

Transformação da forma urbana paulistana: o caso do bairro da Mooca como referência tipológica

Paulo E. B. Gonçalves e Marília D. Guimarães

Universidade de Guarulhos, Praça Tereza Cristina 88, Centro, 07023-070 Guarulhos, SP - Brasil. E-mail: pbgoncalves@prof.ung.br, mdorador@prof.ung.br

Artigo revisto recebido a 6 de Maio de 2014

Resumo. *Este artigo pretende investigar as transformações ocorridas na configuração do tecido urbano da cidade de São Paulo, Brasil, bem como a relação estabelecida pela edificação, determinada por sua implantação nos lotes resultantes do modelo de parcelamento adotado e correspondente legislação edilícia vigente em cada período. O estudo partiu da organização de uma periodização histórica e estilística tradicional, percorrendo de forma cronológica os acontecimentos políticos, econômicos e sociais. Busca identificar as transformações decorrentes de cada um deles, partindo do período de colonização brasileira pelos portugueses e seus modelos de construção das cidades, passando pelos estágios de monoculturas agrárias durante o neocolonialismo e o neoclássico do Império, pré e efetiva industrialização na República do ecletismo, chegando até a instauração da República Nova, momento no qual se estabeleceram e difundiram os ideais do Movimento Moderno, nas artes e na arquitetura. Utilizou-se como área de estudo o bairro da Mooca, com sua localização estratégica e diversificação demográfica, fatores que fizeram parte integrante dos principais momentos de transformação do tecido urbano paulistano, possibilitando que dele se extraíssem exemplares remanescentes dos principais tipos identificados.*

Palavras-chave: transformação urbana, tecido urbano, parcelamento, lote, Mooca

O processo de alteração da ocupação de um dos elementos morfológicos básicos do desenho da cidade, o lote, que não representa apenas o parcelamento cadastral do terreno mas também, e principalmente, a célula fundamental de geração do edifício, corresponde ao foco central desta reflexão. Pretende-se investigar os modelos pelos quais as edificações estabelecem seus limites físicos e criam espaços abertos ou fechados, vazios ou cheios, determinando o seu desenho a partir do traçado estabelecido para o terreno em que se inserem. Através de um percurso cronológico, associando os modelos e tipologias de implantação às teorias e tratados estilísticos característicos de cada período abordado, bem como aos principais aspectos da legislação edilícia urbana correspondente, pretende-se mapear os

caminhos percorridos por esta transformação da forma urbana.

A análise tem início no período colonial brasileiro, segue abordando os aspectos derivados da instalação da República e investiga, na sequência, as transformações decorrentes dos processos de industrialização e metropolização da cidade de São Paulo no final do século XIX e início do século XX, as quais abririam caminho para a instauração do Movimento Moderno na arquitetura, período de importante produção dos arquitetos paulistas.

Utilizou-se como área de estudo o bairro da Mooca, em São Paulo, tradicional área de subúrbio do final do século XIX, com concentração de habitantes ligados à mão-de-obra e à produção agro fabril, além de imigrantes recém-desembarcados no Brasil.

Buscou-se no bairro, exemplos remanescentes de cada período, ou aspecto relevante estudado, no intuito de ilustrar imagetivamente as transformações decorridas. A escolha do bairro da Mooca como área de estudo deu-se devido às características derivadas de sua localização estratégica lindeira ao perímetro da ‘Colina Central’, fato que o tornou, desde logo, caminho obrigatório para o desenvolvimento do tecido urbano da cidade.

‘Colina Central’ é uma expressão utilizada para designar a área de início da ocupação urbana de São Paulo, e que viria a se transformar em seu centro histórico, sendo desenhado no alto da colina dos ‘campos de Piratininga’, a partir dos conventos católicos que ali se estabeleceram – inicialmente os Jesuítas, responsáveis pela fundação da cidade em 1554 em terras dos índios Guaianás (Franco, 2001). Os Jesuítas, em atendimento às determinações do Marquês de Pombal, foram expulsos do Brasil, fato determinado pela publicação de Decreto, em 3 de Setembro de 1759. A chegada de novas congregações religiosas à Vila foi-se dando gradativamente e para nela fixarem-se ergueram seus conventos, respectivamente: em 1598 os Carmelitas, em 1600 os Beneditinos e em 1640 os Franciscanos. Todos localizados no alto da colina do planalto, junto à confluência dos rios Anhangabaú e Tamanduateí, posicionados geograficamente nos vértices de um triângulo, a partir do qual se deu o estabelecimento do traçado da estrutura urbana da região, que pode ser identificado no mapa de usos do solo da Cidade de São Paulo de 1809, baseado no *Mappa da Cidade de São Paulo* (Figura 1).

Estrutura urbana e ocupação dos lotes no período colonial brasileiro

Em sua origem, o domínio sobre as terras brasileiras pertenceu à Coroa portuguesa, e o caso do povoado que daria origem à cidade de São Paulo não fugiu à regra. A apropriação, uso e ocupação de terras se deram sob o regime de concessão de Sesmarias, regido pelas Ordenações do reino (Simoni, 2005).

Foi a partir de 1530 que os portugueses



Figura 1. Mapa de usos do solo da cidade de São Paulo em 1809 (fonte: Bueno, 2005).

deram início à ocupação das terras brasileiras e implantaram o regime da grande propriedade rural. Nesse período a terra era vista como parte do patrimônio pessoal do Rei, que consolidou o sistema através da doação de grandes porções de terras – as Sesmarias. A doação de terras, apesar de regulamentada por lei, descrita e documentada pelas Ordenações do reino, ocorria segundo o *arbitrium* real, que avaliava os candidatos considerando: *status* social, qualidades pessoais e serviços prestados à Coroa, além de interesses políticos. O regime de Sesmarias vigorou até 1820 (Azevedo, 1956).

