

Acerca da permanência e atualização do território industrial e ferroviário do vale do Tamanduateí - São Paulo¹

Pedro Manuel Rivaben de Sales e Mirthes Ivany Soares Baffi***

About the permanence and update of industrial and railway territory at Tamanduateí Valley - São Paulo

* Arquiteto com graduação (1979) e doutorado (1999) na FAU-USP. Atualmente é assistente técnico da Prefeitura Municipal de São Paulo (PMSP) e professor associado da Associação Escola da Cidade – Arquitetura e Urbanismo. Tem atuação profissional e acadêmica concentrada nos seguintes temas principais: território contemporâneo, relação infraestrutura-cidade, projeto de reconversão urbana. Email: pmrsales@uol.com.br

** Arquiteta pela Universidade Presbiteriana Mackenzie (1969), arquiteta-especialista em restauro pela UFBA (1984), diretora da Divisão de Preservação do DPH (1988-1989/2003-2008) da PMSP, assessora, entre 1989 e 1993, da Comissão de Proteção à Paisagem Urbana (CPPU) da PMSP, ocupou a Secretaria Geral do DOCOMOMO Brasil (2001-7). Tem artigos publicados em jornais, revistas e livros especializados.

¹ Este artigo atualiza e reestrutura texto anterior em coautoria não publicado. Disso resulta que a responsabilidade pelas hipóteses e proposições, principalmente nos itens 4, 5 e 6, sejam de plena responsabilidade do primeiro autor.

RESUMO: O presente artigo procura traçar uma linha conceitual e operativa acerca de um projeto de transformação do extenso parque industrial e ferroviário do vale do Tamanduateí em São Paulo. A singularidade da estrutura, da forma e da paisagem do território em pauta (que alterna e intercambia espaços livres e construídos, texturas, granulações e intensidades, figura e fundo) constitui condição de possibilidade para a construção de um urbanismo na fronteira entre edifício e cidade.

Palavras-chave: áreas industriais e ferroviárias, projeto de reconversão urbanística, desterritorialização.

ABSTRACT: This article seeks to draw a conceptual and operational line related to a transformation project of the extensive industrial and railway park in Tamanduateí Valley in the state of Sao Paulo. The singularity of its structure, form and landscape (alternating and exchanging free and constructed spaces, textures, granulations and intensities, figure and background) is a condition of possibility for the construction of a urbanism in the frontier between a building and the city.

Keywords: railway and industrial areas, urban redevelopment project, deterritorialization.

Os processos de *renovatio urbis* fazem parte da natureza e da história urbanas: expressam e impulsionam momentos de grandes mudanças. Portanto, não é novidade que a cidade contemporânea se construa, em grande medida, com base no abandono, transformação e reutilização de muitas partes, instalações e construções da cidade moderna. Principalmente aquelas que foram concebidas e experimentadas, desde meados do século XIX, como verdadeiros laboratórios produtivos e sociais da modernidade – a ferrovia, o porto, a fábrica.

Se essa é uma das marcas da passagem da cidade moderna para a cidade contemporânea, a intensidade, a extensão e a abrangência, inéditas, com que têm se dado tais processos a confirmam, levantando questões das mais diversas ordens. Uma delas é que tais processos vêm embalados por estratégias regressivas, ideologicamente fixadas, que, de modo geral, apostam na proliferação de imagens sem nenhum vínculo ou nexo de continuidade com a prática social e a materialidade territorial presentes.

O renovado interesse pelas grandes áreas desativadas ou bem faz tábula rasa da pré-existência física e social, impondo um modelo exterior a ela; ou bem se apropria dela, combinando códigos estéticos historicistas e funcionalidades hegemônicas. A combinação da ideia de retilinearidade do progresso técnico ou social (embora em paradoxal chave anarcoestetizante) com a de verticalidade genealógica das fundações (segundo uma visão neoconservadora, que dela se apropria como suposta raiz, ou nostalgia mesmo) as faz convergir e se diluir em uma rede de imagens superficiais, que combina aparências e mais valias. Em outras palavras, tais estratégias aliam criação de atrativos culturais (signos sobrecodificados como matriz de identidade e “cultura”) com formas de realização de ativos comerciais (exigências de qualidade, de negócio e imagem dos novos operadores públicos e privados; cf. ARANTES, 2000).

Casos como a Potsdamer Platz, em Berlim, a Expo de Lisboa, a Isle of Dogs, em Londres, são demasiado conhecidos para necessitar de mais que uma citação. E, do mesmo modo, exemplarmente suficientes para relevar o papel que a arquitetura e o urbanismo têm – ou podem ter, como no caso da Grand Pari da aglomeração parisiense – no atual processo de *renovatio urbis*.

Diante desse quadro, o presente artigo procura traçar uma linha conceitual e operativa acerca de um projeto de transformação do extenso parque industrial e ferroviário do vale do Tamandateí em

² Segundo Pinto (1903, citado em SALES, 1999), a implantação do sistema ferroviário em São Paulo compreendia quatro fases de grande desenvolvimento. As quatro fases identificadas por ele, em 1903, seriam: a primeira, a dos “ensaios malogrados” – na esteira da lei Feijó de 1835, que autorizava a concessão de estrada de ferro da Bahia ao Rio Grande do Sul –; a segunda, a dos “notáveis resultados positivos” – inaugurada na década de 1860 e caracterizada pelas concessões ferroviárias feitas com favores de zona privilegiada e garantia de juros –; a terceira, quando se dispensaria a garantia de juros; e a quarta, “regime de plena liberdade”, emancipando-se as companhias da proteção do Estado.

³ Representando as formas de organização do território como modelos gráficos de conexidade e integração entre os lugares (na verdade, entre as atividades presentes neles), pode-se caracterizar o território colonial paulista com base em uma trama mais ou menos indistinta e homogênea de caminhos mais ou menos precários, que se estrutura adotando um sistema de binômios, constituídos por núcleos planaltinos e litorâneos, que se estende ao longo de toda a linha de serra e que dá sentido territorial ao contexto, que articula, debilmente, economia de subsistência e mercado externo.

⁴ Em relação ao desenvolvimento do café rumo ao oeste paulista, o estado precário das estradas e, especificamente, a difícil descida da serra do Mar, bem como a dificuldade de se plantar “além” de Campinas, representavam grande obstáculo. Neste sentido, como observava Pinto (1903, citado em SALES, 1999): “Era pois natural que o primeiro caminho de ferro a construir-se na Província viesse a ligar seu principal porto de mar (Santos) à capital e aos centros mais importantes de produção, que eram então os municípios de São Carlos (atual Campinas), Constituição (atual Piracicaba), Itu e Porto Feliz”. A

São Paulo. Seguir a matéria urbana, entrecruzar os rastros deixados e as linhas de futuro, sobrepor estratos e escalas, paisagens, programas e linhagens técnicas: desde já, tal itinerário se põe, como hipótese a verificar, as condições de possibilidades e as potencialidades que a desativação e a reconversão de áreas industriais podem significar na construção de um outro urbanismo para cidade contemporânea em São Paulo.

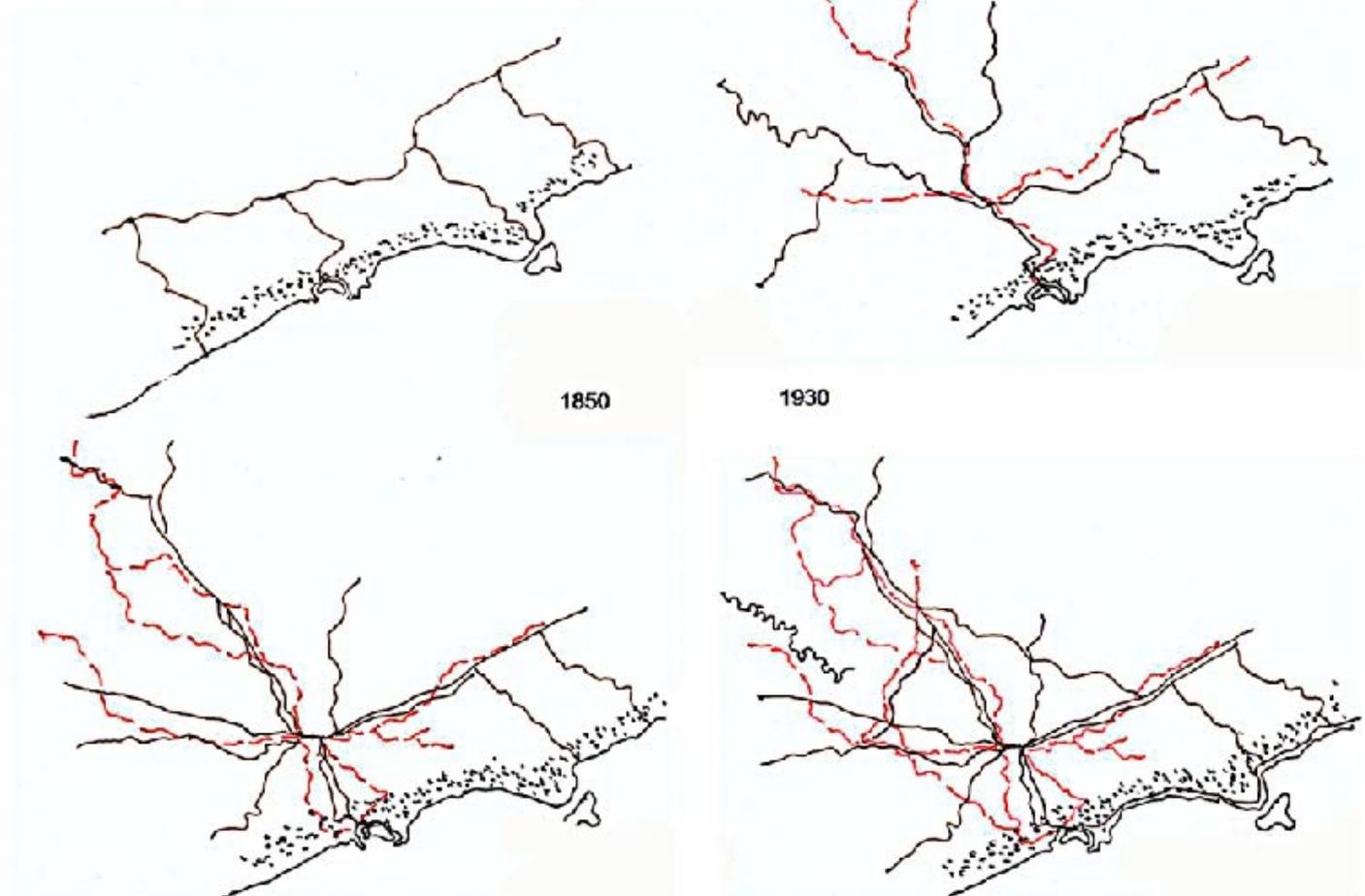
I. Para todos os efeitos, a construção urbana do território do vale do Tamanduateí tem início com a implantação e desenvolvimento da infraestrutura ferroviária cafeeira. E os desdobramentos territoriais e econômicos dessa iniciativa repercutiriam, interconectando, por longos e sucessivos períodos, os mais diversos âmbitos.

