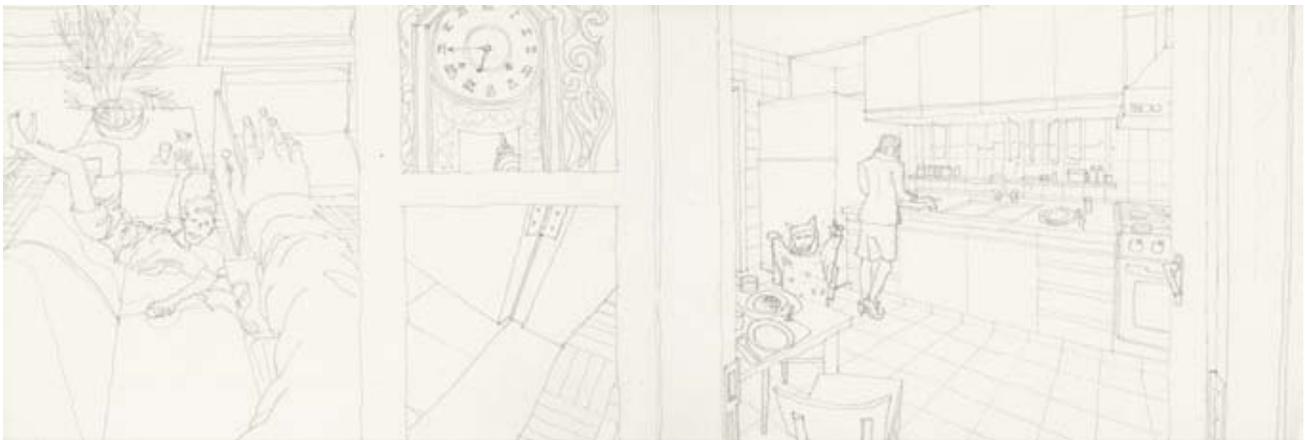
Nas escadas também desenhei corrimãos mais delgados ou vazados do que se permitiria, assim como um grande caixilho para toda a caixa de circulação. Compreendo perfeitamente a importância da compartimentação

do edifício na contenção de incêndios, da importância de uma escada enclausurada para a fuga, etc. Só é uma pena a desgraça arquitetônica que estas exigências costumam ocasionar. Usei como exemplo um prédio de 4 andares para não ter que lidar diretamente com isso e conseguir ser um pouco mais livre nas soluções. Dar ao prédio este tamanho mais contido, com este ar quase de uma vila ou grande casa era meu objetivo. Fazer com que cada pedaço dele despertasse interesse tal como sua própria casa.

E assim, voltando à importância das transições, a saída da porta da



Desenho 13 | 40





casa leva a um corredor curvo, cuja face aberta é vedada por cobogós. Os cobogós possuem uma qualidade única que me é fascinante que é a possibilidade de se escolher um ângulo pelo qual se pode ver através e outros tantos de onde não se vê. Isso faz com que, ao deslocar-se, uma pessoa vá vendo sempre uma paisagem diferente, nunca completa, montando o cenário conforme for passando, uma experiência cinética. A contrapartida disso é justamente esta mesma impossibilidade de se olhar para fora ou ter a visão do conjunto. Por isso, no centro do corredor de cada andar,

uma moldura, tal um quadro, uma janela à Lúcio Costa por onde seja possível ver sem as restrições do cobogó.

A curvatura do corredor é resultado da intenção de surpreender sempre, quer dizer, de não repetir a monotonia habitual de um corredor, voltando novamente àquela discussão aberta enquanto falávamos da cozinha e a funcionalidade versus qualidade do ambiente. A curvatura também tem algo de interessante na medida em que não pode ser reproduzida da mesma forma que a traçamos no papel pois será executada com blocos modulados de um cobogó cerâmico. Esta contínua

imperfeição resultante da curva possui aquela mesma qualidade do piso que não é exatamente homogêneo, enquanto a cor da cerâmica queimada, cor de barro ou de tijolo, é geralmente mais quente e também varia de acordo com a origem da terra, e isso combate diretamente a impessoalidade a que este tipo de ambiente costuma ser entregue.

A cor das coisas. Em projeto de arquitetura costumamos tratar com certo desdém a escolha das cores e materiais, enquanto neles reside uma importância enorme da qualidade ambiental. É de fato um caso complicado porque fica em muito ao gosto



Desenho 14 | 40





do cliente, uma vez um professor perguntou 'até que ponto o arquiteto tem direito de intervir na vida das pessoas?' e isto nunca saiu da minha cabeça. Até onde elas deixarem, eu imagino, mas é algo impossível quando não se conhece o destinatário. Talvez a questão esteja na forma como funciona o contrato de projeto, este serviço supérfluo prestado aos endinheirados a que é associada a arquitetura.

E mais que um projeto para os adultos, fiz questão que em vários momentos aparecessem crianças, principalmente o garoto fantasiado dos últimos quadros. Esta vontade veio desta

impressão que o projeto acaba sendo uma coisa para adultos, mesmo quando voltado para crianças. Minha idéia aqui foi tentar pensar também naquilo que seria, arquitetonicamente falando, interessante para uma criança, desde os casulos criados pelos os cobogós até os vasos de plantas esquecidos na varanda. Enfim, lugares que permitam alguma interpretação além de 'não vá até lá', 'não ande por aqui', 'você vai cair'. Eu tinha quando pequeno esta mania de pegar pequenos lugares, um vaso mais antigo coberto de musgo, cujas plantas tivessem dentro diversos estratos, desde as mais altas até o minúscu-

lo líquen, densidade, profundidade envolventes. Estes pequenos lugares eram meus 'fins de mundo', meus remansos secretos onde meus bonequinhos de lego se escondiam em lugares mágicos. Podia ser a volta do rodapé que fazia a curva perfeita para o carrinho passar, as vagas de estacionamento em cada um dos tacos, os cômodos de uma casinha, enfim, uma riqueza nos detalhes que dê substrato à imaginação.

O garoto fantasiado é a personalização deste ludicidade que acredito que o lar tenha, esta infinidade de coisas tão pessoais e específicas que no plural se chama casa. Enquanto o pai acorda,



Desenho 15 | 40





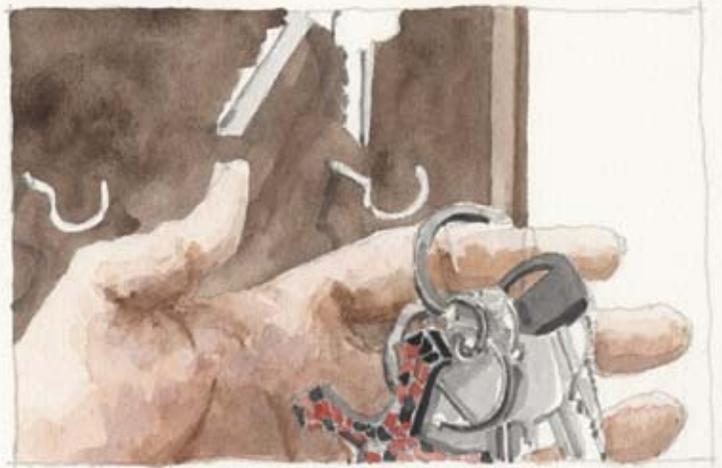
se veste, vai ao banheiro, o garoto já está de pé brincando, vai para a escola no dia da fantasia, um retrato aleatório de rotina, habitual. Aquelas coisas que só daqui a uns 15 anos, quando for mais velho, o garoto dará importância especial; 'lembra daquela fantasia, naquele cantinho que eu adorava?!'. Este trabalho traz para mim este viés, tentar imaginar como teria sido para mim ser criado num lugar como hoje eu acredito que seria interessante para os meus filhos. No descer das escadas, com janelinhas alternadas, corrimão amarelo 'desce com cuidado, senão você se esburracha, menino!'; dos pa-

tamares com os números do andar escritos com o próprio ladrilho, no piso. E se, ao chegar no térreo, mais que o salão condominial, uma guarita ou uma garagem repleta de automóveis, se deparasse com o bicicletário, ali, no lugar mais importante do prédio.

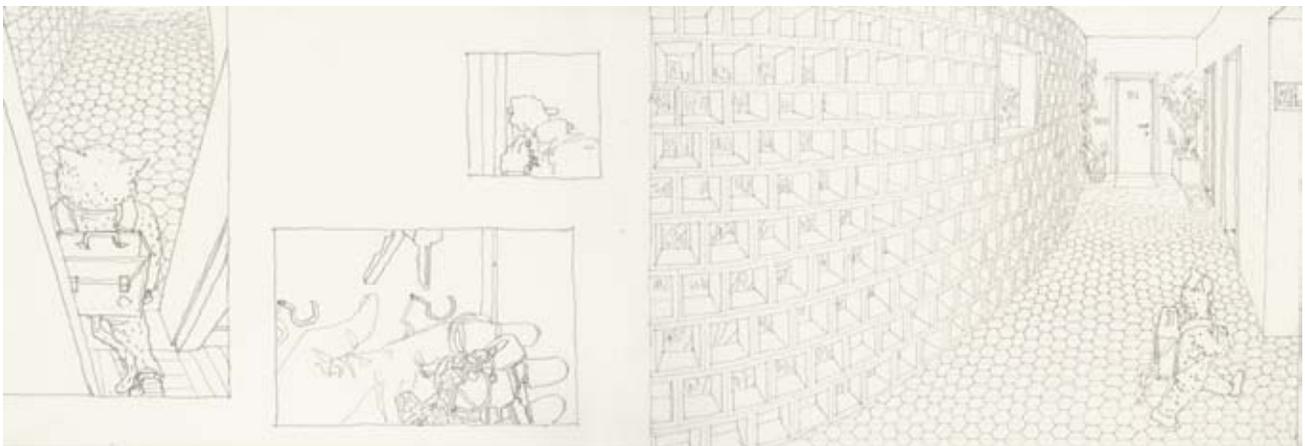
A gente ouviu muito falar nesta necessidade de se criar/mudar a cultura urbana de geração para geração, que é algo que não se faz de repente (como o movimento moderno percebeu que não dependia somente deles). Esta cultura está no exemplo, que começa ali, com o garoto fantasiado descendo a escada e sentando na cadeirinha da

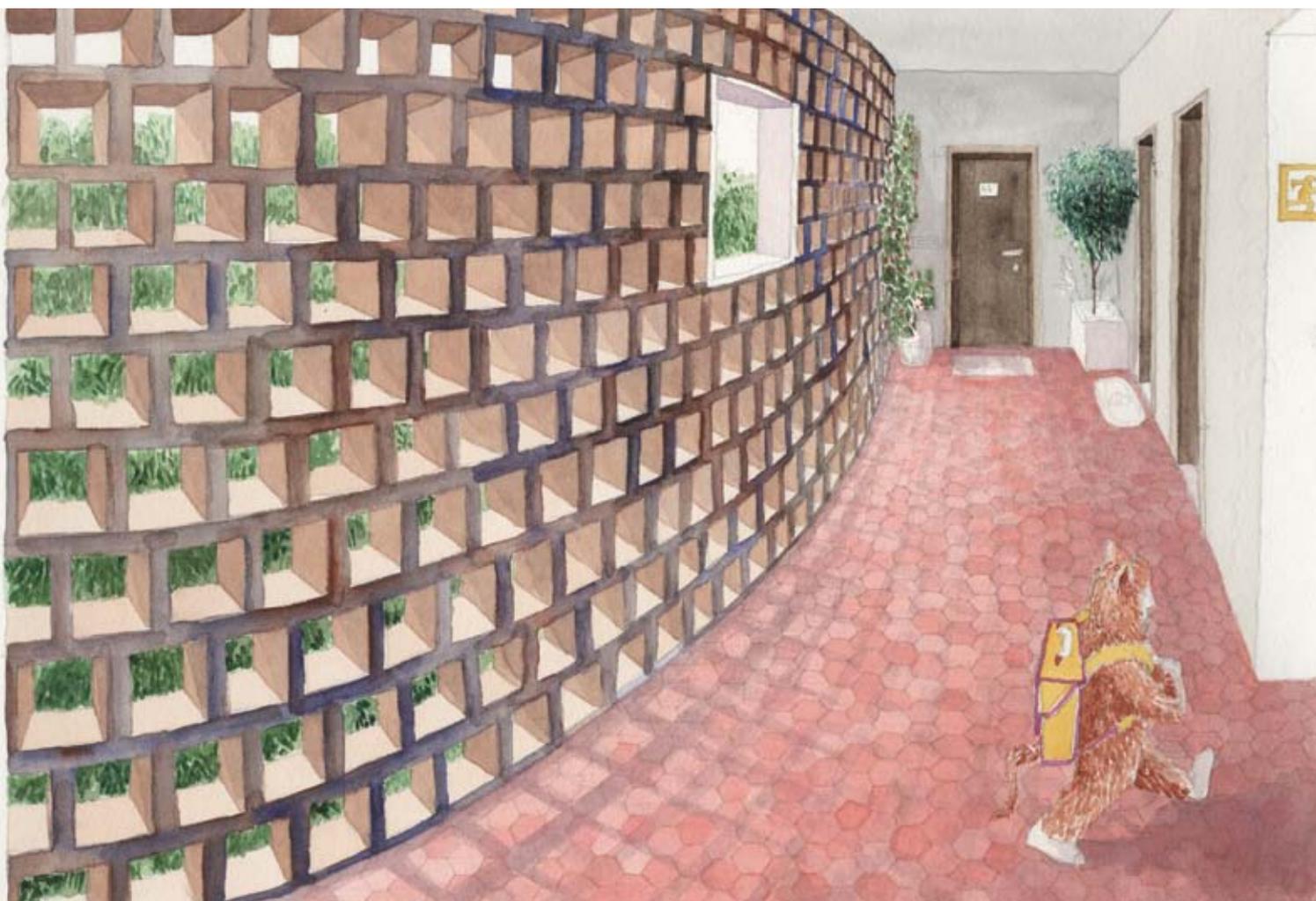
bicicleta do pai para ir para a escola. Acho que é isso que me deixa tão aflito hoje em dia, imaginando a molecada toda crescendo trancafiada em casa, acostumada a passar por catorze portões de segurança e ser revistado para visitar o amiguinho. O exemplo que ele tem é este. No parquinho, não importa a besteira que ele resolva fazer, o chão é de borracha e os brinquedos de plástico injetado sem pontas e atóxico, não se machuca nem se quiser. Depois dão um carro na mão dele e esperam que seja responsável.

Se este mesmo garoto saísse de casa na garupa do pai, aproveitan-



Desenho 16 | 40





do o passeio de bicicleta até a escola, passando pelo rio nas ciclovias, pelo clube, teria uma vivência que não seria facilmente esquecida. Muito provavelmente, com cinco anos de idade ia querer ir na bicicleta dele, ao lado do pai, imitando a atitude. É de novo o exemplo. Acho que as pessoas não têm a menor noção da responsabilidade de cada atitude delas têm na formação da sociedade como um todo.

E da mesma forma que a linguagem do desenho se transformou quando passou do retrato da cidade à imaginação e construção de um lar, a saída da esfera privada de volta para

a pública também trouxe uma nova forma de desenho. Por mais que fosse riquíssima a cena urbana em cores, as nuances de luz e sombra, a aquarela é uma técnica que exige muito tempo, treino e paciência. Confesso que depois destes 20 desenhos dentro de casa, a minha já estava um tanto, assim dizendo, curta. Não que não fosse algo prazeroso de se fazer, pelo contrário, mas para cada prancha são dois desenhos, duas etapas longas e trabalhosas, do rascunho à lápis à infinita (porque aquarela é que nem projeto, não se termina, num determinado momento, largamos) aplicação das aguadas.

Pode-se dizer que aproveitei a mudança de ares nesta etapa do trabalho para mudar também a representação. Não foi algo planejado, novamente, aconteceu. E aconteceu quando, soltando um pouco mais a mão no desenho à lápis que antecede a tinta, deparei-me com um resultado bastante expressivo. O que eu queria dizer estava lá. Não era necessário pintar para dizer mais nada. E foi o que aconteceu, teimosamente dei sequência ao trabalho conforme tinha me comprometido a fazê-lo um pouco antes; grafitei com aguadas para as sombras. Arrisquei ainda um verde que não



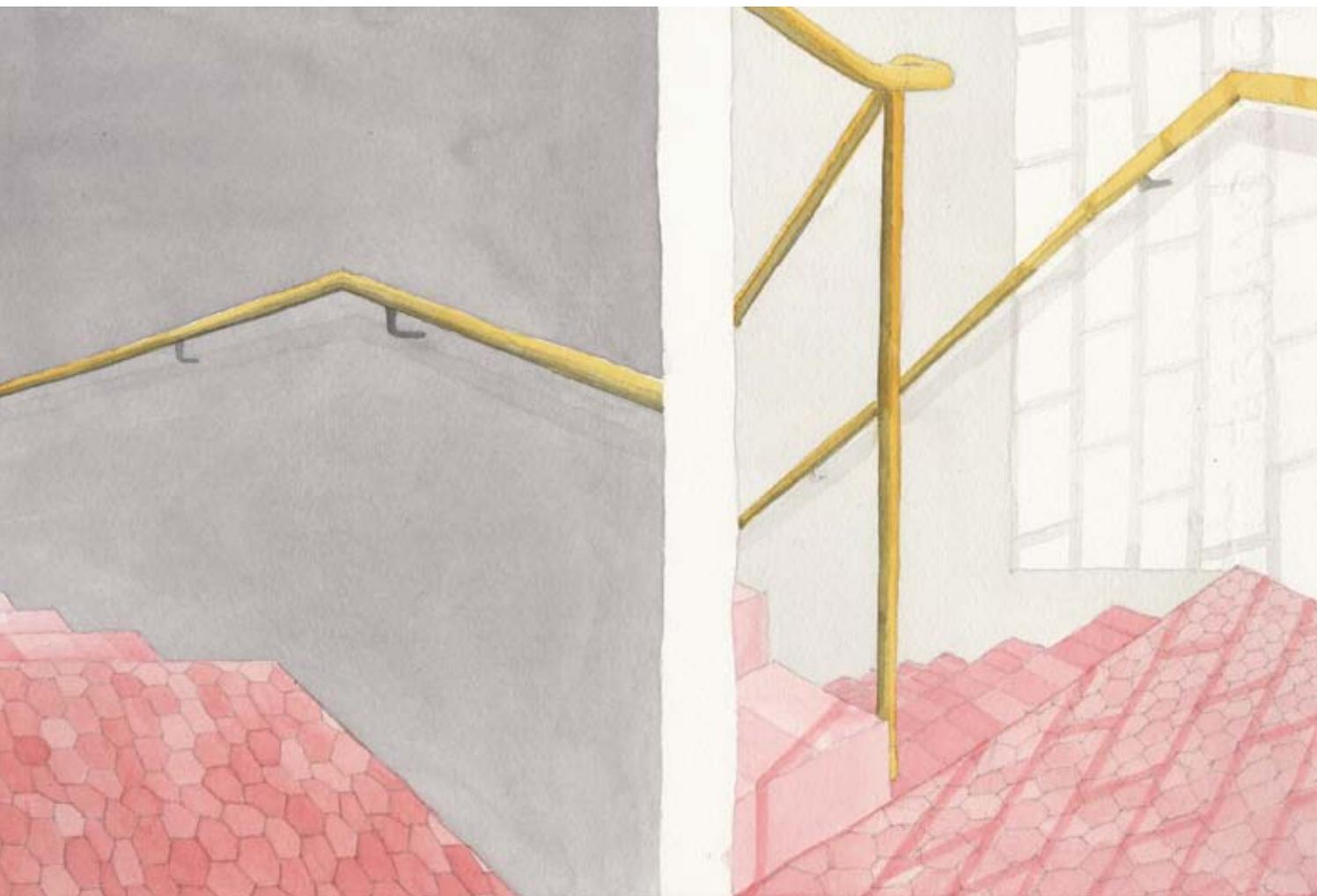
Desenho 17 | 40

me convenceu. De qualquer forma a mensagem foi passada, a presença das sombras na rua e nas calçadas ficou bem marcada, ainda que o resultado estético em si não tenha me agradado. No segundo fui um pouco mais adiante, para me convencer que seria mesmo necessário alterar o processo.

Confesso que estava se tornando um fardo desenhar duas vezes cada prancha. Já começava a execrar o momento em que deveria sentar e desenhar, e isso está errado. Soltei-me um pouco. Fiz o desenho seguinte inteiro à lápis. Assumi que este trabalho como um todo não está comprometido com

uma linguagem contínua única, pelo contrário, é tão aberto quanto eu me permitir que seja, então aceita perfeitamente descontinuidades técnicas. Trata-se de um processo de aprendizado. Digo que foi um alívio. Deixei um pouco de lado a rigidez, fui soltando novamente o traço e obtive resultados que me agradaram muito porque mostravam exatamente o que eu queria mostrar. Mas quando vi, estava novamente comprometido demais em parecer fiel à realidade, aos contrastes que eram muito mais acessíveis e controláveis agora que com a aquarela. Há também uma tranquilidade que o lápis

permite de parar a hora que quiser, não há o problema da tinta secar, da água se espalhar enquanto se questiona a tonalidade adquirida. Além disso, a tinta molhada é diferente (geralmente mais bonita) do que quando seca, e a mistura no godê se estraga de um dia para o outro, quase sempre, então determinados tons são impossíveis de se atingir com precisão novamente. Não que disto também não se faça bom proveito, mas era novamente mais tempo que eu demandava para cada vez menos que eu tinha disponível.



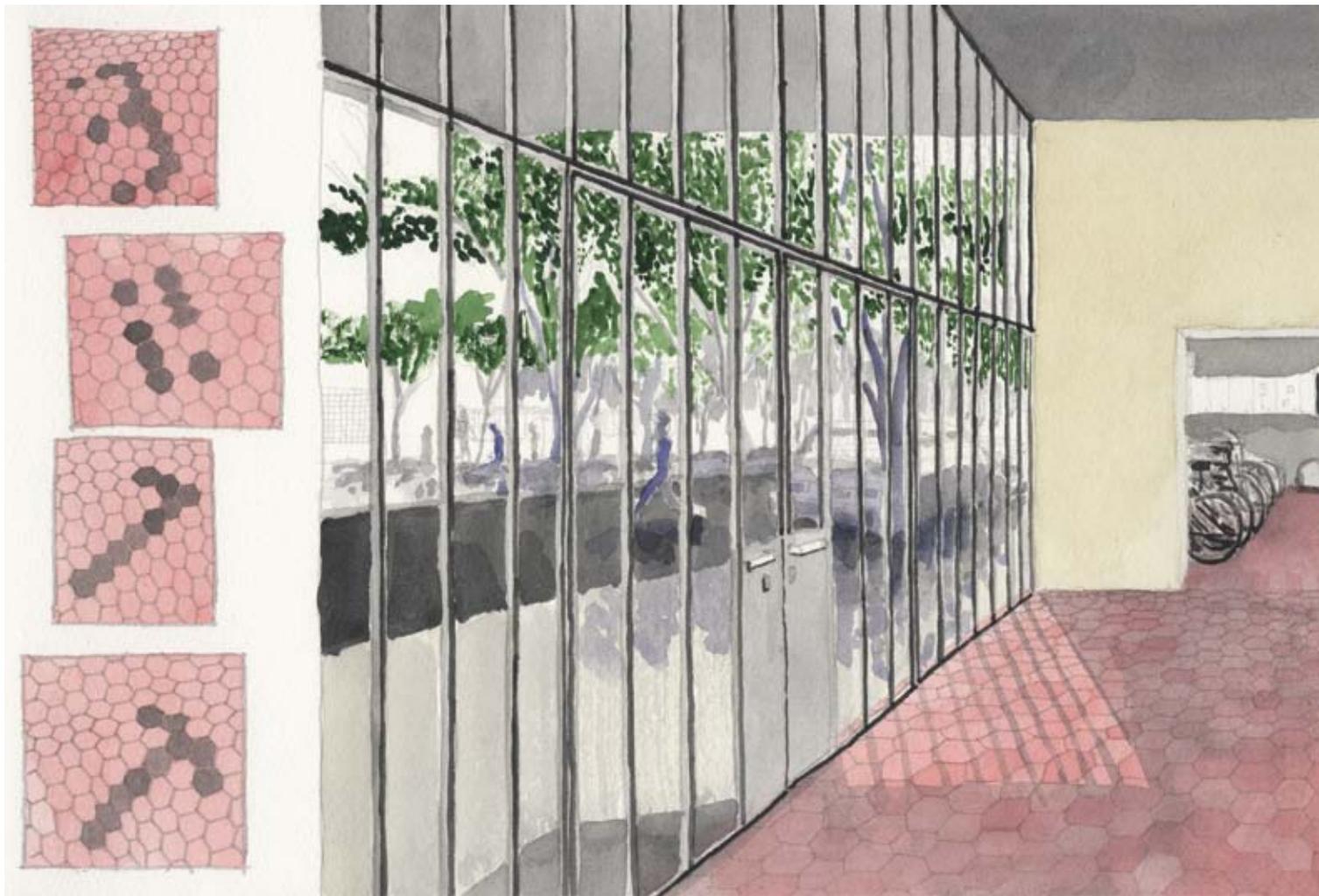
A CALÇADA

O penúltimo quadro da narrativa dentro do prédio é a transição entre a parte interna e externa. Uma porta que abre diretamente para a calçada, um pouco recuada, um degrauzinho, as caixas de correio do lado, aquelas campainhas com o número do apartamento do lado e interfones para falar com os respectivos. Não desenhei isto especificamente, mas cheguei a esboçar porque gostaria de tê-lo feito. Desta sombra sai-se à calçada, que é essencialmente o que se vê no primeiro desenho. Uma calçada larga, dividida

mais ou menos na proporção de 2 para 1 entre área de piso bem homogêneo para circulação e outro de piso um pouco mais irregular, de modulação menor, onde se localizam as intervenções e confoma-se um local de parada.