Baseadas num processo elaborado no período clássico, que estabelece uma perfeita identidade entre o traçado das ruas, hierarquizadas pela sua importância e perfil, e as fachadas dos edifícios que as margeiam, surgem as cidades coloniais, tendo como elemento gerador de suas formas o próprio traçado, que atende à necessidade de organização distributiva habitacional e divisão cadastral, garantindo adequada subdivisão do solo, uniformização estética e disciplina racional do espaço.

‘Aproveitando antigas tradições urbanísticas de Portugal, nossas vilas e cidades apresentavam ruas de aspecto uniforme, com residências construídas sobre o alinhamento das vias públicas e paredes laterais sobre os limites dos terrenos’ (Reis, 2006, p. 22).

O sistema de transportes existente na época era o mesmo que caracterizava o restante da província e grande parte do

Brasil. A circulação era feita por estradas que tinham como objetivo conduzir os habitantes da região central das províncias, ou de suas chácaras e sítios, à Corte, então localizada no Rio de Janeiro, através de ‘tropas de burro’ e por cavalos (Langenbuch, 1971).

A arquitetura residencial urbana do período colonial brasileiro baseava-se num tipo de lote definido nas tradições urbanísticas de Portugal, gerador de ruas com aspecto uniforme, com residências contíguas, alinhadas às vias públicas e erguidas sobre os limites laterais dos lotes, justapostas às empenas vizinhas, o que contribuía para a proteção destes elementos construtivos da ação das intempéries tropicais, uma vez que nesse período se utilizavam ainda técnicas construtivas primitivas, geralmente com paredes externas em taipa de pilão e as divisões internas em pau a pique ou adobe. Não havia alternativa, ou as casas eram urbanas ou eram rurais, não se encontravam exemplares, nas vilas e cidades, com recuos ou jardins: ‘Assim, as casas de frente de rua, do período colonial, cujas raízes remontam as cidades medievo-renascentistas da Europa’ (Reis, 2006, p. 16).

Essa característica se justificava, uma vez que as ruas tinham seu traçado definido pelo alinhamento das fachadas das edificações. Não havia passeios públicos definidos e em sua maioria, não possuíam calçamento. Também não era possível delimitar-se ruas sem os edifícios, responsáveis por traçar os caminhos a partir de sua união e disposição sequencial: ‘(...) não seria possível pensar em ruas sem prédios; ruas sem edificações, definidas por cercas, eram estradas (Reis, 2006, p. 22).

A topografia e os equipamentos de precisão ainda não existiam nessa época e o traçado das ruas era demarcado com a utilização de piquetes de madeira e cordas. Por esse motivo, as vias iam sendo desenhadas na medida em que as construções se iniciavam nos terrenos. A presença física dos edifícios era a garantia de manutenção do traçado, sendo que estes mantinham em média dez metros de frente e profundidades variadas de acordo com o tamanho do quarteirão definido ou com a atividade praticada no quintal da residência (Reis, 2006).

A padronização dos lotes, a manutenção

do alinhamento e o número de aberturas das edificações eram inicialmente determinados por Cartas Régias e posteriormente por Códigos de Postura Municipais. Entretanto tal característica se reproduz também nas fachadas e na disposição dos ambientes internos das casas, conforme pode ser observado no registro do traçado colonial da malha urbana da época (Figura 2). O desenvolvimento da planta interna, mesmo sendo livre, de forma geral, dispunha ambientes de sala e loja voltados para a rua, sala de jantar e cozinha junto das aberturas dos fundos do edifício, ficando a área central sem iluminação e ventilação destinada às alcovas e corredor de circulação, que poderia estar localizado numa das laterais ou centralizado. Essa disposição era reproduzida nos sobrados, que além de pisos diferenciados, no pavimento térreo chão batido e nos superiores assoalho de tábuas, acrescentava a escada de acesso ao nível superior localizada paralela ao corredor de ligação entre a área social e a de serviços ou junto à sala conforme se observa no croqui de Reis na Figura 3.

Reis (2006) nos relata ainda, que a distinção entre sobrados e casas térreas também caracterizava a diferença entre os extratos sociais. Os mais abastados habitavam os primeiros e os mais pobres as casas de chão batido, térreas. Além disso, informa que o pavimento térreo dos sobrados, quando não abrigava lojas, servia de abrigo aos escravos e animais ou permanecia quase vazio, nunca utilizado para permanência dos proprietários.

Mesmo as cidades mais desenvolvidas do período colonial, sobreviviam em condições tecnológicas bastante primárias, dependentes das áreas rurais e do comércio com a Europa. Ainda nesse período ocupavam áreas reduzidas, circundadas por propriedades rurais que as abasteciam e garantiam a solução de seus problemas fundamentais básicos (Reis, 2006).

As mudanças na forma urbana das cidades brasileiras ocorrem de forma lenta durante os séculos XVI e XVII. As alterações mais marcantes se concentram no uso de novos materiais para a construção de residências urbanas e rurais. As casas de chacara se afastam dos limites laterais dos terrenos, porém nas áreas centrais as casas geminadas



Figura 2. Traçado colonial da malha urbana
(fonte: Instituto Morais Salles).