Se o desenvolvimento ferroviário foi concretamente deflagrado² com a inauguração, em 1867, da linha de Santos a Jundiaí – resultado da concessão imperial dos serviços e benefícios correlatos à São Paulo Railway Co., empresa de capital inglês –, é precisamente com base (e por força) nela que a expansão e estruturação da malha ferroviária acabariam por impor uma nova ordem política e espacial ao território, elegendo os interesses prioritários do eixo Santos-São Paulo-Campinas, em detrimento da organização territorial baseada no sistema colonial centrado no binômio planaltolitoral³, que, conseqüentemente, entra em colapso. Nesse novo modelo territorial, em árvore, a própria São Paulo Railway

“[estava] fadada a ser a chave de todas as comunicações com o interior, (pois constituía) o tronco principal de todo o sistema ferroviário do Estado, o caminho mais direto entre as regiões agrícolas do interior e o seu grande mercado de exportação (via porto de Santos), o que goza do privilégio de passar pela capital, que, além da sede de Governo, é o centro da população, comércio e indústria mais importante do Estado” (PINTO, 1903)⁴.

Poder-se-ia acrescentar que essa nova configuração explica o crescimento da cidade de São Paulo: dos 31.385 habitantes que tinha em 1872, passa a 239.820 em 1900 e atinge 579.033 em 1920 (Prado, citado em SALES, 1999). E explica também como tal urbanização viria a conformar a massa crítica necessária para fazer convergir e concentrar em São Paulo os excedentes do regime de acumulação cafeeiro, notadamente no que toca a sua prerrogativa como *locus* da (incipiente, mas acelerada) industrialização.

SP 1850 2000
MALHA INFRA-ESTRUTURAL
EXPANSÃO



construção das linhas que se lhes seguiram se foi operando aos pedaços, ao puro arbítrio das localidades mais aproximadas do ponto a que chega o melhoramento (Pinto (1903, citado em SALES, 1999: 85 e 115).

Figura 1 - Modelo de interconexidade litoral-interior: primeiro, a definição de centro irradiador; atualmente, alternativas perimetrais (material) e em rede (imaterial) não intermediadas pela metrópole de São Paulo. Fonte: SALES, 1999.

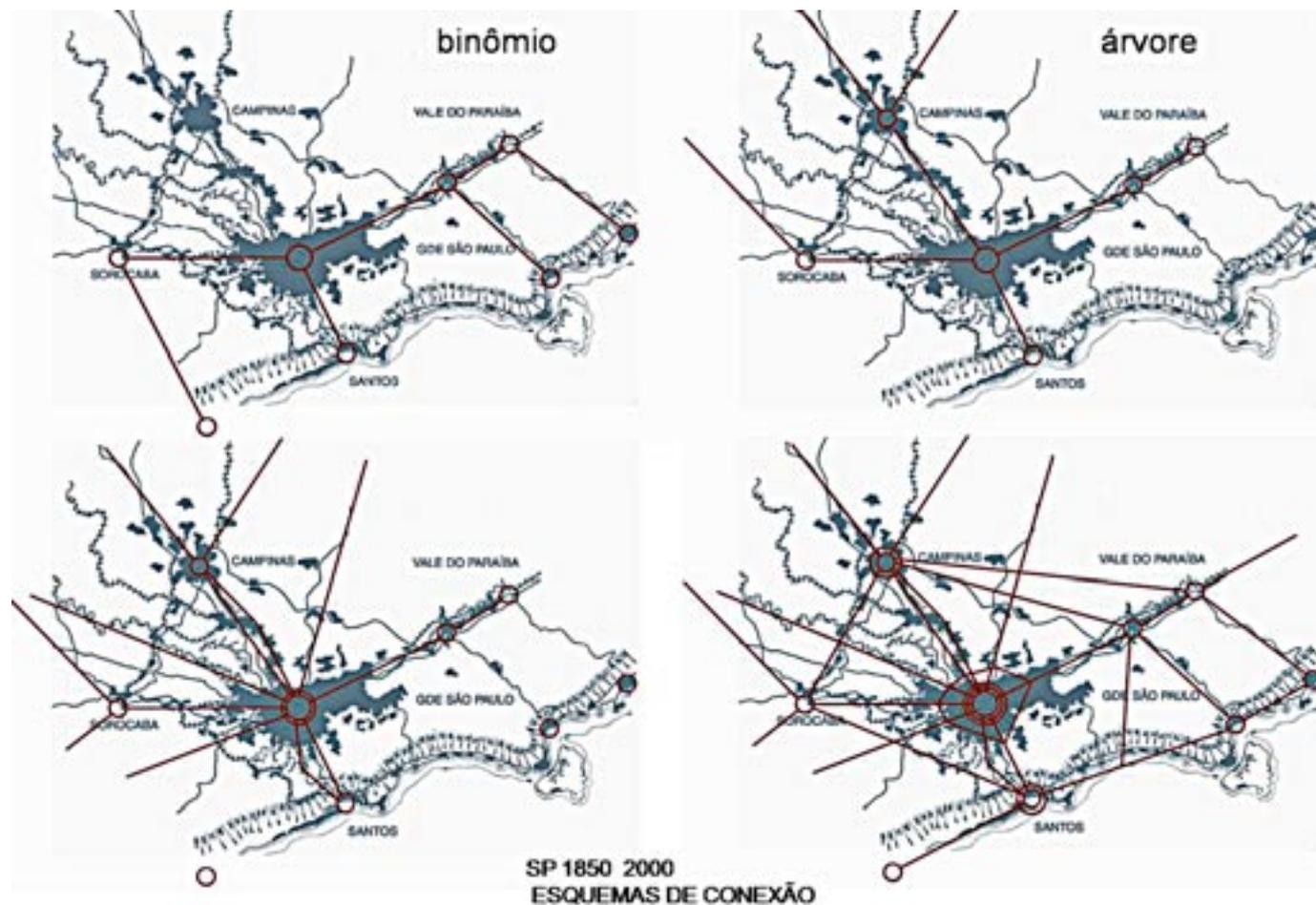


Figura 2- Modelo de interconexidade litoral-interior: primeiro, a definição de centro irradiador; atualmente, alternativas perimetrais (material) e em rede (imaterial) não intermediadas pela metrópole de São Paulo. Fonte: SALES, 1999.

2. Para, entretanto, entender a precisa localização física da primeira implantação industrial, seria preciso relacionar, conforme o notável estudo de Langenbuch (1971), o fator ferrovia a outros dois (que de certa forma já haviam sido selecionados pela própria ferrovia) – terrenos planos e baratos e com disponibilidade de água. É uma nova forma de agenciamento e codificação desses fatores que irá definir a várzea do Tamandateí como o território privilegiado onde, invertendo a lógica de ocupação dos terrenos mais altos, estruturar e estender o meio espacial necessário para a nova atividade.

Nesse sentido, a presença da estrada de ferro, mas sobretudo a implantação das duas estações no Brás e da estação da Mooca (1898), desempenhou importante papel na orientação da urbanização local: em suas imediações aconteceram os assentamentos de imigrantes e instalaram-se algumas das primeiras indústrias, assim como foi iniciada sua ligação com a cidade por meio da implantação da primeira linha de bondes, unindo o Brás ao Centro.

A leste do rio Tamandateí (cujo leito seria progressivamente canalizado desde 1895), a atividade industrial só se tornaria expressiva a partir de 1890, coincidindo com a implantação do regime republicano, a revisão das tarifas alfandegárias, o crescimento da imigração (que trouxe a oferta de mão de obra especializada), e a exploração das vantagens da região no que toca à possibilidade de escoamento rápido dos produtos através da ferrovia. Com a virada do século e a instalação do sistema de energia elétrica, a indústria expande-se por concentração, principalmente ao longo da própria ferrovia.

