

**SOBRE OSTRILHOS:**  
conexão entre os bairros  
Bom Retiro e Campos Elíseos.

Shelda Moreira Guedes



SHELDA MOREIRA GUEDES

**SOBRE OSTRILHOS:**  
**conexão entre os bairros**  
**Bom Retiro e Campos Elíseos.**

Monografia apresentado como requisito para aprovação na disciplina Projeto de Graduação: Abordagens, para conclusão do curso de graduação de Arquitetura e Urbanismo da Universidade São Judas Tadeu.

Orientadora: Prof. Barbara Barioni

Dezembro de 2023  
São Paulo

## RESUMO

O presente trabalho iniciou-se através do estudo do traçado urbano do bairro Bom Retiro no centro de São Paulo no século XIX, na pesquisa de iniciação científica desenvolvida pela aluna anteriormente. Nessa pesquisa, evidenciou-se as adequações do traçado urbano em consequência da implantação dos trilhos da São Paulo Railway (SPR), a via férrea mostrou-se como um agente conector entre os bairros até o porto de Santos, no entanto, também colocou-se como uma barreira urbana.

Assim, o trabalho final de graduação inicia-se pelo estudo dos recortes contemplados pela implantação da ferrovia no traçado urbano e a falta de comunicação entre os bairros Bom Retiro e Campos Elíseos, ainda enfrenta-se o enclave denominado Favela do Moinho, comunidade implantada entre os trilhos das estações Luz e Júlio Prestes. Instiga-se o estudo da possibilidade do rebaixamento dos trilhos e realocação da comunidade para a criação de uma grande transposição sobre os trilhos.

Com isso, pretende-se elaborar um estudo de um espaço livre urbano transpositivo. Para isso, foram analisados material bibliográfico, estudo através de cartografias e análises projetuais que colaboram com o tema.

**Palavras chaves:** transposição urbana, ferrovia, Bom Retiro

## ABSTRACT

This work began with the study of the urban layout of the Bom Retiro neighborhood in the center of São Paulo in the 19th century, in the scientific initiation research carried out by the student previously. In this research, the adjustments to the urban layout as a result of the laying of the São Paulo Railway (SPR) tracks were highlighted. The railway proved to be a connector between the neighborhoods and the port of Santos, but it was also an urban barrier.

Thus, the final graduation work begins with a study of the areas affected by the implementation of the railroad in the urban layout and the lack of communication between the Bom Retiro and Campos Elíseos neighborhoods, as well as the enclave called Favela do Moinho, a community located between the tracks of the Luz and Júlio Prestes stations. The idea is to study the possibility of lowering the tracks and relocating the community to create a large overpass over the tracks.

The aim is to develop a study of a transposable urban open space. To this end, bibliographic material was analyzed, as well as cartographic studies and project analyses that contribute to the theme.

**Keywords:** urban transpositions, railroad, Bom Retiro

---

## AGRADECIMENTOS

A Deus pela oportunidade e por todos os obstáculos ultrapassados. Aos meus pais, por estarem sempre ao meu lado, ajudando com as ideias e maquetes. A todos os professores que passaram pela minha formação acadêmica, especialmente a minha orientadora Prof. Barbara Barioni, meu orientador de TFG I Prof. Erick Vicente e ao professor Luis Pompeo, por todos os conselhos, correções e ensinamentos nesse período acadêmico. Por fim, as minhas amigas que tanto contribuíram nos trabalhos e pelo companheirismo em todos os anos de faculdade.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 01. Luz.  
Figura 02. Favela do Moinho antes do incêndio.  
Figura 03. Recorte da cartografia detalhe Bom Retiro em 1850.  
Figura 04. Detalhe Bom Retiro em 1924.  
Figura 05. Detalhe do bairro Bom Retiro.  
Figura 06. Desenho do projeto do viaduto para pedestres, transposição entre o Bom Retiro e Campos Elíseos  
Figura 07. Obra registrando a estação da luz. Autor: Henrique Passos.  
Figura 08. Fotografia Favela do Moinho.  
Figura 09. A imagem destaca a conformação do lote onde estabelece a Favela do Moinho e as quadras adjacentes que tiveram o desenho recortado pelos trilhos.  
Figura 10. Caminhos Favela do Moinho e adjacentes.  
Figura 11. Ilustração da área ocupada pela comunidade de Breno Felisbino.  
Figura 12. Diagrama do jornal Estado de São Paulo, 2011.  
Figura 13. A imagem demonstra as adequações feitas no século XIX e que são utilizadas até hoje, em contrapartida há os recortes de vias sem comunicação com a implantação da SPR.  
Figura 14. Mapeamento dos espaços residuais no entorno a Favela do Moinho e com possibilidade de realocação dos moradores do Moinho.  
Figura 15. Imagem com o terreno escolhido para realocação dos moradores do Moinho.  
Figura 16. Estação da Luz.  
Figura 17. Diagrama Angelo Bucci do livro São Paulo, razões de arquitetura: Da dissolução dos edifícios e de como atravessar paredes, pg. 127.  
Figura 19. Ponte Vecchio.  
Figura 20. Localização Favela do Moinho.  
Figura 21. Localização do bairro em estudo Bom Retiro com demarcação do lote a ser projetado.  
Figura 22. Base cartográfica.  
Figura 23. Zoneamento.  
Figura 24. Uso e ocupação do solo.  
Figura 25. Gabarito.  
Figura 26. Mobilidade.  
Figura 27. Meio físico.  
Figura 28. Pontos de interesse.  
Figura 29. Implantação Favela do Moinho.  
Figura 30. R. Ten. Pena.  
Figura 31. R. Solon.  
Figura 32. Entrada Favela do Moinho.  
Figura 33. Caminho de entrada Favela do Moinho.  
Figura 34. Paris Rives Gauche.  
Figura 35. Croqui Paris Rive Gauche, transposição sobre os trilhos.  
Figura 36. Implantação planejamento urbano Paris Rive Gauche.  
Figura 37. Vista aérea Paris Rive Gauche.  
Figura 38. Praça Roosevelt vista de cima.  
Figura 39. Implantação praça Roosevelt projeto 1970.  
Figura 40. Implantação praça Roosevelt e sistema de conexão entre as praças.  
Figura 41. Vista de cima praça Roosevelt.  
Figura 42. Parc de la Villette.  
Figura 43. Parc de la Villette.

Figura 44. Implantação Parc de la Villette.  
Figura 45. Parc de La Villette.  
Figura 46. Diagrama pontos, linhas e planícies Parc de la Villette.  
Figura 47. Implantação esquemática do projeto.  
Figura 48. Mapeamento espaços residuais nos bairros Bom Retiro e Campos Elíseos.  
Figura 49. Situação atual do traçado urbano e comunicação entre os dois bairros.  
Figura 50. Possibilidade de modificação no traçado urbano entre os bairros e rebaixamento dos trilhos.  
Figura 51. Diagrama de conceito de continuidade.  
Figura 52. Diagrama programa de necessidades.  
Figura 53. Diagrama de distribuição de programas e uso do solo.  
Figura 54. Diagrama morfologia do projeto.  
Figura 55. Memorial botânico.  
Figura 56. Implantação.  
Figura 57. Corte A-A.  
Figura 58. Zoom planta área de lazer.  
Figura 59. Zoom planta área de recreação.  
Figura 60. Corte B-B. Fonte:  
Figura 61. Zoom planta área esportiva.  
Figura 62. Corte C-C.  
Figura 63. Zoom planta área comercial.  
Figura 64. Corte D-D.  
Figura 65. Ampliação via de pedestre.  
Figura 66. Ampliação ciclovia.  
Figura 67. Planta e corte salas sob viaduto.  
Figura 68. Perspectiva salas sob o viaduto.  
Figura 69. Planta e corte foodtruck.  
Figura 70. Perspectiva foodtruck.  
Figura 71. Planta e corte silos como mirante.  
Figura 72. Perspectiva silos como mirante.  
Figura 73. Modelagem mobiliário urbano, banco.  
Figura 74. Planta e elevação frontal mobiliário urbano, banco.  
Figura 75. Modelagem mobiliário urbano, balizadores e lixeira.  
Figura 76. Planta e elevação frontal mobiliário urbano, balizador e lixeira.  
Figura 77. Modelagem mobiliário urbano, bebedouro e paraciclos.  
Figura 78. Planta e elevação frontal mobiliário urbano, bebedouro e paraciclo.  
Figura 79. Modelagem vista para o mirante.  
Figura 80. Modelagem vista interna do mirante olhando para o mirante do céu.  
Figura 81. Modelagem vista para o foodtruck.  
Figura 82. Modelagem vista do caminho central para a academia pública.  
Figura 83. Modelagem vista para as salas sob o viaduto.  
Figura 84. Modelagem vista sob o viaduto para o cinema ao ar livre.  
Figura 85. Modelagem vista para o playground.  
Figura 86. Modelagem vista para a via de pedestres.

## Sumário

INTRODUÇÃO	13
OBJETIVO	14
JUSTIFICATIVA	14
MÉTODO	15

## 01.

01. BOM RETIRO E A INSTALAÇÃO DOS TRILHOS	16
01.1 Formação Bom Retiro	17
01.2 Instalação São Paulo Railway Company	18
01.3 Enclave ao lado dos trilhos e agentes sociais	19

## 02.

02. ENCLAVE ENTRE OS TRILHOS	22
02.1 Localização da comunidade	23
02.2 O início da ocupação	24
02.3 Conformidade entre os trilhos	26
02.4 De dentro para fora	28

## 03.

03. CONEXÕES URBANAS	32
03.1 Transposições Urbanas	33
03.2 Transposições ferroviárias	36

## 04.

04. LOCALIZAÇÃO	38
Base Local	41
Zoneamento	43
Uso e ocupação do solo	45
Gabarito	47
Mobilidade	49
Meio Físico	51
Pontos de interesse	53

## 05.

05. ANÁLISE PROJETUAL	56
5.1 Análise Projetual: Paris Rive Gauche	57
5.2 Análise Projetual: Praça Roosevelt	61
5.3 Análise Projetual: Parc de la Villette	65

## 06.

06. ESTUDO PRELIMINAR	68
6.1 Programa e Diretrizes	69
6.2 Realocação Favela do Moinho	70
6.3 Adequação linha férrea	71
6.4 Programa	72
6.5 Projeto	76
6.6 Ampliações	84
6.7 Modelagem	95

CONSIDERAÇÕES FINAIS	99
----------------------	----

BIBLIOGRAFIA	100
--------------	-----



## INTRODUÇÃO

Em 1867, com a implantação dos trilhos da São Paulo Railway Company (SPR) na então província de São Paulo, para exportação de café e abastecimento do porto de Santos, os primeiros trilhos ferroviários, especificamente no bairro do Bom Retiro.