Desta forma, a calçada tem uma área considerável, dois terços, reservados para a circulação dos pedestres. No outro terço encontram-se as árvores, hidrantes, bueiros, caixas de inspeção de cada um dos consórcios de prestadoras de serviços, agindo quase como uma barreira que distinga claramente o leito carroçável da calçada. As árvores, de cada lado da rua, formam um

grande teto abobadado, um enorme filtro da luz direta do sol, um microclima. Em determinados pontos da via, a parte destinada à circulação da calçada fica com todo o espaço e atravessa a rua, levemente elevada como uma faixa de pedestres, bem sugestiva desta condição de preferência do pedestre.



Desenho 18 | 40

SEÇÃO TRANSVERSAL DO CANAL

O que proponho é que a Avenida do Estado seja deslocada para baixo da terra, mantendo praticamente o traçado original com alguns acessos às vias superiores, que tenham agora como caráter dominante o de ruas de bairro. Desta forma a Avenida, que possui uma função arterial metropolitana, deixará de intervir tão fortemente no entorno próximo e este nela, reduzindo os conflitos de uso e cedendo este amplo espaço ocupado pelas pistas para a implantação do parque linear ao longo do

rio Tamandateí. Ao longo do rio, portando, passarão duas calçadas rentes ao casario, duas vias de trânsito local, para acesso dos moradores, ônibus, etc, duas faixas mais largas de calçada que funcionariam como um calçadão e ciclovia, às margens do rio, os taludes e o rio, que manteria sua lâmina d'água com torno dos vinte metros de largura mas ganharia espaço com taludes de inclinação mais suave e uma praia/cais pouco acima do nível d'água.

Entre os taludes e o calçadão, uma linha contínua de árvores de médio e grande porte fariam sombra às margens do rio, de forma a reduzir a

taxa de evaporação das águas do canal criando um microclima de umidade um pouco maior. Esta atmosfera mais úmida ajudaria muito na qualidade do ar e na sensação térmica nos dias mais secos, como os que tivemos no inverno deste ano. Rampas cortando os taludes na diagonal e escadas na perpendicular fazem o acesso ao cais inferior. Entre o calçadão e o talude, um banco baixo de alvenaria ou bancos repetidos de ferro fundido e madeira fazem a separação da circulação com o rio. Este espaço, protegido sob as árvores, faz desta transição um lugar de parada, descanso e contemplação.



O rio urbano não deve ser pensado como um rio apenas, a parte que vemos. Paralelamente correm as galerias de águas pluviais e esgoto, acompanhando o traçado do rio até as respectivas estações de tratamento. No caso do Tamanduateí, as vias de tráfego também seguem esta lógica, como um canal arterial escondido.

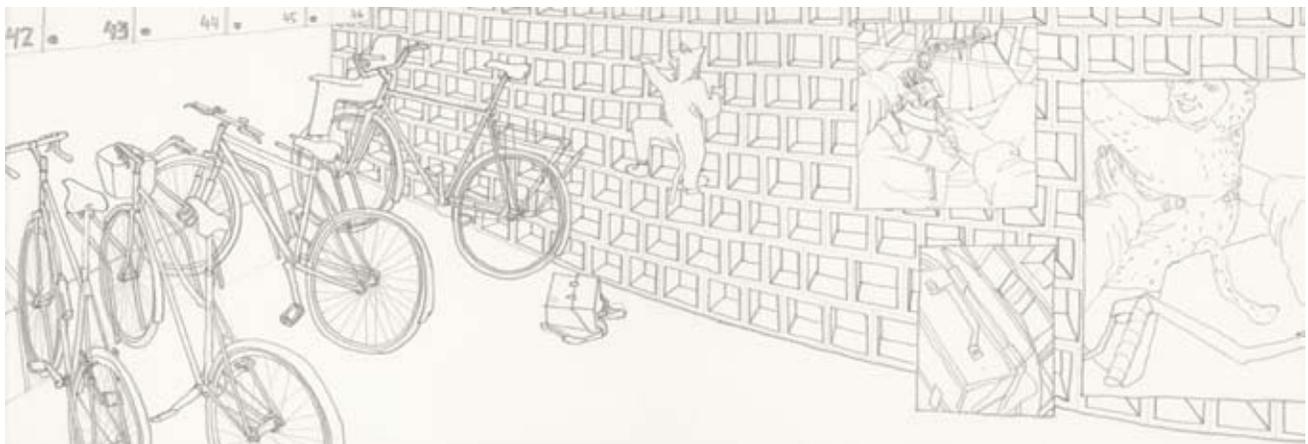
Não imaginei que o casario fosse constante. Acho interessante para a cidade que haja variação no porte das construções. Fiquei muito na dúvida quanto a estabelecer ou não um gabarito para as margens do rio, como tem Paris, por exemplo, e acabei dei-

xando isso em aberto. A indenteidade proveniente desta homogeneidade entrava um pouco em conflito com o lado positivo da distinção das partes da cidade como é tão presente em São Paulo. Vivemos numa cidade que é conhecida pelo relativo caos, qualquer coisa poderia estar em São Paulo sem problemas, é um cidade que aceita a diversidade pois é esta a sua identidade. E este argumento só me confundiu mais porque percebi que por isso mesmo era cabível uma determinação de gabarito nesta porção às margens do rio, pois isso faria deste lugar em especial algo diferente do restante.

Esta altura dos edifícios, vim a perceber nos desenhos, não era algo tão determinante na paisagem já que eu, inconscientemente dava um determinado porte que me parecesse adequado. Desenhei uns mais altos, outros mais baixos, e fui percebendo que para a percepção do pedestre, eles só não deveriam ser altos demais, que uma altura variando de 4 a 12 era perfeitamente assimilável dos dois lados do rio nesta situação padrão. Isso porque a densa e constante arborização que é parte da proposta já limita bastante a compreensão exata desta altura quando se está na mesma margem dos prédios. E na



Desenho 19 | 40





margem oposta há distância suficiente para que esta altura não sufoque a noção do espaço. Aliás, a verticalização era uma das premissas deste projeto, pois na primeira etapa do trabalho percebi que havia uma horizontalidade um tanto massacrante nas proporções do casario com o vazio da avenida e do rio. A construção deste vazio com uma altura um pouco maior delimitando os espaços à margem é um fator determinante na compreensão do espaço e da linearidade em torno do rio.

As pontes e travessias do canal são algo que merecem uma menção também, pois configuram parte impor-

tante do conjunto, sendo sempre funis e posições estratégicas do controle de passagem. Imagino que as pontes devam se manter o mais horizontais possível em suas travessias, isso significa que acho importante que elas não representem um desnível significativo no trajeto, o que é uma coisa muito chata para o pedestre: o mais delicadas possível, tirando partido de um formato arqueado bem abatido que disfarçasse a declividade na travessia. Essa é uma dificuldade recorrente nas pontes, este equilíbrio entre a altura da cabeceira e a travessia superior relacionado ao vão e a altura estrutural necessários para

liberar a passagem dos barcos pelo rio.

Abaixo delas, ao pé de sua base, ainda é necessário deixar livre o espaço para o cais, constante ao longo do rio. Subir um pouco a grande maioria delas precisarão, caso contrário teriam que ser pontes móveis caso o canal estivesse mais próximo do nível do passeio público, ou completamente horizontais caso o nível da água fosse mais baixo. Canais de proporções amigáveis, como o de Saint Martin, em Paris, possuem o nível d'água mais alto, praticamente nivelado com o passeio, o que dá uma sensação muito agradável de contato com a água. Esta solução,



Desenho 20 | 40

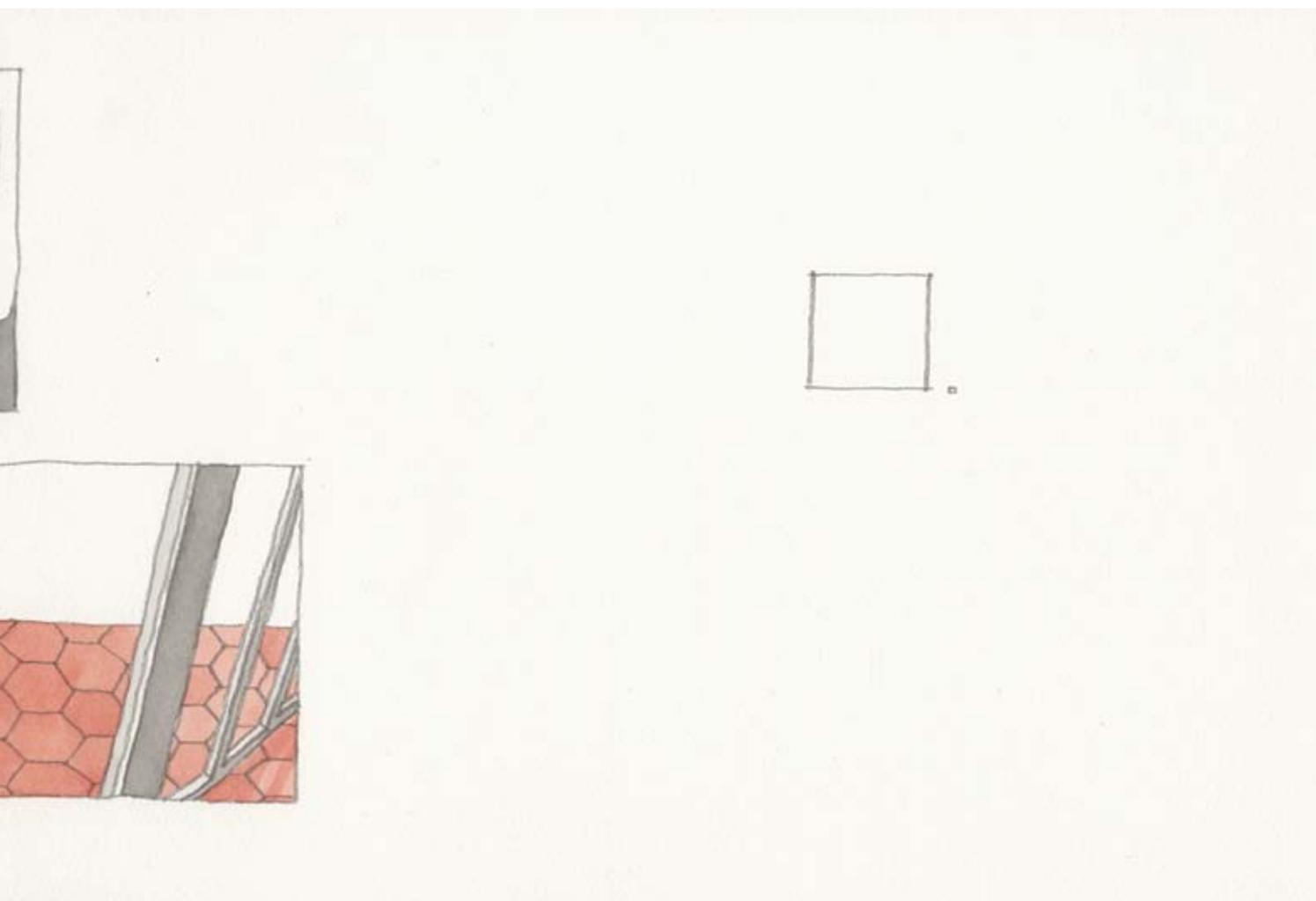
porém, dificulta a travessia, porque será necessário subir bastante para que as barcaças continuem podendo passar sob elas, e isso significa escada ou uma rampa acentuadas demais. A hipótese da ponte móvel não me parece muito prática se se pretende fazer do Tamandateí um canal de fato navegável.

Também acredito que os taludes possam ser hora pavimentados, ainda que com pedras ou algum outro material que permita passagem de água da terra para as canaletas de coleta, como também gramados ou em terra, mais permeáveis, conforme a situação em que se encontrarem. Por mais que uma

identidade do canal seja interessante, as excessões ao longo do percurso criam espaços interessantes na diferença, sugerem paradas, um olhar mais atento. As árvores à margem do canal exercem também a função de muros de arrimo naturais, com as raízes retendo a terra, funcionando como uma armadura vegetal além de providenciar a tão desejada sombra na maioria do ano.

As travessias, função a que as pontes se prestam, seriam muito mais constantes e numerosas que as existentes hoje. Creio que num cenário ideal, um ponte para cada cem ou cento e cinquenta metros, no máximo duzen-

tos é fundamental para manter o tecido urbano conectado nos dois lados do rio. Isso significa, basicamente, que toda a rua que chegasse à via marginal, em tese deveria atravessar o rio. Nem sempre é possível, porém, porque devido à inconstância da malha viária, algumas travessias ficariam próximas demais enquanto outras acabariam muito distantes, então algum arranjo acaba sendo necessário. Mas isso só reforça o caráter do cuidado com a intervenção já que cada caso é um caso e deve ser tratado em seus pormenores. A vontade que eu tinha era de poder estudar cada uma das pontes,



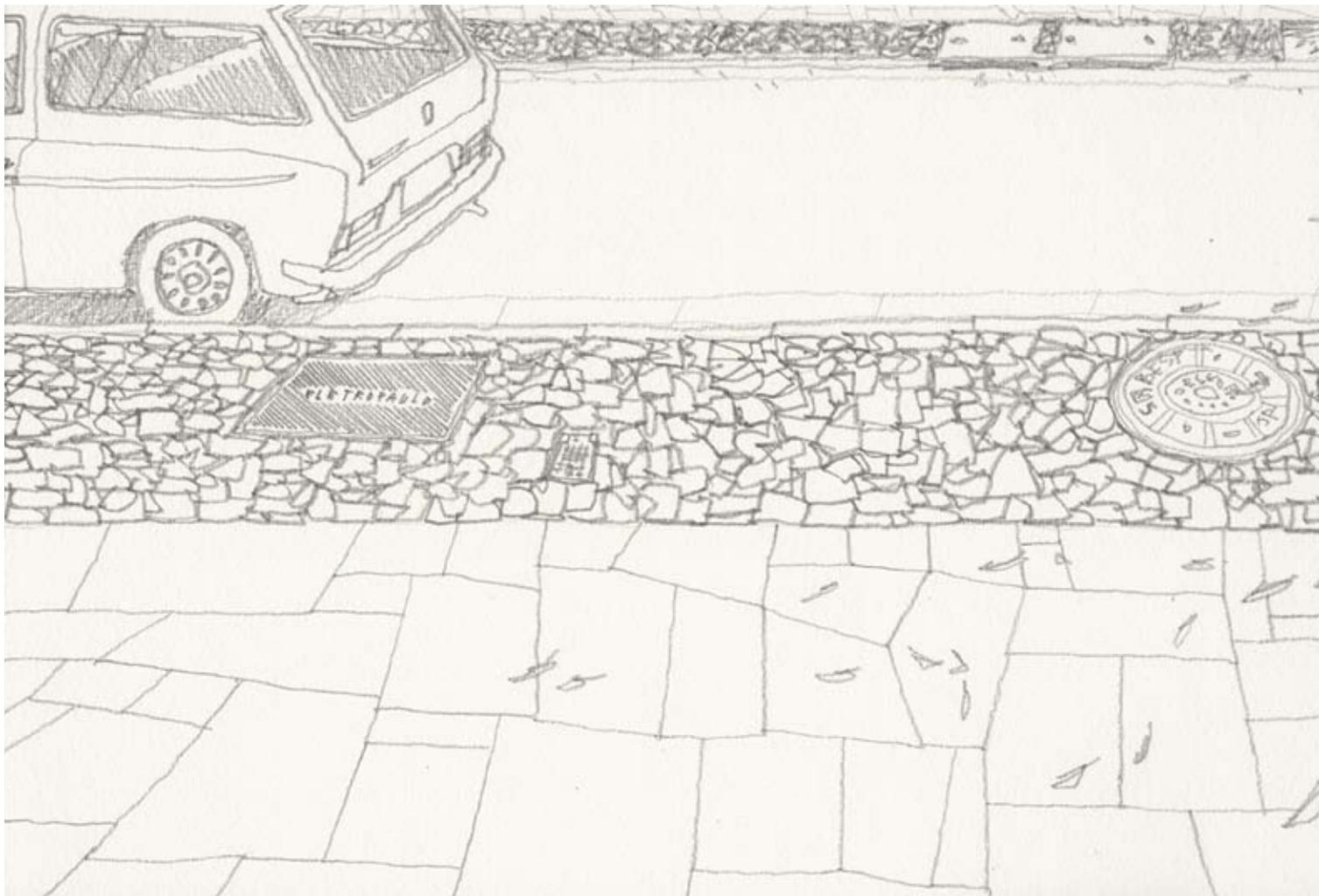
suas indiosincrasias, criar toda aquela atmosfera de identidade que valorizamos tanto e que dão histórias às coisas.

Intervenções estarão sempre presentes, como é o caso da Estação Armênia do Metrô, por exemplo, que seria mantida. Alguns dos padrões das soluções urbanas devem se adaptar nestes casos para receber bem estas outras macro infraestruturas como o metrô, trem, redes de abastecimento. Alterações nos taludes, bem como os limites do cais serão certamente necessários para receber propriamente as determinações de equipamentos existentes. Não acho que seja um proble-

ma. Nas situações de excessão é que se encontram possibilidades de enriquecer a paisagem através de modificações daquilo que se esperava ver. É uma das principais características da cidade, a contínua interação de elementos conflitantes que a torna mais interessante. E se o metrô atravessa o rio neste ponto, na altura da antiga Ponte Pequena, nada mais justo que uma grande passagem de pedestres seja feita no nível da rua e que retome as noções históricas da colonização do território.

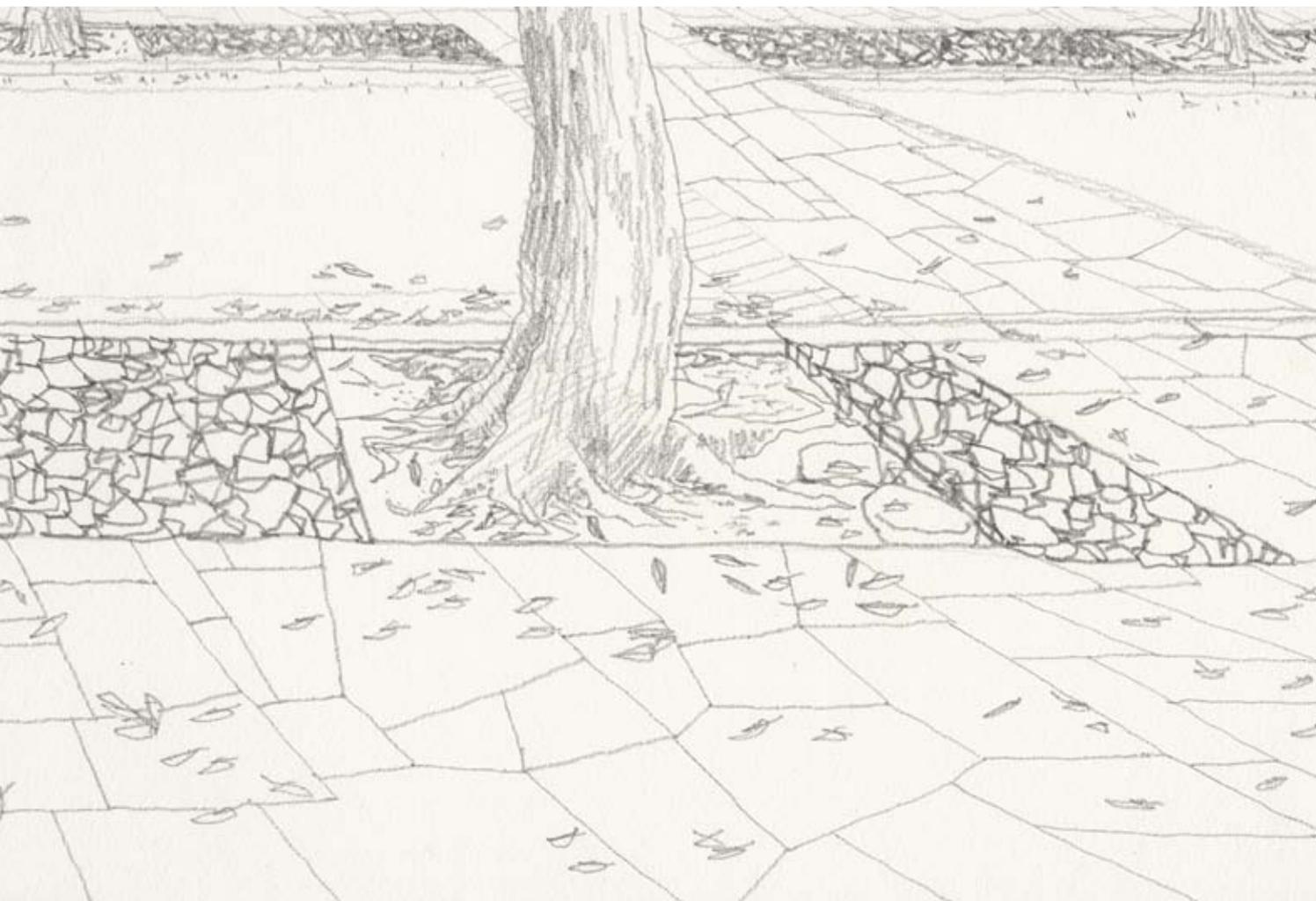
Enterrar a Avenida do Estado, criando um complexo subterrâneo de circulação arterial da cidade e man-

tendo na superfície apenas o tráfego local de moradores e comércio parecer o primeiro passo para uma transformação da região. Não é possível esperar alguma coisa de qualquer projeto de recuperação das várzeas de rios e córregos urbanos que não aborde diretamente a questão das avenidas de fundo de vale e o câncer que é este uso dos automóveis. Também se sabe que não será uma política local que resolverá os problemas do Tamanduateí. Enchentes e sujeira, lixo e esgoto diariamente comprometem tanto a vazão quanto a qualidade das águas, mas a mentalidade de que isso é culpa do



Desenho 21 | 40 - Na calçada, a pavimentação com diferentes materiais distingue as áreas de circulação e parada. Nas travessias, a calçada mantém o nível, mostrando a preferência dos pedestres em relação aos automóveis. Abaixo, Croquis do estudo dos desenhos.





rio é que deve mudar. Toda a várzea do rio, de cabo a rabo, está ocupada. A calha, na grande extensão, limita-se aos muros de contenção verticais nas duas margens, arrimos que sustentam na verdade as avenidas e terrenos, não o rio. Este confinamento do canal acarreta uma série de fenômenos que nunca serão controlados se isso não mudar; este formato de calha favorece uma vazão muito rápida das águas, intencional, o que, no caso de uma chuva, acarreta num escoamento veloz e poderoso de água em direção à foz. Dependendo do volume, qualquer pequeno obstáculo no caminho

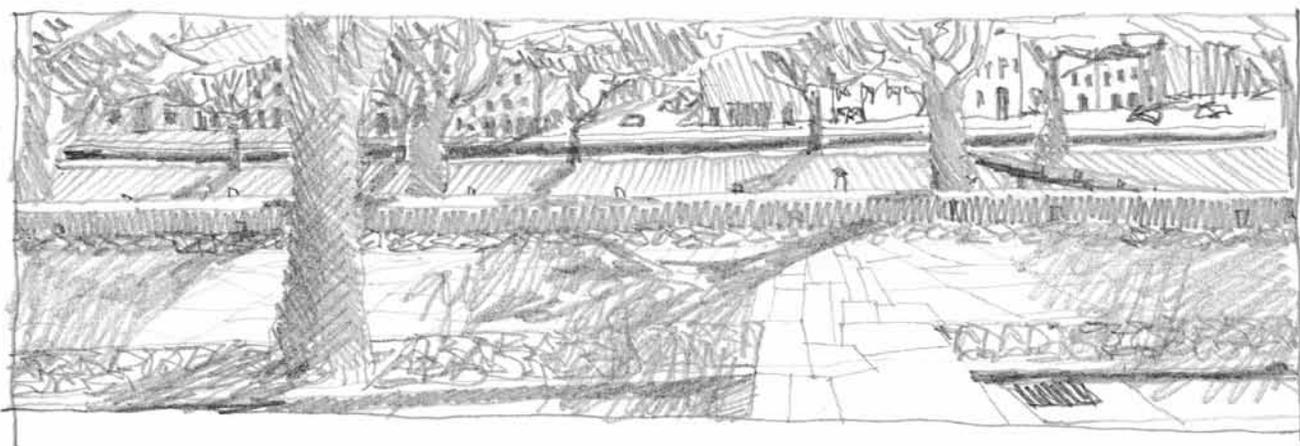
pode se tornar um empecilho a esta tromba d'água, causando alagamentos súbitos em pontos fracos do sistema. Mas, mesmo que todo o complexo do Tamanduaté funcione bem, todo este volume repentino de água chega de uma vez ao Tietê, que também não está preparado para escoar tanta água.