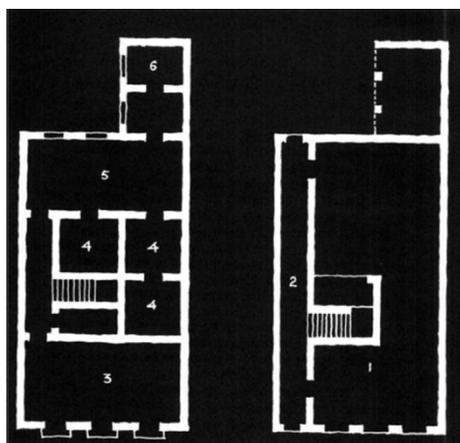


Figura 3. Planta esquemática da casa colonial popular: 1 - loja / depósito; 2 - corredor de circulação; 3 - sala de estar ou salão; 4. alcovas; 5 - sala de jantar / varanda / sala das mulheres; 6 - cozinha e serviços (fonte: Reis, 2006).

e alinhadas ao passeio vêm se tornando indispensáveis nas ruas e vielas e são determinantes na paisagem urbana.

Somente no século XIX é que se torna possível pensar em novos esquemas de implantação urbana, com o fim do sistema construtivo colonial baseado na mão-de-obra escrava. O Brasil passa por um processo de transformação. Nesse momento aparece de maneira discreta, ainda, uma diversificação nos tipos habitacionais. Além das casas térreas e dos sobrados, presentes desde o período colonial, surgem os palacetes, construídos ou reformados para receberem características neoclássicas, os cortiços

edificados ou inseridos em habitações degradadas e mais tardiamente se projetam e constroem as primeiras vilas operárias.

A construção de vilas e núcleos de habitação no país precede o processo de industrialização, uma vez que já durante o período de colonização portuguesa aparecem nas fazendas, engenhos de açúcar e junto as áreas de mineração. A grande inovação deste período, a partir de 1880, é a localização destes conjuntos junto dos centros urbanos, ocupando áreas periféricas da cidade, junto aos prédios das fábricas localizados no caminho das ‘estradas de ferro’ (Correia, 2010).

Transformação urbana e da ocupação do lote na cidade de São Paulo a partir do século XIX

‘(...) o estudo do crescimento permite determinar aquelas lógicas inscritas profundamente no território que esclarecem as razões de ser do assentamento atual. Começar a análise de uma cidade pelo estudo do seu crescimento é um dos meios de apreendê-la em sua globalidade (...)’ (Panerai, 2006, p. 55).

As primeiras transformações nas edificações coloniais apareceram de forma tímida, com a chegada de equipamentos importados e sob a inspiração da Academia Imperial de Belas Artes e da presença da Missão Cultural Francesa no país.

As inovações tardaram a chegar a São Paulo. Entretanto o caminho já estava traçado e pelos trilhos dos trens, desembarcaram inicialmente os novos materiais utilizados nos acabamentos das residências. Platibandas passam a ser munidas de calhas e de coletores embutidos que foram substituindo, gradativamente, os antigos beirais. O ferro passou, também, a ornamentar as bandeiras das portas e janelas, acabando por substituir as antigas glosias e urupemas, cujas folhas passaram a receber vidros simples ou coloridos, assim como as bandeiras das portas.

No contexto do desenvolvimento industrial de São Paulo é possível observar, na Carta das Estradas de Ferro da Província de São Paulo, de 1878, o desenho da trama

urbana que se conforma ao longo das estradas de ferro, as quais passam a recortar não só a Província, no caminho do planalto para o Porto de Santos, mas também, todo o Estado de São Paulo para escoar sua produção agrícola do interior, alimentando o crescimento e o desenvolvimento da região.

O processo de industrialização das cidades era inevitável, porém para levar adiante suas pretensões, os industriais que se instalavam no Brasil tinham de construir seu próprio parque residencial, junto das fábricas, para poder abrigar os operários que ali fossem trabalhar, mantendo-os cativos aos seus locatários-patrões e longe da regulamentação do Estado, que até esse momento era quem financiava a vinda da força de trabalho, organizando uma política de imigração e viabilizando o investimento do capital, induzindo dessa maneira a estruturação da divisão social do trabalho e criando as condições gerais para o desenvolvimento econômico do país (Oliveira, 1978).

Durante o período de instalação das indústrias, as relações entre a produção fabril e a das monoculturas eram muito intrínsecas. Blay (1985) relata o caso da principal indústria de tecido de juta de São Paulo, a Fábrica Sant'Anna, de propriedade do industrial Jorge Street, que tinha sua produção comprometida com os exportadores de café, que dependiam dessa produção para ensacar suas safras, assim como a produção das sacarias em geral que estavam comprometidas com o consumo concentrado na população residente nas áreas rurais.

Outro avanço no desenvolvimento das cidades, também decorrente do apogeu mercantilista e da industrialização emergente, provável causa do surgimento de um contingente de trabalhadores urbanos que demandariam habitação popular em grande escala, foi a instalação das Ferrovias, uma estadual e outra federal. A primeira, interligando as maiores cidades do Estado de São Paulo ao Porto de Santos passando pela capital do estado e, a segunda, interligando as cidades de São Paulo e Rio de Janeiro, que se tornou sede do vice-reinado em 1763 e com a transferência da Corte e da família real em 1808, vinda de Salvador, reafirmou sua posição de polo articulador do território

centro-sul da América conquistada desde o início do século XVIII.