Até então, o distrito era formado por latifúndios pertencentes ao "cinturão de chácaras" nos arredores de São Paulo (LANGENBUCH, 1971, p.79), com a instalação dos trilhos ingleses o bairro do Bom Retiro e principalmente os adjacentes; Campos Elíseos, Campos da Luz, Santa Ifigênia, começaram a ter o desenvolvimento no traçado urbano pela proximidade a ferrovia, no entanto o Bom Retiro assentou como um enclave entre os rios Tamanduateí, Tietê e a própria ferrovia, permanecendo durante um tempo sem comunicação com os demais bairros da cidade, assim os trilhos implantados, o agente produtor de desenvolvimento urbano, se tornou uma barreira física em meio ao traçado urbano.

Desta forma, a malha urbana do Bom Retiro teve de se adaptar às novas barreiras, abrindo novos arruamentos, loteamentos, passagens de níveis e recortes nas quadras viárias de acordo com o desenho dos trilhos da SPR. Entretanto, como o traçado lida com essas barreiras físicas atualmente? Hoje a cidade de São Paulo já estabelecida, não há mais tantas oportunidades de adequações, assim quais foram as consequências desse

crescimento desordenado e os enclaves estabelecidos?

Hoje, no mesmo bairro do Bom Retiro, há um enclave chamado Favela do Moinho, estabelecida entre os trilhos da Estação da Luz (antiga SPR) e Júlio Prestes (antiga Companhia Sorocabana), e a comunicação ao meio externo é feita através de uma única saída; localizada sob o Viaduto Eng. Orlando Murgel em que os moradores passam pelos trilhos para entrar ou sair. Assim, em meio ao impasse de ir e vir, o trabalho propõe a realocação dessas famílias em terrenos adjacentes e estabelecidos como Zeis, adequando as moradias e a comunicabilidade com a cidade, e com o espaço atualmente ocupado pela comunidade, propor um projeto de transposição entre os bairros Bom Retiro e Campos Elíseos sobre os trilhos.

Para isso, pretende-se analisar os vazios urbanos decorrentes dos recortes das quadras viárias pela implementação dos trilhos ferroviários, sendo delimitado pelo entorno da Favela do Moinho, para realocação desses moradores em seu espaço atual. No espaço resultante, pretende-se implementar o rebaixo dos trilhos entre as estações da Luz e Júlio Prestes, e sobre a linha ferroviária desenvolver um espaço público urbano de transposição, retomando a comunicação do traçado urbano da cidade.

## OBJETIVO GERAL

O objetivo geral do trabalho é propor um espaço público urbano com a finalidade em atribuir transposição entre os bairros Bom Retiro e Campos Elíseos, para isso, sugere-se a realocação dos moradores da Favela do Moinho e o rebaixamento dos trilhos ferroviários. Para tanto, estudou-se os espaços residuais decorrentes do crescimento do bairro e a implantação dos trilhos ferroviários, delimitando o perímetro no entorno da comunidade.

Pretende-se, a partir da transposição retomar um espaço público que contribua com a comunicabilidade do desenho urbano, com equipamentos e programas que colaborem com a população do entorno, adequação de moradias a população do Moinho.

## JUSTIFICATIVA

Desde a implantação da São Paulo Railway Company em 1867, o traçado urbano começou a ter interrupções e adequações condescendendo as novas tecnologias urbanas, com isso a ferrovia se tornou um agente de avanço no desenvolvimento espacial, econômico e social, no entanto tornou-se uma barreira física na permeabilidade dentro da cidade, o que desde o século XIX foram sendo estabelecidas análises e projetos para essa nova situação.

Atualmente, no bairro do Bom Retiro as adequações que foram sendo construídas retornaram a comunicação do bairro com os adjacentes, contudo afastando-se

da estação da Luz e dessas ligações construídas, alguns loteamentos ficaram ociosos e recortados pela implantação dos trilhos, ocasionando a parte do bairro margeado pela malha ferroviária sem passagem ao Campos Elíseos, por exemplo.

Ainda, entre os trilhos da estação Júlio Prestes e Luz, há o terreno ocupado pela Favela do Moinho, constituída por 750 famílias (dados do ano de 2016) e com apenas um acesso aos moradores, ocasionando situação de risco pela falta de acessibilidade, proximidade aos trilhos, e grande quantidade de pessoas numa única saída.

Portanto, o trabalho compreende que a falta de permeabilidade no ambiente urbano é uma problemática desde o início da urbanização da cidade até os dias atuais, assim pretende-se levantar a possibilidade de conexão sobre os trilhos através de um espaço público, com o intuito de favorecer espaços verdes na região, programas e equipamentos viabilizando o uso no espaço, retomar conexões entre os dois bairros e favorecer a locomoção de pedetres, ciclistas e outros no local tão abastecido de transporte público. Além de realocar essas famílias da Favela do Moinho nos espaços ociosos adjacentes, per-

manecendo a vivência e história de seus moradores em segurança e ocupando espaços delimitados como Zeis. Com esse intuito, será necessário o rebaixamento dos trilhos da ferrovia para viabilidade dessa transposição no mesmo nível do pedestre.

## MÉTODO

Para realização do trabalho e compreensão dos temas abordados, iniciou-se pelo embasamento teórico através de pesquisa bibliográfica e documental, contemplando a história do bairro Bom Retiro e a importância da ferrovia e entendimento sobre a comunidade Moinho.

Ainda, para elaboração e percepção de projeto arquitetônico e urbanístico, é feita análise de projetos referenciais, correspondentes ao programa e escala proposto, abordando conceitos e situações a serem absorvidos para desenvolvimento projetual.

Também é estudado o local através de cartografias, assim entendendo as reais necessidades locais e urbanas, dessa forma que o tema do programa foi construído, com análise dos equipamentos dispostos no bairro.



Figura 02. Favela do Moinho antes do incêndio. Fonte: São Paulo Antiga. 2023.

# 01. BOM RETIRO E A INSTALAÇÃO DOS TRILHOS



Figura 03. Recorte da cartografia detalhe Bom Retiro em 1850. Fonte: APESP, 2022.

## 01.1 Formação Bom Retiro

No início do século XIX, a cidade de São Paulo possuía uma área urbana com poucos bairros estabelecidos no "triângulo"; delimitado pelas ruas Direita, XV de Novembro e São Bento, e uma extensa área considerada rural, composta por diversas chácaras constituindo o "cinturão de chácaras". Essas chácaras eram locais de veraneio para muitas famílias, locais de produção de hortifruti que abasteciam a cidade de São Paulo e residências de fazendeiros (LANGENBUCH, 1971, p.11,76).

Dentre esses latifúndios que constituíam o cinturão de chácaras, estava o bairro do Bom Retiro concebido nos campos do Guaré, estabelecido entre as várzeas do Rio Tietê e Tamanduateí, como mostra a cartografia "Planta da Cidade de São Paulo em 1850", do engenheiro Gastão Cesar Bierrembach de Lima, além de conter o Jardim Público (atual Jardim da Luz), onde posteriormente possuirá a ferrovia inglesa, também alguns caminhos em traçado levando até a olaria no sentido ao Tietê.

A princípio, o Campos do Guaré e Campos da Luz havia se estabelecido o Convento da Luz, 1784, posteriormente a construção

do Jardim Público finalizada em 1825, a Cadeia Pública ao lado do jardim, além de ser um local de pouso de tropas (MANGILI, 2011); no século XIX São Paulo era uma província modesta, funcionando como um entreposto comercial; tinha-se estradas que levavam do Sul ao interior do estado, ou para Minas Gerais, neste ponto dos Campos do Guaré, as estradas faziam ligação de São Paulo ao interior da província e a Santos.

Na segunda metade do século XIX, os latifúndios do cinturão de chácaras começaram a ter transferências de propriedades (BRUNO, 1984), o Bom Retiro e parte do bairro da Barra Funda fundaram-se das chácaras do Barão de Iguape, em seguida transferiu-se para o judeu alsaciano Menfred Meyer; responsável pelo início de loteamentos e arrumamentos, compondo também por chácaras do Marquês de Três Rios, Chácara Dulley, Chácara da Fazenda Municipal e outros (MANGILI, 2011).

## 01.2 Instalação São Paulo Railway Company

Com o grande desenvolvimento no ramo de cafeicultura no interior do estado, começa-se a especular a instalação da ferrovia, para exportação do grão até o porto de Santos. A companhia estabelecida para a implementação foi a São Paulo Railway Company (SPR), composta por capitais ingleses, tinha o traçado delineado pelo interior paulista até o porto de Santos, funcionando como um funil que drenava todo o escoamento da produção agrícola da província, desde a centralidade até o porto para exportação

(Goulart, 2004).

Assim, o local estabelecido para instalação da SPR foi o bairro do Bom Retiro, com a localização próxima a centralidade da província e topografia de planície, ótima para o assentamento dos trilhos (Mangili, 2011). Assim, em 1867 inaugura-se a ferrovia inglesa SPR, começa-se então o desenvolvimento urbano, econômico e empregatício no bairro, havendo grande interesse de fazendeiros ao lado da ferrovia no bairro Campos Elíseos e trabalhadores adjacentes aos trilhos no Bom Retiro.

Posterior a instalação da SPR, o bairro cresce demograficamente com a chegada de imigrantes italianos, portugueses, judeus,

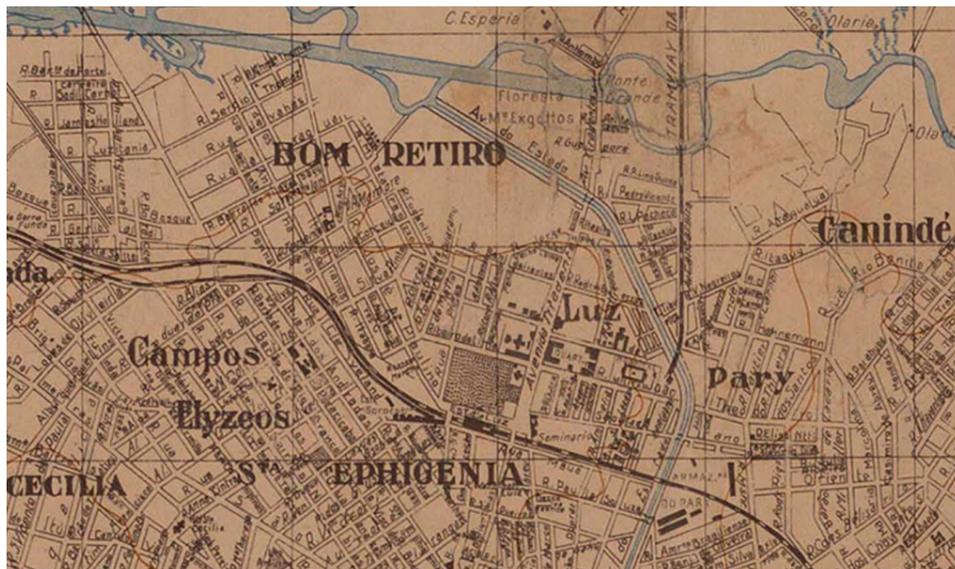


Figura 04. Detalhe Bom Retiro em 1924. Fonte: APESP, 2022.

sírios e armênios que chegavam pelo Porto de Santos e alguns se estabeleciam ali mesmo no Bom Retiro, além de se estabelecer como um bairro operário com pequenas indústrias, oficinas e comércios, com lotes de frente estreita e grande profundidade para maior adensamento, (Mangili, 2011) como pode ser visto no recorte da cartografia "Planta da Cidade de S. Paulo Mostrando Todos os Arrabaldes e Terrenos Arruados, 1924".