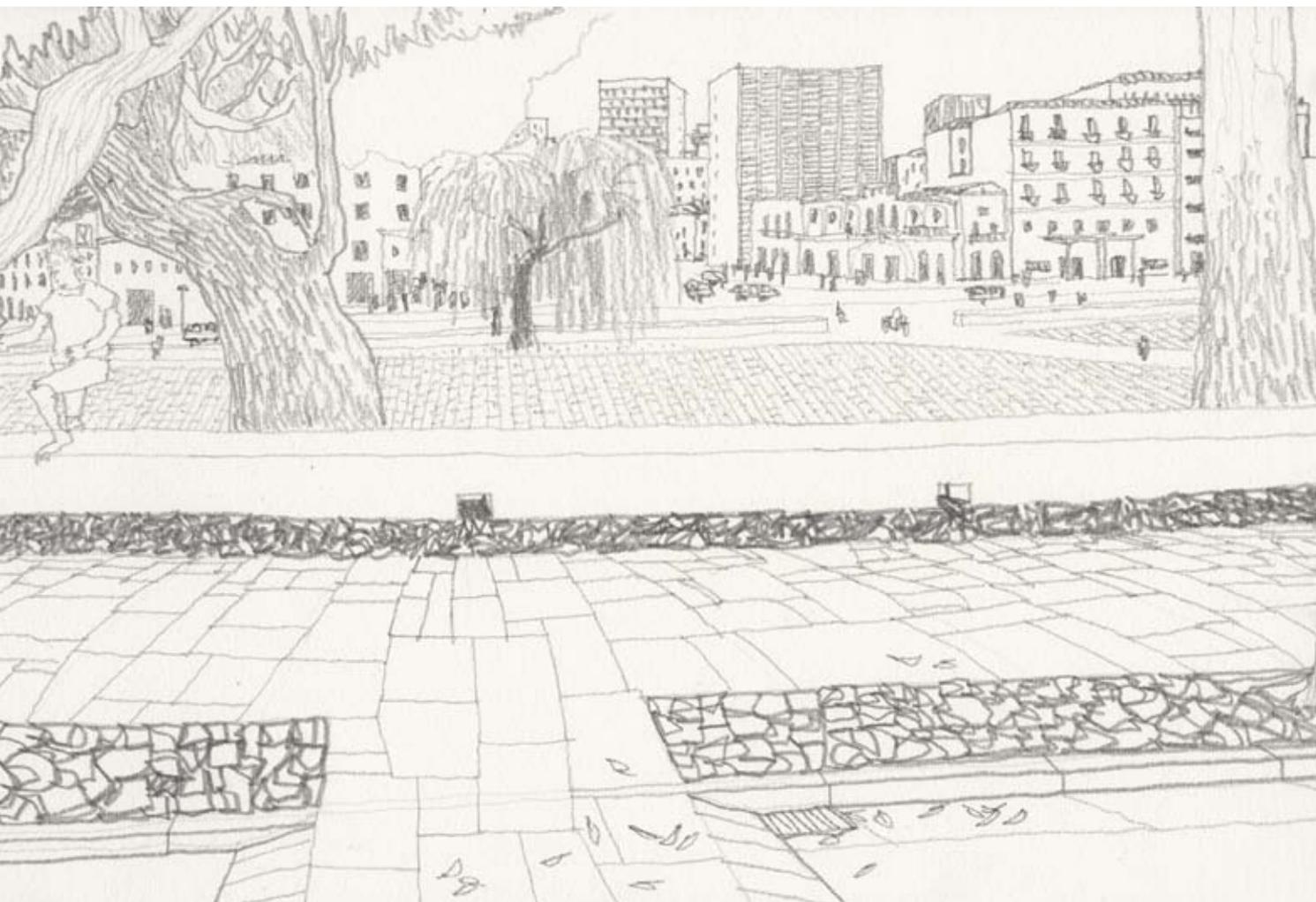
Veja, o problema não é a vazão. Muito mais difícil é controlar águas velozes, o problema está no sacrifício que se fez daquilo que o rio tinha como forma natural de contornar o aumento do volume com as chuvas; espaço. A cidade ocupou toda a várzea do rio, retirando os espaços alagáveis

que na verdade pertenciam a ele, e o controle da vazão, que era feito através de lagoas, voltas e mais voltas que o leito dava naturalmente, com um potencial muitas vezes maior para reter a água até que voltasse a escoar normalmente com o final das chuvas, foram extintos, comprometendo este equilíbrio que uma vez teve o sistema. Então retomo aqui a noção de que não é uma iniciativa local que trará a solução aos problemas de administração das águas urbanas, tenho plena consciência de que as questões envolvendo as águas são só a ponta de um problema muito mais complexo e ex-



Desenho 22 | 40 - As intervenções ficam às margens da circulação. Um grande banco contínuo protege a calçada do talude, enquanto as árvores sombreiam todo o boulevard, numa cobertura vegetal abobadada.





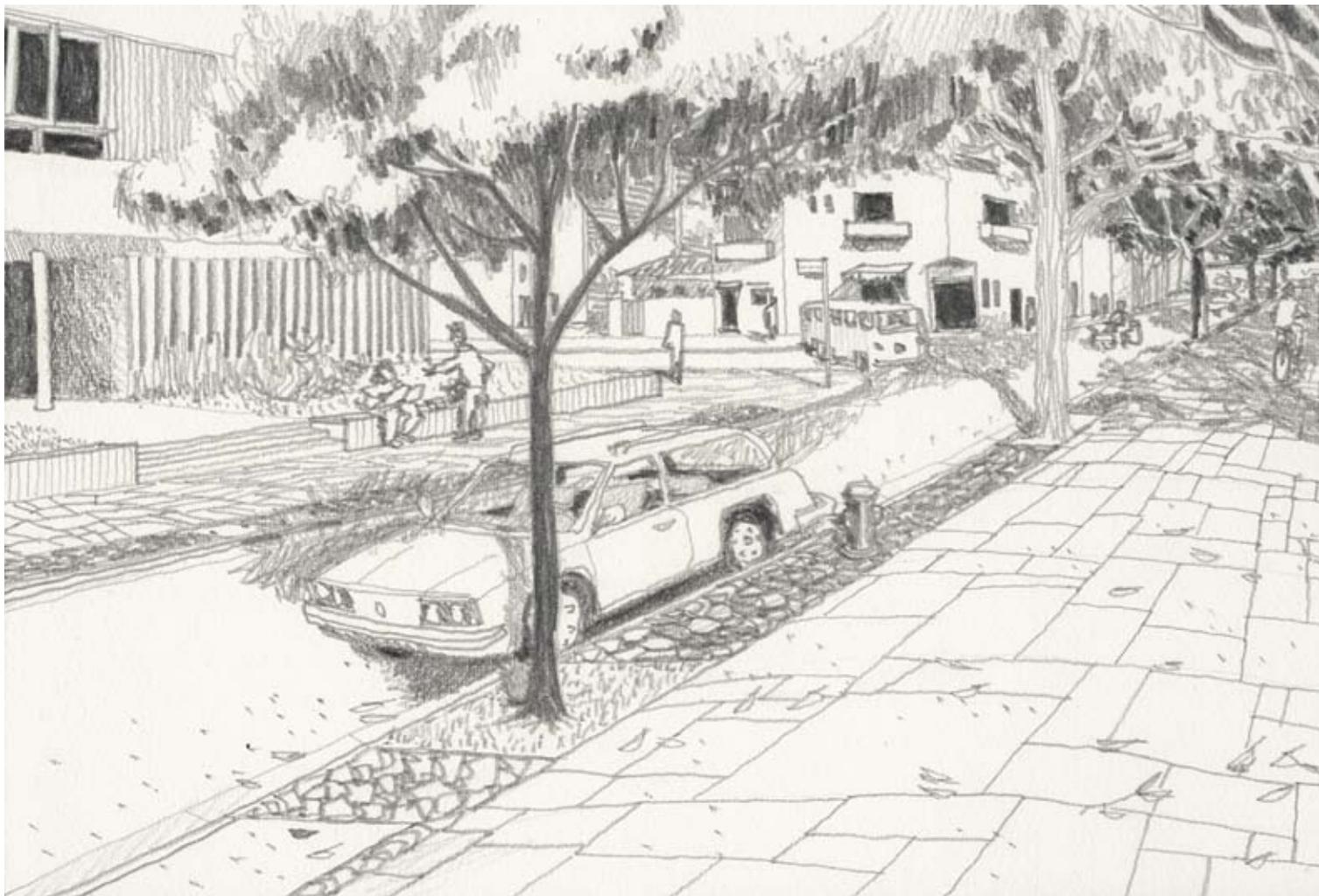
tenso do que se pretende abordar aqui.

Ironicamente, da mesma forma que se trata a vazão dos rios, 'tocando para frente', o tráfego de veículos sofre das mesmas misérias, dividindo, inclusive o mesmo espaço físico. É perfeitamente possível para mim compreender porque a população em geral entende o rio como um problema, volta as costas a ele, teme sua fúria. Uma questão de história política, de falta de uma política pública que valorizasse os rios ao invés de saneá-los de forma criminoso. E aqui retorna a questão da importância de se recriar esta cultura urbana, dar origem a um respeito ao

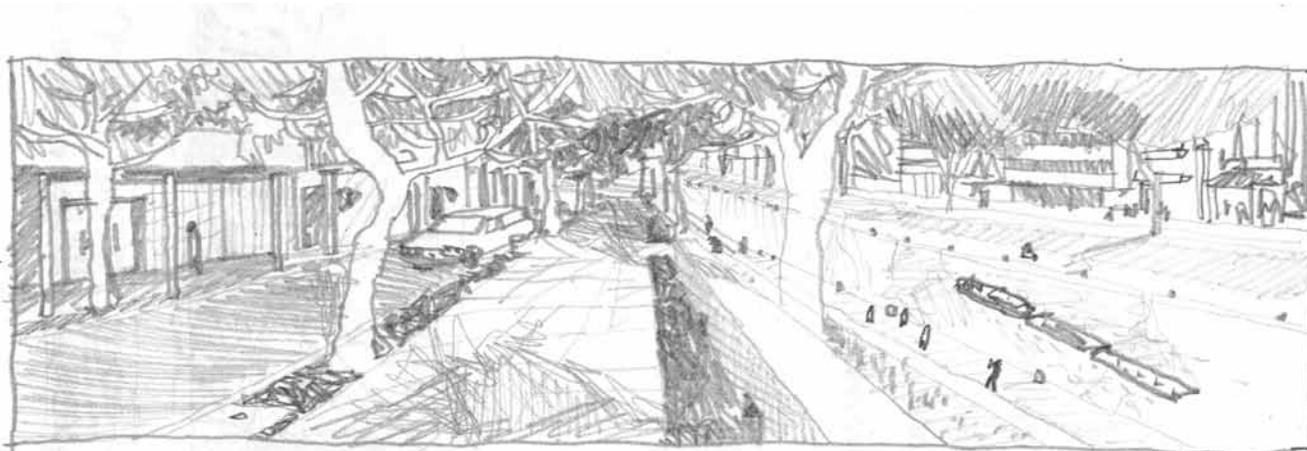
rio ao invés do medo e do desprezo, educar as pessoas para que entendam o valor que tem a água para a qualidade da cidade e dos espaços públicos, para a sociedade como um todo. Só que isso não é algo que se faz da noite para o dia, é trabalho para mais de uma geração, esbarra novamente nas políticas públicas desinteressadas, nas gestões concorrentes que têm que fazer trabalhos rápidos para mostrar um serviço pronto no tempo de um mandato. Uma coisa destas não se consegue assim.

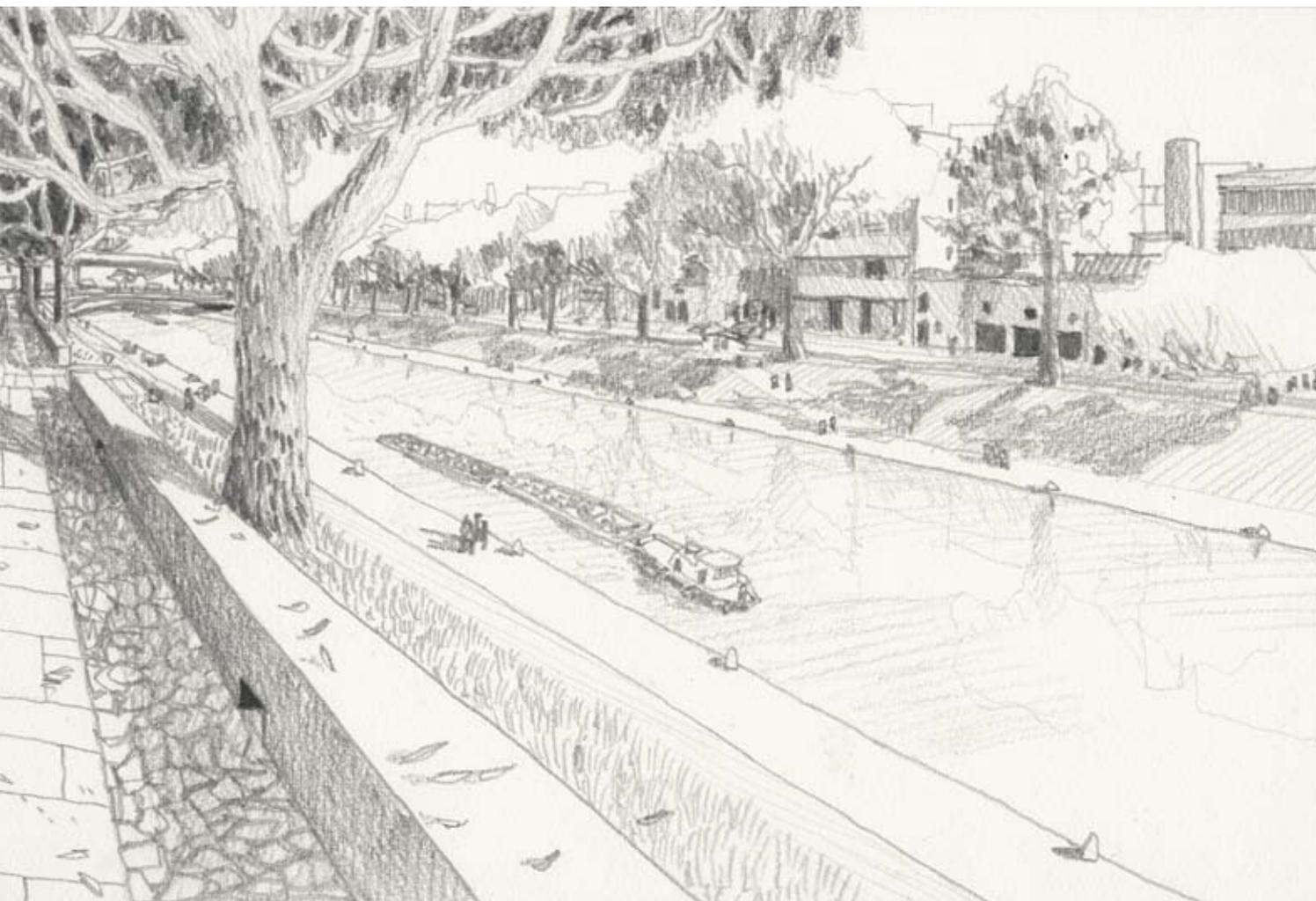
Então, da mesma forma que o rio deve ter seus meios de controle de vazão, tanto para aumentá-la quanto

para reduzi-la, conforme a situação, grandes lagos com volume controlável farão parte do complexo, ao longo do percurso e paralelo a dele, como represas que ajudem a controlar o rio, tal máquina hidráulica que é. Os lagos são portos, locais de lazer, contemplação, atividades esportivas, etc, geralmente articuladores do espaço urbano ao seu redor por ser uma presença marcante na paisagem. E mais que apenas espacialmente, nestes dias secos que tivemos no inverno, grandes superfícies d'água ajudam a aumentar um pouco a umidade ao seu redor, dando um pouco mais de con-



Desenho 23 | 40 - Um largo calçadão reforça a circulação principal às margens do canal, sombreado pelas árvores e com vista para o rio. A rua limita-se à circulação local de veículos, enquanto a Avenida do Estado passa em túneis paralelos ao canal do Tamanduatei.





forto aos usuários na proximidade.

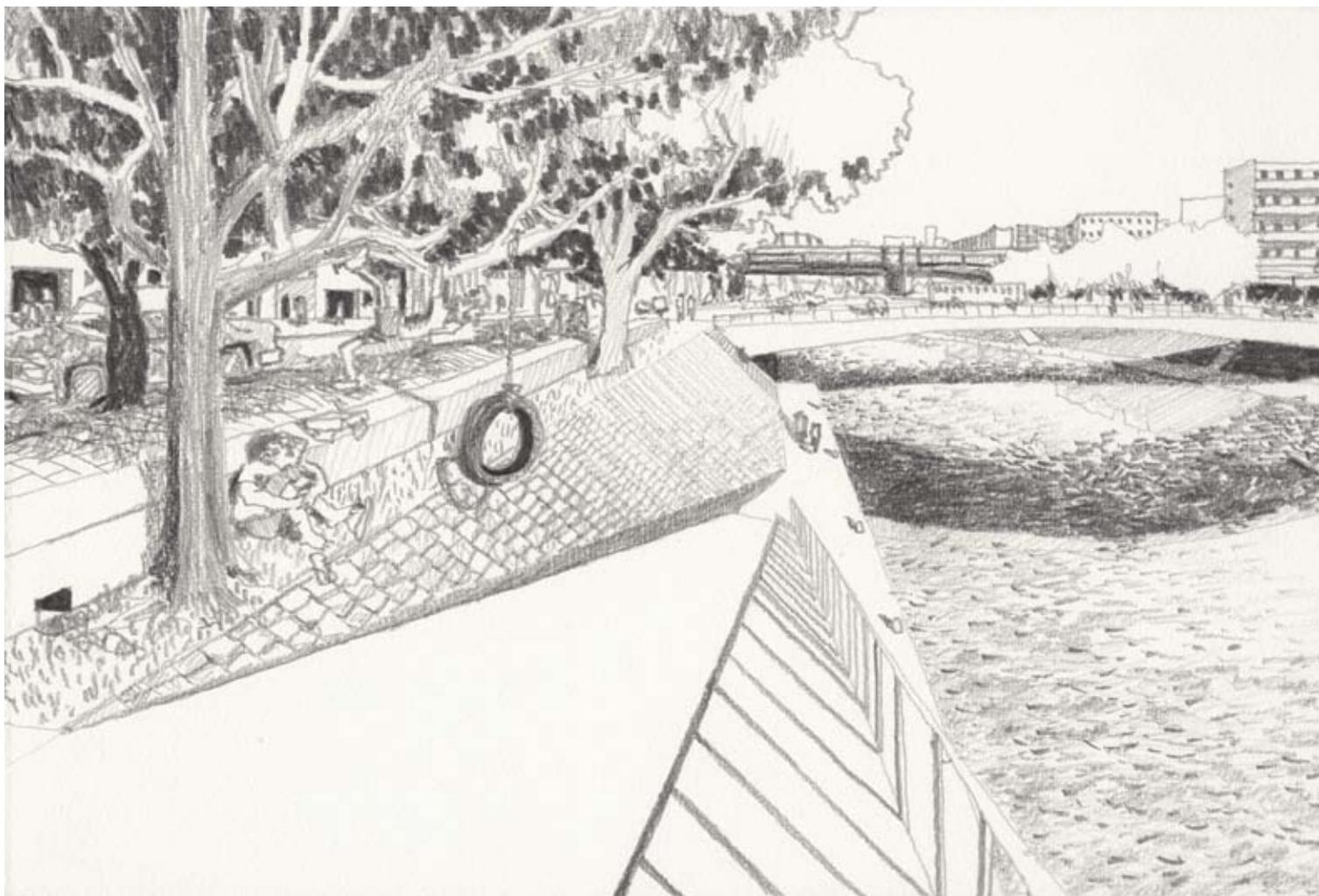
A seção do canal pode variar de algumas formas ao longo do trajeto de acordo com as características de cada local, tornando se mais largo, mais profundo, tendo as paredes permeáveis ou impermeáveis, estar na cota do passeio, mais árvores ao redor ou menos, barragens, pontes móveis, portos, lagos, canais de derivação, etc. Mas o padrão está muito associado aos passeios às margens com o canal no centro, podendo haver pequenas alterações, variações na proporção, adaptações, mas mantendo esta conformação base.