Tal expansão direcionaria a ocupação residencial a seu redor; bairros operários, como a Mooca, cresciam rapidamente, gerando a abertura de novas ruas, tanto para abrigar residências quanto novas indústrias. Depois da crise de 1929 e suas consequências sobre a economia baseada na exportação cafeeira, a indústria recebe novo impulso, no período da Segunda Guerra Mundial, com sua produção superando a produção agrícola já em 1939. Já nos anos 1930, o bairro da Mooca teria sua configuração e ocupação industrial e residencial totalmente consolidadas: “As indústrias e a fixação do operariado nas suas imediações geram, então, agrupamentos funcionalmente urbanos, diretamente vinculados à atividade predominante” (RUFINONI, 2004: 19). Assim é que a leitura da cartografia histórica não só mostra que, entre a década de 1930 e a de 1950, a extensão, de grandeza metropolitana, da implantação industrial já ocupa plenamente a várzea do Tamandateí com loteamentos e plantas fabris, como evidencia a segmentação dos padrões urbanísticos próprios e específicos a cada etapa do desenvolvimento e inovação industriais.

No caso da Mooca e do Brás, a extensa aglomeração de edifícios industriais nas ruas junto à ferrovia fez com que as fachadas das fábricas, sucedendo-se umas às outras, gerassem amplos quarteirões fechados, sem recuos frontais ou laterais, definindo uma paisagem bastante particular, que seccionaria de vez as porções leste e oeste, já separadas pela presença do leito ferroviário.



Figura 3 a 8 - Processo de constituição do setor sueste de São Paulo: formação dos bairros do Brás, Mooca, Ipiranga e Vila Prudente, nas décadas de 1860, 1890, 1930, 1950, 1970, 2000. Fonte: SEMPLA, 2002.