Em 1892 foi instalado no fim da atual rua José Paulino a primeira hospedaria dos imigrantes, dando abrigo aos imigrantes que chegavam pela estação da SPR (MANGILI, 2011). Assim, o local que antes não era muito preferido para o desenvolvimento do traçado urbano, porque esse desenho se instalava no triângulo já mencionado anteriormente, começa-se a consolidar no que antes eram velhos caminhos de tropas, nos lotes adjacentes à ferrovia surgiram povoados, tornando-se os "povoados-estação" decorrendo espaços de interesse a estabelecimentos fabris e assentamentos, passando a ser a principal forma de expansão urbana até o século XX (LANGENBUCH, 1971)

## 01.3 Enclave ao lado dos trilhos e agentes sociais

Com a instalação da ferrovia em 1867 e em consequência o crescimento do bairro, a implantação dos trilhos da SPR bloqueou os antigos caminhos que ligavam o bairro com a cidade, deixando o Bom Retiro como uma ilha entre as várzeas do Tietê e Tamanduaté e a malha ferroviária, essa situação resultou na necessidade de adequações no traçado urbano para retomar a comunicação.

Essas adequações e resultados foram estudados no trabalho de iniciação científica desenvolvido pela aluna e Prof. Orientadora Cristina de Campos, com documentação encontrada no Arquivo Público do Estado de São Paulo (APESP). Através do trabalho comparativo entre as cartografias de 1850 até 1924, percebeu-se esse enclave do Bom Retiro com os demais bairros adjacentes, havendo necessidade dos moradores e trabalhadores do bairro atravessarem os trilhos para conseguir passar ao outro lado da ferrovia.

Assim, essa falta de permeabilidade no viário do bairro, mo-

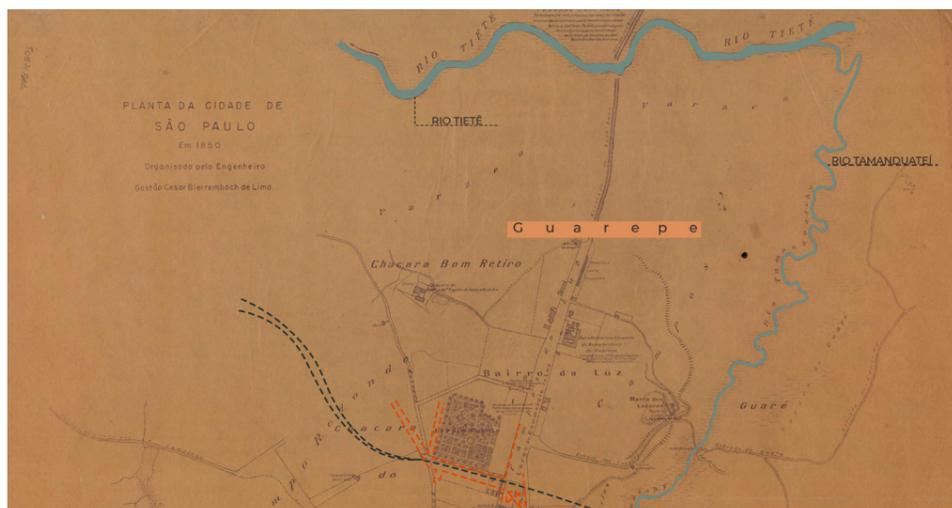


Figura 05. Detalhe do bairro Bom Retiro. Fonte: APESP com edições sobrepostas feitas pela aluna. A imagem mostra a conformização do bairro entre os rios Tietê e Tamanduatei, os trilhos ferroviários e as adequações posteriores que o bairro conformou.

radores e trabalhadores se reúnem com abaixo assinados em 1889 reivindicando a necessidade de uma nova rua, comunicando o Bom Retiro aos Campos da Luz, sendo um agente social de grande importância, pois através da participação ativa dessas pessoas que os outros agentes: a SPR e o Governo da Província de São Paulo estabeleceram estudos de adequações no traçado urbano do bairro.

Esses estudos resultaram em alguns projetos, como a abertura de uma nova rua, a atual Rua da Estação em frente ao Jardim da Luz, passagens de níveis sobre os trilhos interligando a Avenida Tiradentes com a Santa Ifigênia, e até a proposta de uma passarela

para pedestres entre a Rua José Paulino ao outro lado da ferrovia, como mostra o desenho da figura 06. Dessa maneira o bairro voltou a ter comunicação com os demais bairros adjacentes.

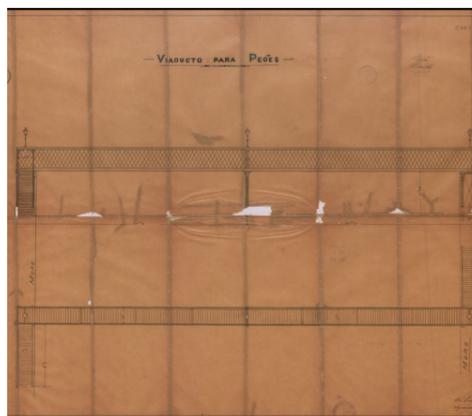


Figura 06. Fonte: APESP. Desenho do projeto do viaduto para pedestres, transposição entre o Bom Retiro e Campos Elíseos.

No entanto, essas adequações foram implantadas no entorno da Estação da Luz, percebe-se que nos demais contornos do bairro adjunto aos trilhos ficou com os arruamentos e loteamentos recortados pela malha ferroviária, sem comunicação ao lado do Campos Elíseos. Em meio a esse enclave da comunicação entre os bairros, há um terreno atual entre os trilhos da Estação da Luz e Júlio Prestes, e nesse espaço comprimido entre as ferrovias há 375 moradias estabelecidas na Favela do Moinho (TAMURA, 2016).

Deste modo, a formação do bairro operário, Bom Retiro e o grande avanço na ocupação do

traçado urbano, principalmente por conta da instalação da ferrovia, mostra como uma barreira física e marcante pode organizar e conseqüentemente adequar a espacialidade do local. O enclave travado pela população em 1889 com os pedidos de comunicação continuam até hoje, como os moradores e trabalhadores dos bairros Bom Retiro e Campos Elíseos (e tantos outros), tendo apenas transposições na centralidade, nesse caso a Estação da Luz.



Figura 07. Obra registrando a estação da luz. Autor: Henrique Passos. Fonte: ALESP. 2023.

## 02. ENCLAVE ENTRE OS TRILHOS



### 02.1 Localização da comunidade

A palavra Favela vem de uma planta chamada faveleira, arbusto típico do sertão nordestino, o termo surgiu quando soldados da guerra de Canudos (1897) instalaram-se próximo ao Ministério do Exército, no Morro da Providência, Rio de Janeiro, em casas "precárias" construídas no morro, então a denominação surgiu com a proximidade das faveleiras que tinham ali na região. (TAMURA, 2016).

De acordo com um estudo de Perlman em "o mito da marginalidade favelas e políticas no rio de janeiro" 1977, as favelas são comunidades que se organizam no espaço apertado, e utilizam a criatividade para enfrentar topografias íngremes, mas além do problema topográfico, as favelas enfrentam os locais não ocupados, locais es-

ses que muitas vezes sofrem de inundações, desmoronamentos por estar num local de encosta, dificuldade de comunicação, etc, sendo perceptível a desigualdade socio-territorial.

A favela do Moinho é um desses locais com infraestrutura precária, localizada no centro da cidade de São Paulo, no bairro Bom Retiro. O acesso é feito sob o Viaduto Eng. Orlando Murgel, atravessam-se os trilhos da CPTM, e ali há a única entrada e saída da comunidade. O terreno particular foi ocupado em 1999 de acordo com a Secretaria de Habitação de São Paulo, numa área um pouco maior a 30.000m<sup>2</sup> (Geosampa), contendo 375 moradias. O espaço não tem saneamento básico (água, esgoto encanado ou luz), ainda o local sofre de especulação imobiliária pela localização central (TAMURA, 2016).

“As favelas se caracterizam por assentamentos precários que surgem de ocupações espontâneas feitas de forma desordenada, sem definição prévia de lotes e sem arruamento, em áreas públicas ou particulares de terceiros, com redes de infraestrutura insuficientes, em que as moradias são predominantemente autoconstruídas e com elevado grau de precariedade, por famílias de baixa renda em situação de vulnerabilidade.

- 1,746 favelas cadastradas pela Secretaria
- 399,388 domicílios em favelas estimados pela Secretaria

HabitaSampa - Secretaria de Habitação de São Paulo. ”

## 02.2 O início da ocupação

Antes da instalação da Favela do Moinho, o terreno iniciou a ocupação em 1949, inaugurando o Moinho Central, local de moagem de farinha, fabricava-se rações balanceadas para alimentação animal. Posteriormente, em 1956 o Moinho Central foi comprado pelo Instituto Bunge com o segmento de agronegócios e alimentos no Brasil e no mundo (TAMURA, 2016). No local teve até a própria estação de trem, nomeada como "Estação Moinho

Central" em que provavelmente tinha a função de embarque dos alimentos produzidos no moinho, de acordo com a ONG São Paulo An-

“O que fica das substâncias submetidas à ação de vários agentes físicos ou químicos. Dicionário Priberam.”

tiga.