PONTOS NOTÁVEIS

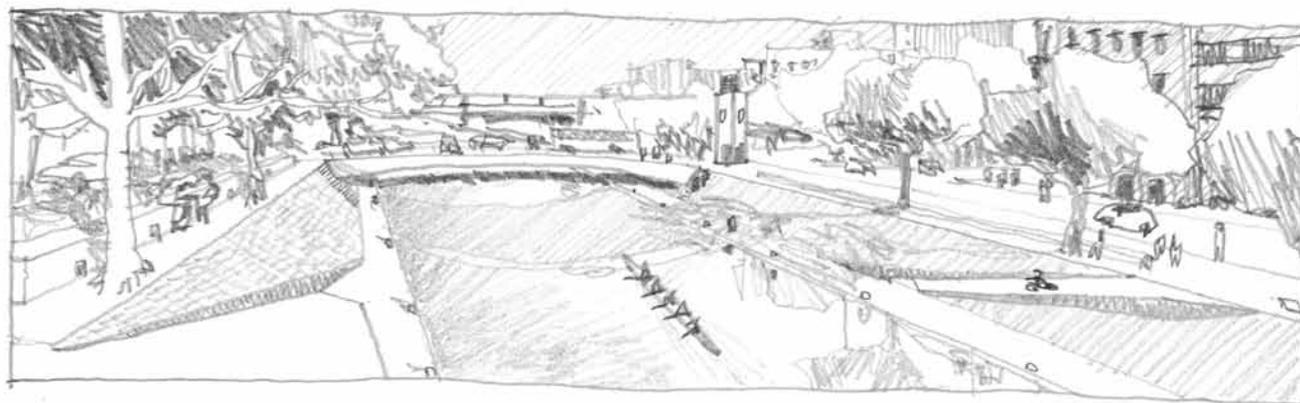
Lugares tão importantes e marcantes como a estação do metrô possuem uma vocação agregadora fundamental que deve ser reforçada, por isso imagino que outros serviços possam estar associados a ela, como o ecoponto/porto. O local de descarte de materiais recicláveis e até uma pequena quantidade de entulho por pessoa, a serem devidamente triados e então encaminhados pela via fluvial ao seu destino final. O transporte por longas distâncias de cargas de baixo valor agregado, ou quase de um custo

agregado, como o lixo, por exemplo, é muito custoso, mas este ônus pode ser amenizado com soluções de transporte de baixo gasto energético, como a navegação. E de frente ao ecoporto, resgatando aquele viés de exemplo a se seguir e a formação da cultura urbana que falávamos há pouco, o porto de passageiros. Imaginemos a situação do embarque diário das pessoas em frente ao ecoporto, no mínimo hão de indagar o que é aquela outra construção em constante atividade do outro lado do rio, sempre a carregar barcas com os materiais descartados.

O Museu dos Transportes, que



Desenho 24 | 40 - Rampas e escadas fazem o acesso ao cais, no nível do canal.





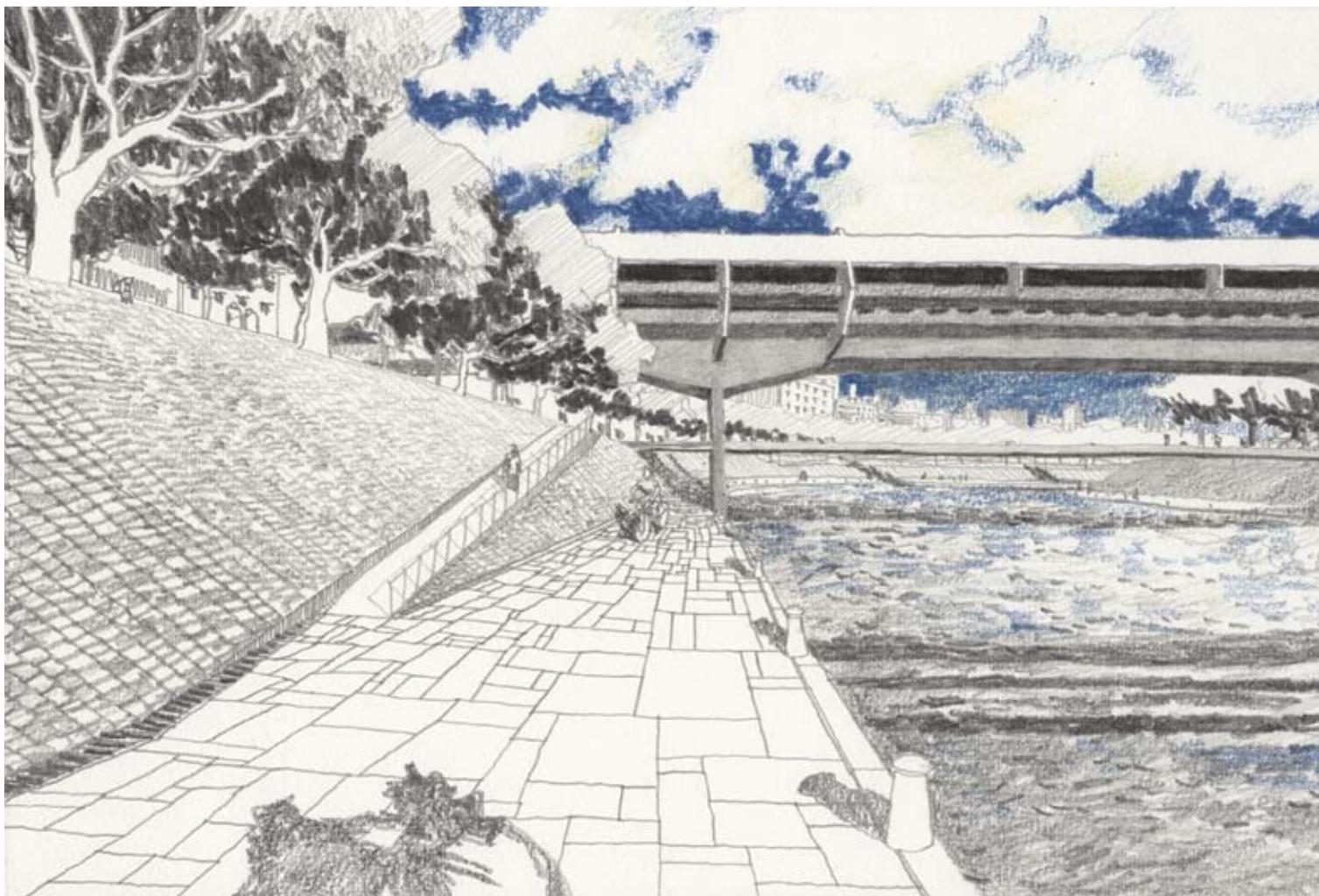
fica na Avenida Cruzeiro do Sul, bastante próximo ao metrô armênia, poderia fazer este paralelo do transporte fluvial também, já que hoje não conta com expressiva representação deste meio de locomoção em seus anais. O transporte de passageiros por via fluvial não é provavelmente o mais rápido, mas pode garantir uma escala de horários bastante precisa e servir como alternativa ao deslocamento por terra, fora o caráter turístico e educacional que pode ser explorado ao redor do parque linear e junto aos museus. Um percurso cultural montado ao redor do Tamanduateí, cujas

paradas incluíssem o Museu de Arte Sacra, o Museu Catavento (no Palácio das Indústrias), o Museu da Cidade de São Paulo que está aprovado para assumir o espaço da casa das Retortas, o próprio Mercado Municipal, o Pátio do Colégio, todos senão à margem, muito próximos do rio.

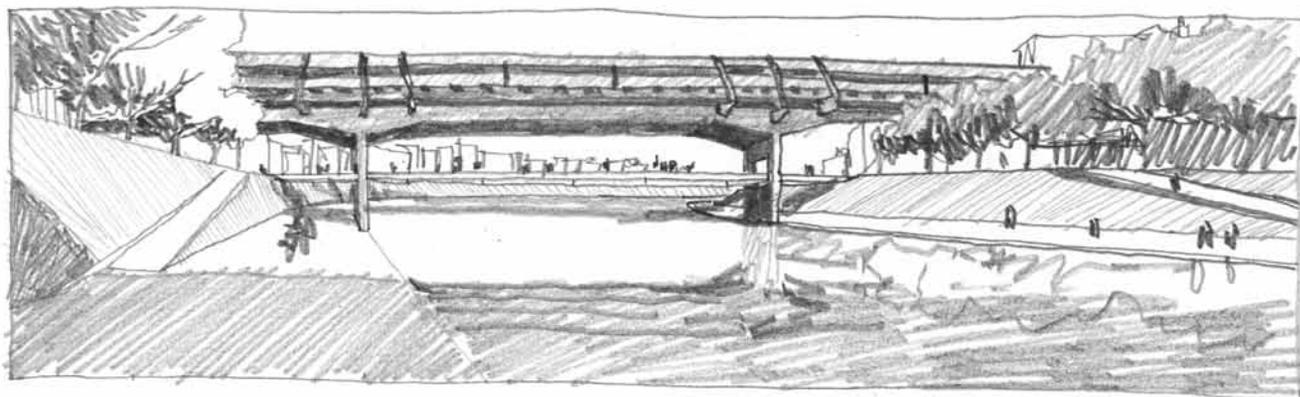
Alojamentos para estudantes do interior e da capital passarem o final de semana no centro de São Paulo enquanto fazem um ciclo de visitas pelos principais museus da cidade pode complementar e dar novo fôlego ao circuito cultural da cidade, configurando o Sistema de Alojamentos Es-

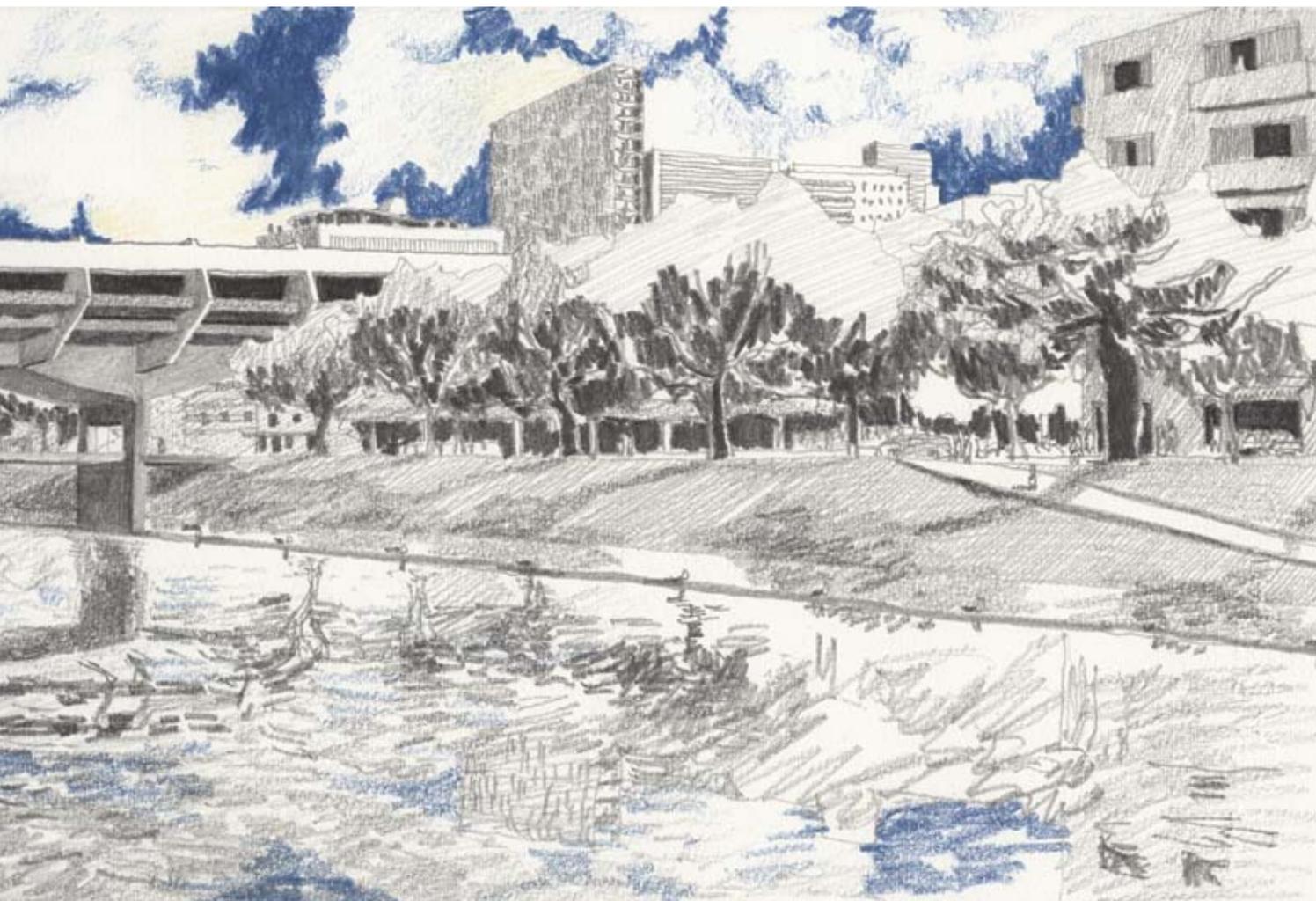
tudantis. Mais do que simplesmente alojamentos para curtos períodos, residências para estudantes que vêm à capital estudar em universidades públicas ou em convênios com as particulares. É importante permitir a estadia de visitantes pois assim iniciativas e viagens são viabilizadas pela simples oportunidade disponível nos programas de incentivo a cultura.

Locais de interesse não faltam; Museu dos Transportes, Clube da Curva (proposto em projeto), Museu de Arte Sacra, Pinacoteca do Estado, Museu da Língua Portuguesa, Estação Pinacoteca, Museu do Estado de São



Desenho 25 | 40 - No cais, a opção de circular mais próximo da água, vendo a cidade e o parque linear de um nível mais baixo. Estruturas importantes, tanto para o macro funcionamento da cidade quanto para a paisagem mantêm-se como marcos na paisagem.



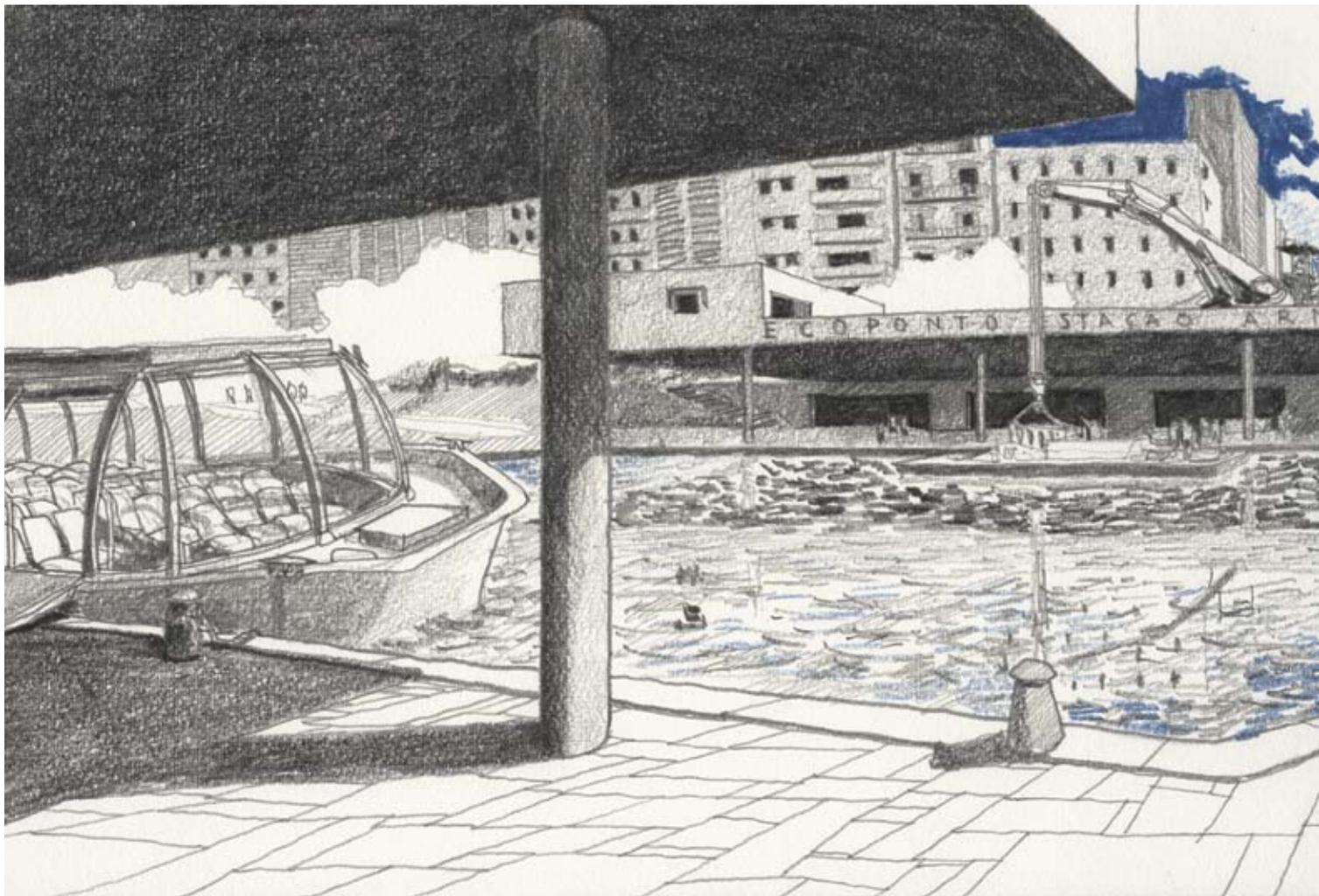


Paulo (Casa das Retortas), Museu Catavento (Palácio das Indústrias), Mercado Municipal, Estação e Parque da Luz, Sala São Paulo, Escola de Dança (Júlio Prestes), Pavilhões de exposição do Anhembi, Sambódromo, Campo de Marte, Liceu de Artes e Ofícios, Vila Economizadora, Vila dos Ingleses, Seminário, etc, são os mais próximos, sem contar a Feira de Hortaliças, Feirinha da Madrugada, Zona Cerealista, 25 de Março, Zona dos Tecidos. Ou seja, hoje mesmo já existe um grande potencial turístico e de turismo intelectual que poderia ser melhor explorado com a infraestrutura correta, quase tudo

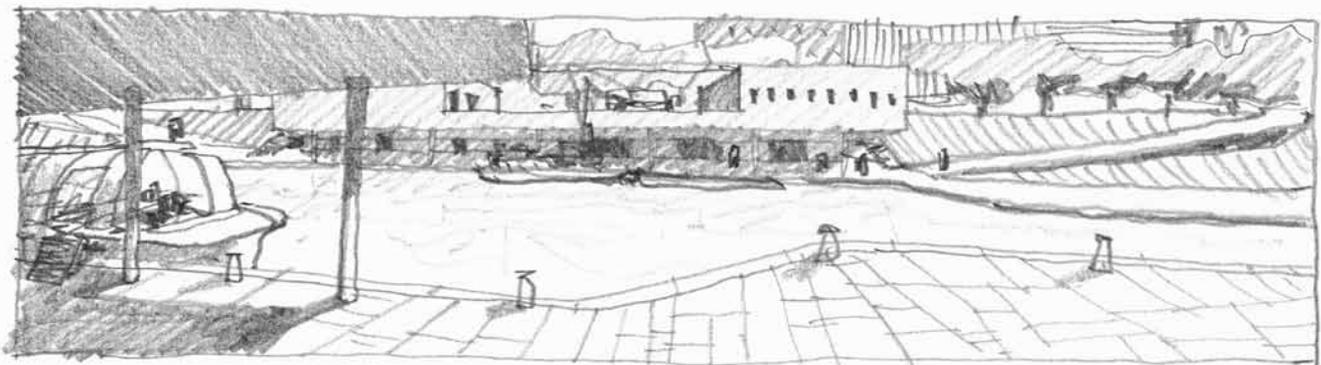
articulável por um circuito fluvial.

O contato de mais gente com a realidade ideal da cidade contribuiria de forma importante à formação de uma cultura urbana que não priorizasse apenas segurança, muros e automóveis. Se vindo à capital as crianças pudessem circular a pé pela cidade, sair das salas de aula ou museus e caminhar entre eles, frequentar o clube público, andar de bicicleta pelo boulevard às margens do canal, ir à feira, ao parque sem depender dos ônibus fretados a que costumamos associar este tipo de passeio/turismo, jogar bola e brincar nas praças, certamente

carregariam consigo esta experiência. Daí a importância de se pensar nesta oportunidade que os alojamentos estudantis dariam aos alunos; troca de experiências, a viagem, a saída da rotina, trabalhos de campo, cursos de férias.



Desenho 26 | 40 - Em pontos estratégicos, aproveitando-se da proximidade de pontos nodais da cidade, como a Estação Armênia do Metrô, instalam-se outros serviços de interesse do cidadão, como o Ecoporto e o porto de passageiros.





BOULEVARD

As margens do rio são o que há de mais desejável para se passear. Este passeio é um grande boulevard que acompanha toda a extensão do canal, conectando a foz (e pelo outro lado, a nascente) ao parque D. Pedro através de um trajeto de mínima variação de cota, praticamente plano, transformando-se na artéria coletora dos espaços públicos da região. É, simplificando, um parque linear, que aproveita a linearidade do rio como estruturador de um caminho que conecta equipamentos distantes na cidade. Porque existe um que de subje-

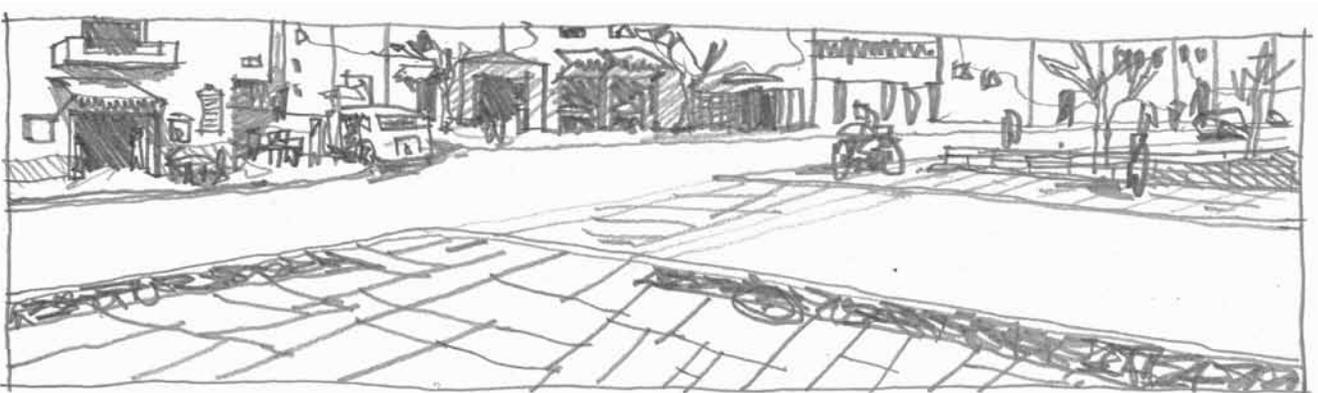
tivo na distância, no caminho; se for monótono e desconfortável, compreendemos de uma forma o trajeto, torna-se penúria, sofrimento. Antes mesmo de se sair de casa já se antecipa mentalmente as chatices do traslado, opta-se até por transporte público, coletivo, automóvel, tudo para não ter que passar por determinados locais, isso em distâncias muitas vezes perfeitamente transponíveis à pé, de bicicleta. A qualidade do trajeto influencia diretamente a escolha do meio de transporte.

Se ao invés de ter que caminhar ao longo do córrego (expressão compreendida hoje como forma deprecia-

tiva para denominar pequenos e insignificantes rios poluídos), murado pela avenida do Estado, pudéssemos seguir por um boulevard, por um parque linear repleto de eventos ao longo do percurso, lojas, bares, oficinas, casas, restaurantes, escolas, feiras, praças, clubes, o rio, sombra, vista, certamente muita gente optaria por caminhar ou andar de bicicleta. E quem o faz já hoje (coincidentemente estou escrevendo isso justamente no dia mundial sem carro) sabe o quanto melhora o humor, a disposição e mesmo a saúde. Problemas atuais como o intenso stress de se pegar múltiplas conduções, ou pior,



Desenho 27 | 40 - Nas cabeceiras das pontes, as travessias em ambas as direções interligam o tecido com o mínimo de obstáculos.





trânsito nas pequenas distâncias, ficar dentro dos ônibus ou automóveis, a impotência frente a demora, podem ser reduzidos com iniciativas destas. Claro que estas variações são locais, o raio de influência deste projeto em discussão aqui não afetaria exatamente toda a cidade, mas a minha crença nesta palavra 'ideal' pressupõe também que estas mudanças que proponho neste 'estudo de caso' para a foz do rio Tamandateí fossem, guardadas as proporções e peculiaridades de cada local, estendidas a toda a cidade pois são fruto de uma cultura urbana, não de uma ação isolada.