Mesmo instalando ramais individuais privilegiados que atendiam exportadores de produtos agrícolas ou grandes produtores fabris, foram as 'estradas de ferro' os principais responsáveis por criar uma rede de transporte público que atendia as necessidades de deslocamento da população, como relata Gonçalves (2009), fato que pode ser comprovado pelo Mapa das Estradas de Ferro de 1867.

As transformações ocorridas na capital já em princípios do processo de explosão demográfica, por conta da fartura na produção agrícola e do aumento da população, inclusive com o incremento de imigrantes estrangeiros, que por ocasião da chegada das ferrovias, segundo Langenbuch (1971), era de cerca de 26 000 habitantes, já em 1890 batia a marca dos 65 000, e veria no próximo triênio este número quase que duplicar, passando dos 120 000, sendo que deste valor mais de 70 000 eram estrangeiros. Esta população pujante deu origem a uma demanda real e crescente de mão-de-obra operária, que necessitava do transporte coletivo para se locomover de casa até seu local de trabalho. As estradas de ferro foram a solução adotada na época (Gonçalves, 2009).

Por fim, a orla ferroviária foi palco para o desenvolvimento econômico do final do século XIX, enquanto instrumento viabilizador do incremento do parque industrial paulistano, determinando definitivamente a estruturação que possibilitou sua metropolização (Leite, 2003).

Transformação do tecido urbano paulistano a partir do século XX

O crescimento da população extrapolou a área central e seus arredores, chegando por falta de opção às áreas suburbanas, através dos loteamentos destinados a atender o contingente populacional oriundo do acréscimo de residentes urbanos empregado na mão-de-obra industrial e nos serviços que a subsidiavam, como bem definiu Silva (2007, p. 9) ao falar da problemática gerada

por estes loteamentos: ‘A ocupação efetiva dos loteamentos mais afastados dependia da conexão com o centro e com o resto da cidade. Os anos 1920’s, 30’s e 40’s materializaram a transformação de uma cidade cujo transporte público funcionava sobre trilhos em uma cidade onde o transporte sobre pneus se tornou hegemônico.

Nas duas ilustrações a seguir aparecem configuradas as áreas de concentração de urbanização no final do século XIX e início do século XX, mostrando claramente os caminhos do desenvolvimento da estrutura urbana no município, onde a concentração é quase que total na área central da cidade e esparsa em direção leste no sentido do Brás e a caminho da Mooca (Figura 4). Após dez anos, já em 1882 (Figura 5) as manchas aparecem dispersas em direção Sudeste, Norte e Oeste onde se concentravam os loteamentos periféricos ou suburbanos, associados às estações ferroviárias.

A Planta da Cidade de São Paulo datada de 1916 (Figura 6) demonstra o caráter ainda pouco compacto da cidade visto que, em sua maioria, os loteamentos destinados à construção de residências encontravam-se vazios. Algumas áreas vizinhas ao aglomerado central da cidade já aparecem com o arruamento e quadras delimitados interligando os antigos bairros isolados, entre si, ou ligando-os diretamente a colina central onde se concentravam comércio e serviços municipais.

Segundo relato de Rolnik (2003) bairros como o Bom Retiro, a Lapa, o Brás e a Mooca se transformaram em subúrbios populares, originários de loteamentos de chácaras. Era comum que a partir do parcelamento de uma delas se desenvolvesse um núcleo urbano do qual partia um caminho que o ligaria ao centro da cidade atravessando grandes vazios.

A casa popular suburbana dos tempos coloniais praticamente teve a mesma planta pelo Brasil inteiro, embora as técnicas construtivas tenham sido diversificadas, não resultando grande diferencial no processo de ocupação dos lotes, repetindo genericamente, como concluiu Reis (2004) os esquemas urbanísticos e arquitetônicos coloniais, herdados de Portugal e da Espanha, com discretas adaptações.

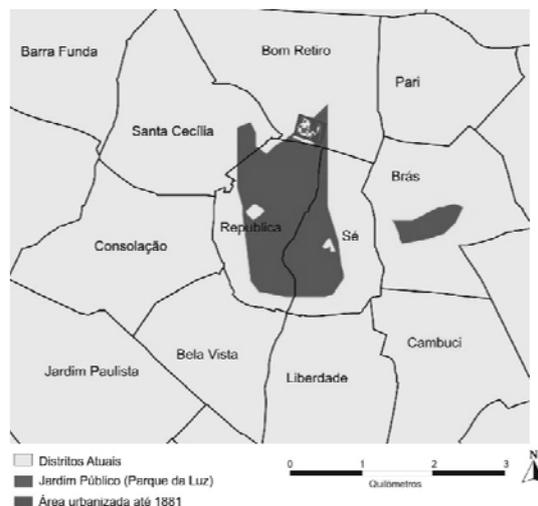


Figura 4. Área urbanizada de São Paulo, 1872-1881 (fonte: Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano).

‘Sem receio de exagerar, podemos dizer mesmo, que o século passado conservou praticamente intacto, até à sua metade, o velho esquema de relações entre a habitação e o lote urbano, que herdara do século XVIII’ (Reis, 2006, p. 34).

As construções eram geminadas e levantadas em terrenos estreitos e profundos. O cômodo da frente, com janela no alinhamento da rua, quase sempre era a sala de recepção, quando não abrigava alguma oficina ou loja. Os cômodos intermediários, acessíveis por corredor lateral, eram os dormitórios. Nos fundos, fechava a sequência a cozinha, a varanda alpendrada que dava acesso ao quintal, onde sempre havia um arremedo de instalação sanitária. Nos locais onde o lençol freático era profundo, havia a possibilidade de sumidouros – buracos em cima dos quais era instalada a casinha, também chamada de ‘secretaria’ ou ‘sentina’ (Reis, 2006).