Adiante, o terreno foi leilado pela Fepasa (Ferrovia Paulista S/A) sendo adquirido por duas empresas particulares, no entanto, não houve ocupação ou usos ao loteamento, e assim iniciou-se o processo de ocupação da favela do Moinho no loteamento privado entre 1999 e 2002, quando também houve a retirada dos moradores da Favela do Gato das margens do Rio Tamanduatef

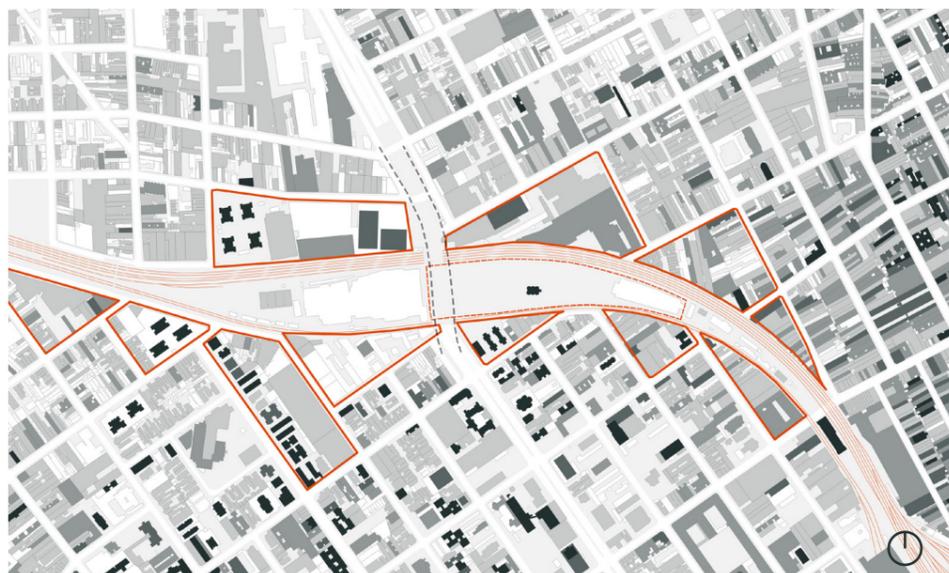


Figura 09. Fonte: elaboração da aluna, 2023. A imagem destaca a conformação do lote onde estabeleceu a Favela do Moinho e as quadras adjacentes que tiveram o desenho recortado pelos trilhos.

(TAMURA, 2016).

O local de ocupação pela Favela do Moinho foi conformado entre os trilhos da Luz e Júlio Prestes, um espaço de morfologia residual, resultante da instalação da malha ferroviária no bairro, mas o que seria um espaço residual?

Assim, compreende-se que os agentes físicos dessa ação foi o próprio viário e as ferrovias, resultando num espaço de 30.000 metros quadrados, como mostra a Figura 09, construída a partir da formação do bairro no entorno a ferrovia, posteriormente as adequações das quadras adjacentes às linhas férreas, recortadas e conformadas no espaço resultante. Mas o importante para o trabalho, é o lote decorrente entre os trilhos, lote que inicia-se com 85m

e finalizando com 18m e com 570m de largura, contempla hoje o local de 375 moradias de acordo com a Secretaria de Habitação de São Paulo.

Com isso, foi possível construir a Figura 10, sinalizando os espaços com uso de moradia, o campinho de futebol; local caracterizado como centro da favela (TAMURA, 2016), os silos derivados do Moinho Central, também os trilhos ferroviários e as vias adjacentes. Ainda, em linhas tracejadas laranjas estão os estudos dos possíveis caminhos dos moradores da favela para entrada e saída, aliás a única saída sob o Viaduto Eng. Orlando Murgel, chegando-se a especulações sobre a inacessibilidade da comunidade a cidade, a dificuldade em se ter apenas uma saída na vida de tantas pessoas



Figura 10. Caminhos Favela do Moinho e adjacentes. Fonte: Google Earth com edições de elaboração da aluna, 2023.

## 02.3 Conformidade entre os trilhos

### “Con · for · mi · da · de

1. Dar conformação
  2. Tornar conforme
  3. Conciliar
  4. Ajustar, amoldar
  5. Ser conforme. = CONDIZER
  6. Resignar-se.
- Dicionário Priberam ”

A utilização do verbo conformar, na maioria das vezes, é a aceitação de uma situação negativa e há o ato de conciliar-se com o cenário. O foco é salientar a conformação da Favela do Moinho entre os trilhos ferroviários, as barreiras em estar num local comprimido e praticamente ilhado, ao lado de tamanha infraestrutura disposta no bairro Bom Retiro e Campos Elíseos, estabelecendo cultura, transporte público, mercado de trabalho, ensino, etc., no entanto, como os moradores da comunidade têm acesso a essa rede de infraestrutura?

O acesso da população do Moinho à cidade é conformada por uma única saída, como anteriormente descrita, abaixo do Viaduto, infraestrutura de conexão viária entre o Campos Elíseos

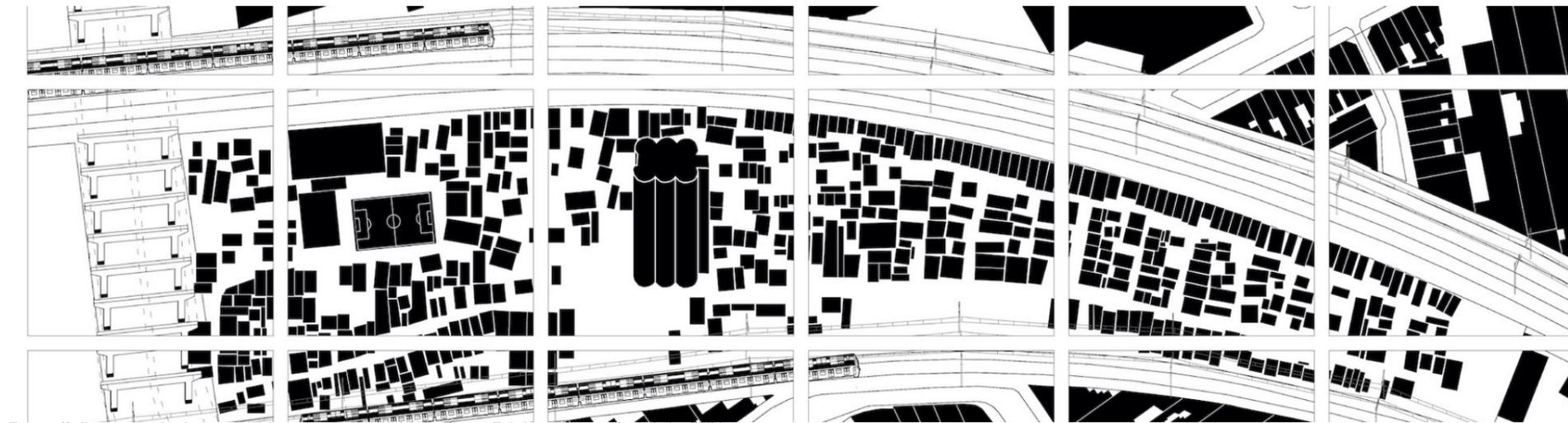


Figura 11. Ilustração da área ocupada pela comunidade de Breno Felisbino. Fonte: Archdaily, 2023.

e Bom Retiro, passando-se sobre os trilhos, aparentemente desativados da ferrovia, há o acesso dos moradores, com alguns veículos estacionados, local também de descarte de resíduos numa cachamba ali implantada (TAMURA, 2016); local de acesso a veículos.

Dessa forma, um terreno no centro de São Paulo entre os trilhos ferroviários, no local de um único acesso e de locação de 2.000 (duas mil) pessoas na favela (TAMURA, 2016), nessas condições, além da dificuldade em participar da cidade, como é feita a segurança e salubridade dos moradores? Em Dezembro de 2011 aconteceu o primeiro incêndio na comunidade, nesse acontecimento 20% do terreno e 368 barracos pegaram fogo, uma pessoa morreu e quatro ficaram feridas,

ainda onze pessoas tiveram que ser resgatadas por helicóptero, de acordo com publicações do jornal O Estado de São Paulo no ano de 2011.

Infelizmente esse não foi o único episódio de incêndio na favela do Moinho, o jornal O Estado de São Paulo fez outras publicações relatando sobre a condição

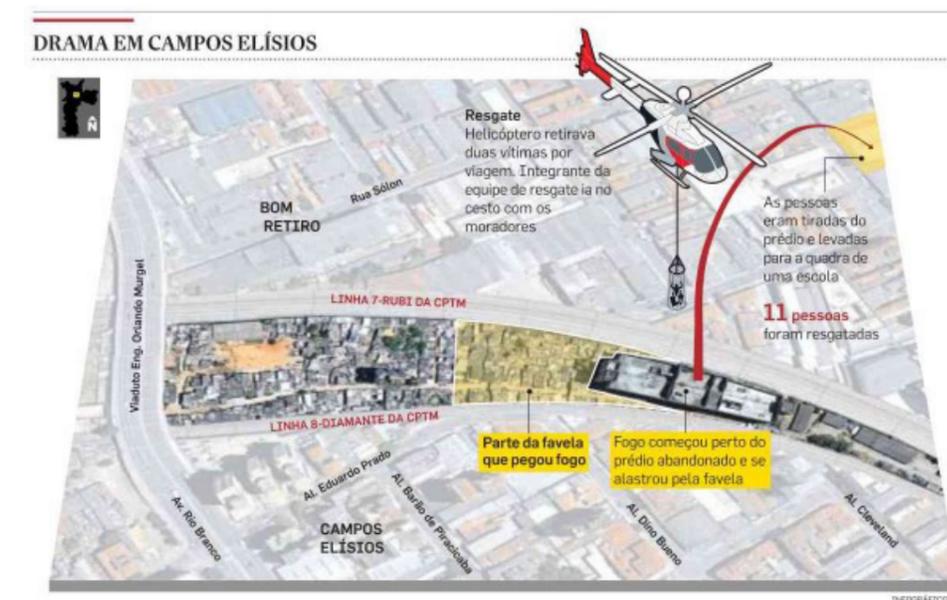


Figura 12. Fonte: Acervo do jornal Estado de São Paulo, 2011. 2023.

insalubre das moradias, além de passar as causas dos acidentes e o número de pessoas envolvidas. No entanto, nos incêndios de 2011 e 2012 a imprensa publicou a morte de duas pessoas, enquanto que os moradores relatam que foram mais de trinta pessoas, ainda os moradores apontam esses episódios como criminosos como um aviso para deixarem o terreno (de grande interesse pela especulação imobiliária) (TAMURA, 2016).

Nessas condições, ex-governadores como Fernando Haddad e Geraldo Alckmin foram até a comunidade, desdobrando a ideia de entregarem Habitações de Interesse Social (HIS) aos moradores, no entanto foram planos que nunca saíram do papel. (TAMURA, 2016).

Retomando a ideia de conformidade, na dissertação de mestrado de Natália de Campos Tamura - principal bibliografia sobre a Favela do Moinho desse trabalho - há diversos relatos sobre determinados assuntos, um deles é sobre a cultura. Nas entrevistas os moradores dizem não saber o que é cultura ou arte, e como as pessoas de fora tem o preconceito de achar que o morador de favela não tem cultura. Outro tema debatido é sobre escolaridade, as crianças relataram não gostar muito da escola e os pais

não têm a escolaridade completa.

Os relatos foram muitos, e no presente trabalho entende-se as dificuldades em estar numa favela com apenas uma única saída, como promover democratização num espaço tão comprimido e "esquecido"? A Favela do Moinho já está situada num local insalubre e perigoso para as pessoas, pela proximidade aos trilhos, dessa forma pensa-se na reorganização espacial do espaço, com a realocação dessas famílias para os terrenos adjacentes e subutilizados, levando principalmente segurança, mobilidade e ainda a continuação da vivência desses moradores antigos dos bairros. Assim, com essa reorganização adquire-se usos a esses espaços residuais, moradia digna e permeabilidade urbana.