O turismo costuma ser uma for-

ma de economia que tratamos com certo desprezo quando pensamos em planejamento urbano pelos diversos péssimos exemplos que conhecemos. Existe uma aura de pejo nas relações turísticas, de exploração, expulsão da população local, submissão ao turista, etc. No Brasil há geralmente uma grande dificuldade por conta de funcionários despreparados, instalações precárias, falta de informações precisas e etc fruto de uma política ineficaz. Mas um planejamento turístico pode dar fôlego a uma importante transformação da região se propriamente associado às diretrizes de

um plano de uso do espaço público.

Este imenso parque linear acompanhando o Tamandateí, toda a movimentação proveniente do Clube da Curva e dos museus ao redor, a simples existência de um eixo de deslocamento agradável já formam um quadro interessante para o desenvolvimento de comércio e equipamentos voltados ao público geral. Porque eu entendo que o turista não precise necessariamente ser o estrangeiro, mas o frequentador de um equipamento, um habitante de uma região um pouco mais afastada, todos podem ser beneficiados por uma estrutura voltada a receber bem



Desenho 28 | 40 - Na calçada, espaço para diversos usos, da parada à circulação; a apropriação do espaço e a noção de vida ao redor.





as pessoas. E este desenvolvimento de uma região é um ciclo contínuo e expansivo; quanto mais gente é atraída pelo comércio especializado, pelo parque, pelos museus, mais retorno dá às lojas e à identidade do lugar, que por sua vez atrai mais pessoas e assim por diante. Tudo isso ao redor de uma condição nova de ocupação da várzea do rio, de um respeito ao potencial urbanístico das vias fluviais.

Já que falamos do turismo, a exemplo de cidades como Amsterdan ou Paris, a navegação fluvial com grandes barcos turísticos movimentada fortemente a região. Esta associa-

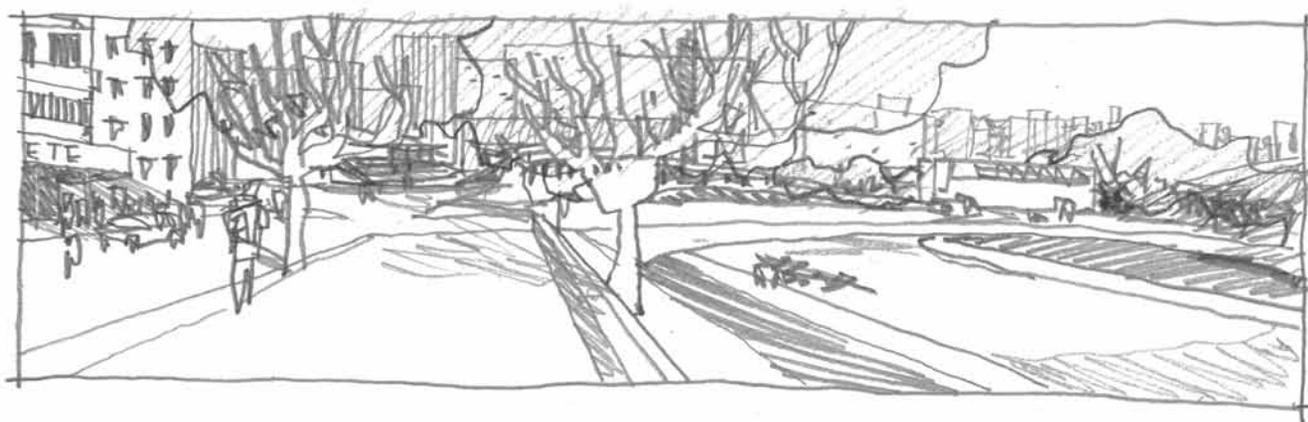
ção de transporte e vocação turística só tendem a enriquecer as relações dentro do parque, além de ressaltar a condição de formadora de uma cultura urbanística mais interessante. Pode parecer redundante este tipo de discurso, mas é importante perceber como, conforme vou colocando no papel os motivos que me levam a uma escolha ou outra, outras tantas aparecem e se reafirmam, vão se entrelaçando continuamente num cenário novo.

CLUBE DA CURVA

Onde hoje atualmente o Tamandateí faz a segunda curva mais importante, contando a partir da foz, há um grande terreno praticamente vazio que serve de pátio de manobras e estacionamento para uma empresa de transportes na margem interna da curva. Do outro lado, um conjunto habitacional divide a quadra com alguns galpões, uma escola estadual e um terreno também quase inteiramente desocupado que abriga a Associação Paulista de Nordestinos. Mas o sentimento de amplitude que rege esta curva no rio está



Desenho 29 | 40 - Em determinados pontos, a perspectiva se abre em espaços mais amplos, como praças, alargamentos naturais do boulevard.





no vasto espaço plano que a avenida do Estado ocupa quando se ramifica para a avenida Cruzeiro do Sul e cruza com a rua da Cantareira. Trata-se, portanto, de um enorme espaço 'vazio' não fosse a intensa presença de automóveis. Não é, pois, um lugar.

Eu diria que esta curva é um dos limites do centro da cidade, pois à partir dela já se pode perceber a presença da colina histórica e a grande densidade construtiva da região central como um todo, principalmente pela grande quantidade de edifícios de uma altura crescente. O São Vito, que desde a última conversa com o Alexandre ainda

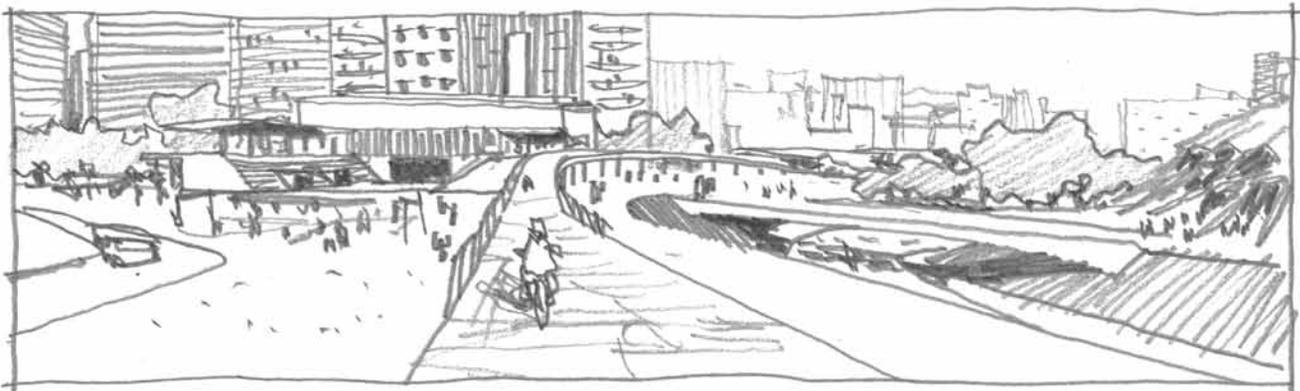
não tem um destino claro para mim, teve sua importância como bastião da habitação popular no centro da cidade questionada por dois aspectos: o primeiro é o fato de já estar sendo demolido, tendo sido aprovada pela prefeitura sua longa demolição manual e integração do Mercado Municipal ao Palácio das Indústrias por uma grande praça, justamente a antiga praça São Vito.

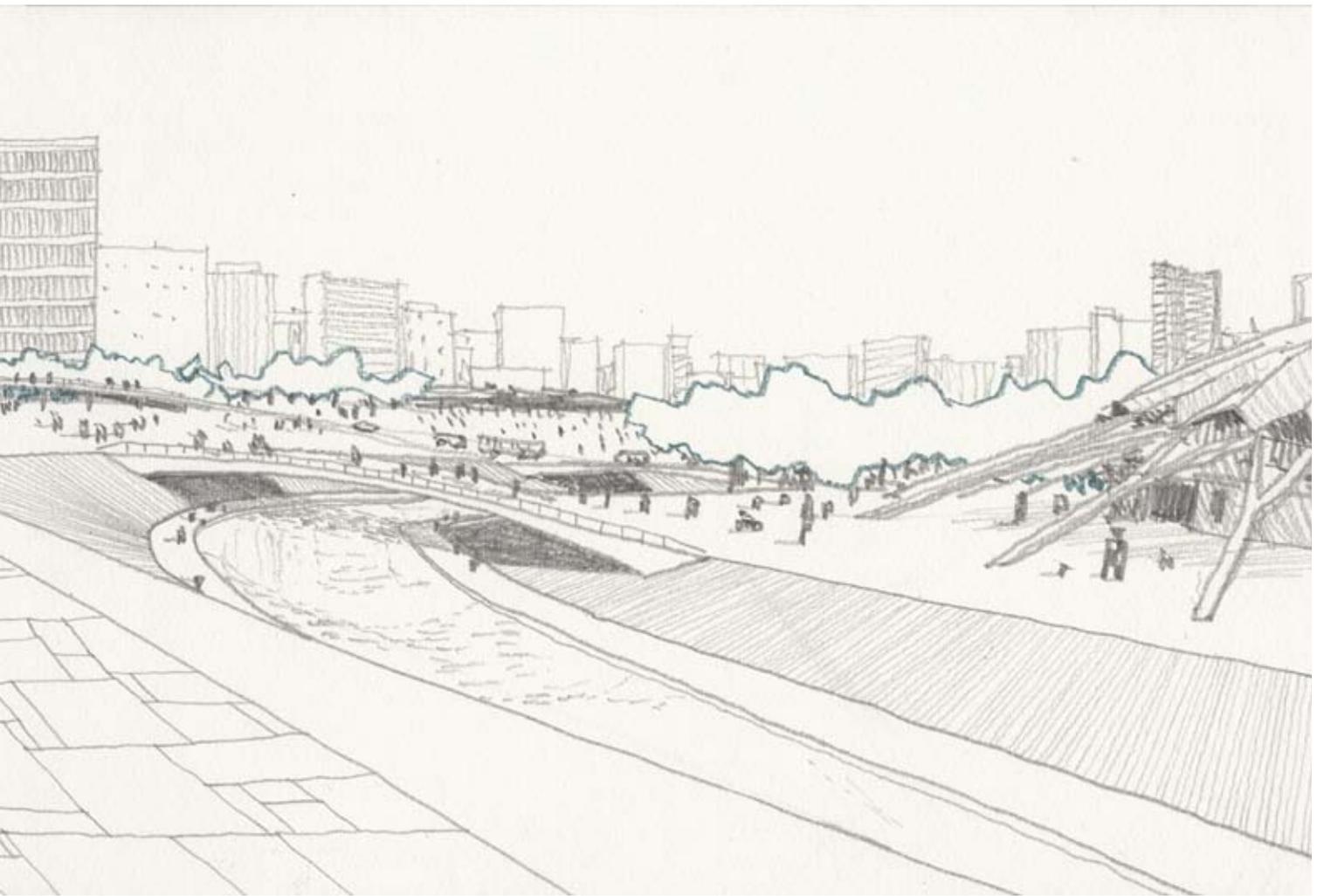
O segundo, que é cumulativo em relação ao primeiro, é, pensando-se numa condição ideal de cidade, de tratamento e forma de ocupação da várzea do rio, de praças urbanas, etc, se a manutenção do São Vito como e

onde é hoje é algo sustentável no sentido de uma argumentação que o justifique. Pois, se estamos falando de uma condição ideal, há locais e prédios certamente melhores para se construir. E, querendo ou não, o São Vito também ocupa a várzea do rio, tanto quanto o Mercado ou mesmo o Palácio das Indústrias. Ainda sim, e este é um contra-argumento interessante, é o valor histórico e sentimental que o prédio desperta quando se toca nesta questão da habitação social da região central da cidade, como pude perceber naquela declaração espontânea de uma senhora enquanto eu desenhava



Desenho 30 | 40 - Na curva do rio, ponto importante na compreensão da espacialidade, um ponto focal; o Clube da Curva, espaço público agregador associado à circulação em torno do parque linear.





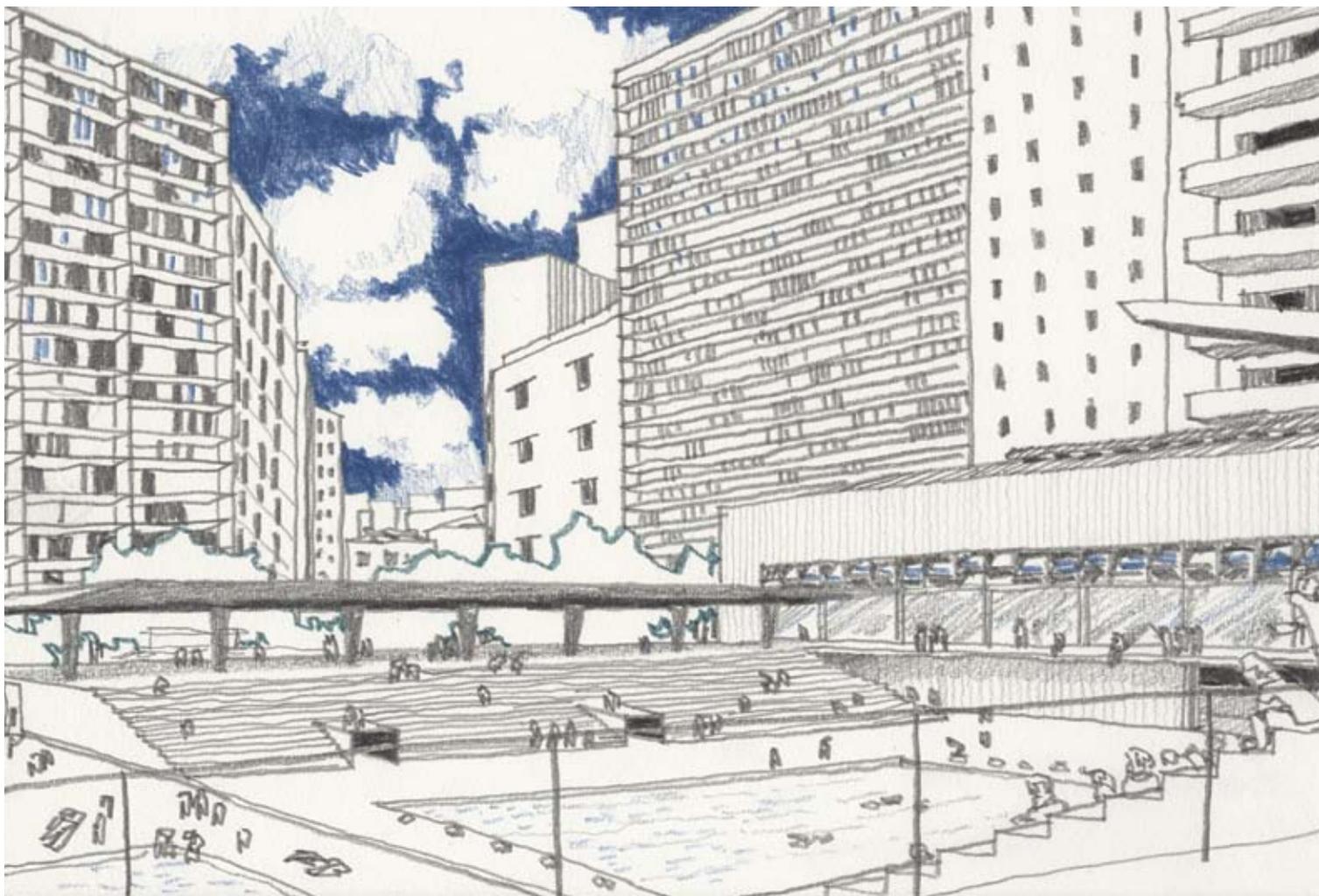
próximo ao edifício. Não o manteria somente por suas características arquitetônicas, ele não é um prédio feio, isso certamente ajuda, está numa posição de grande visibilidade e tal, mas da mesma forma pode-se entender que ele atrapalhe na integração entre as partes do complexo D. Pedro-Pari.

De qualquer forma, tão logo se faz esta curva do rio, no trajeto que vem da foz, já é possível observar o São Vito, e com isso se sabe precisamente a localização do Mercado Municipal, da margem do centro, o que serve de referência tanto de distância quanto de tempo para se chegar lá, é um marco

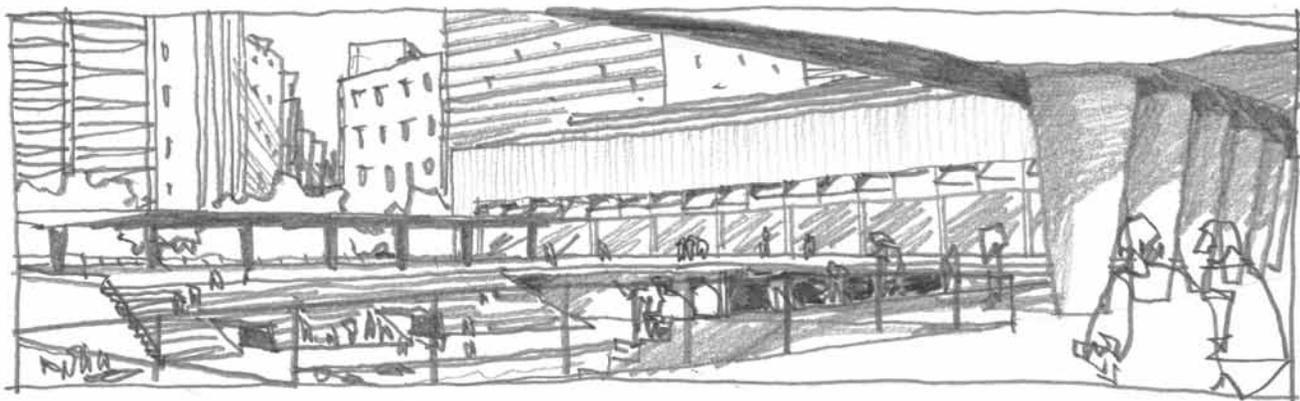
na paisagem. Há uma característica que destaquei durante a fase de desenhos de observação que é esta condição de torre de observação, ou guarita de entrada, torre da guarda, que possui o São Vito em relação ao Mercado e ao Parque D. Pedro. Nesta condição podemos ainda incluir o Pátio do Pari, pois se ele marca a presença dos outros dois, por consequência representa também o pari em sua porção mais distante, seu fim. Quando falamos dos nomes que possuem os lugares, eles quase sempre se associam à características existentes e em alguns casos até mesmo perdidas. Este aspecto de

porta de entrada, esta garganta que se estreita para então se abrir em parque me parece uma relação bonita de se manter, por isso ainda tenho grandes dúvidas em manter ou não o São Vito. E falando na questão dos nomes poderem se referir a características perdidas, chamar o Parque D. Pedro de parque soa bastante estranho na atual conjuntura, pois não passa de um costurado de áreas desconexas de mato.

Mas voltando à curva do rio, há esta mudança significativa na paisagem à partir deste ponto, pois da grande reta mais estreita e repleta de pequenas casas geminadas que a antecede,



Desenho 31 | 40 - O caminho se eleva o suficiente para que o clube se desenvolva sem empecilhos por baixo dele. Ao mesmo tempo, por cima, acessa-se as arquibancadas das piscinas.



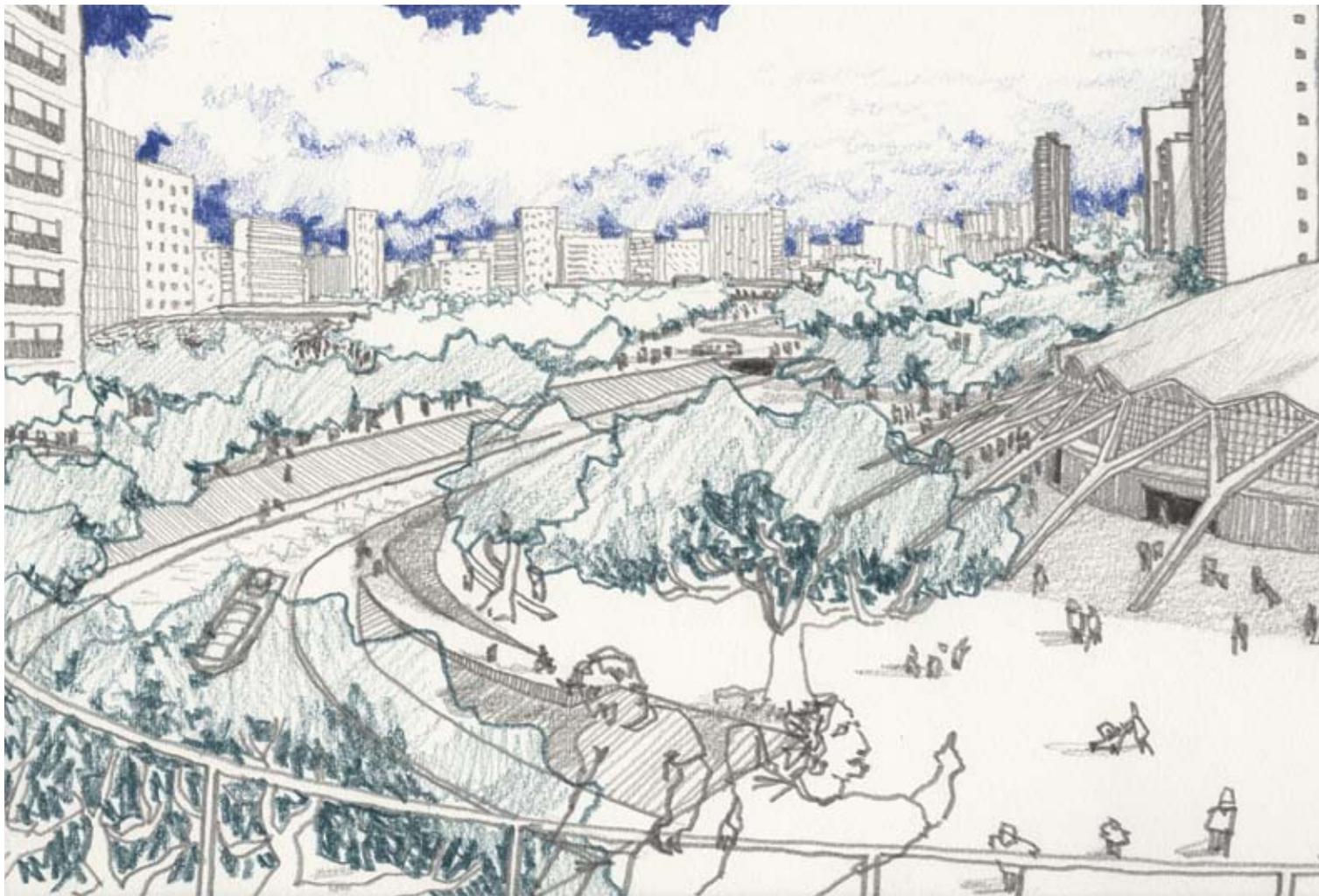


há uma abertura, um alargamento importante do espaço ao redor do rio. Este tipo de condição gera um espaço de contemplação circular, que até então era exclusivamente linear e alinhado com o canal do rio. E mais que o simples espaço de respiro, a assimetria que a curva causa no percurso é uma característica que a distingue do restante da paisagem, marca, serve de referência. Nesta ponta do complexo central, neste local de importância natural, seria interessante instalar um equipamento público que marcasse e reforçasse justamente este valor que tem para a paisagem a curva no caminho da água.