Com paredes sobre os limites do lote e alinhado ao passeio, este tipo de implantação configura o modelo das primeiras construções urbanas no país, ainda influenciadas pela colonização portuguesa e pelo modo de construção ibérico. Permanecem exemplos desse tipo de apropriação, ainda hoje, nos bairros tradicionais da capital, como a Mooca, Brás, Campos Elísios e outros (Figura 7).

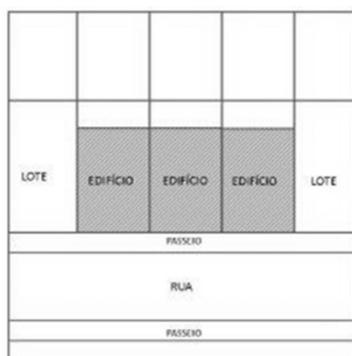


Figura 7. Esquema de implantação no lote - casa com 'modelo colonial'.

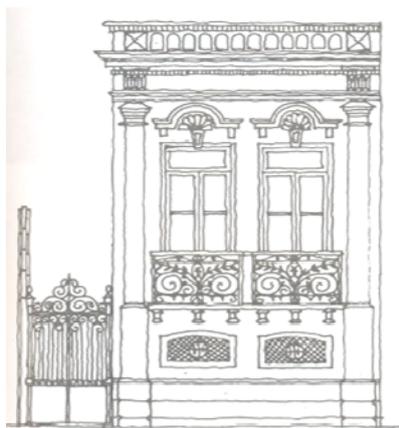


Figura 8. Casa com porão alto.

pequenas escadas que conduziam à porta de entrada, geralmente com vidro a meia altura para detectar a presença de pessoas. Estes porões assumiram diversas utilidades, inclusive a de abrigar os criados da casa e até mesmo os animais de propriedade das famílias. Bem mais tarde com a substituição da tração animal pelo automóvel, ainda que em pequeno número no início do século XX, os porões altos foram sendo transformados em garagens, como podemos observar na transformação detectada num exemplar remanescente do período e registrada na

Figura 8.

Na passagem do transporte sobre trilhos para o transporte sobre pneus, que ocorreu na cidade de São Paulo no início do século XX, a malha urbana foi o elemento mais afetado pela transformação. A aceleração na abertura e alargamento de ruas, bem como seu calçamento e pavimentação foram prioridades nesse período que visava integrar as regiões dispersas do município ao centro.

A concentração da classe operária, nas regiões sudeste e noroeste da cidade, seria reafirmada por uma lei municipal datada de

1900, que estipulava um cinturão central dentro do qual era proibida a construção de vilas operárias. Nas áreas suburbanas, localizadas fora de tal cinturão, ocorreu a proliferação e extensão do solo construído modificando os modelos espaciais urbanísticos propostos até então.

A rua passa a ter função de mero guia para percurso, as quadras têm baixa densidade e as casas unifamiliares proliferam sem força nem estrutura para constituir a verdadeira urbanidade. Surgem novas situações, árvores e jardins substituem a relação do edifício com o espaço urbano. A edificação vai aos poucos migrando para o interior do lote, individualizando-se e deixando de conectar-se diretamente com a rua (Lamas, 1993).

O recuo lateral surgiu de forma discreta e gradativa, aparecendo no lote urbano como forma de acesso à luz natural para ambientes afastados da face alinhada ao passeio, por estarem normalmente, alocadas em terrenos estreitos e profundos, que obrigavam a utilização desse recurso para atender às determinações higienistas da época, as quais passaram a proibir a existência de alcovas nas residências.

As mudanças socioeconômicas e tecnológicas ocorridas durante a segunda metade do século XIX no Brasil implicaram profundas transformações nos modos de habitar e construir. As construções executadas para classes ascendentes de trabalhadores e comerciantes dependiam de materiais importados para se alinharem aos princípios estilísticos da época, tanto para a execução de elementos estruturais como para tentar imitar o refinamento dos detalhes dos acabamentos neoclássicos e ecléticos. Os conjuntos metálicos adquirem maior importância nas moradias por suas qualidades funcionais, plásticas e construtivas que podem ser comprovadas tanto por sua variedade, quanto por sua frequência. Mesmo as casas menores, com entradas mais modestas, sem jardins, tinham uma cobertura de vidro e armação de ferro, às vezes uma simples coluna. Exatamente a partir desse afastamento lateral foi que surgiriam os primeiros exemplares de edificações construídas, ainda, no alinhamento do lote com o passeio, entretanto passando a apresentar um discreto

recuo lateral (Figura 9), constituindo assim, um novo tipo de implantação que, com o tempo, foi se tornando mais frequente. Somente depois da abolição da escravatura e com a chegada dos primeiros imigrantes europeus, responsáveis pela origem do trabalho remunerado é que a nova forma de implantação da residência urbana se difundiu podendo ser definida como ‘deslocamento’ da edificação dos limites do lote e a primeira tentativa de incorporação do espaço externo à arquitetura (Reis, 2006).

O ecletismo, propondo uma conciliação entre os estilos, foi um veículo estético eficiente para a assimilação de importantes inovações tecnológicas. Por menores que fossem as dimensões dos espaços abertos, as flores e os arbustos eram sempre dispostos em canteiros executados com perfeitos traçados geométricos. A entrada das residências, transferida para a fachada lateral, era feita por uma escada geralmente de ferro, com degraus de mármore, mas nos exemplos mais econômicos, poderia ser de alvenaria com degraus de granito, como ainda se vê em algumas casas remanescentes desse período em São Paulo.