#### 02.4 De dentro para fora

Como abordado anteriormente, segue-se enfatizando a problemática de acesso da Favela do Moinho a cidade, indo além disso, debate-se sobre a barreira urbana imposta pela malha ferroviária e a (falta de) permeabilidade entre os bairros adjacentes aos trilhos. No local em estudo, o bairro do Bom Retiro teve algumas adequações no traçado urbano para amparar as novas necessidades

dos moradores e trabalhadores.

Essas adequações foram projetadas e construídas no final do século XIX, de acordo com a pesquisa realizada de Iniciação Científica pela aluna, com documentos adquiridos no APESP foi possível mapear essas adequações de conexão entre o bairro e os demais adjacentes. Essas alterações na morfologia do traçado foram pensadas para o fluxo de carroças e pessoas, e posteriormente veículos motorizados, resultando em "passagens de níveis" sobre os trilhos, pontes e futuramente viadutos.

As adequações do século XIX são bem utilizadas na atualida-

de por veículos, no entanto no entorno a essas adequações a morfologia urbana se adequou e novas propostas de conectividade não foram exploradas, deixando-se um espaço recortado e de pouca permeabilidade para pedestres, como mostra a Figura 13, enfatizando as adequações do século XIX, os fluxos possíveis por veículos motorizados e circulação de pedestres. Com esta figura, é perceptível a atual dificuldade de circulação saindo da centralidade; representada pela estação da Luz, e adentrando ao bairro, não há transposições para circulação de pedestres.

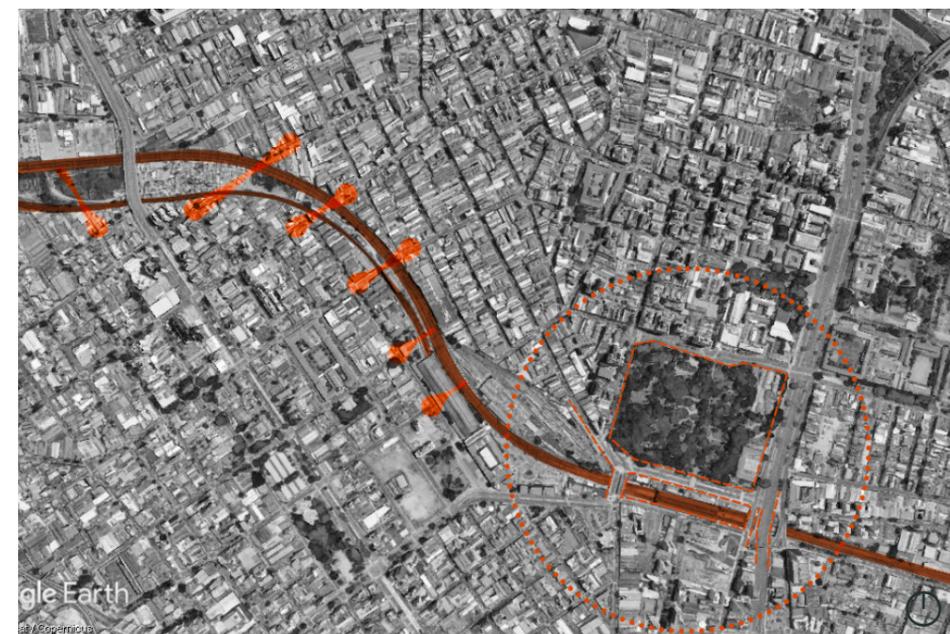


Figura 13. Fonte: Base Google Earth, edições elaboração da aluna, 2023. A imagem demonstra as adequações feitas no século XIX e que são utilizadas até hoje, em contrapartida há os recortes de vias sem comunicação com a implantação da SPR.

Desse modo, estudou-se espaços residuais adjuntos aos trilhos, possibilitando a reorganização da comunidade e em consequência a reforma sobre a linha férrea. Esses espaços residuais são decorrentes desses espaços recortados pela instalação da ferrovia e crescimento horizontal do bairro, estabelecendo lotes sem função social prevista na Constituição Federal Lei Art. 13.

A zona de estudo desses espaços residuais foi delimitado pela própria Favela do Moinho, foram localizados espaços sem função social com ou sem edi-

ficações que estabelecesse locais próprios para a implantação de edifícios de habitação de interesse social destinados a esses moradores em escala urbana.

Assim, foi realizado a Figura 14 com a identificação desses espaços residuais contíguos aos trilhos, e a quantificação de famílias dispostas no terreno escolhido de acordo com a legislação, considerou-se taxa de ocupação e coeficiente de aproveitamento para distribuição dos apartamentos as 375 famílias residentes no moinho.



Figura 14. Fonte: elaboração da aluna. Mapeamento dos espaços residuais no entorno a Favela do Moinho e com possibilidade de realocação dos moradores do Moinho.



Figura 15. Imagem com o terreno escolhido para realocação dos moradores do Moinho. Fonte: Base do Google Earth, edições elaboração da aluna, 2023.

## 03. CONEXÕES URBANAS



Figura 16. Estação da Luz. Fonte: sem identificação.

### 03.1 Transposições Urbanas

#### “ Trans · po · si · ção

1. Passar além de ou por cima de.
  2. Ultrapassar; exceder.
  3. Galgar.
  4. Pôr uma coisa noutra lugar.
- Dicionário Priberam ”

No presente trabalho, entende-se como transposição urbana elementos conectores afim de vencer alguma barreira pré-existente, essas barreiras seriam uma quebra de continuidade linear, exemplificado como praias, margens de rios, lagos, cortes de ferrovias, até espaços de construção, muros e paredes. Assim, a transposição urbana se torna

um elemento de infraestrutura urbana, transitando sobre as barreiras pré-existentes.

De acordo com Braga (2006) infraestrutura são construções ou artefatos que compõe os espaços públicos livres, através de intermediações e vínculos entre edifícios públicos e privados "na escala urbana contemporânea". Portanto, uma transposição urbana se adequa como uma infraestrutura, com a função de articular mais de dois espaços segregados.

Dessa forma, vê-se a transposição como um elemento conector, como discorre Bucci (2010), descrevendo as cidades com planos horizontais dispostos numa malha de elementos térreos, subterrâneos e aéreos, dentro dessa malha há o térreo utilizado pelos carros e pedestres por exemplo, mas indo além disso o autor ex-

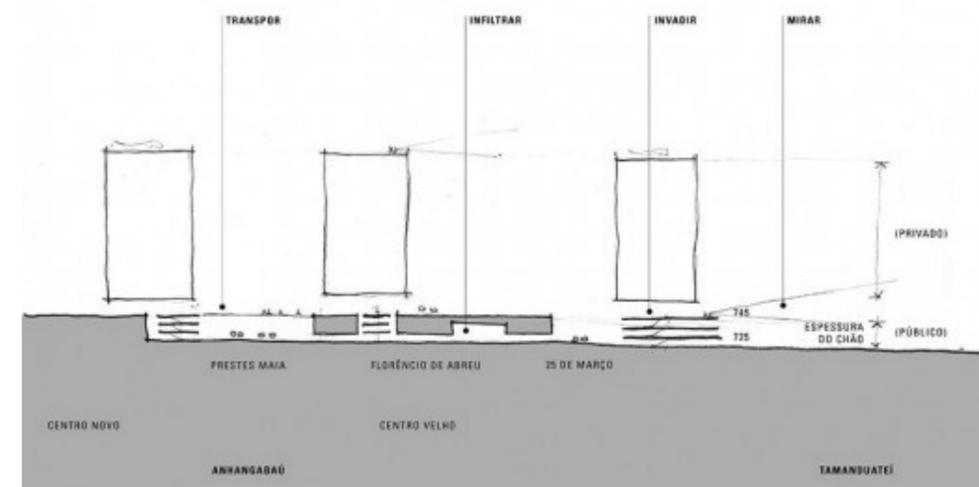


Figura 17. Diagrama Angelo Bucci do livro São Paulo, razões de arquitetura: Da dissolução dos edifícios e de como atravessar paredes, pg. 127. Fonte: Angelo Bucci

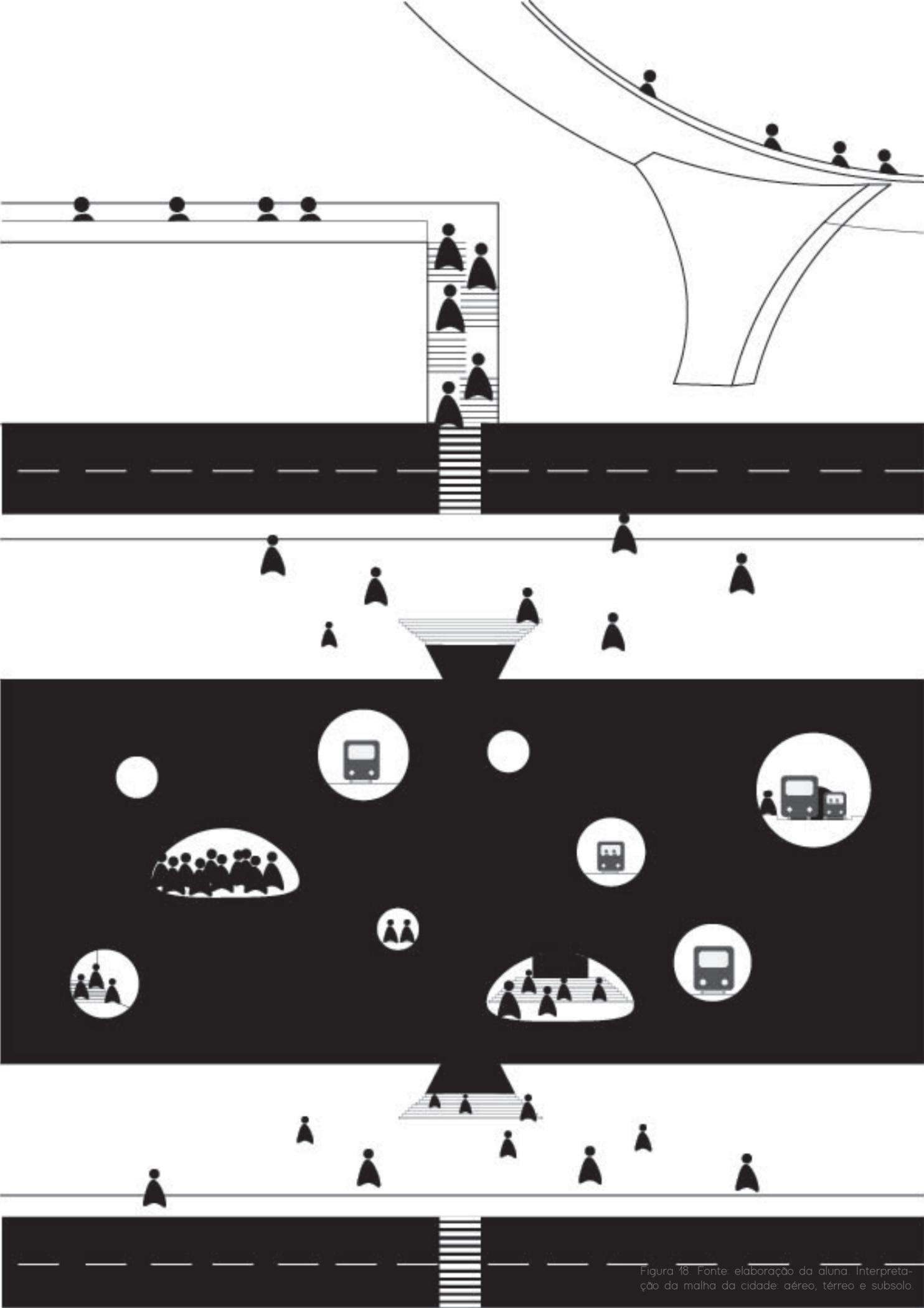


Figura 18. Fonte: elaboração da aluna. Interpretação da malha da cidade: aéreo, térreo e subsolo.

plica que São Paulo tem mais de 20m de espessura, apontando o uso de infraestruturas como pontes e viadutos, normalizados na paisagem urbana. Além disso, há a cota subterrânea com túneis, metrô até fibras óticas, galerias subterrâneas, etc., resumidamente esses planos em diferentes cotas são soluções das problemáticas terrenas, principalmente ligados ao assunto de mobilidade.