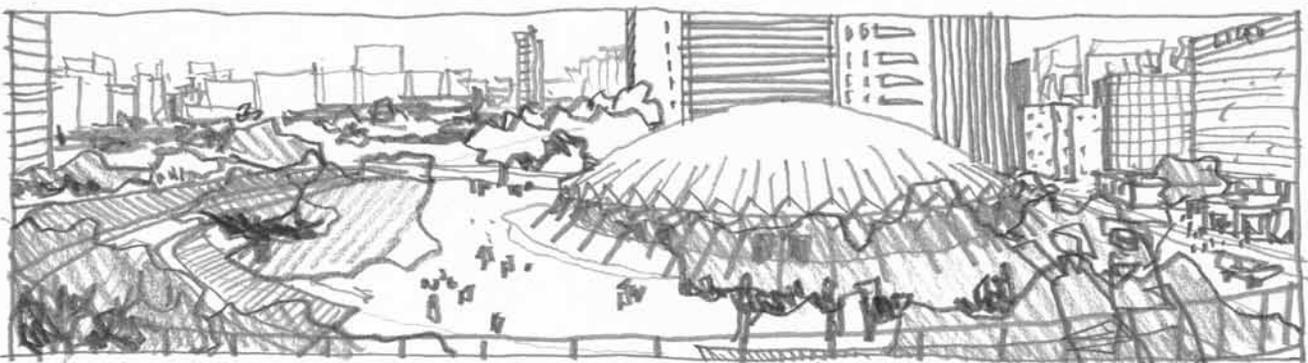
Um local que possua já uma relação especial com a água pede uma ocupação que a valorize justamente, e pensando neste contato como parte importante e indispensável à formação de uma mentalidade ou cultura dos rios urbanos, um clube aquático, o Clube da Curva, me parece uma proposta interessante. Associando ainda o conceito de escola-parque e escola-classe de Anísio Teixeira, esta circulação entre as atividades de ensino e estudo, separadas entre atividades intra-classe e extra-classe, poderia ser feita entre as salas de aula e este clube fluvial, como parte da formação de uma cultura ur-

baña desde cedo. Para a construção do clube, uma escola estadual, a E.E. Orestes Guimarães teria que ser relocada, aproveitando a oportunidade para verticalizá-la numa posição de destaque, numa das entradas desta clareira, marcando bem esta vocação. Ao lado dela, numa das praças receberia um complexo de skate, que é um dos interesses que mais consegue agregar de jovens nas cidades, e que serve também de ponte de relacionamento entre o estudo e a atividade física, lado a lado.

A grande reta que antecede esta curva, pode servir de espaço de treino para atividades de remo ou canoagem,



Desenho 32 | 40 - E de uma posição elevada em relação ao caminho plano, a compreensão do entorno; à esquerda o caminho por vir, vê-se à distância os marcos na paisagem, à direita, com continuidade no próximo desenho (33/40), o caminho percorrido.





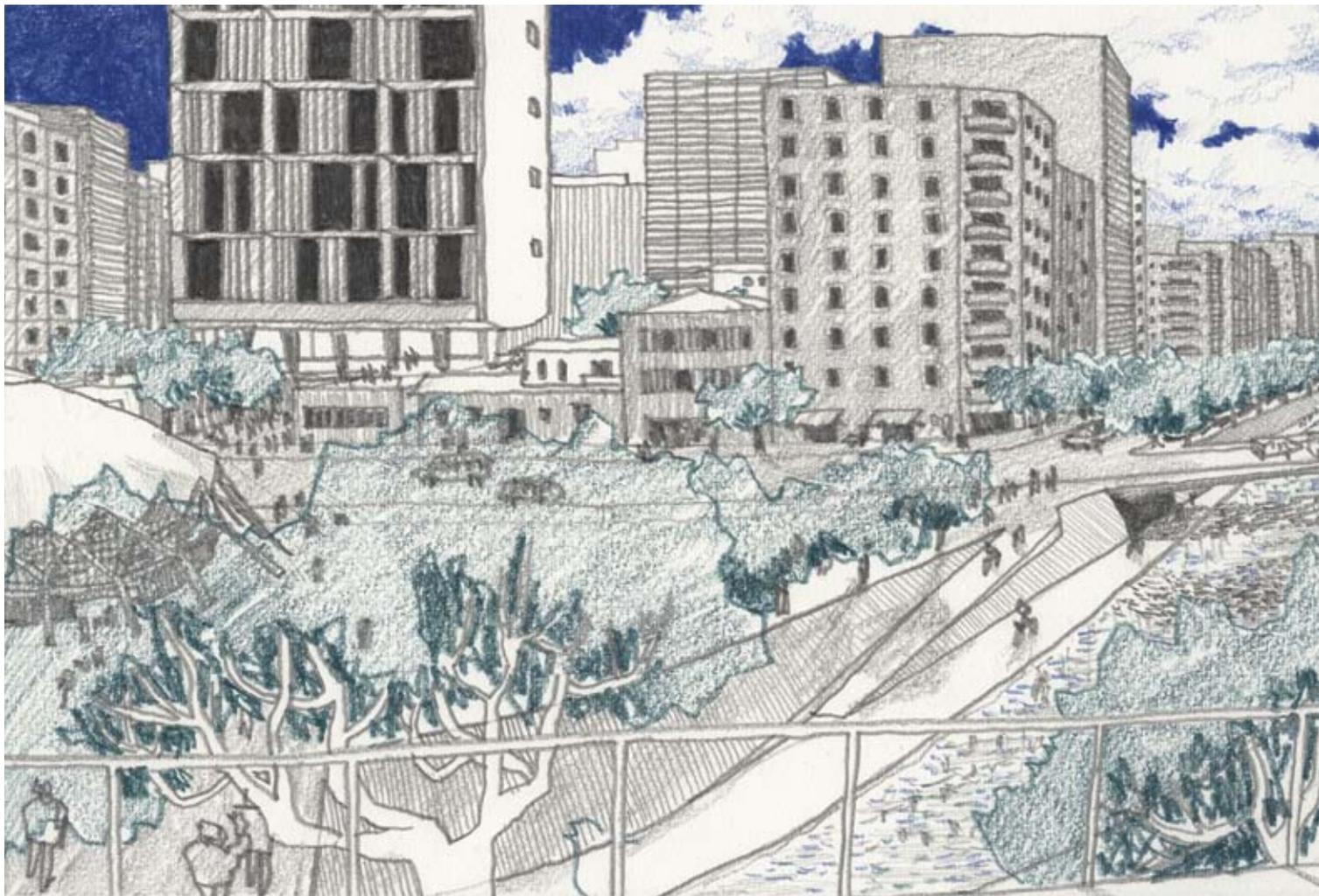
ainda que o comprimento seja aproximadamente um terço do necessário para atividades formais. Havendo ali, na curva, um desvio do passeio público que acompanha o rio de forma a elevá-lo singelamente permitindo que transponha o clube sem invadí-lo, as pessoas em seus trajetos habituais entrarão em contato com o que passa no clube público e também em seu entorno próximo.

O passeio se erguendo se torna uma marquise nesta parte central do clube, acompanhando ainda o traçado do rio, servindo de caminho para as arquibancadas da linha de chegada das competições de remo ou natação,

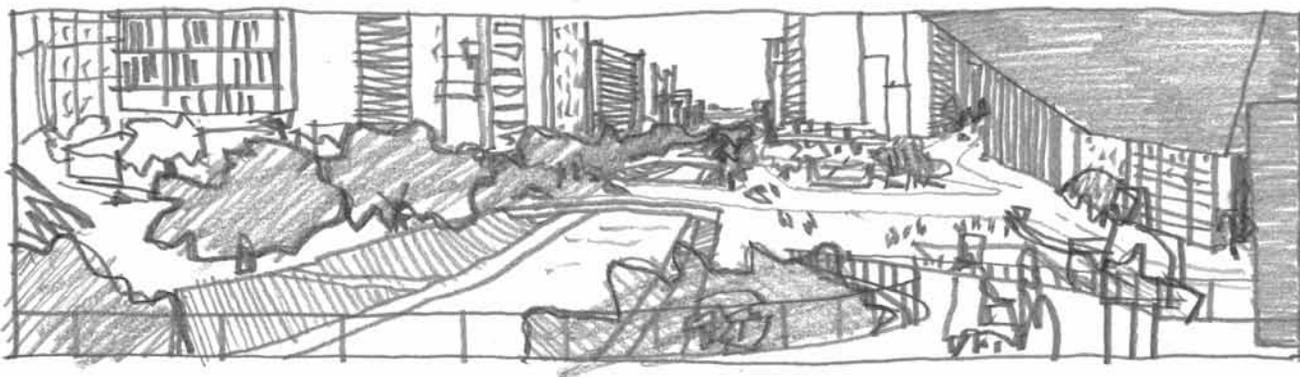
alinhando rio, passeio, raia e piscinas, compartilhando os acontecimentos. Este passeio elevado, coisa de um andar, o suficiente para o clube poder se desenvolver por baixo sem empecilhos, já permite uma visão mais ampla e desempedida da região central que eu tão enfaticamente destacava há pouco. Elevando o passeio com uma inclinação bem suave, se indica o caminho, se revela aos poucos uma dica do que está por vir, dá-se a escala de tempo e deslocamento, importantes na localização das pessoas na cidade, permite a localização de referências na paisagem, que é onde en-

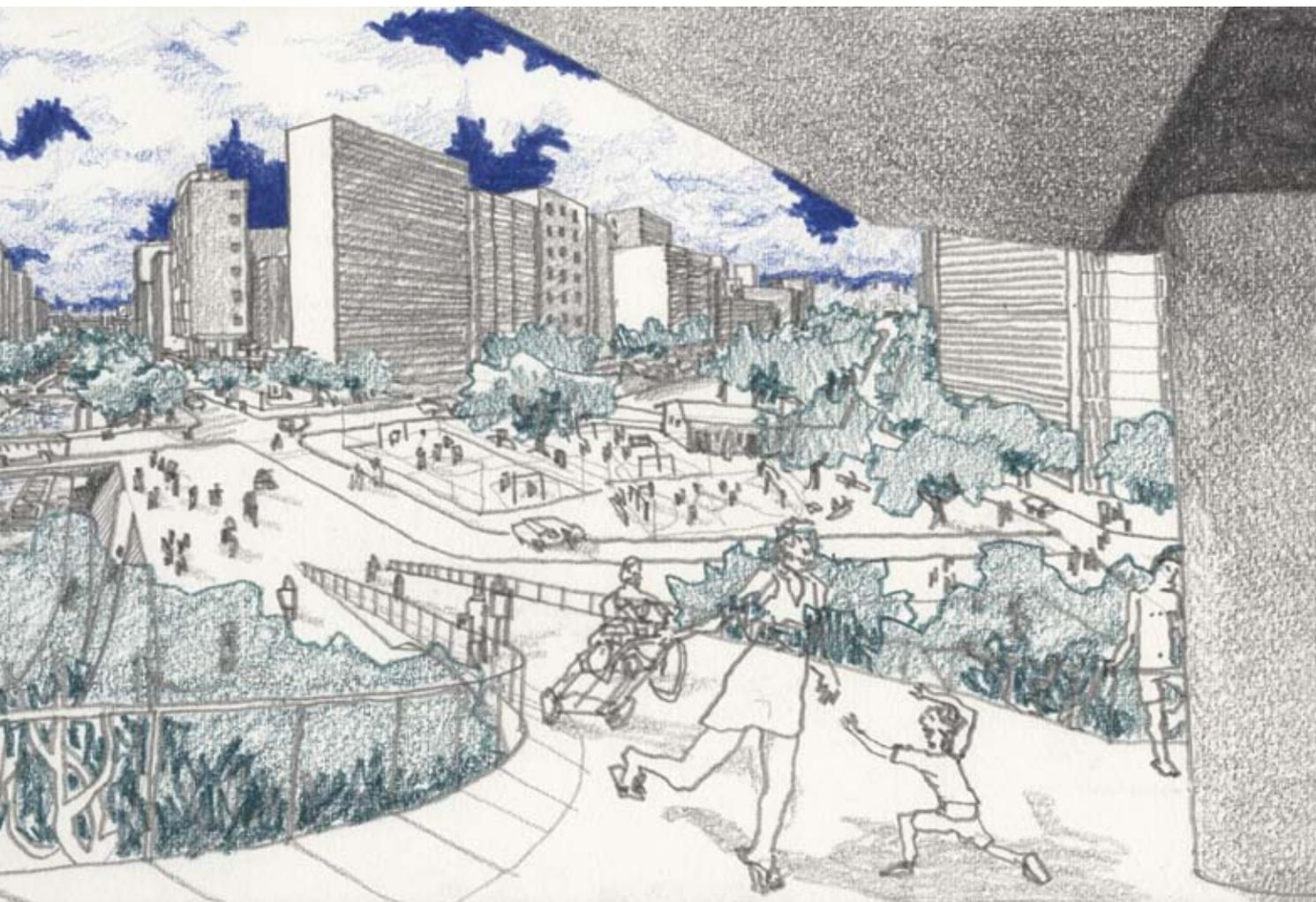
tra de novo o São Vito, por exemplo.

A elevação de parte do caminho, na chegada da curva do rio, destaca ainda mais o caráter extraordinário da curva no canal, pois de um ponto de vista elevado, pode-se ter uma vista um pouco mais abrangente do caminho por vir e do caminho por que já passamos. Olhando para trás, você quase que confirma aquilo que mentalmente construiu na cabeça sob forma de compreensão do espaço durante o trajeto até ali. Um ponto de parada, esta quase sugestão de uma etapa concluída no trajeto, uma referência de deslocamento é uma noção importante a quem está caminhando.



Desenho 33 | 40 - Olhando para trás compreende-se o caminho percorrido, uma visão de todo.





ESTAÇÃO DE COLETA DE LIXO

O potencial navegável do Tamanduateí também se presta ao escoamento da 'produção' de lixo da cidade de São Paulo, que não é de se desprezar, pelo contrário, é enorme e caótica. No terreno próximo à foz, ao lado do Conjunto Habitacional do Gato, onde hoje funciona a triagem dos pequenos caminhões de lixo da região, seria interessante instalar, numa ilha próxima à foz, este complexo de coleta de lixo e triagem de materiais que pudesse escoar todo o lixo em barcas estancas indo ou vindo do ABC, pelo

próprio Tamanduateí, como também pelos rios Tietê/Pinheiros, conectando sem a necessidade de mais caminhões a triagem, reciclagem e os aterros sanitários. Se o transporte já é um custo considerável do preço final de um produto que chega ao consumidor, despesas sem retorno, como a coleta de lixo, e que ficam a cargo da prefeitura, não são pormenores na produção capitalista. O sobrecarreamento e o consumo de energia acarretados pelo transporte rodoviário do lixo são gritantes e poderiam ser reduzidos pela organização de um sistema de transporte fluvial. Os sistemas de transporte ferroviário e

fluvial possuem enorme retorno e economia nos trajetos de longas distâncias e cargas pesadas, de baixo valor agregado, como o lixo, por exemplo, que no geral representa apenas um custo.

A triagem do lixo deveria ser feita neste pequeno porto fluvial, na foz do tamanduateí com o rio tietê, agora um grande lago associando o Ecoponto central, para onde seriam encaminhados os resíduos coletados nos múltiplos pontos espalhados na cidade, as cooperativas de lixo reciclável e o lixo comum trazido pelos caminhões de coleta de rua, organizando o destino dos resíduos de forma inte-



Desenho 34 | 40 - Ao descer do caminho elevado, atravessando a Rua João Teodoro, a linearidade do percurso dá espaço ao enorme vazio do Pari, podendo-se seguir à direita acompanhando o Tamandatei em direção ao Parque Dom Pedro II, ou à esquerda, passando pelos carramanchões da Feirinha da Madrugada e contornando o pomar no centro do desenho.





ligente. Barcaças herméticas seriam então carregadas com o lixo e encaminhadas aos destinos adequados; centros de reciclagem, aterros sanitários, seguindo pelo sistema de hidrovias da grande São Paulo até o ponto final, tanto a juzante como a vazante.

A necessidade de um porto e de docas para que os caminhões possam descarregar o lixo coletado nas ruas, é óbvia. Fora isso, um espaço para o despejo do lixo onde possa ser feita a separação e compactação também é necessária. Agora, isso deve ser feito em espaço confinado com ventilações feitas através de chaminés para con-

trolar de forma mais segura a questão dos vapores e odores provenientes da manipulação do lixo. Ruídos da compactação ou mesmo da entrada e saída dos caminhões não são desprezíveis, de forma que o isolamento desta estação numa ilha pode ajudar a reduzir o incômodo da proximidade imediata, enquanto também põe em posição de destaque esta função visceral para a cidade que é a coleta e destinação do lixo.

Outra opção é que esta ilha fosse de fato mais afastada das margens, ramificando o canal ao seu redor, dando um espaço para que sua influência no tecido urbano se dispersasse. Se um

grande lago der espaço à atual foz do tamanduateí, uma barragem para controle da vazão do canal, esta distância pode ser vencida pela água sem grandes danos ao boulevard próximo. A ilha teria, desta forma, uma posição mais central e de importância condizente com sua condição hoje renegada. Lixo é quase tabu para a sociedade capitalista, é um grande mal que ainda temos que aprender a controlar e a lidar propriamente. Uma ilha que representasse isso me parece uma crítica justa.



Desenho 35 | 40 - No pomar, bem no centro do Pari, os trilhos do trem, agora subterrâneos, dão espaço a uma grande praça com um lago cercado de árvores. Um grande espaço à sombra para descanso e contemplação com estruturas de apoio aos usuários.





PÁTIO DO PARI

O pátio do Pari é um lugar que poderíamos chamar de 'centralidade' mesmo já fazendo parte da chamada região central da cidade. Diariamente milhares de pessoas passam por lá entre duas funções principais, hoje rigorosamente divididas entre as duas metades do terreno, cortado pela linha do trem; De um lado, mais próximo do centro, funciona a feira de vegetais e hortaliças, parte do Ceasa, com abastecimento feito por caminhões no antigo galpão da RSJ, que apesar de não ter sido construído para isso, mas para carga,

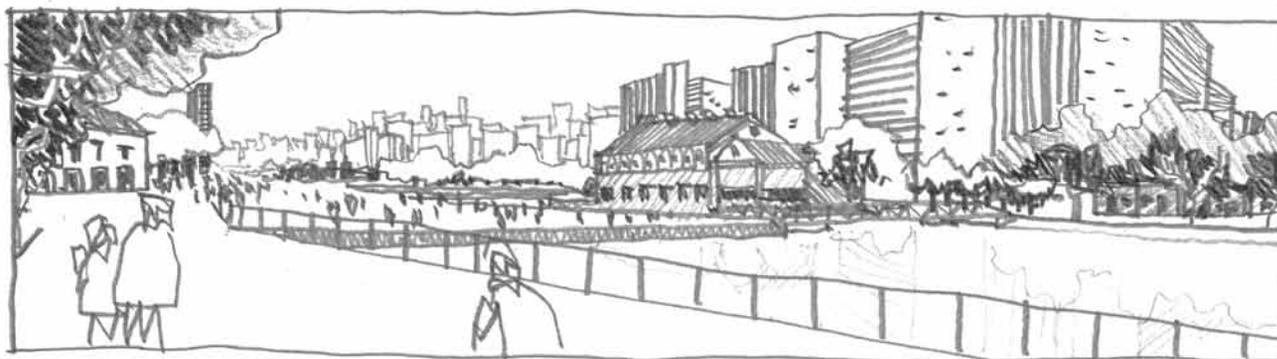
descarga e manutenção dos vagões de trem da antiga linha Santos-Jundiaí, tem a disposição em docas permite a carga e descarga diretamente dos caminhões, que são o principal modo de abastecimento da feira. É também um galpão muito charmoso, independentemente do estado de conservação que hoje deixa bastante a desejar. Faltam banheiros, locais de descanso, instalações adequadas de energia elétrica e água, sem contar um espaço específico para a administração do conjunto e etc, mas possui uma vida e um funcionamento de intensidade contagiante.

Na outra metade do pátio, fun-

ciona a fervorosa feira da madrugada que hoje ocupa uma imensa área coberta por lonas e telhas diversas que abrigam os incontáveis box de venda ocupados nos mais difíceis centímetros por mercadorias a venda. Trata-se de um lugar extremamente quente, apertado e mal-ventilado, embora nem por isso deixe de ser incrivelmente frequentado e rentável. Assim como há o turismo das noivas na rua São Caetano, a feirinha da madrugada traz da capital, interior e mesmo América Latina, ônibus e mais ônibus fretados de comerciantes que compram no pari e nas ruas próximas o quanto



Desenho 36 | 40 - Seguindo caminho pela direita da praça, o rio se alarga numa sequência de lagos para manobra e controle do nível d'água do canal. À direita o antigo complexo Elétrico Paula Sousa e a rua Mauá.





couber nos ônibus para então revender. É um comércio atacadista poderoso que merecia instalações e apoio melhores, bem como a feira que ocupa os galpões do outro lado do pátio.

Não só por já serem tombados, mas também por suas qualidades arquitetônicas e implantação, pretendendo manter os galpões da RSJ na nova conformação do pátio do Pari. Se a Avenida do Estado for devidamente enterrada, os trens e principalmente os de carga, que já não deveriam passar tão por dentro do tecido da cidade, merecem também um lugar no subterrâneo, deixando de uma vez por to-

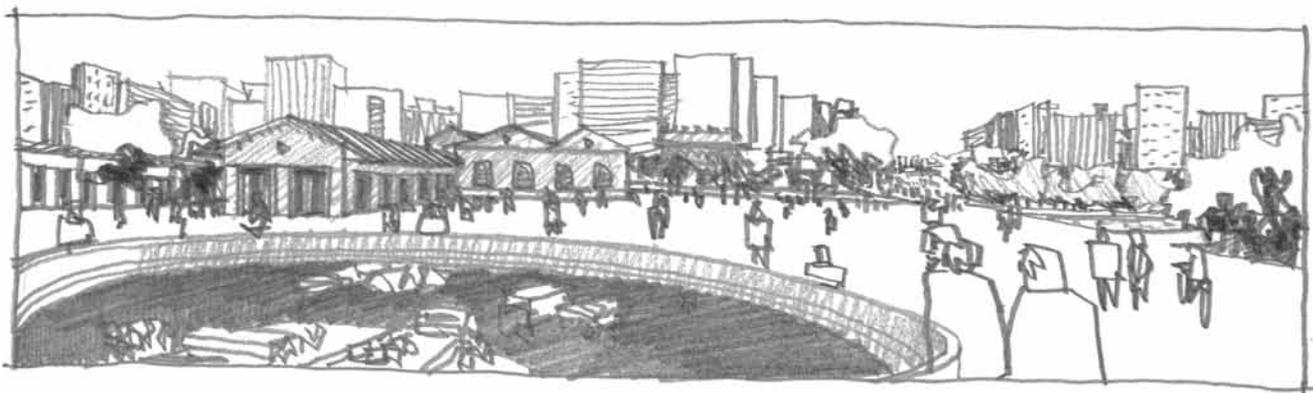
das de interferir tão fortemente como segregadores de áreas urbanas adjacentes. O trilho ou a estrada de ferro sempre representou um problema na integração do tecido ao seu redor, tornando-se uma cicatriz insolúvel para o amadurecimento das relações urbanas do entorno imediato, dificilmente transposta de forma adequada, deixando resquícios por gerações inteiras.

Quando pensamos em custos, em economia, viabilidade, pode parecer completamente exorbitante um projeto destas dimensões. Mas fica a pergunta, até onde vale a pena? Qual o custo real, não apenas econômico, da qualidade

urbana, da qualidade de vida? É uma questão concreta esta avaliação do que vale a pena ser feito, papel do Estado como grande intermediador dos interesses da sociedade. Se depender exclusivamente do capital, ou da coação do capital dentro do próprio Estado, apenas projetos como a Nova Luz, que a ninguém interessa, nem mesmo aos supostos beneficiados, serão aprovados. Remoção de um comércio popular, varejista, através de uma associação errônea de compatibilidade de interesses (comércio e varejo de computadores com grandes multinacionais desenvolvedoras de softwares) e tentativa



Desenho 37 | 40 - No Pari, o abastecimento das feiras é feito pelo subterrâneo, em contato direto com a Avenida do Estado. À esquerda, os antigos galpões da RSJ restaurados para abrigar a feira do mini-Ceasa. Em frente, ao centro, o Complexo Paula Sousa e a subida suave da rua Mauá, ligada por uma praça contínua à Rua 25 de Janeiro, dão continuidade como os galhos de um tronco ao Parque e Estação da Luz.