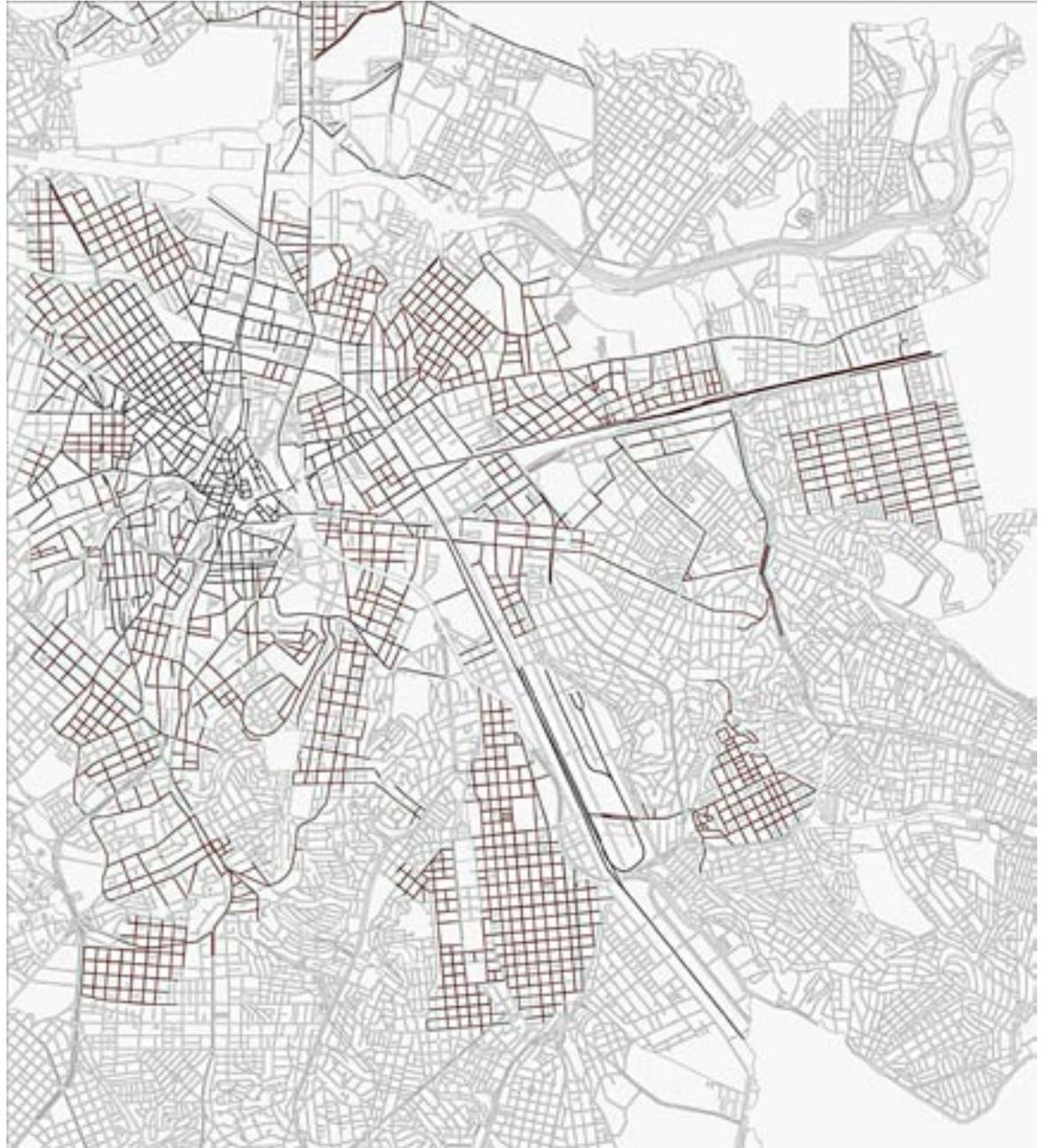


Figura 4

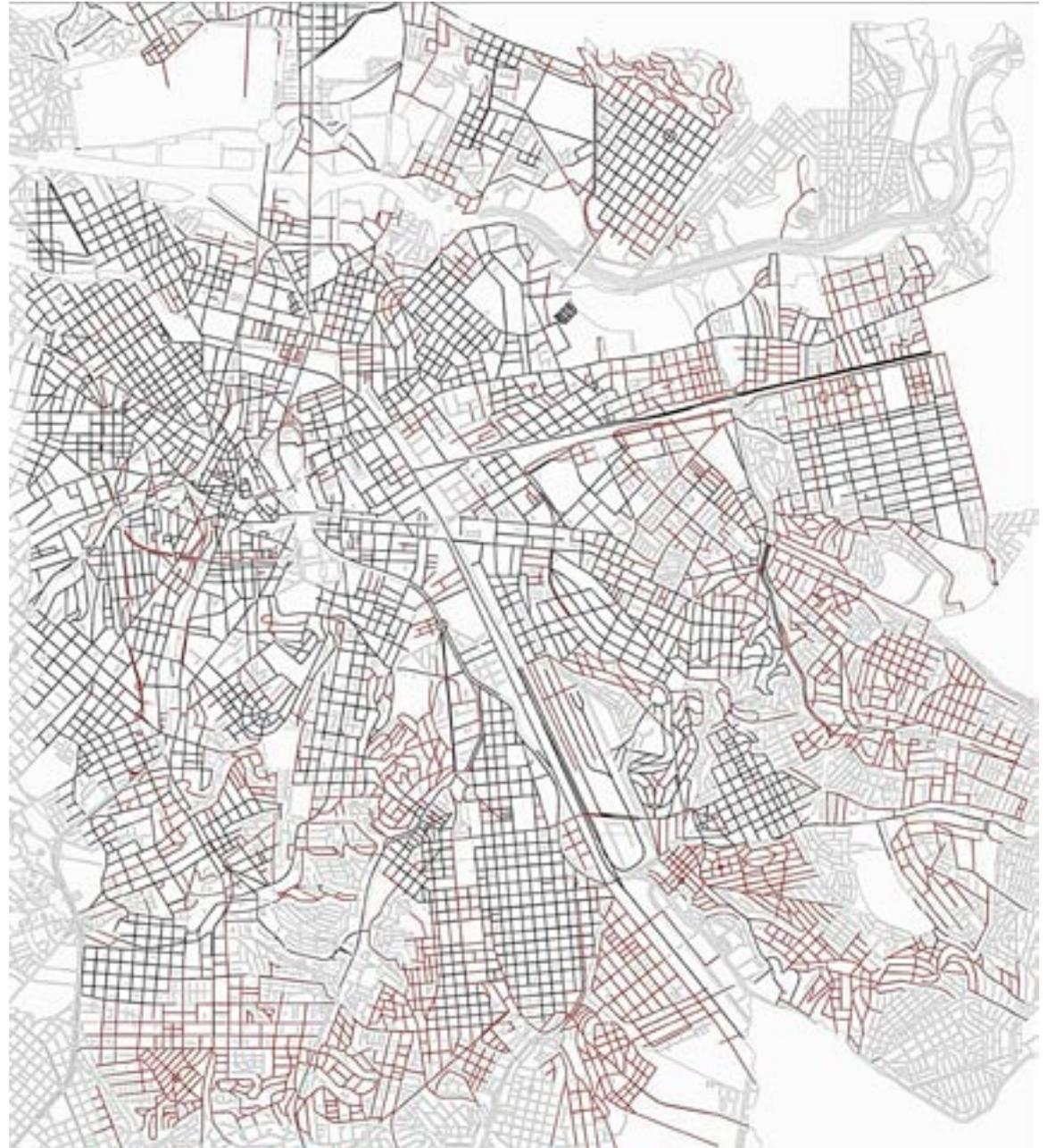


Figura 5



Figura 6

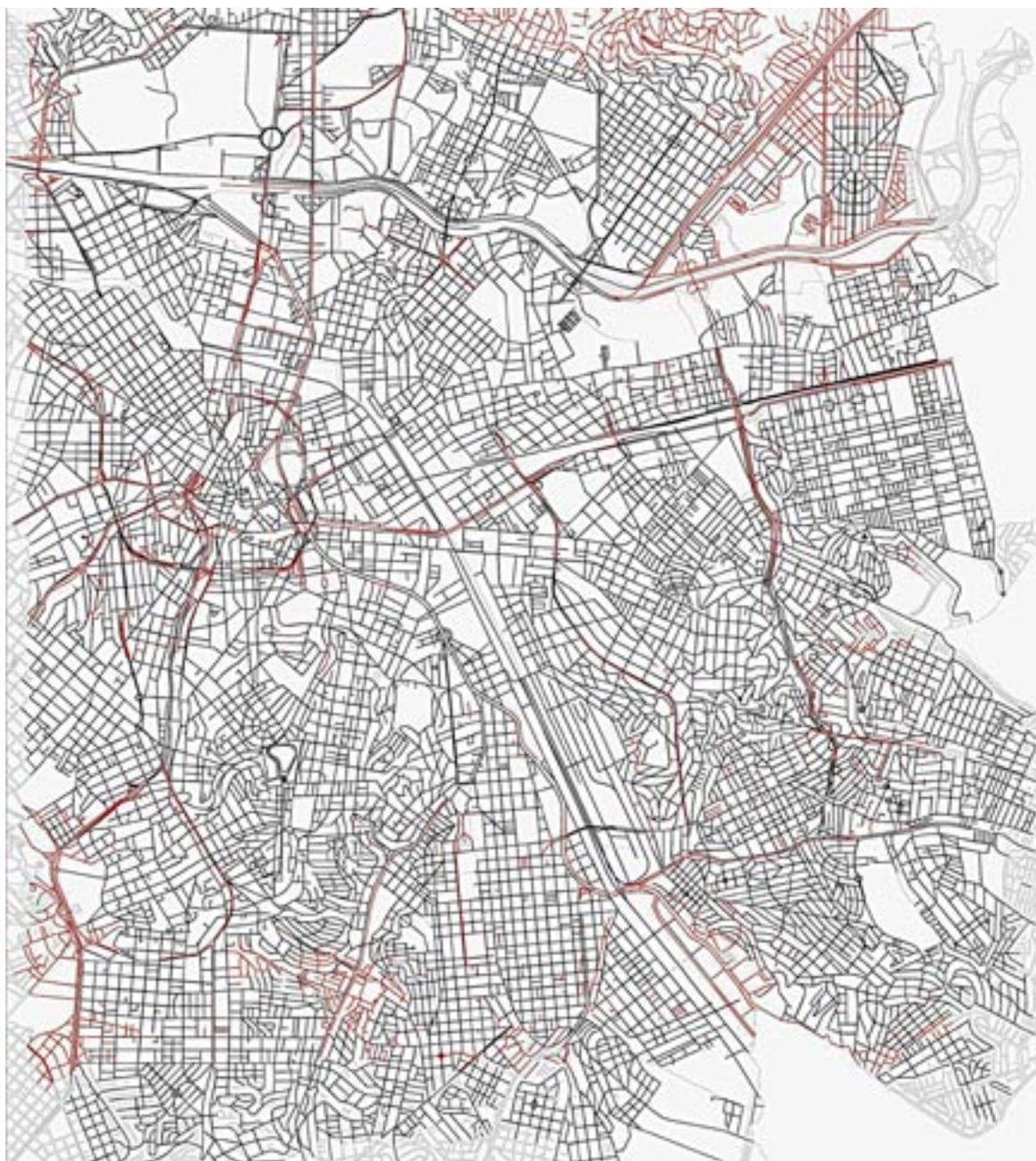
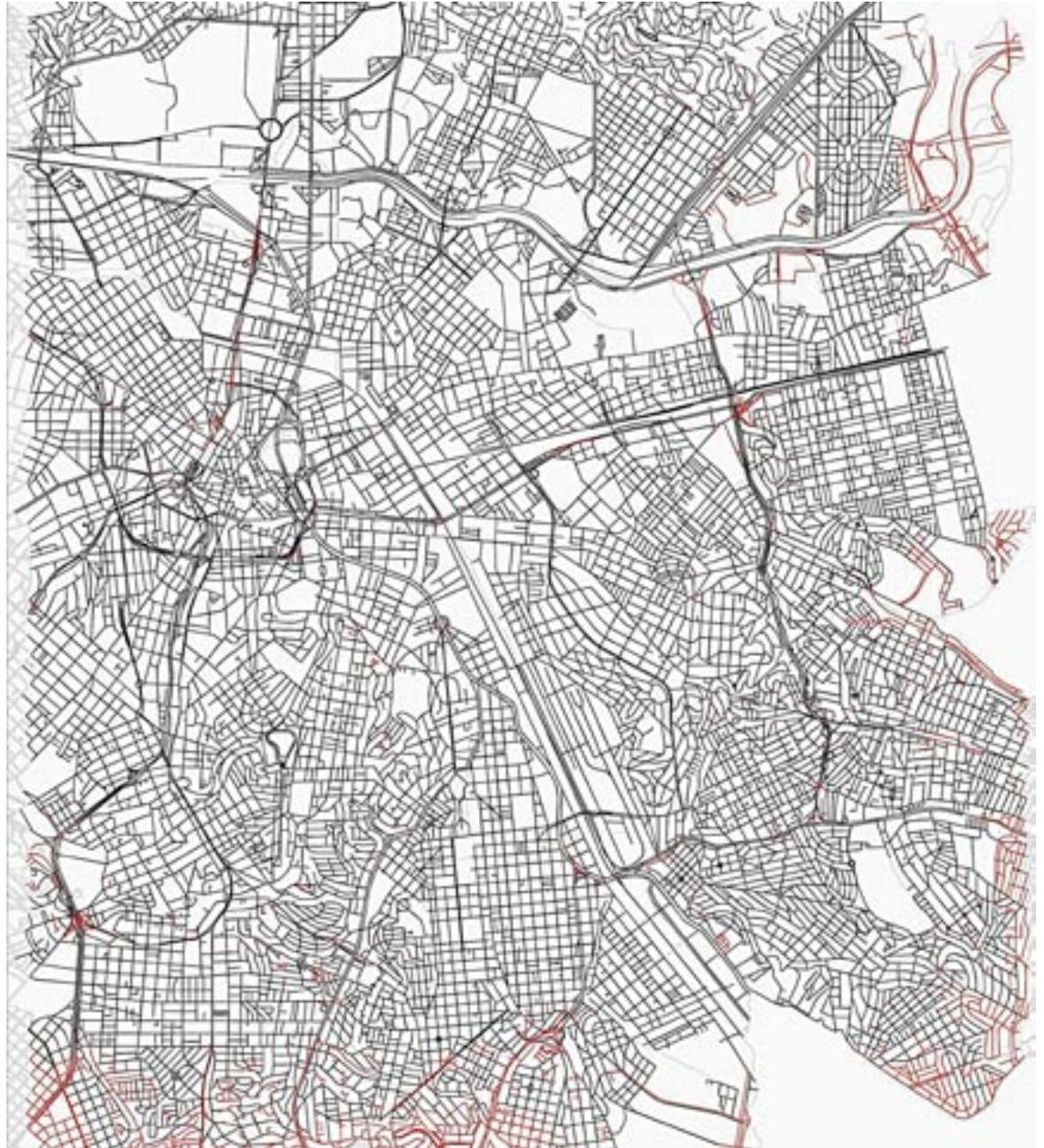


Figura 7

Figura 8



3. A progressiva desativação dessas indústrias, a partir dos anos 1950, no entanto, não alterou a paisagem legada por aquela particular forma de urbanização: ao contrário, boa parte dos edifícios industriais permanece, ocupando grandes lotes, em alvenaria de tijolos aparentes e estruturas de ferro fundido ou aço; coberturas de estruturas metálicas ou de madeira (utilizando *sheds*, ou telhados de duas águas). O ritmo das fachadas, definido pelos blocos contínuos e dimensionados segundo a extensão dos vãos internos dos galpões, é marcado pelas platibandas de tijolos trabalhados e pelas envasaduras, em geral com caixilhos de ferro e vidros. Convivendo com essa paisagem peculiar, de grandes fachadas ritmadas, as fachadas de pequena extensão das residências operárias deixam perceber um parcelamento em lotes mínimos. Por outro lado, a construção de vilas operárias seria facilitada pela existência de grandes terrenos, cujas dimensões permitiram ocupar centros de quadras: intercalando ruas internas e residências, definiria fachadas homogêneas também nas faces voltadas para as ruas. Apesar das transformações físicas em curso nesses bairros, principalmente na Mooca, onde a demolição de vilas dá lugar à construção de grandes empreendimentos imobiliários, muitos desses conjuntos ainda permanecem, conservando seu uso residencial original⁵.

⁵ A qualidade arquitetônica de boa parte das construções dessas áreas, vilas operárias e edifícios industriais tem sido objeto de trabalho de muitos pesquisadores; foram identificados, como autores de muitos dos projetos, os escritórios de Ramos de Azevedo, Ricardo Severo, Victor Dubugras e alguns arquitetos italianos do período. Existe, na Mooca, uma vila projetada por G. Warchavchik. No caso da Mooca, foram indicados e tiveram processo de tombamento aberto, entre outros, os edifícios industriais do Moinho Gamba (conhecido como Moinho Santo Antônio), os depósitos da Polipel, do Banco do Brasil e da Ceagesp, todos na Rua Borges de Figueiredo, o Cotonifício Crespi e os galpões da Supertest, na Rua da Mooca.