Dessa forma, há essas três formas de se atribuir conexões na cidade, num aspecto aéreo com as pontes, viadutos e passarelas, em que a diferença pode ser estabelecida por cotas de níveis diferentes, um entrave ou bloqueio no meio terrestre, indo além ainda há possibilidades como edifícios conectores / pontes como a Ponte Vecchio, localizada em Flo-

rença na Itália em que cumpre a transposição acima do Rio Arno, mas leva um programa arquitetônico sobre a infraestrutura.

Outra forma de fazer a transposição é de maneira subterrânea, como os metrô, em que acha-se solução para conexões em diversos acessos da cidade, também na escala do pedestre é possível fazer essa conexão através de caminhos das próprias estações que levam a diversos destinos, como a estação da Luz por exemplo, torna-se até um labirinto com tantas possibilidades e linhas diferentes.

Por fim, há essas transições no "térreo" com as vias, faixas de pedestres, transposições através de terrenos ativos / livres de edifícios, parques e praças, bulevares, galerias, etc., implantações que permitem o caminhar pela cidade sem a mudança da cota de nível.



Figura 19. Ponte Vecchio. Fonte: Blog Viva Toscana

### 03.2 Transposições ferroviárias

O trabalho traz a inquietação da permeabilidade urbana numa escala não automotiva, as adequações e transformações que no decorrer do tempo foram sendo necessárias para o desenvolvimento da cidade de São Paulo. Aqui, aborda-se a implantação dos trilhos da SPR e os recortes na malha urbana pré existente, e como trabalhar com esse novo desenho, as possibilidades e soluções.

Nesse capítulo debate-se as diferentes cotas possíveis de se trabalhar de acordo com as barreiras impostas e transposições possíveis, como mostrado anteriormente há as três cotas; aéreo, térreo e subterrâneo. No presente trabalho, a transposição deve ser o caminho que permeie a linha ferroviária entre as estações da Luz e Júlio Prestes, mas além disso, com o desenrolar da pesquisa encontrou-se o enclave do Moinho num terreno entre os trilhos, e para segurança e mobilidade dessas pessoas, iniciou-se o desejo de mudar esse traçado urbano existente.

O ponto inicial é a realocação dessas pessoas para um local próximo e contíguo na vivência desses moradores, com isso pré

determinado e os terrenos residuais (justamente por recortes sofridos quando a SPR foi implantada) mapeados, encontra-se então um terreno enorme e comprometido pelos trilhos, novamente consequências do desenho da malha ferroviária.

Com os trilhos recortando diversos quilômetros em um vasto território, interligando bairros e cidades diferentes, dessa forma como são as soluções atuais para transpor os trilhos? Para os carros há as pontes, viadutos e túneis, na escala do pedestre o meio mais comum são as passarelas.

No entanto, essas passarelas cumprem única e exclusivamente isso, a transposição de um ponto ao outro por cima dos trilhos, mas são aproveitadas em todo o potencial? Pelo contrário, em diversas estações como as estações Presidente Altino, Lapa (linha 07), Domingos de Moraes, etc. têm as passarelas em concreto, com poucos pontos de iluminação, em alguns casos sem rampas de acesso.

Além desses fatores, há as possibilidades não exploradas em como aproveitar essas passarelas; como pontos de encontro, espaços de contemplação da paisagem urbana, comércios como na Ponte Vecchio, há diversos

usos a se explorar numa passarela, porém fogem dos projetos convencionais implantados pela cidade.

Inicialmente, esse trabalho final de graduação se propôs a fazer uma passarela sobre os trilhos, interligando os dois bairros segmentados; Bom Retiro e Campos Elíseos, como um edifício conector, no entanto com discussões sobre o assunto e novos olhares para o local, instigou-se a ideia de uma transposição térrea e que além de conectar, levasse um uso que explorasse as problemáticas locais apresentadas posteriormente.

Assim, surgiu a ideia de rebaixar os trilhos entre as estações da Luz e Júlio Prestes, uma ideia que modifica todo o desenho urbano, a forma espacial entre os dois bairros e a logística da ferrovia, problemáticas a serem desenvolvidas projetualmente. Com essa ideia é possível a implementação de um espaço livre urbano, um parque como transposição que una os bairros, moradores e trabalhadores locais, além de contribuir com espaços de socialização, recreação, drenagem de água fluvial, etc.

Esses temas são abordados como direitos incompressíveis no artigo "O direito ao (in) compressível: arte, cidade, paisagem

e transformação social", em que trata-se sobre a necessidade dos momentos de lazer em meio a rotina acelerada, também sobre a desigualdade social e a ocupação desses espaços, e a discussão sobre os momentos de lazer serem necessários.

O direito ao lazer para Lima (2017) está associado ao termo compressível descrito por Candido (2007) como direitos "dispensáveis" quando comparados com direitos a moradia, saúde, educação, etc. (incompressível), no entanto o lazer, recreação, socialização é importante para a "humanização", para o desenvolvimento de cada um em sociedade.

Por isso vê-se necessário a criação de um espaço integrativo e de transposição no local atualmente segregado pelos trilhos e utilizado pela Favela do Moinho, propondo a realocação dessas famílias para um espaço seguro e adjacente a atual moradia; respeitando a memória e vivência dos moradores, rebaixar os trilhos para um novo olhar ao urbanismo interrompido na escala do pedestre, e que envolva a comunidade do entorno e conecte aos programas existentes nos bairros.

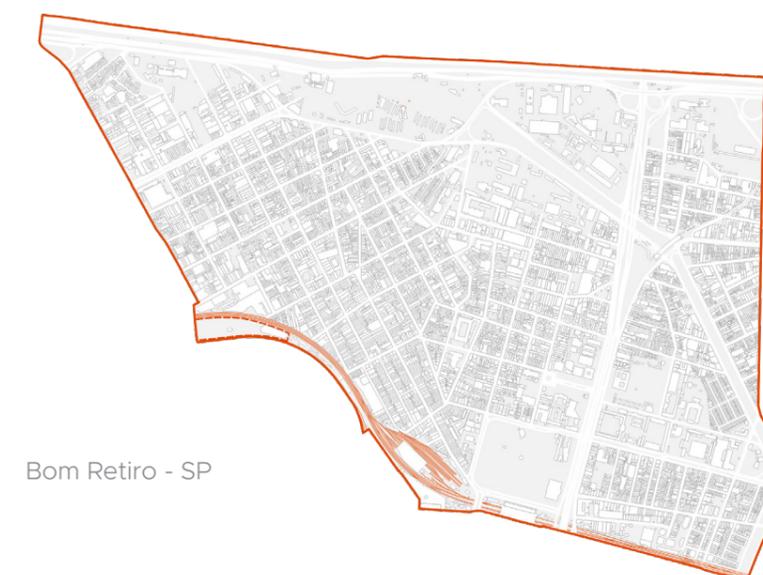
## 04. LOCALIZAÇÃO



Brasil

São Paulo

São Paulo - SP



Bom Retiro - SP

Figura 21: localização do bairro em estudo Bom Retiro com demarcação do lote a ser projetado. Fonte: elaboração da aluna.

O local em estudo refere-se ao bairro Bom Retiro, localizado na centralidade da cidade de São Paulo, lugar em que o desenvolvimento ferroviário no século XIX proporcionou grande avanço social, econômico e espacial.

A escolha do bairro foi consequência do trabalho de iniciação

científica desenvolvido pela aluna, em que estudou o traçado urbano do distrito que a princípio ficou ilhado entre os rios e a própria ferrovia.

Hoje, a comunicação entre os bairros persiste na área central no entorno da estação da Luz, enquanto que a área adjacente