Nos anos seguintes, os últimos do século XIX, começaram a aparecer as primeiras casas com jardins frontais, fato que na sequência estabeleceria um novo tipo de implantação, utilizado até mesmo em lotes de meio de quadra, o qual apresentava edificações, já com afastamento do passeio buscando a privacidade dos ambientes sociais localizados junto das entradas, sendo utilizado em terrenos de menor escala. Em geral, eram erguidos junto aos limites laterais do terreno com pequeno e aleatório recuo frontal (figura 10). Entretanto, em meados da década de 1930 se estabelece uma medida mínima de 4 m para este afastamento, em conformidade com o Ato n.º 663, de 10 de agosto de 1934, posteriormente reafirmado pela consolidação do Código de Obras no Art.º 33 (1968).

As primeiras edificações populares, soltas das divisas do lote aparecem timidamente e em estilos indefinidos (Figura 11); entretanto são as reais precursoras de obediência aos princípios determinados pelo Movimento Modernista, que apregoava edificações livres no lote, obedecendo às determinantes de insolação, ventilação e topografia que melhor

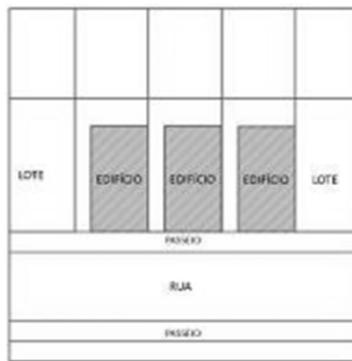


Figura 9. Esquema de implantação no lote com recuo lateral.

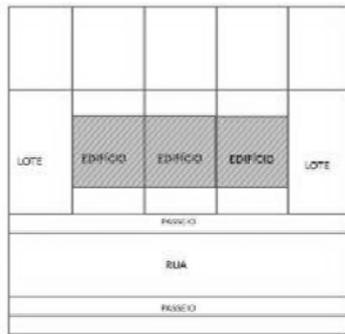


Figura 10. Esquema de implantação no lote com afastamento do passeio.

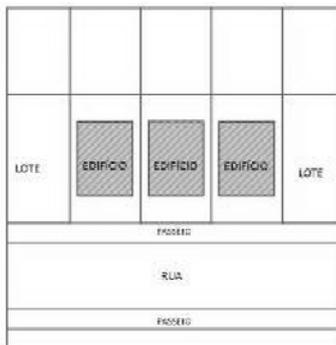


Figura 11. Esquema de implantação livre dos limites do lote.

favorecessem aos moradores, sem preocupações com alinhamentos, apenas respeitando a legislação vigente.

Em decorrência da Revolução de 1930, foi constituído o Estado Novo no Brasil, sob o comando do Presidente Getúlio Vargas,

que em oposição ao liberalismo da Primeira República, assume claramente a responsabilidade pelo provimento de unidades de habitação para a classe trabalhadora.

Seguem-se os dogmas modernistas, que

vinham ao encontro dos interesses do poder público no intuito de atender às reivindicações sociais de maneira racional, econômica e em grande escala, sem no entanto perder o controle tanto da valorização da terra urbana quanto do adensamento das áreas centrais. Diante do colocado, foram criados os Institutos de Aposentadoria e Pensões (IAP), órgãos corporativos através dos quais se materializaram as políticas habitacionais da Nova República. Desta maneira, entre o final dos anos 40 e meados dos anos 50, foram construídos e entregues à população os primeiros conjuntos habitacionais multifamiliares, projetados por arquitetos e engenheiros alinhados aos princípios modernistas, ao serviço do Estado (Bruna, 2010).

O bairro da Mooca, assim como outros bairros de São Paulo, constituiu foco de intervenção de alguns dos Institutos das corporações profissionais, uma vez que sua localização estratégica, atendia aos objetivos públicos de controle sobre a terra urbana, que visavam a promoção da valorização de um banco de terras, distribuídas ao longo de vias especiais de transporte, tal qual as implementadas em Amsterdão, Frankfurt ou Londres, criando eixos radiais em direção aos subúrbios munidos de transporte de massa.

Do ponto de vista morfológico, investigado a partir da observação da produção de conjuntos habitacionais promovida pelos IAP, pode-se determinar que nos principais centros urbanos do país, houve uma indução à adoção de duas tipologias básicas de implantação e edificação como soluções para a questão habitacional daquele momento. Ou utilizaram-se casas térreas ou assobradadas, geminadas ou não, representantes das soluções mais tradicionais de apropriação de lotes individuais, ainda que seus projetos de implantação apresentassem vestígios dos princípios das cidades-jardim inglesas.

Havia a previsão de áreas livres, jardins frontais e sistema de circulação hierarquizada, tanto para pedestres como para veículos, ideias com as quais a população tinha maior facilidade em se adaptar. Foram implantados exemplares na Mooca, divididos

em dois conjuntos, um promovido pelo Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Eletricitários (IAPE) e outro pelo Instituto dos Trabalhadores em Transportes e Cargas. Ou se adotavam as lâminas, com três, quatro ou cinco pavimentos, simples ou duplas, integradas por caixas de circulação vertical, implantadas segundo a melhor orientação do ponto de vista das questões ligadas à iluminação e ventilação naturais dos ambientes. Tudo isto sem obrigatoriedade de relação geométrica com os limites do lote, prevendo áreas livres de lazer e atividade física, que integravam toda a área de ocupação do empreendimento, além de se prever equipamentos de uso coletivo, entremeados por vias locais de circulação de peões.