Parte dos galpões industriais desativados é hoje ocupada como depósitos ou abriga outros usos (universidade, espaços para festas e eventos), ou mesmo outras indústrias de menor porte. O número dos que estão efetivamente desocupados é relativamente pequeno. Situação que, fruto da falta de incentivo ao transporte ferroviário e da decadência desse meio de transporte, se reproduz nos galpões e pátios ferroviários.

Paralelamente às transformações de uso que estão ocorrendo, e em função da proximidade da área central e da presença do transporte metroviário, um processo de valorização imobiliária, progressivamente desencadeado a partir dos anos 1980, evidencia a tendência de verticalização residencial na área. Verifica-se, nos estudos elaborados, que esta se destina sobretudo ao uso residencial, consolidando-se ao longo da Avenida Paes de Barros, mas encontra-se também disseminada de forma difusa por outras áreas das cotas mais baixas da região. No trecho da várzea, alguns conjuntos industriais localizados nas áreas próximas ao núcleo inicial do bairro foram substituídos por grandes empreendimentos imobiliários destinados à habitação de classe média, casos da Fiação Progresso, da Fepal e de galpões da Rua Borges de Figueiredo.



Figuras 9 a 13 -Vistas da arquitetura industrial do bairro da Mooca

ORLA FERROVIÁRIA SENTIDO SUL, MUNICÍPIO DE SÃO CAETANO DO SUL



BAIRRO DA FUNDAÇÃO, MUNICÍPIO DE SÃO CAETANO DO SUL

Figura 10



VIADUTO PACHECO CHAVES AV. DO ESTADO E VIADUTO GRANDE SÃO PAULO

Figura 11



VIADUTO GRANDE SÃO PAULO E R. DAS JUNTAS PROVISÓRIAS

Figura 12



AV. DR. FRANCISCO MESQUITA AO FUNDO E VIADUTO GRANDE SÃO PAULO

Figura 13

O Plano Regional Estratégico da Mooca (PMSP, 2004) alerta para essas questões, discriminando zonas de preservação e de implantação de áreas verdes, alterações no sistema viário, embora submeta sua realização à aprovação de uma operação urbana consorciada, denominada Diagonal Sul.

No entanto, uma análise do processo de mudança que o bairro vem sofrendo mostra que esta tem se dado justamente em termos contrários ao que propõe aquele plano regional. O tipo de transformação urbana hoje em andamento no bairro da Mooca ocorre exclusivamente em função das tendências do mercado imobiliário: a presença dos grandes terrenos, o baixo custo da terra, a proximidade do Centro estão gerando a construção de grandes condomínios fechados, destinados à classe média, compostos por grandes torres, que se elevam sobre pisos destinados a garagens, que afloram dois ou três pavimentos acima do nível das calçadas, e, assim, recriam muralhas cegas em grande parte do perímetro das quadras.

O contraste dessas novas edificações com o casario original, em sua maioria, formado por vilas e correr de casas, é impactante e desagregador do ambiente urbano que caracteriza a Mooca. As ruas estreitas do bairro, que historicamente se constituíram como espaços de convivência (intermediando a relação do binômio casa-trabalho), passam a ser utilizadas apenas com a função de passagem, pelos novos moradores⁶. O comércio de âmbito local sofre o impacto dessa nova escala urbana, ao mesmo tempo em que empreendimentos comerciais de grande porte instalam-se na área, com suas arquiteturas pré-definidas, ignorando as estruturas construídas existentes. Por outro lado, essa nova forma de ocupação parece ignorar o “ilhamento” do bairro, confinado entre duas ferrovias e separado do Centro pelo Tamanduateí, com poucos pontos de transposição, em uma e outra situação.

É de observar-se que todos esses novos empreendimentos sintomaticamente costumam ser anunciados, em seus lançamentos publicitários, como uma “valorização do patrimônio histórico da Mooca”. No entanto, tal retórica apenas encobre tendências do mercado que se caracterizam por condomínios habitacionais compostos por grandes torres que apresentam, de maneira geral, desenho não compatível com a horizontalidade predominante; por grandes áreas muradas que não se conectam com as ocupações originais; e pelo aumento do trânsito de passagem, que confronta a dimensão das calhas das ruas e a escassa conexão interior à área.

⁶ Fenômeno esse de transformação urbana que foi detectado e vem sendo analisado, em outros contextos, por vários autores, como Jane Jacobs, Henri Lefebvre, Richard Sennett, em estudos realizados a partir dos anos 1960 (ABRAHÃO, 2005).

De qualquer modo, embora não deva constituir desculpa para a precariedade técnica das intervenções privadas ou públicas, há que se reconhecer que o tema do patrimônio industrial ainda é novo no Brasil; alguns exemplos pontuais de tombamentos e ações de preservação não constituem ainda um procedimento consolidado, prática ou teoricamente⁷.

⁷ Sabe-se que no plano internacional o debate sobre o patrimônio cultural (e sobre os elementos que integram um determinado patrimônio cultural) amplia-se a partir dos anos 1960. Ampliam-se igualmente os conceitos, fazendo com que não só monumentos relevantes ou importantes conjuntos urbanos passem a ser considerados, dentro da categoria de patrimônio material, como reveladores de valores.

Segundo Kühl (2005: 107),

“deve-se reconhecer que todas as épocas [...] possuem interesse e são merecedoras de estudo, mas isso não significa aceitar e preservar todo e qualquer testemunho... É indesejável conservar de modo indiscriminado e é ainda mais irresponsável demolir ou transformar de forma incontrolada. [...] [e quando] a degeneração não incide apenas sobre um edifício específico ou sobre um bairro, mas abrange inteiros setores de uma cidade [...], apenas uma abordagem ampla e articulada do problema, em termos também sociais, políticos e econômicos e de escala, pode resultar mais completos”.

4. De fato, o devir urbano da faixa rio-ferrovia do Tamanduateí remete a um projeto de cidade – nas atuais circunstâncias, a ser concebido e efetuado no âmbito técnico e institucional de formulação e implementação da Operação Urbana Diagonal Sul, marco institucional e técnico cuja demora em ser aprovado legalmente apenas estimula, como referência enganosa, o material publicitário do mercado imobiliário⁸.

⁸ Operação urbana, prevista no Plano Diretor Estratégico de 2002.

Derivada, entretanto, da posição no espaço metropolitano (arco rio-ferrovia) e, logo, da natureza da ocupação originária (indústria), a singularidade desse território remete a questões de maior alcance, quando não fosse referir-se não apenas ao eixo socioterritorial da questão urbana, mas também ao eixo produtivo-econômico da metrópole, sua conformação e as mudanças que o afetam. Nesse sentido, a figura da transição, de espaços de transição centro-periferia (referida ao primeiro eixo) e industrial-terciária (referida ao segundo), é a que parece melhor resumir e informar as razões, as lógicas e possibilidades que devem permear e efetuar os planos e projetos dessa operação urbana (e talvez não só dela).

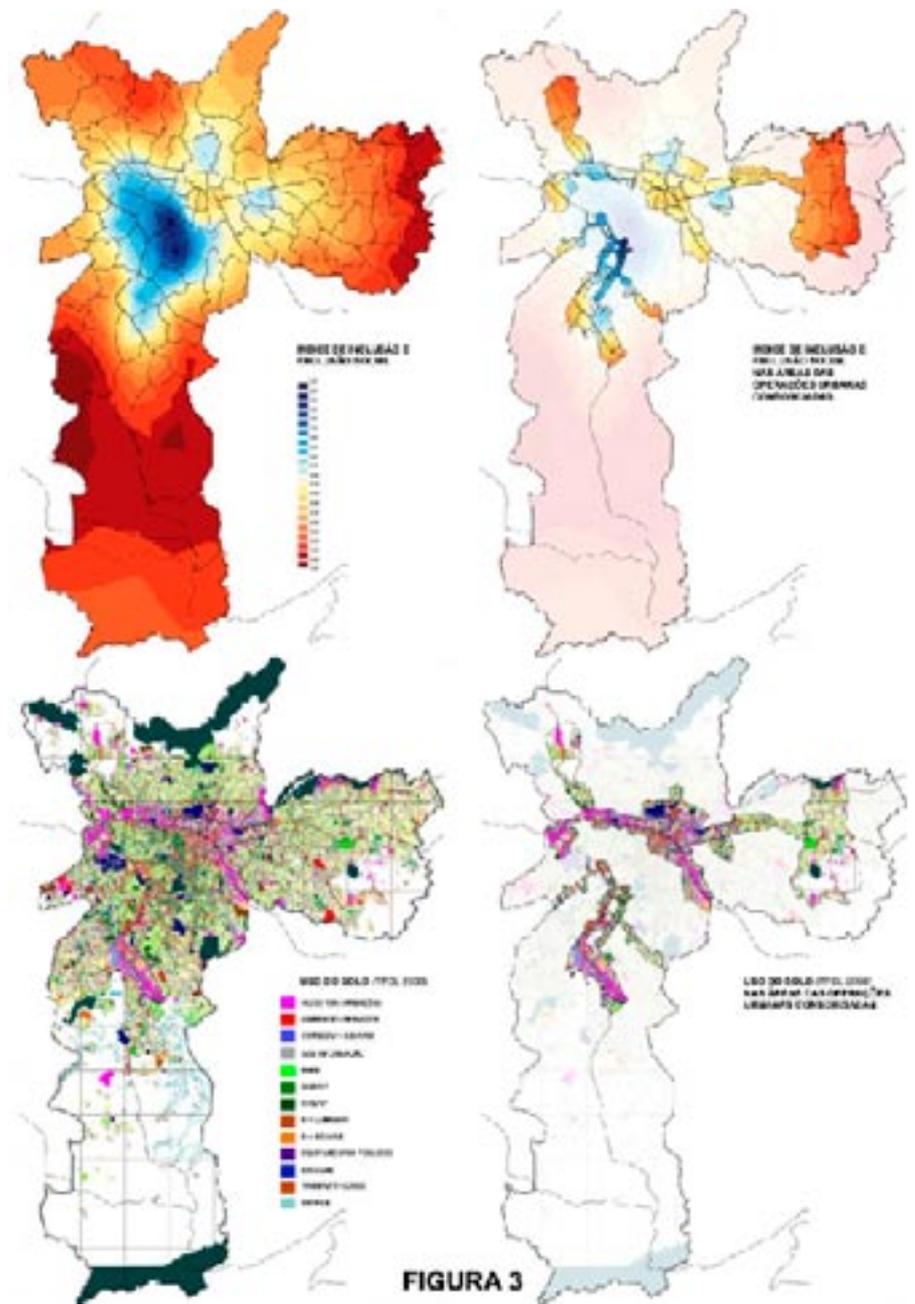


Figura 14 - Esquema de distribuição de indicadores urbanísticos do plano Diretor Estratégico (SEMPA, 2002)