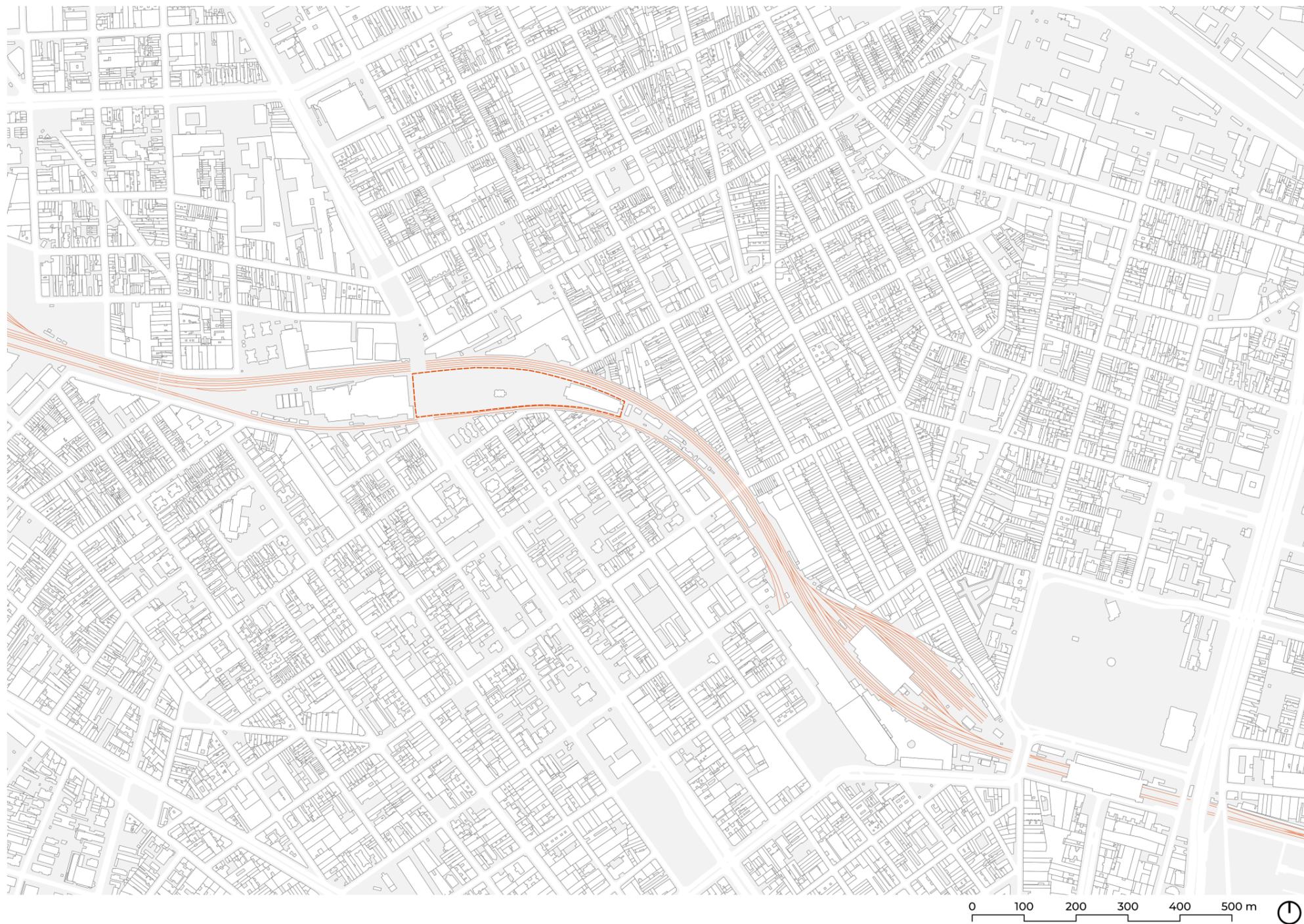


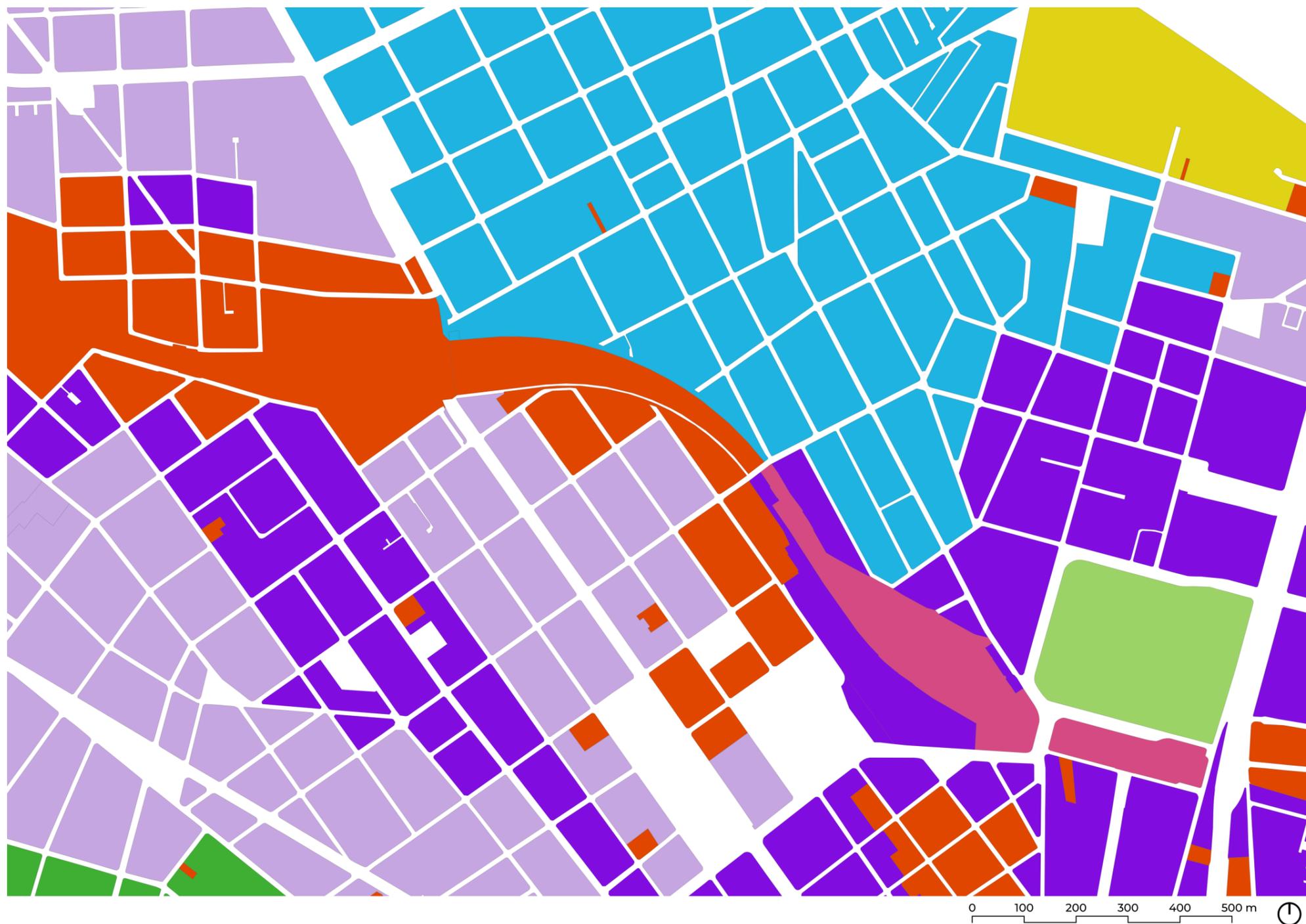
Figura 22. Base cartográfica. Fonte: Autoral. 2023.

## Base Local

aos trilhos continua com a ruptura. Além disso, há a comunidade Favela do Moinho resistente entre os trilhos das Estações da Luz e Júlio Prestes, como observa-se no mapa ao lado.

Assim, o trabalho analisa o entorno a linha férrea, estudando-se espaços residuais com possibilidade de realocação da comunidade e com o espaço resultante trabalhar a transposição entre os bairros. Esse estudo será apresentado através de cartografias com o mapeamento de espaços residuais.

O traçado urbano do bairro foi sendo adensado de acordo com os trilhos, com lotes mais estreitos próximos a estação ferroviária e espaçados no sentido à várzea do Rio Tietê (MANGILI, 2009). Com esse crescimento adjacente aos trilhos, obteve-se recortes nos traçados das quadras, resultando-se em lotes com morfologia em momentos curvos e angulados, além de estabelecer divisa com a ferrovia, assim tornaram-se locais de difícil implantação e alguns espaços residuais.



### Zoneamento

O local majoritariamente é de uso comercial, como sugere o zoneamento, no entanto a Favela do Moinho se classifica como Zeis 3, justamente pela necessidade de moradia digna aos moradores da comunidade, assim as quadras adjacentes também estão incluídas para esse uso, possibilitando a realocação desses moradores.

O presente trabalho entende-se o projeto a ser desenvolvido como um meio de passagem sobre os trilhos, em que ligaria zonas residenciais e comerciais como mostra a cartografia ao lado.

- Zona de desenvolvimento econômico
- Zona de centralidade
- Zona especial de proteção ambiental
- Zona de ocupação especial
- Zeis 3
- Zona eixo de estruturação da transformação metropolitana
- Zona mista

Figura 23. Zoneamento. Fonte: Autoral. 2023.



Figura 24: Uso e ocupação do solo. Fonte: Autoral. 2023.

### Uso e ocupação do solo

O bairro do Bom Retiro é conhecido pelo comércio e fabricação de roupas, isso é constatado no mapa de uso e ocupação de solo, em que todo o redor dos trilhos é utilizado de forma comercial, industrial e armazéns, inclusive no entorno ao terreno os usos comerciais são predominantes.

Ademais, em alguns pontos do Bom Retiro e grande parte dos Campos Elíseos tem o uso predominante habitacional e uso misto, com fachadas ativas em edifícios e apartamentos nos andares.

- Equipamentos públicos
- Comércio e serviços
- Comércio ou ind./armazéns
- Misto: residencial + comércio
- Escolas
- Residencial vertical médio/alto padrão
- Residencial horizontal médio/alto padrão
- Sem predominância
- Outros



Figura 25. Gabarito. Fonte: Autoral. 2023.

## Gabarito

O Bom Retiro iniciou-se como um bairro operário; com moradias e fábricas de fundo de quintal se mesclando no mesmo lote, esses locais estabeleciam-se com gabarito baixo, a verticalização no bairro se instaurou nos arredores da rua José Paulino.

Assim, observa-se o mapa de gabaritos que as alturas dos edifícios não tiveram grandes modificações, permanecendo com a paisagem urbana com alturas maiores próximo à estação e no sentido a várzea do Tietê com edificações mais baixas.

No Campos Elíseos, há a predominância de alturas mais baixas com alguns edifícios mais altos de uso residencial.