O mais famoso dos conjuntos construídos no bairro da Mooca foi o do Instituto de Aposentadorias e Pensões dos Industriários (IAPI) (Figura 12), utilizando prédios de quatro pavimentos projetados por Paulo Ribeiro, fundamentado nos dogmas estabelecidos pela Carta de Atenas. São 576 apartamentos distribuídos em dezasete edifícios de quatro e cinco andares erguidos sobre pilotis e com programa distribuído em lâminas simples, implantados no polígono localizado na confluência das ruas dos Trilhos, dos Donatários, Tobias Barreto e Cassandoca, com uma área livre de 5 000 m² aproximadamente, interligando os prédios e acomodando um sistema viário local de circulação hierarquizada segundo a intensidade de movimento e sua inter-relação com a malha urbana existente.

O projeto original não previa cercas nem muros (Figura 13); no recuo frontal apenas estavam delimitadas áreas ajardinadas e caminhos de acesso ao interior dos edifícios, configurando uma vez mais o caráter moderno da implantação. Infelizmente a proposta de espaços abertos com acesso restrito não se consolidou e na tentativa de promover segurança ao conjunto, além de criar vagas de estacionamento para os moradores, isolaram-se as áreas livres, definindo condomínios independentes, o que acabou por descaracterizar a intenção original de integrar os caminhos locais à malha de circulação urbana.

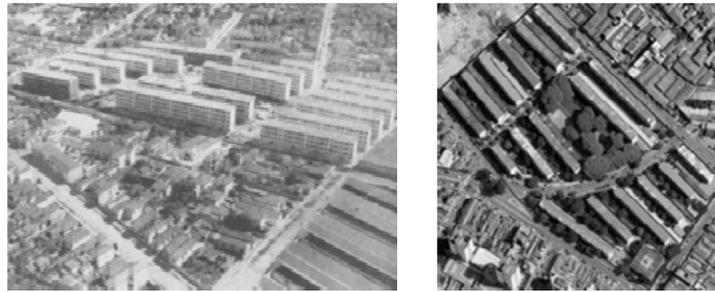


Figura 12. Conjunto residencial IAPI Mooca, imagem geral e vista aérea.



Figura 13. Conjunto residencial IAPI Mooca, pavimento térreo (1970 e 2008).

Considerações finais

Foi no período colonial que se delinearão as bases do traçado urbano da maioria das cidades brasileiras, a partir de ruas definidas pelo alinhamento das fachadas das edificações e desenhadas com o fim, simples, de interligar áreas mais afastadas aos polos centrais, promovendo um crescimento sem planejamento, fato que viria a se refletir na situação de caos da circulação e dos meios de transporte que se implantou nas cidades modernas e perdura até a contemporaneidade.

Foi a partir do processo de industrialização, atrasado pelo longo período de latifúndio monocultor e escravocrata, que se estabeleceram os elementos principais de constituição da mola propulsora do desenvolvimento da construção civil e da urbanização que ocorreria ao longo do século XX, confirmando que o modelo resultante desse processo não atende as demandas por habitação popular, nem garante um sistema básico viário e de transporte público, que seriam necessários para vencer as distâncias decorrentes da dispersão dos novos assentamentos.

Tal crescimento levou à necessidade de expansão do território urbano, obrigando o desenho e construção de novos loteamentos de tipos populares, os quais viriam a constituir, quase sempre, uma reinterpretação dos velhos esquemas tradicionais, com a desvantagem de serem reeditados com exagerados índices de aproveitamento do solo, além de surgirem carentes de infraestrutura básica, exigindo imediato investimento de capital público, que por insuficiente, sempre acabou por determinar o adensamento de população em áreas desprovidas de urbanidade e com exagerada padronização morfológica, tanto do ponto de vista do parcelamento de quadras e lotes, como das tipologias edilícias.

A partir da análise descrita, pode-se considerar que o bairro da Mooca, acaba por confirmar sua vocação como área de estudo e pesquisa. Campo profícuo para a localização de tipos remanescentes, uma vez que sua localização estratégica, identificada já nos primeiros traçados de caminhos para expansão da malha urbana da cidade de São Paulo, garantiu que participasse como parte integrante dos diversos processos de

transformação ocorridos, tanto do ponto de vista da forma urbana – com suas chácaras, arruamentos, loteamentos e vilas – quanto do ponto de vista da diversidade estilística estabelecida no decorrer do processo histórico, como área de cunho rural colonialista, depois se firmando como área de subúrbio industrial associado à moradia operária e popular com forte influência de imigrantes estrangeiros de diversas nacionalidades.

Investigando-se o mote da habitação social estabelecido desde o início do Movimento Moderno no Brasil e especificamente em São Paulo, nas décadas de 1940 e 1950, como setor de grande produção de unidades habitacionais, mais uma vez, tornou-se possível identificarem-se na Mooca, não somente o germe dessa atividade, mas também o grande interesse e importante produção dos IAP na região, concentrando vários dos conjuntos de diversos institutos corporativos, como o dos bancários, eletricitários, industriários e trabalhadores em transportes e cargas, os quais contribuíram largamente, não só com o grande número de unidades, mas também com a diversidade de tipologias para o enriquecimento do tecido urbano do bairro, consolidando a viabilização desta investigação.