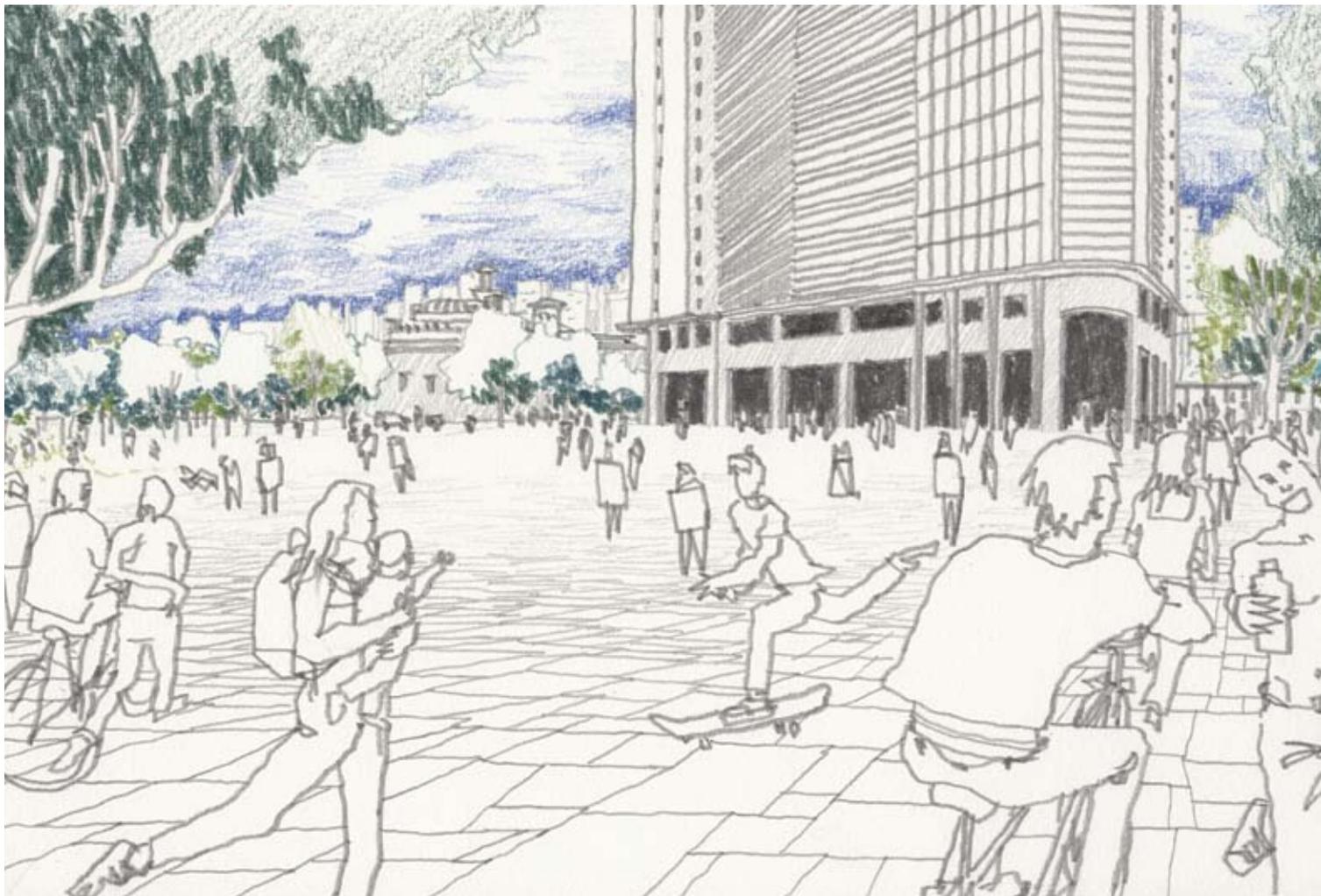
de valorização imobiliária da região, expulsando a população local com políticas que já começam com a depreciação de um dos conceitos mais importantes para uma região; seu nome.

Chamando de Cracolândia toda este região, cria-se ou cultiva-se então uma opinião pública de que a intervenção trará mudanças positivas a região. E quem precisa ser convencido não é o morador, mas sim o burocrata de classe média que nunca pôs os pés lá para saber de fato o que acontece por ali. Mas ainda sim, foi possível mobilizar toda a máquina do Estado para um fim destes. Então eu pergunto novamente,

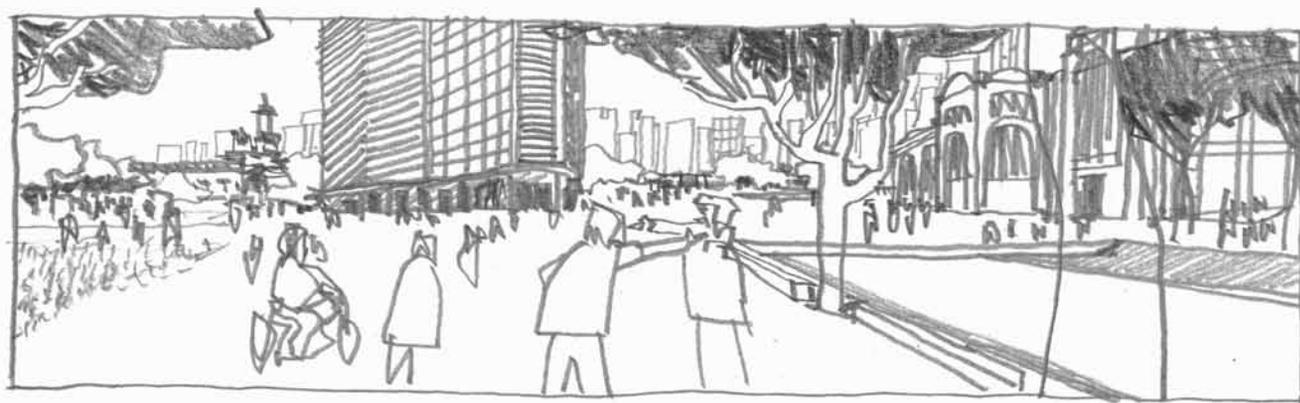
um projeto desta escala que proponho, que enterre as linhas de trem, quilômetros e quilômetros de túneis, novos trilhos, estações, avenidas subterrâneas, acessos, tudo isso por um espaço urbano de qualidade exemplar para a cidade dos habitantes já presentes nos locais e de outros tantos que deveriam estar lá, é uma escolha digna ou não?

Trata-se certamente de um investimento de longuíssimo prazo, com um retorno indireto, de toda uma geração. Seria preciso uma vontade política fortíssima, fora a famosa continuidade política e a indispensável política pública de gestão e manutenção, pois

não adianta nada apenas fazer, é o menor dos custos, por incrível que pareça, a manutenção de um espaço destas proporções, destes equipamentos, não é brincadeira. Falando assim parece até algo impossível, completamente improvável de se concretizar. Mas como este projeto de TFG restringe-se a pensar como as coisas poderiam ser, ('deveriam' seria uma palavra mais adequada) ousando acreditar numa condição ideal (política, econômica, social) para desenvolvimento das relações humanas no contexto urbano, não me deterei longamente nos empecilhos burocráticos da sociedade de hoje.



Desenho 38 | 40 - Entre o Pari e a Praça São Vito, algumas quadras dão espaço à uma nova conexão que reforça a continuidade do parque linear ao longo do Tamanduatei, levando ao Parque Dom Pedro que se mostra ao fundo.





A transferência das grandes vias de tráfego para o subterrâneo, sejam elas sobre rodas ou trilhos, além de integrar espaços desconexos, recupera enormes áreas que hoje entendemos quase como ‘perdidas’ que é o espaço ocupado pelas vias propriamente ditas. Dois terços de toda a área ao redor do rio, incluindo este próprio, é hoje via de tráfego intenso. Praticamente não há espaço para pedestres, aliás, poucos deles se arriscam a andar nas minúsculas calçadas barulhentas da Avenida do Estado. Este espaço a ser recuperado seria um dos principais responsáveis pela integração entre as áreas ao redor

do rio Tamanduateí pois já o acompanha por toda sua extensão, conectando as grandes massas de área livre num sistema interligado de equipamentos e parque públicos ao longo do rio.

O pátio do Pari é hoje claramente dividido em dois, não há conexão entre as duas metades que não seja por uma pequena e perigosa passarela sobre os trilhos acessível somente pela saída do lado oposto, próxima ao rio, ou por baixo do pontilhão, sendo, em ambos os casos, necessário sair e contornar uma grande e desajeitada área murada. O lado onde está instalada a feira de hortaliças, nos antigos

galpões, tem uma única entrada e saída, voltada para o largo do Pari, hoje estacionamento de caminhões com carregamento de cocos verdes. A outra metade, da feirinha da madrugada, apesar de separada por completo desta, está mais integrada ao tecido, possuindo entradas pela avenida do Estado, rua São Caetano e pela rua dos fundos, a Monsenhor Andrade. Por mais que seja ‘fechável’, com entrada controlada por portões (abertos durante o dia), pessoas o atravessam o dia inteiro. Nesta parte existe uma ocupação voltada às compras de atacado e varejo, com um imenso estaciona-



Desenho 39 | 40 - Na entrada do Parque Dom Pedro II, os grandes passeios públicos sombreados margeiam grandes lagos e conectam os diversos equipamentos do Parque.





mento de ônibus vindos das mais diversas origens, mesmo de outros países da América do Sul, e que passam o dia lá enquanto os comerciantes os lotam de mercadorias para então regressar à sua cidade natal. Este usos são riquíssimos e interessam muito à região, convergindo a chamada zona cerealista ao redor do mercado municipal e a zona dos tecidos, ao redor da rua Oriente.

A primeira mudança a se fazer viria tão logo as linhas de trem fossem relocadas para o subterrâneo, a integração das duas partes. Sabe-se também que o Pari como um todo foi aterrado diversas vezes algo em torno

de 3 ou 4 metros, de forma que está numa cota elevada em relação ao rio Tamandateí. Unidas as duas partes, a grande porção central antes ocupada pela linha do trem seria também integrada ao pátio como um todo, e passaria a servir como um grande caminho natural que conecta a rua Mauá e o parque da Luz ao Brás, que eu venho chamando de rua dos Trilhos embora saiba que já exista outra com este nome. Os trilhos dariam origem a uma rua, larga, que levaria diretamente à estação de trem do Brás, próxima ao largo da Concórdia, unindo a Luz, o Pari e o Brás. Esta transformação dá

a costura ao tecido hoje rasgado, permitindo a demolição dos pontilhões agora desnecessários na rua do Gasômetro e Rangel Pestana, nivelando novamente todas as transposições.

Esta nova rua dos Trilhos abrirá também uma visual (ou perspectiva) importante no pátio do Pari. Chegando por ela, será possível ver o próximo Clube da Curva, ou mesmo toda a extensão da rua Mauá, em leve aclive, até a estação da Luz. Neste ponto acontece a convergência com uma das ruas mais importantes da região, a rua Oriente, que atinge perpendicularmente a face traseira do Pari, e que vislumbra de



Desenho 40 | 40 - O panorama representa uma vista do Parque Dom Pedro do ponto de vista aproximado de um espectador no Pátio do Colégio. Os grandes passeios públicos atravessam o parque conectando os múltiplos equipamentos, sendo que este à esquerda leva à Galeria Prestes Maia, num túnel-galeria que une os vales do Tamanduatéi ao Anhangabaú.

uma vez todo o eixo visual até a Luz. Este cuidado com a chegada aos locais vem desta preocupação em criar uma espacialidade que atraia ao mesmo tempo que seja funcional aos usuários no sentido em que auxiliem na identidade e localização na cidade. Sabe-se hoje que o viaduto do Chá possui uma bela vista do Vale do Anhangabaú, da Praça do Patriarca, e assim por diante, são lugares estratégicos que as pessoas buscam para se localizar dentro da cidade. Esta noção, portanto, tal qual o São Vito me serviu para calcular a distância de onde eu estava até o centro, até um local mais conhecido, de

se poder ver um conjunto, estabelecer conexões entre as diversas partes que compõem o tecido urbano é que constrói uma referência agradável às pessoas, dando uma segurança no momento do deslocamento associada ao fato de não se sentirem perdidas. Parece meio abstrato falar assim mas ficaria mais claro se nos imaginássemos numa cidade desconhecida, nas estratégias que fazemos para nos localizar, saber para que lado virar o mapa e então poder seguir adiante.

A passagem pelo Pari se dará principalmente em duas direções; acompanhando o rio Tamanduatéi,

que cruza praticamente no eixo Norte-Sul, e que é hoje a Avenida do Estado, e sua perpendicular, que será a conexão entre a rua Mauá e a rua Oriente/nova rua dos Trilhos na direção Leste-Oeste. Não se pode desprezar, porém, as outras formas de aproximação, como a rua São Caetano que tangencia a face norte do pátio ou mesmo a rua Monsenhor Andrade, que fazia a leste. Esta nova organização manterá mais ou menos a forma atual de deslocamento, reforçando, na verdade, estes eixos principais que hoje estão truncados por portões ou travessias mal-resolvidas. Chegando pela rua



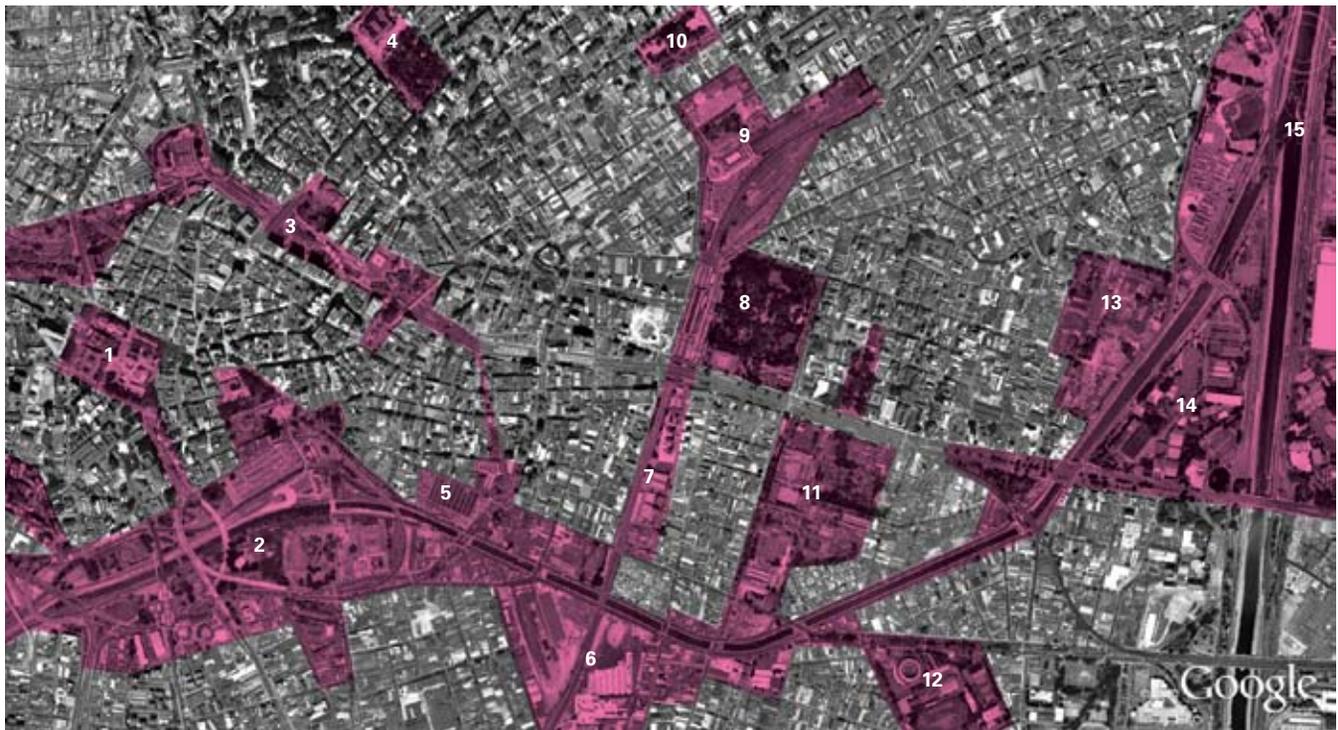
Oriente, o Pari estará praticamente dividido em dois, conforme já era, com a feira de hortaliças nos galpões RSJ à esquerda e os novos carramanchões para o comércio varejista da feirinha da madrugada à direita. A grande diferença, porém, é que entre eles o que haverá, ao contrário da divisão pela linha de trem, uma praça unindo as duas partes e transpondo este quase vazio urbano que é hoje o pátio do Pari.

O Pari une a Luz ao Brás e o Parque D. Pedro à rua São Caetano e ao Clube da Curva. No centro dele, esta praça em num formato que lembra um anel arborizado em torno de um

grande lago com um pomar na ponta, como uma proa a dividir o caminho em dois, para o parque D. Pedro e para o Brás. Esta atmosfera sombreada abrigaria alguns cafés e restaurantes em quiosques, com mesas ao ar livre e cobertas para apoio aos comerciantes, clientes em trânsito e também aos moradores. Um lugar de parada e descanso, para comer e se recompor para seguir viagem, à sombra, em comparação aos espaços abertos no entorno que configuram a praça de sol e o lugar de passagem. No pomar, a disposição das árvores se dá sobre uma quadrícula, geométrica, para que ao se des-

locar as pessoas tenham aquele efeito cinético dos troncos se aproximando e afastando em diferentes velocidades. Do piso cimentício ou de pedra que pavimentam o movimentado espaço de passagem, ao entrar no pomar alguém se depararia com um piso de tijolos, ou de uma cerâmica mais porosa, que demonstrasse aquela umidade proveniente da terra. Cada árvore, dentro de cada quadrado da grelha, teria ao seu redor um tratamento de piso distinto, para reforçar estas diferenças e o caráter lúdico e especial do lugar.

Contrastes, transições, assim imagino a riqueza dos espaços urbanos.

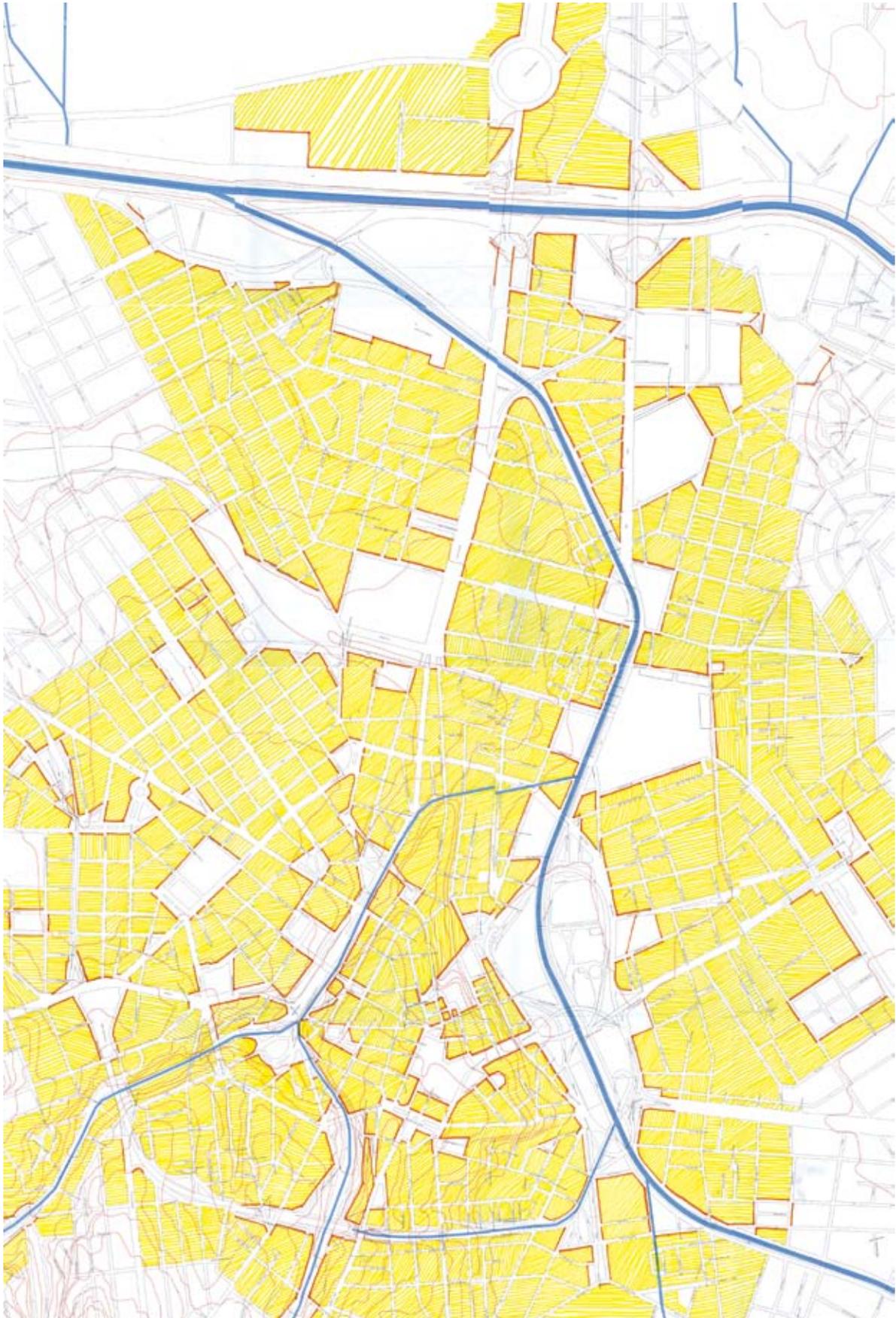


Fotografia de Satélite (Fonte: Google Earth) | Complexo dos Espaços e Equipamentos Públicos (Existentes e Propostos)

1. Praça da Sé **2.** Parque Dom Pedro II **3.** Vale do Anhangabaú **4.** Praça da República **5.** Mercado Municipal **6.** Pátio do Pari **7.** Parque Linear da Rua 25 de Janeiro **8.** Parque e Estação da Luz **9.** Praça e Estação Júlio Prestes, Escola de Dança **10.** Praça Princesa Isabel **11.** Batalhão da Rua João Teodoro e Museu de Arte Sacra **12.** Guarda Civil Metropolitana **13.** Área destinada à Coleta e Triagem de Lixo **14.** Sabesp, Detran, Clube Tietê **15.** Foz do Tamanduateí, encontro com o Tietê, Conjunto Habitacional do Gato, Campo de Basebol, Sambódromo e Pavilhão do Anhembi.