FIGURA 3

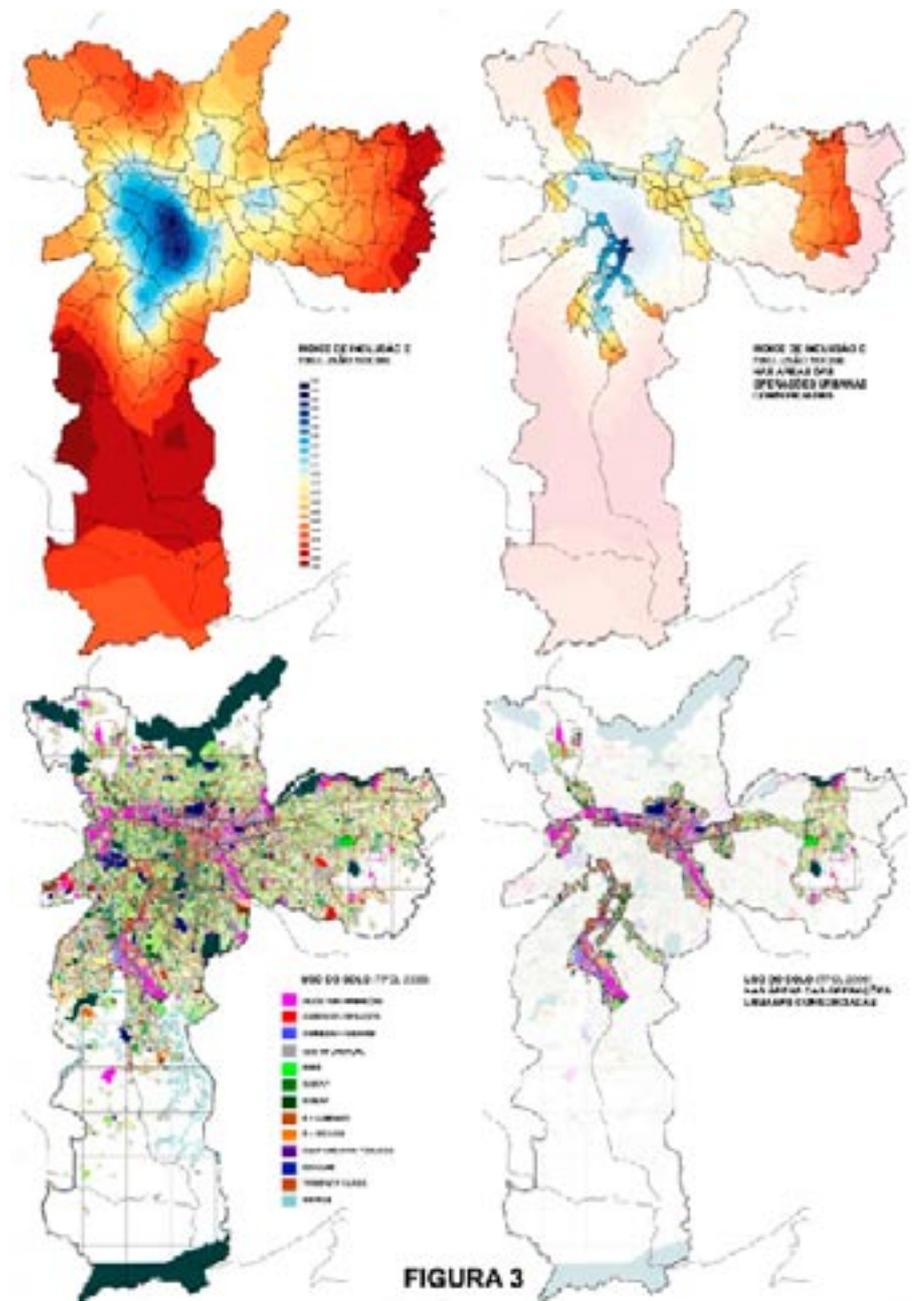


Figura 15 - Operação Urbana Diagonal: perímetro definidor de área de 2000 ha (SEMPA, 2002)

Diante desse quadro, emergem as principais questões com que o projeto de operação e reconversão urbana Diagonal Sul tem de se medir:

- de ordem infraestrutural: o papel que cabe à ferrovia na estruturação do território metropolitano deve considerar a modernização dos serviços e o futuro da modalidade passageiro-carga do transporte sobre trilhos à escala regional e suas implicações no âmbito local.

- de ordem funcional: a natureza e a lógica das novas solicitações operativas e localizacionais das atividades produtivas no marco territorial metropolitano em geral e no setor sudeste em particular, tendo em vista que o movimento observado de saída das plantas industriais não pode ser indiscriminadamente generalizado, nem apressadamente explicado à cavaleiro da tese (ou ideologia?) da desindustrialização da metrópole paulista, mas analisado vis-à-vis a renovação da estrutura tecnológica e empresarial.

- de ordem urbana: a conformação de uma nova estrutura urbana e um novo desenho da ocupação do solo, supondo a transposição e/ou eliminação das barreiras infraestruturais e fundiárias, a par da conservação do patrimônio (material, ligado ao mundo ferroviário/industrial, e imaterial, preso às contribuições do operário/imigrante), diante das exigências de adensamento populacional e da criação de centralidades.

- de ordem ambiental: a diversa natureza das pendências – solo contaminado, drenagem, saneamento e qualidade das águas – em face das exigências de requalificação ambiental – sistema de áreas verdes e espaços livres – requeridas para a reutilização das áreas e o repovoamento de todo esse setor da cidade.

Portanto, desenhar as condições mínimas (“grau zero de projeto”) que permitam traduzir essas questões, esses espaços e suas dinâmicas em um programa de atuação supõe a ideia de construir, superpor e interpenetrar layers, como que para definir áreas suscetíveis ou não de transformação, de permanência ou de substituição. Desses layers resultam:

- linhas novas de mobilidade: aumento da conexão urbana interna e externa via complementação, interligação e integração das redes de circulação viária e dos transportes sobre trilhos;

- mosaico de áreas verdes e espaços de referência: construção de parque pela justaposição de fragmentos ao longo do tempo e reativação e valorização do patrimônio construído como material urbano primordial *versus* remediação de solo potencialmente contaminado;
- polos-estação: formação de linhas de intensidade diferenciada e de pontos de aglomeração e polarização de movimentos e eventos de âmbito metropolitano;
- áreas de adensamento residencial: altas densidades concentradas, verde difuso coletivo;
- áreas de reurbanização de interesse social, notadamente no interior das ZEIS definidas pelo PDE;
- áreas industriais em processo de reestruturação.

Matriz de intensidades construtivas e conjugação de fluxos: superfícies cheias e vazias, novas e existentes, verdes e edificadas/linhas de movimento e transposição/pontos de aglomeração e polarização. Sua inter-relação pressupõe, como princípio geral, o objetivo de (re-)articular os sistemas produtivos, residenciais e ambientais. Mas, específica e concretamente, como construir tal matriz?

5. A construção do meio espacial associado à industrialização, ou melhor, a visualização do processo gráfico da urbanização desse setor da metrópole, leva a perguntar se a malha urbana não constituiria uma teia armada pela cidade para capturar a indústria. Ou seria esta malha teia pela qual a indústria captura a cidade? Ou, antes, não haveria um processo de dupla captura?

Essa hipótese, a da dupla captura, é a que melhor corresponde aos processos reais. Pelo menos de acordo com um ponto de vista que pressupõe as coisas do mundo como resultados de interseção e conjugação de linhas múltiplas, de atores em acoplamentos e traduções contingentes. Econômico e territorial. Tecnológico e cultural. Um processo de “tomada de forma” supõe reconhecer que há um processo no qual múltiplas forças devem ser continuamente ajustadas, compostas, agenciadas (DELEUZE; GUATTARI, 1997). No entanto, se os agenciamentos podem aumentar as conexões e as passagens criadoras – transformações, multiplicidades de devir, produção de novas subjetividades

e enunciações coletivas – ao mesmo tempo, pelo contrário, podem estabilizar, estratificar e sobre-codificar os enunciados e os estados de coisas segundo dimensões suplementares – a propriedade, o capital, o trabalho, o Estado.

Daí que algumas questões se impõem:

- que partes desse território, preparado segundo outras lógicas, diversas, modernas, industriais, servem para capturar (ou podem ser capturadas pelas) novas atividades, novas subjetivações e modos de vida coletivos que a contemporaneidade incita?