Referências

- Azevedo, A. (1956) 'Vilas e cidades do Brasil colonial. Ensaio de geografia urbana retrospectiva', *Boletim da FFCL*, 208.
- Blay, E. A. (1985) *Eu não tenho onde morar: vilas operárias na cidade de São Paulo* (Nobel, São Paulo).
- Bruna, P. J. V. (2010) *Os primeiros arquitetos modernos: habitação social no Brasil 1930/1950* (Editora da Universidade de São Paulo, São Paulo).
- Correia, T. B. (2010) 'Patrimônio industrial e agroindustrial no Brasil: a forma e a arquitetura dos conjuntos residenciais', 2º *Seminário de Patrimônio Agroindustrial*, São Carlos, 19-22 Outubro.
- Franco, M. A. R. (2001) *Planejamento ambiental para a cidade sustentável* (Annablume, São Paulo).
- Gonçalves, P. E. B. (2009) *Evolução da morfologia urbana. Estudo de caso: Subdistrito Hipódromo – Mooca – São Paulo*, Tese de Mestrado não publicada, Universidade São Judas Tadeu, Brasil.
- Lamas, J. R. G. (1993) *Morfologia urbana e desenho da cidade* (Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa).
- Langenbuch, J. R. (1971) *A estruturação da grande São Paulo* (IBG, Rio de Janeiro).
- Leite, C. (2003) *Rearticulação do território metropolitano: a orla ferroviária paulistana* (www.comciencia.br/200404/reportagens) consultado em 8 de Maio de 2007.
- Oliveira, F. (1978) *O Estado e o urbano no Brasil* (Ed. Mimeo, São Paulo).
- Panerai, P. (2006) *Análise urbana* (Editora UnB, Brasília).
- Reis, N. G. (2006) *Notas sobre urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano* (Via das Artes, São Paulo).
- Rolnik, R. (2003) *A cidade e a lei: legislação, política urbana e teorias na cidade de São Paulo* (Studio Nobel, São Paulo).
- Silva, L. O. (2007) 'A construção das bases para a verticalização na cidade de São Paulo', *Arquitextos* 80.
- Simoni, L. N. (2005) 'A Expansão urbana no município de São Paulo e o processo de constituição dos regulamentos de abertura de ruas, no município de São Paulo', *XXIII Simpósio Nacional de História da Universidade Estadual de Londrina*, Londrina.

Tradução do título, resumo e palavras-chave

The transformation of the urban form of São Paulo: the case of the Mooca neighborhood as a typological reference

Abstract. *This paper aims to investigate the transformations in the urban tissues of São Paulo, Brazil, as well as the relationships established between buildings – with a focus on their location on plots – and the corresponding building legislation in force in each period of time. The study draws on the organization of historical and stylistic periods, covering in a chronological way, the main political, economic and social events in the urban history of São Paulo. The study intends to identify the changes framed by each of these events, starting from the period of Portuguese colonization of Brazil, moving then to the agricultural*

monocultures during the neocolonialism and the so-called neoclassic of the Empire, to the pre- and the industrialization phases in the Republic (eclecticism), and finally to the New Republic, when the ideals of the Modern Movement were established and promoted both in architecture and arts. The selected study area is the traditional neighbourhood of Mooca. Its strategic location and demographic diversification make it a crucial area to understand the main stages of transformation of the urban tissues of São Paulo. Mooca includes buildings representing the main building types identified in the study.

Keywords: urban transformation, urban tissue, land subdivision process, plot, Mooca

PNUM2015: Configuração urbana e os desafios da urbanidade

A 4ª Conferência Anual da Rede Portuguesa de Morfologia Urbana (PNUM) realizar-se-á em Brasília, Brasil, a 25 e 26 de Junho de 2015.

O título da conferência é ‘Configuração urbana e os desafios da urbanidade’ e os temas em debate são os seguintes: i) transformações urbanas recentes – novos impactos, novos desafios; ii) desigualdade socioespacial das cidades; iii) configuração urbana e patrimônio cultural; iv) o legado da cidade moderna; v) a urbanização total: tendências para a *metápole*; vi) espaços públicos na cidade contemporânea; vii) teorias, conceitos e técnicas morfológicas; e, por fim, viii) configuração urbana e história das cidades.

O *call for abstracts* foi lançado em Outubro de 2014, sendo que os resumos deverão ser submetidos até 1 de Fevereiro de 2015. Os autores serão notificados acerca da aceitação do

resumo até 6 de Abril, devendo enviar o artigo completo até 31 de Maio de 2015. A data limite de inscrição no PNUM2015 é o primeiro dia da conferência, 25 de Junho. O *website* do PNUM2015, contendo informações detalhadas sobre a conferência, será lançado muito em breve.

A Comissão Organizadora da conferência inclui: Gabriela Tenorio (Presidente), Frederico de Holanda, Valério Medeiros, Ana Barros, Liza Andrade, Cláudia Garcia e, ainda, Mônica Gondim.

A Comissão Científica do PNUM2015 inclui: Frederico de Holanda (Presidente), Décio Rigatti, Edja Trigueiro, Gabriela Tenorio, Jorge Correia, Luiz Amorim, Miguel Bandeira, Nuno Norte Pinto, Renato Saboya, Stael Pereira da Costa, Teresa Marat-Mendes, Valério Medeiros, Vinicius Netto e Vítor Oliveira.



Figura 1. Brasília, Esplanada dos Ministérios (Fonte: Rodrigo Studart Corrêa).