Ná Página ao Lado:

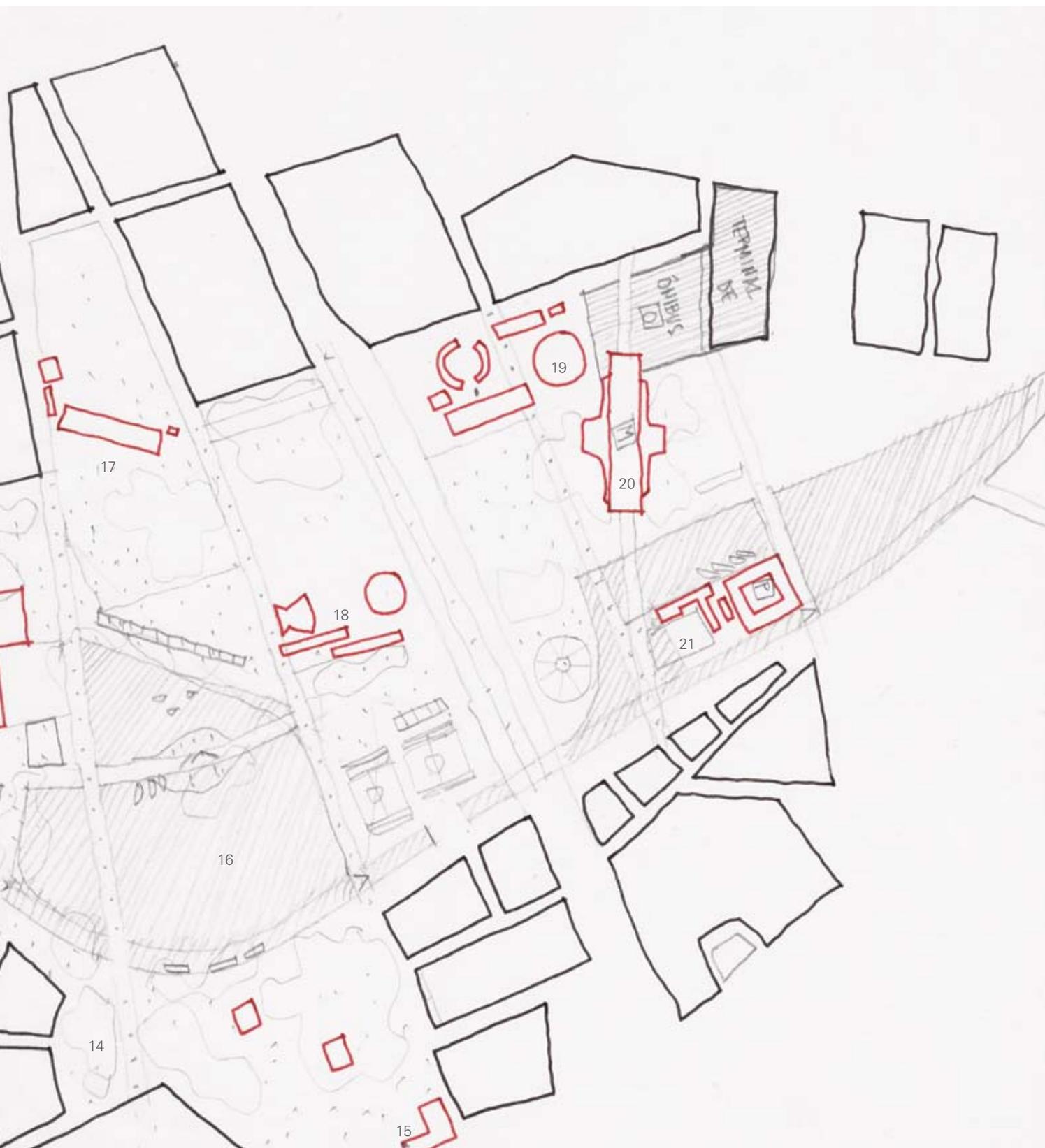
Planta do Sistema de Espaços Públicos ao Redor do Tamanduateí | Em amarelo as áreas particulares e em branco, delimitadas pelos contornos em laranja, as públicas existentes e potencialmente expansíveis.





Planta de Intervenções | Parque Dom Pedro II e Pátio do Pari.

1. Mesquita do Brás
2. Carramanchões Propostos para a Feira da Madrugada
3. ETE Carlos de Campos
4. Nova Rua do Trilho
5. Praça do Pari
6. Galpões RSJ - Feira do Mini Ceasa
7. Complexo Paula Sousa
8. Rua Mauá e Parque proposto para a Rua 25 de Janeiro
9. Ponte Travessia da Rua Mercúrio



10. Mercado Municipal Kinjo Yamato **11.** Mercado Municipal (Cantareira) **12.** Edifício São Vito **13.** Palácio das Indústrias
14. Praça Fernando Costa (Acesso à Galeria Prestes Maia) **15.** Pátio do Colégio **16.** Espelho d'água Central
17. Casa das Retortas **18.** EE São Paulo **19.** Gasômetro **20.** Estação Pedro II Metrô
21. Quartel 2º Batalhão de Guarda - Porto Fluvial Proposto

Claro que não tive tempo de desenhar tudo que eu gostaria, mostrar cada um destes detalhes, descrever várias opções de como seriam interessantes os ambientes. Existe uma qualidade bastante subjetiva aos espaços que é esta capacidade de tornarem-se familiares, queridos, com os quais nos identifiquemos. É difícil exigir uma coisa destas de um grande cimentado sem sombra, uma sarjeta imunda ou bueiros no meio do caminho. Espaços públicos têm que ser tão ou mais cuidados que os privados, afinal, são de todos e para todos. Eu sei que este é um conceito básico e que bater nesta tecla é repetitivo, mas às vezes nos soa tão absurdo imaginar uma coisa destas que fico assustado.

Acredito, porém, que possa haver um cuidado que permita dar vida aos espaços públicos paulistanos. Este lago no meio das árvores, por exemplo, com seus cafés e restaurantes, bares, banheiros ou simplesmente bancos, uma mesa para fazer um lanche, conversar. Num ponto com tamanha intensidade e riqueza de usos, certamente seria muito bem recebido pelos usuários. O aumento da densidade habitacional no entorno, fruto de uma política decente de moradia popular que valorize a proximidade do local de trabalho e a qualidade de vida dos cidadãos à simples e promíscua especulação imobiliária e interesses de incorporadoras e construtoras já proveria de vida toda uma região que tem horários fixos de funcionamento condicionados ao expediente.

Sair de casa no Brás, Pari, Bom Retiro, Glicério para ir ao centro é muito rápido, mas grande parte das pessoas que hoje faz isso enfrenta problemas como o receio de cruzar o 'parque' D. Pedro, passar sob o pontilhão da rua Mauá ou atravessar a passarela sobre os trilhos, cruzar o famoso 'corredor polonês' ou a faixa de gaza ao lado do Palácio das Indústrias. Estas situações fazem o que é perto virar longe, como as políticas elitistas fizeram por sepa-

rar de vez os bairros operários da colina histórica. Estas intervenções têm como objetivo iniciar o tardio processo de costura do tecido da extensão lógica da cidade que era a grande planície do Brás, Mooca, Pari mas que foi aos poucos isolada do centro da cidade que lhe dava as costas investindo em bairros mais complicados como Higienópolis.

O funcionamento do lago da praça do Pari está associado ao funcionamento do rio, não é uma solução meramente paisagística. Estaria na cota do pátio, ou seja, 3 ou 4 metros acima do nível do rio. Seu abastecimento seria feito por meio de outro lago ao seu lado, ligado ao canal principal do rio, seria quase como um alargamento dele. Este segundo lago, retangular, é delimitado pela via marginal em frente à Vila Economizadora e sua simétrica do lado do Pari, além das travessias da rua São Caetano e João Teodoro. Estas duas pontes abrigariam também comportas para controlar a vazão das águas: na seca, segurar uma para manter o nível do canal constante, e nas cheias o oposto, reter a água para diminuir a velocidade de contribuição das águas ao sistema. Uma vez cheio, este lago pode abastecer também o outro, o da praça, servindo também como reservatório de emergência.

No alargamento do rio, forma-se um local mais abrigado tanto para a manobra das barcas e barcaças como permite um ponto de parada para um barco de passageiros, imagino que de caráter mais turístico mas não exclusivamente, como falei há pouco. Este porto fecha o triângulo aberto pelas visuais à esquerda levando ao mercado Municipal e à direita ao clube da Curva, consolidando esta praça mais fechada. Uma das coisas que a região mais carece hoje é de espaços de sombra e descanso, de temperatura mais amena para que as pessoas possam sentar e descansar depois do trabalho, seja ele qual for. Ao longo

do rio, haverá esta cobertura vegetal que simula uma mata ciliar ou uma alameda com intuito tanto técnico, de reduzir a evaporação do canal através deste microclima de sombra ao redor do rio, como paisagístico, na medida em que se sabe que, ao se aproximar da sombra, chega-se também à água e à temperaturas mais amenas.

No lago do Pari, na represa e porto do Pari, seria interessante colocar uma obra ao estilo de Andy Goldsworthy, por exemplo. Estas obras têm de estar onde se possa notar a variação do nível da represa, pois é na variação do nível do espelho d'água que reside sua força. Uma possibilidade é a grande serpente de seção triangular que aparece de diferentes maneiras conforme o nível da água sobe ou desce, reforçando esta função hidráulica útil dos equipamentos geralmente compreendidos apenas como paisagísticos. A água pode cobri-la por completo, mas quando for baixando mostra uma linha que fazia a lâmina d'água, quase rompendo a tensão superficial, e depois vai crescendo, aparecendo, criando alterações no padrão das ondas conforme os ventos passam, enfim, interagindo com este evento que é a água em território urbano.

PARQUE DOM PEDRO II

Para finalizar esta estensa parte descritiva a que submeti vocês, gostaria de falar um pouco deste lugar que é talvez um dos principais neste trabalho e de mais complexa compreensão; o Parque Dom Pedro II. Não quero me aprofundar demais na história de sua formação para não repetir muito do que fui falando em digressões nos capítulos anteriores do trabalho, mas falar daquilo que ele se tornou e que deveria ser.

Este parque é a extensão natural das planícies do Brás, Pari e Mooca, atravessando a Várzea do Carmo até encontrar a colina histórica e a baixada do Glicério, parte de um mesmo complexo. A rua 25 de Março era o porto da cidade, seu limite acessado pelas ladeiras, como a sugestiva 'Porto Geral' já apontava. Era natural, portanto, que o parque pertencesse mais ao Brás que ao centro, fosse uma continuidade no tecido, uma ação integradora que ao drenar a várzea alagadiça do Tamanduateí, aproximasse os bairros, não o contrário. O interesse que prevaleceu, porém, foi a utilização deste grande vazio urbano que se viu disponível para isolar duas partes antagônicas da cidade; o palco das elites e os bairros operários. Os diversos planos urbanísticos para o parque terminavam sempre em meias implantações, justificadas pela falta de recursos, troca de gestão, etc, sempre simulando alguma dificuldade maior quando na verdade o interesse era não terminar.

O resultado hoje foi aquele que constatei nas visitas; um grande vazio urbano sem aparente solução. E de fato, o Parque Dom Pedro é um problema muito maior do que eu poderia resolver sozinho. Quanto mais tentava me aproximar de respostas, de compreender seu funcionamento para poder propor alguma coisa, mais me deparava com a noção de que era impossível fazê-lo rapidamente, a falta

de dados, pesquisas, estudos que ainda precisaria fazer para entendê-lo. Seria necessário estudá-lo muito mais a fundo do que tinha me proposto para tentar não falar bobagens. Justamente por isso, por reunir ao seu redor usos incrivelmente distintos e diversificados, mutantes, conflitantes e tantas realidades. Qualquer interesse que prevaleça, qualquer abordagem será sempre implantada em detrimento de outras tantas. Tenho noção de que minha resposta ao problema foi muito simplista, é resultado de uma observação curta e despreziosa das visitas em que estava preocupado em desenhar, mas que tenta mostrar uma preocupação sensível com o espaço urbano. Parece contraditório colocar nestes termos mas quero ressaltar que tudo isso foi feito sobre uma impressão, retomando aqueles conceitos do começo do trabalho, de alguém que gostaria de ver um cenário ideal, não focado nas reais e profundas demandas sociais e estruturais da cidade. Creio que o trabalho até aqui dá uma noção clara do que estou querendo dizer, que esta é uma compilação mais solta de idéias a respeito do que eu gostaria que fossem os espaços urbanos de São Paulo.

O Parque Dom Pedro é uma ilha, isolada em diversos pontos que merecem atenção. Se entre o Pari, a foz do Anhangabaú e o Mercado Municipal algumas quadras hoje de densidade baixa fossem removidas, uma grande área se abriria integrando de forma surpreendente estes sistemas de espaço público num complexo muito maior. Estariam conectados como continuidade do parque linear pelos dois lados, seriam no todo, um só, com seus alargamentos e peculiaridades. E como uma só coisa, responderiam de uma mesma forma às questões urbanas e à proximidade do rio. Lagos, grandes áreas verdes e travessias bem estruturadas são algumas das principais características das intervenções.

Num impulso, gostaria de ter alagado todo o pátio do Pari ou mesmo o Parque Dom Pedro, fazendo um grande complexo fluvial que exagerasse as características de uma cidade portuária, seria mais uma crítica (válida) que uma solução realmente funcional. De qualquer forma creio que esta intervenção não caberia numa cidade tão carente de espaços públicos de qualidade quanto é São Paulo. Prefiri tentar abordar estes dois aspectos simultaneamente, já que o rio não pode existir sem seus espaços de alagamento, estes grandes lagos de controle do volume tanto nas cheias quanto nas secas. E no parque proponho exatamente isso, que o rio seja deslocado para o lado mais próximo da colina e se alargue até formar um enorme espelho d'água alinhado com o pátio do Colégio, e depois outro na altura da Rangel Pestana, na ladeira do Carmo e baixada do Glicério, servindo como portos, áreas de manobra e lazer.

O espelho d'água é delimitado pelas travessias mais marcantes deste trecho do parque, a rua do Gasômetro e a rua Maria Domitila, que seriam a continuação visual do Pátio do Colégio caso a rua Floriano Peixoto tivesse continuação até o parque, saindo ambas da confluência da casa das Retortas. Este binômio Retortas-Pátio do Colégio representa bem esta separação que a cidade até hoje vive, de um centro bem cuidado sobre a colina e uma instalação industrial que esteve por muito tempo abandonada. Quem vem do Brás, portanto, encontraria grandes porções de parque estruturadas entre as diversas travessias e acessos entre os diversos equipamentos dispostos no espaço. Próximo à metade do caminho, seria possível ver o grande lago, e com ele o reflexo do skyline da cidade, tendo ao fundo a colina histórica e a grande praça do porto da 25 de Março que agora teria novamente o rio encostado ao seu lado.

Numa grande área cercada pela cidade, a principal questão que surge são os acessos e a permeabilidade em relação ao restante do tecido. Tentei dar especial cuidado a esta questão, resgatando passagens de pedestres que remontavam do período de colonização, como as estradas para Santos e para o Rio de Janeiro. Os viadutos acabaram com estas travessias a ponto de muitos preferirem tomar um ônibus a atravessar o parque. Imaginei então que, da mesma forma como se deu com o rio nos trechos citados anteriormente, as ruas de cada lado do parque deveriam se encontrar, literalmente dando o máximo de continuidade possível ao tecido. A travessia não deve ser impediço, pelo contrário, deve ser motivada por aquilo que apresenta ao transeunte, criar interesse para não ser só mas também passagem. As principais e mais longas travessias do parque devem ser largas, um verdadeiro passeio público, e tenham uma parte coberta por uma marquise, a fim de sombrear e proteger das chuvas esta parte mais exposta do percurso. E mais que apenas atravessar, os caminhos comunicam, de forma que ao longo deles desenvolvem-se uma série de outros equipamentos de interesse do usuário, sejam eles banheiros e banhos públicos, restaurantes e lanchonetes, bares, museus, quadras esportivas, locais de exposição, pista de skate, estacionamentos de bicicleta, lojas, centros de apoio ao morador de rua, vestiários, ginásio de esportes, pedalinho, piscinas, escola, etc. A idéia é que haja vida e movimentação por toda a extensão do parque, que se torne ele também um ponto de interesse, não apenas algo a se cruzar.

Aliás, este grande caminho sombreado pela marquise que conecta a rua General Carneiro à casa das Retortas teria continuidade na Galeria Prestes Maia, como no projeto para o Museu da Cidade, de Pablo Hereñú e Eduardo Ferroni (1999), levando até a

Praça do Patriarca, Avenida São João ou Largo de São Bento num percurso que desafie a topografia da colina conectando diretamente os dois vales. Esta conexão terminaria por romper a barreira que a diferença de cotas impõe ao deslocamento das pessoas, além de permitir a integração de outros tantos equipamentos culturais numa malha mais densa.

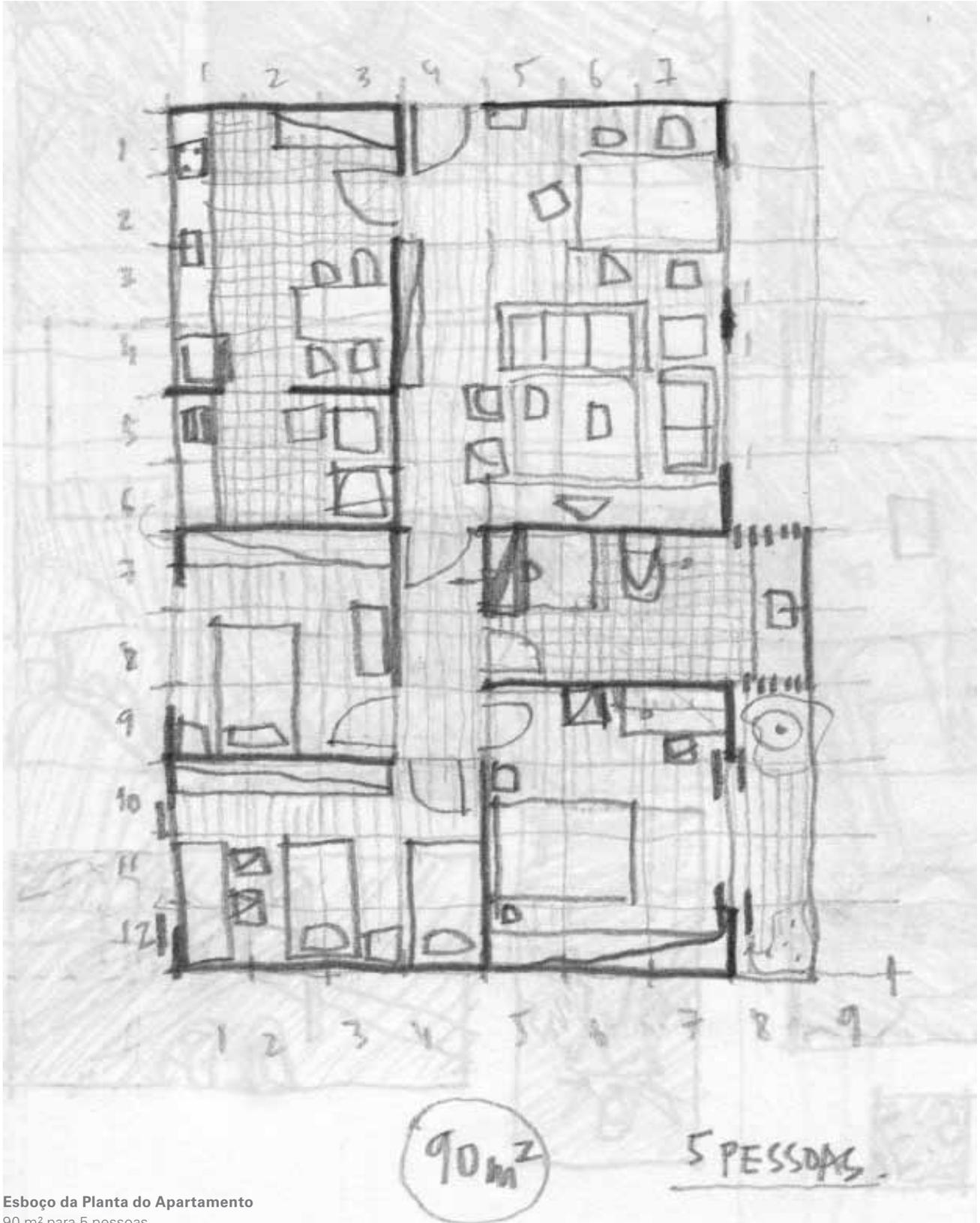
O alargamento da rua Carlos Sousa Nazaré, que atualmente ocupa o leito do rio Anhangabaú, e o des-tamponamento do rio neste trecho também indicaria uma rota alternativa entre as duas partes da cidade. Não sei se é claro para todo mundo, para mim não era, que o largo do Pari era a foz do Anhangabaú e que subindo por ali cairíamos justamente no vale. Pois é este trajeto que quero destacar também, tendo como ponto de partida um lago no encontro das águas dos dois rios, ao lado do Mercado Municipal, ramificar esta intervenção no Tamanduateí para seus afluentes, tecer uma rede de córregos hoje ocultos tão densa e presente como o são as ruas. Alguém vindo da rua Oriente teria toda esta série de caminhos disponíveis e óbvios; ao Parque D. Pedro, Vale do Anhangabaú, rua Mauá e Luz, São Caetano e João Teodoro e todo o restante do parque linear até a foz. O mesmo vale para as outras chegadas ao complexo, que conecta todas estas chegadas num grande local de encontro e lazer.

No extremo oposto do parque, outro lago marcaria a foz do córrego que vem pelo Glicério, formando um porto próximo à estação Pedro II do metrô. Junto a ela estaria relocado o terminal de ônibus da região que estaria melhor integrado à malha de transportes metropolitanos. Ao lado deles o Museu das antigas instalações do Gasômetro e o quartel reformado servindo de instalações para o porto. Esta chegada ao parque pela zona leste segue os mesmos princípios da foz,

o parque linear se desenvolvendo ao longo da Tamanduateí e seus afluentes, como capilares conectando toda a rede de córregos e rios da metrópole e aproximando as áreas hoje absolutamente segregadas da cidade. Confesso que não tive tempo de estudar esta chegada ao centro da cidade, gostaria de tê-lo feito, quem sabe num outro trabalho, ir levantando cada uma das antigas chegadas da cidade, tratando-as com a devida atenção e cuidado para criar este panorama do que poderiam ser. É trabalho para uma vida inteira.

Tenho consciência de que o glicério é outro bairro interessantíssimo mais próximo que o Brás da zona central, aliás, estão na mesma colina, só que voltado para o outro lado e também em condições bastante precárias. O potencial habitacional desta região é enorme e deveria ser tão incentivado quanto os entornos do Pari e Brás que venho citando. Se no lugar da Interligação Leste-Oeste o rio fosse também tratado como proponho que seja o Tamanduateí, e mesmo a 23 de Março, e assim por diante, esta rede iria se formando de forma mais densa e completa, aumentando consideravelmente a quantidade de espaços públicos de qualidade dentro da cidade.





Esboço da Planta do Apartamento
90 m² para 5 pessoas

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AB'SÁBER, Aziz Nacib. *Geomorfologia do Sítio Urbano de São Paulo*, São Paulo, Atelier Editorial, 2007.

SCARRY, Huck, *Venice Sketchbook*, Milano, Mondadori, 2005.
Diario Romano, Milano, Mondadori, 2007.
Diario Toscano, Milano, Mondadori, 1998.

WAGNER, Robert. *Thomas Ender no Brasil: 1817 - 1818*, Grae / Áustria, 1997.

BESSE, Jean-Marc. *Ver a Terra: Seis Ensaios sobre a Paisagem e a Geografia*, Perspectiva.

CAUQUELIN, Anne. *A Invenção da Paisagem*, Martins Fontes.

SMITHSON, R. *Um Passeio pelos Monumentos de Passaic*, Espaço e Debates.

CULLEN, Gordon. *El Paisaje Urbano*, Barcelona, Editorial Blume, 1974.

LE CORBUSIER. *A Viagem ao Oriente*, São Paulo, Cosac Naify, 2007.

GOSLING, David. *Gordon Cullen: Visions of Urban Design*, London, Academy Editions, 1996.

FERREZ, Gilberto. *O Brasil do Primeiro Reinado visto pelo Botânico William John Burchell 1825 / 1829*, Rio de Janeiro, Fundação Moreira Salles: Fundação Nacional Pró-Memória, 1981.

VÁRIOS AUTORES. *A Cidade da Light: 1899 - 1930*. São Paulo, Superintendência de Comunicação / Departamento de Patrimônio Histórico / Eletropaulo, 1990.

VÁRIOS AUTORES. *Cadernos de Fotografia Brasileira Número 2 - Edição Comemorativa da Passagem do 450º Aniversário da Cidade de São Paulo*, Instituto Moreira Salles, São Paulo, 2004.

VÁRIOS AUTORES. *O Brasil de Marc Ferrez*, Instituto Moreira Salles, São Paulo, 2005.

TOLEDO, Benedito Lima de. *São Paulo: Três Cidades em um Século*, São Paulo, Livraria Duas Cidades, 1981.

REIS FILHO, Nestor Goulart. *São Paulo e Outras Cidades*, São Paulo, Hucitec, 1994.

KEATING, Vallandro e MARANHÃO, Ricardo. *Caminhos da Conquista: A Formação do Espaço Brasileiro*, São Paulo, Editora Terceiro Nome, 2008.



foto Yuri Moriyama - 03 de junho de 2010

fontes: Minion Pro e Univers
tiragem: 7 exemplares
papel couché fosco 150g/m²
impresso na TypeBrasil