- o que ganha vida (ou permanece morto)?

- que território desenhar/configurar para (engendrar) o que muda?

- quais códigos arquitetônicos, funcionais, programáticos associar?

- que materiais e técnicas as mudanças selecionarão?

- que regimes de signos elas pressupõem?

- como evitar a sobre-codificação, a padronização, a banalização gananciosa do mercado, agora re-embaladas e prolongadas na rede das imagens desvinculadas, da mercantilização culturalista-publicitária, das exigências “globalizadas” de qualidade dos novos atores hegemônicos?

- por onde traçar as linhas de fuga, produtoras de subjetividade individual e coletiva? por onde propor novas programações, novos agenciamentos e funcionalidades?

6. Para começar a responder a questões de tal amplitude e indefinição, primeiramente se poderia considerar que os diversos e sucessivos segmentos que conformaram a urbanização industrial do vale do Tamanduateí revelam um elemento comum: a configuração do parcelamento e loteamento dos diversos compartimentos, de modo geral, permanece subordinada às linhas mestras definidas pelo rio, pela ferrovia, pelo viário principal; linhas paralelas de infraestrutura que se transformam na tripla (ou quádrupla, se considerada a própria estrutura fundiária) barreira longitudinal que

segrega fisicamente os bairros que se formam a leste e oeste dela. Do mesmo modo, a inovação tecnológica e a especialização funcional que caracterizam cada um dos vários segmentos, que vão se formando em *continuum*, rebatem-se em configurações arquitetônicas cuja diversidade não deixa de reproduzir outro traço comum derivado das linhas infraestruturais, qual seja, uma geometria derivada da axialidade ortogonalmente orientada em relação às diretrizes longitudinais dominantes do rio, da ferrovia, do viário.

Se um novo agenciamento é possível (tendo em vista a desterritorialização, isto é, o movimento de abandono do território por parte de grande parcela da atividade industrial – a que permanece o faz, talvez, por inércia, e logo não constitui tendência), ele pressupõe, de modo análogo ao que propõem Deleuze e Guattari (1997), a “*descodificação dos meios, para extrair deles um novo território*”. Para a área industrial da várzea do Tamandateí (mas, certamente, não só para ela), isso significa redistribuir a propriedade, diversificar as atividades, liberar e ampliar as potencialidades do território em termos de estrutura, forma e paisagem. Isso requer seguir, e estender por operações que delas derivam ou que as fazem possíveis, as singularidades dos traços-traçados arquitetônicos e urbanísticos referidos.

7. Se, ao serem seguidas, as singularidades morfológicas e conectivas do território do Tamandateí sugerem as linhas de sua transformação – um *grid* mais ou menos regular, mas ainda abstrato – estas ganham concretude quando conjugadas com a linhagem técnica que vem do Kuwait, de Córdoba, de Berlim, Veneza e Rotterdam, e efetua-se no *mat-building*, um modelo arquitetônico-urbanístico primeiramente concebido na cultura árabe e, depois, projetado por arquitetos como os Smithsons, Le Corbusier, Candilis, Josic, Woods, entre outros que o prolongam. Seu traço distintivo e potente, conforme reconhecido pela própria Alison Smithson, é constituir um produto (ou processo) arquitetônico, urbanístico, que consiste em

“[construir] uma trama de elementos programáticos e circulatórios, um jogo de sólidos e vazios estabilizados segundo uma ordem geométrica legível, [cujas] condições exteriores são puramente contingentes, o resultado incidental de superposições e interconexões [ocorridas] em seu interior” (Hyde, citado em SARKIS, 2001: 105).

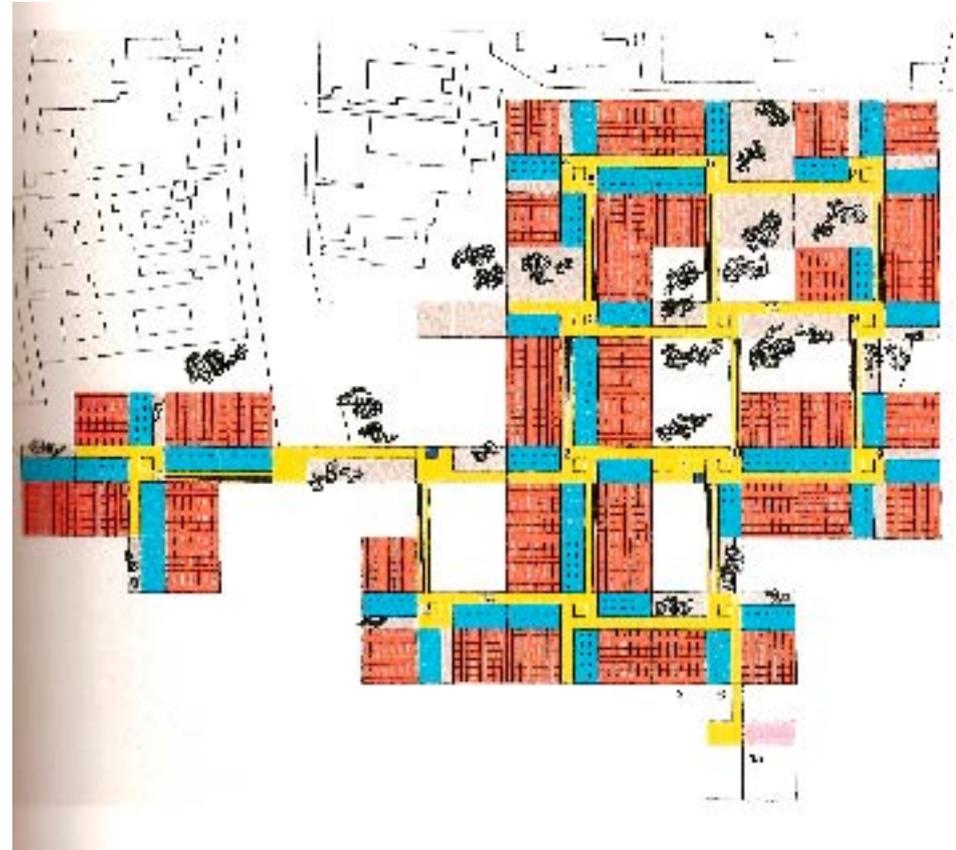


Figura 16 - Plano do Hospital de Veneza. Le Corbusier (Fonte: SARKIS, 2004)

Ainda que essa figura suponha uma série de questões (graus de complexidade programática e coerência formal, e sua relação com a variação de escalas arquitetônicas e urbanísticas), por isso mesmo, isto é, pela própria ambiguidade da transição que supõe – no limiar ou fronteira edifício-cidade – é que seu nome em inglês poderia ser convertido para o português como projeto-mat(riz). Tal opção (conceitual, secundariamente fonética) faz prolongar as ideias de *mat* (esteira, tapete) nas de matriz (espaço material, estriado, inter-relacionado e flexível, mas subordinado à ordem geométrica, exato e territorializado – malha, *patchwork*, mosaico), ao mesmo tempo em que as abre para a virtualidade de *fazer rizoma*: espaço virtual, liso, topológico, rede labiríntica, múltipla e vaga, anexata e desterritorializada/desterritorializante (DELEUZE, GUATTARI. 1997).

Com isso talvez se possam captar as ligações que um projeto-matriz, como *phyllum* (ou linhagem tecnológica), mantém, simultaneamente, com os agenciamentos concretos do uno (ordem, estabilidade, estratificação) e da multiplicidade (conexão, diferença, devir) e, assim, entender e estender o processo contínuo de construção/preparação de condições materiais, arquitetônicas e infraestruturais, para experimentar e territorializar, para acolher, propiciar e engendrar acontecimentos e eventos futuros, subjetividades e enunciações coletivas, múltiplas e contingentes.

Nessa hipótese, a matriz geométrica, material, mais ou menos regular, ortogonal e horizontal, da ocupação industrial e residencial do Tamanduateí, ou melhor, sua singularidade fundiária, viária e edilícia (que alterna e intercambia espaços livres e construídos, texturas, granulações e intensidades, figura e fundo), sobreposta por uma matriz topológica, abstrata de relações, intensidades e fluxos, permitiria agenciar seletivamente as zonas de preservação, de “verde” e de nova construção (até mesmo em altura), e, depois, ruas, vielas, galerias, passagens, passarelas, pontes, túneis de interconexão interior e exterior, como infraestrutura e arquitetura de sua própria transformação.

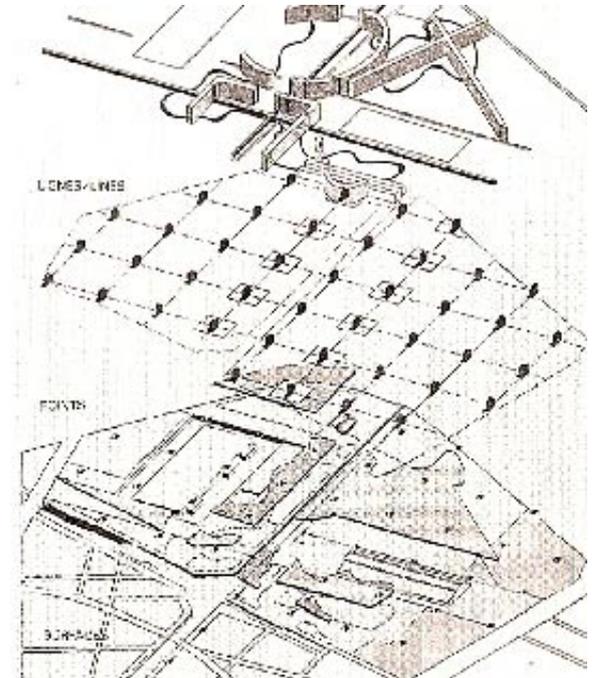


Figura 17 - Liejban. Candilis, Josic, Woods.
Fonte: SARKIS, 2004.

Figura 18 - La Villette. B. Tschumi. Fonte:
SARKIS, 2004.

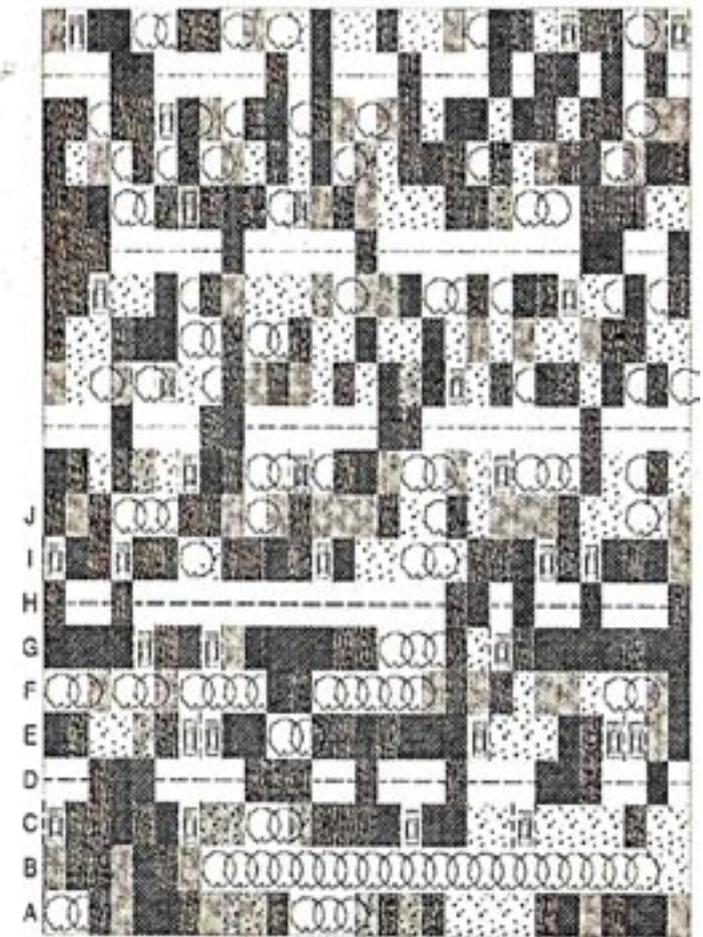
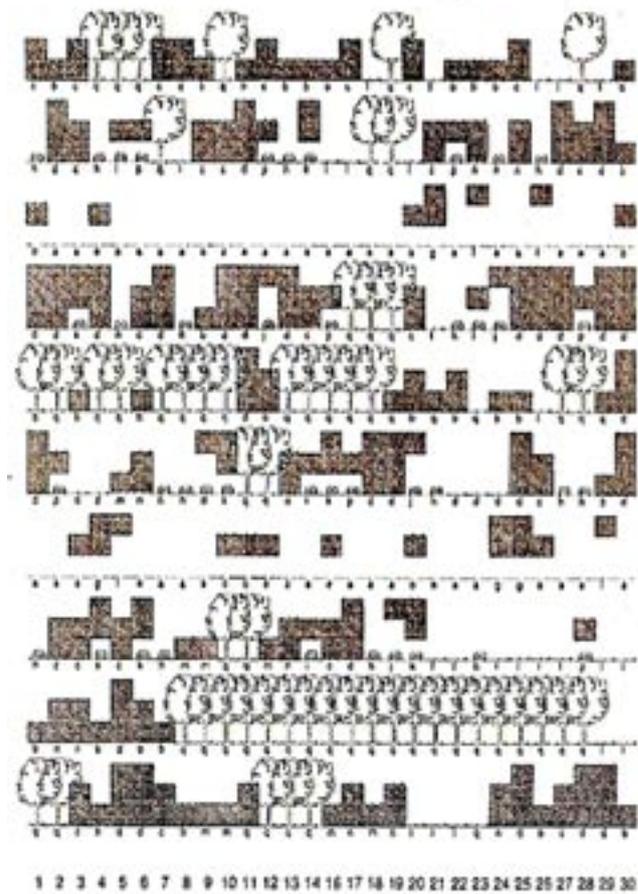


Figura 19 - Lyon. MRVDR. Fonte: SARKIS, 2004.

8. Se a arquitetura e a cidade criam e aperfeiçoam (mas também refletem, exprimem e criticam) as condições de vida, sua materialidade e funcionamento é o que importa (e não sua imagem ou significado): isto não quer dizer retornar às certezas do modernismo racionalista (e sua visão linear, universal e inescapável de progresso) e, muito menos, insistir na linha da valorização e produção do objeto-edifício autônomo (seja do ponto de vista histórico, seja da nova produção, cultural ou artística); antes, a concepção do projeto-mat(riz) visa, mediante derivações, bifurcações, sobreposições e prolongamentos

da própria matéria que opera, à produção de campos diagramáticos/performáticos, nos quais, mesmo supondo um grau mínimo (zero) de ordem, programa, acontecimentos e atividades possam se realizar, agenciar, como se disse, de forma contingente, imprevista e múltipla (qualidades que parecem melhor responder aos devires e dúvidas da contemporaneidade). Desses campos, ao dizerem menos respeito àquilo que as coisas parecem e mais ao que elas podem fazer (“they are less concerned what things look like and more concerned with what they can do”) (ALLEN, 1999: 53), se espera que possam orientar o futuro, não através de códigos e regras ou estados predeterminados, mas fixando pontos, linhas e superfícies de serviço e mobilidade, acesso e estrutura, segundo padrões de interconexão e associação com possibilidades de crescimento, diminuição, mudança e transbordamento.

Isso absolutamente também não significa abertura ao *laissez faire* arquitetônico ou urbanístico ou, pelo contrário, a imposição burocrática de uma forma exterior à realidade em pauta: antes, não parece demais frisar, a título de conclusão, o que aqui se propõe é precisamente um itinerário (antes um ponto de partida que de chegada) que segue, entrecruza e fertiliza reciprocamente linha(gen)s tecnológicas concretas. As singularidades e traços qualitativos do agenciamento “parque industrial paulistano” parecem potencializar-se com – e potencializar – o filo arquitetônico-urbanístico do *mat-building*, do projeto *mat(riz)*, fazendo ambos *devenir*. E não por uma questão de forma ou função, mas de encontro de duas linhas com poder de serem afetadas mediante “aquilo que elas dão, naquilo que elas dão” (DELEUZE, 2002: 133), fazendo as relações de sólidos e vazios, de latitudes e longitudes, de velocidades e lentidões, de intensidades e durações, variarem, compostas e recompostas pelos indivíduos e pelas coletividades por vir.

De que adiantaria dizer que o urbanismo é uma ciência porque descobre leis constantes: o urbanismo (como a metalurgia de Deleuze e Guattari, 1997) é, sobretudo, indissociável de diversas linhas de variação; variação de qualidades que tornam possível tal ou qual operação, ou que decorrem de tal ou qual operação. Mesmo porque, por outro lado, como a gente, o urbanismo “*nunca começa, nunca [...] recomeça tudo novamente, [ele] desliza por entre, se introduz no meio...*” ou pelo menos seria bom que pudesse ser assim experimentado.

Referências bibliográficas

ABRAHÃO, S. L. *O processo de significação do espaço público urbano como espaço público político*. Tese (Doutorado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005.

ALLEN, S. *Points + Lines: Diagrams and Projects for the City*. Nova York: Princeton Architectural Press, 1999.

ARANTES, O. B. F.; VAINER, C.; MARICATO, E. *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. Petrópolis (RJ): Vozes, 2000.

DELEUZE, G. *Espinosa*. Filosofia prática. São Paulo: Escuta, 2002.

DELEUZE, G.; GUATTARI, F. *Mil platôs*. São Paulo: Editora 34, 1997.

DEMATTEIS, G. Contesti e situazioni territoriali in Piemonte. *Urbanistica*, n. 96, 1989.

KÜHL, B. M. *Preservação da arquitetura industrial em São Paulo: questões teóricas*. Relatório científico. São Paulo: Fapesp/FAU-USP, 2005.

LANGENBUCH, J. R. *A estruturação da Grande São Paulo – estudo de geografia urbana*. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia, 1971, 527 p. [Biblioteca Geográfica Brasileira, n. 26].

RUFINONI, M. R. *A preservação do patrimônio industrial na cidade de São Paulo: o bairro da Mooca*. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2004.

SALES, P. M. R. Operações urbanas em São Paulo: crítica, plano e projetos. Parte 5 – Operação Urbana Diagonal Sul. Disponível em <<http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp315.asp>>.

_____. *I: a relação entre o porto e a cidade e sua (re)valorização no território macrometropolitano de São Paulo*. Tese (Doutorado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1999.

SÃO PAULO (Município). Lei n. 13.885. Diário Oficial do Município, 24 de agosto de 2004, São Paulo.

SARKIS, H. et al. (Org.). *Le Corbusier's Venice Hospital and the Mat-Building Revival*. Munique/Londres/Nova York: Prestel, 2004.

SECCHI, B. *Primeira lição de urbanismo*. São Paulo: Perspectiva, 2006.

TSCHUMI, B. *Architecture and Disjunction*. 5. ed. Cambridge: The MIT Press, 1999.

ZOURABICHVILI, F. *O vocabulário de Deleuze*. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2004.