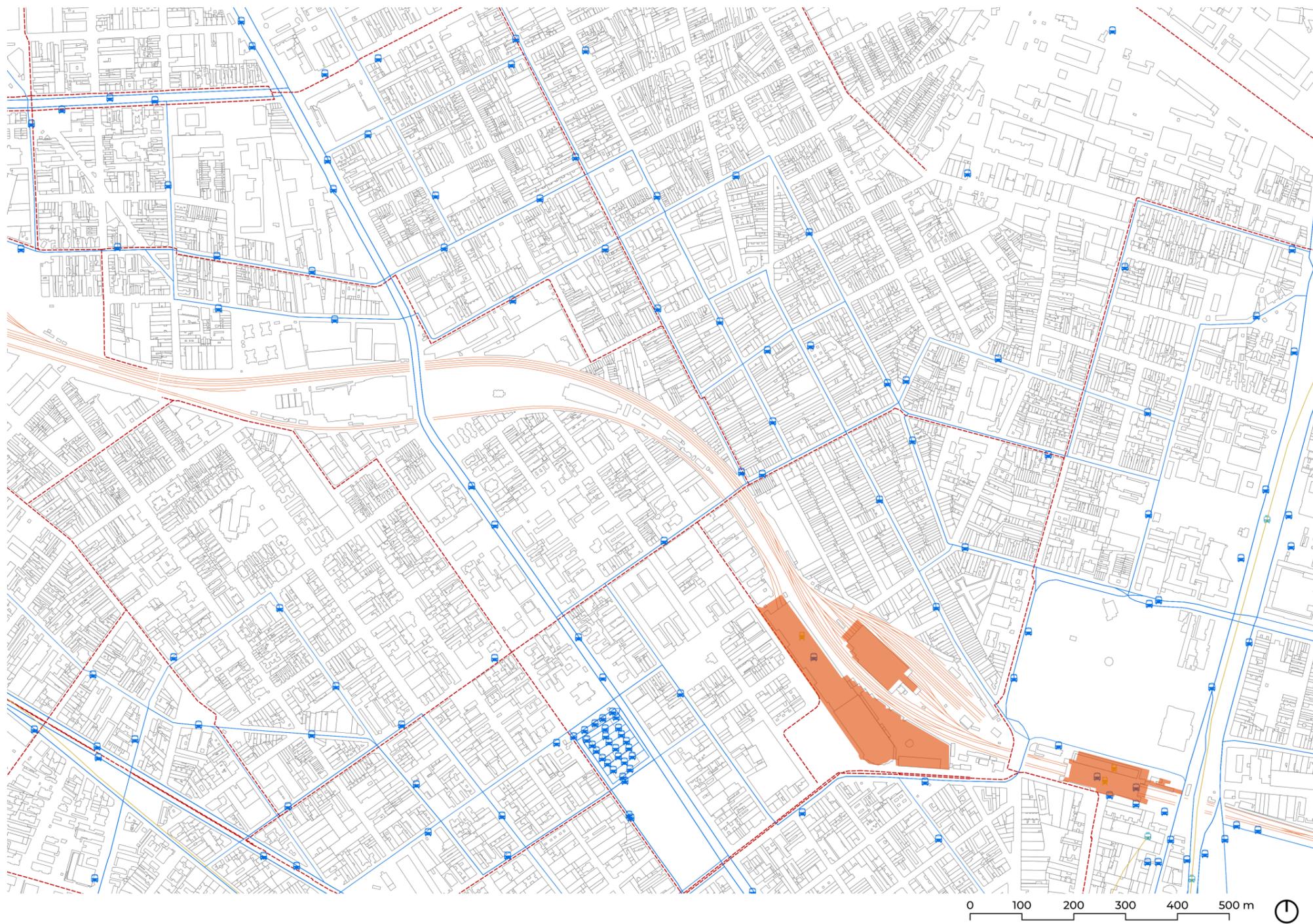


Figura 26: Mobilidade. Fonte: Autoral, 2023.

## Mobilidade

O local tem excelente acessibilidade com os demais locais da cidade, principalmente por conta da Estação da Luz que dispõe mais de quatro linhas ferroviárias além de caminhos turísticos, ademais há a Estação Júlio Prestes ligando a Zona Oeste da grande São Paulo ao centro da cidade.

Também nos arredores aos trilhos há os pontos de ônibus, Terminal Princesa Isabel, contribuindo com a transitabilidade da região.

No entanto, o meio de transporte mais próximo ao local de estudo são as ciclovias/ciclofaixas, ainda analisa-se a mobilidade entre os bairros, como o mapa mostra o traçado interrompido sem muitos meios de infraestrutura de comunicabilidade entre o Viaduto Eng. Orlando Murgel e o centro com as estações.

-  Estações de trem / metrô
-  Pontos de ônibus
-  Caminho dos trilhos
-  Percurso ciclovias / ciclofaixa
-  Linhas de ônibus
-  Estações Júlio Prestes e Luz



Figura 27: Meio físico. Fonte: Autoral. 2023.

## Meio Físico

O mapa de meio físico é constituído pela topografia, em que demonstra-se diversas curvas de níveis com altimetria baixa por conta da proximidade com os corpos d'água, até por isso as ferrovias foram instaladas nesse espaço por ser um local de planície, propício aos trilhos.

Por conta dessa topografia de planície e imediação com rios e córregos, o espaço sofre com extensa área inundável, demonstrado na cartografia ao lado. Ainda, há falta de vegetação nas vias e espaços verdes no miolo do bairro aumentam essa disposição das áreas inundáveis.

- Áreas verdes
- Área inundável
- Hidrografia





Figura 28 Pontos de interesse. Fonte: Autoral. 2023.

### Pontos de interesse

Por fim, a cartografia dos pontos de interesse mapeando locais de cultura, educação e saúde. Graficamente é demonstrado a abundância dos equipamentos culturais, exemplos como Pinacoteca, Sesc Bom Retiro, Museu da Língua Portuguesa, etc. encontram-se nos arredores aos trilhos.

Adiante, o bairro é suprimido por escolas e pontos de equipamentos de saúde, com maior concentração no bairro do Campos Elíseos. Por fim, demonstra-se a falta de espaços esportivos em toda a área do bairro.

-  Equipamentos de saúde
-  Equipamentos de educação
-  Equipamentos de cultura



Figura 29. Implantação Favela do Moinho. Fonte: Google Earth. 2023.



Figura 30. R. Ten. Pena. Fonte: Google Earth. 2023.



Figura 31. R. Solon. Fonte: Google Earth. 2023.

Em síntese, o bairro do Bom Retiro constitui de morfologia urbana a partir dos trilhos da SPR e conseqüentemente recortes nas quadras adjacentes a linha férrea, como é demonstrado nas fotografias acima, com os finais das ruas Solon e Tenente Pena finalizando num muro para CPTM.

O local como apresentado é predominantemente comercial e

fabril, desde o início da formação do bairro, no local há diversos equipamentos culturais dispostos próximos a Estação da Luz., além das diversas etnias presentes no bairro.

Ainda, o bairro tem grande acessibilidade por meio do transporte público, no entanto o agente que comunica o espaço aos demais cantos da cidade, torna-se

uma barreira dentro do traçado urbano, pelos recortes decorrentes aos espaços que vão sendo implantados.

Assim encontra-se o objeto de estudo, os recortes no traçado urbano, o espaço entre os trilhos ocupado pela comunidade e inseguro à moradia, e a oportunidade

de (re)organizar a malha urbana trabalhando com um meio de transposição entre os dois bairros, proporcionando um novo espaço com a síntese das necessidades do local; permeabilidade urbana, locais esportivos, áreas verdes, drenagem de água fluvial, etc.



Figura 32. Entrada Favela do Moinho. Fonte: Google Earth. 2023.



Figura 33. Caminho de entrada Favela do Moinho. Fonte: Google Earth. 2023.

# 05. ANÁLISE PROJETUAL



Figura 34. Paris Rive Gauche.  
Fonte: Apur 50 Anos, 2023.

## 5.1 Análise Projetual: Paris Rive Gauche

### Ficha Técnica

Autor: Diversos

Local: Paris, França

Ano de projeto: 1990 - atual

Área Construída: 130 hectares

Após a análise do local, iniciaram-se as análises projetuais com a abordagem urbanística Paris Rive Gauche, esse projeto foi escolhido por ser uma concepção em grande escala e trabalha com transposição sobre os trilhos ferroviários.

O projeto está localizado em Paris, e aborda uma área de 130

hectares, sendo 26 hectares sobre os trilhos de estações locais, tem o objetivo de conectar a cidade através de uma sobreposição aos trens, ligando Gare d'Austerlitz até Ivry-sur-Seine passando ao lado do rio Sena.

A concepção iniciou-se na década de 90, quando o traçado urbano era interrompido pela linha férrea, assim começou a ideia de transpor de um lado para o outro da ferrovia, criando áreas verdes e novos usos ao local, respeitando os edifícios pré existentes e redesenhando a malha urbana de 130 hectares, contemplando usos de habitação de interesse social, habitação estudantil, novos polos comerciais, um hospital pré existente, espaços culturais, etc.

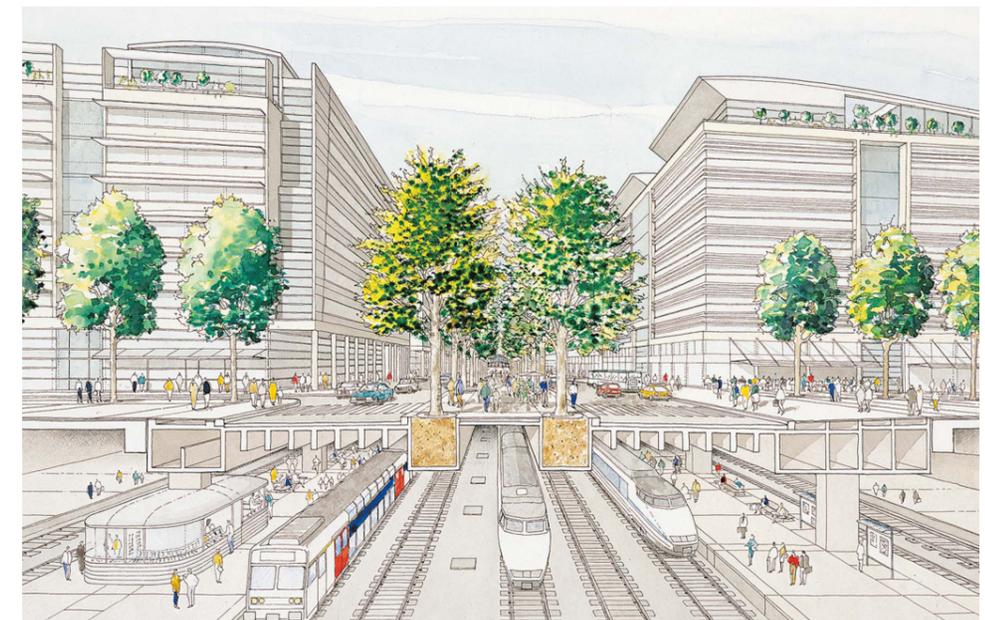


Figura 35. Croqui Paris Rive Gauche, transposição sobre os trilhos. Fonte: Amc Archi, 2023.

### 5.1.1 Abordagens

Como escrito anteriormente, a concepção do projeto iniciou-se em 1990, quando viram a interrupção dos trilhos a céu aberto um problema de 26 hectares, local onde poderia ser transformado e utilizado de outras maneiras. Assim, começou as obras na década de 90.

Os dois maiores objetivos eram gerar a fluidez no meio urbano e novos usos ao local, respeitando as pré existências, como o edifício do hospital e a edificação da estação ferroviária. Para isso, foi necessário um planejamento urbano entre as vias existentes e as de projeto, além de setorizar os novos usos anteriormente cita-

dos. Para o início da obra desse planejamento, foi construído uma "laje" sobre os trilhos; esses que estavam numa cota abaixo do nível do passeio, feito em etapas para a melhor logística entre obra e transporte público.

Com a construção dessa laje, em continuidade ao plano urbano, foram sendo construídos edifícios sobre a linha férrea, no entanto em alguns pontos de acesso a essa transposição foram necessários abordagens com rampas, elevadores, escadas rolantes, etc., passando por essas edificações.

Além da própria transposição e dos usos criados, foram concebidas áreas verdes que se "interligam" com as praças pré existentes, criando-se um corredor verde e com isso espaços de qualidade para caminhabilidade do pedestre.

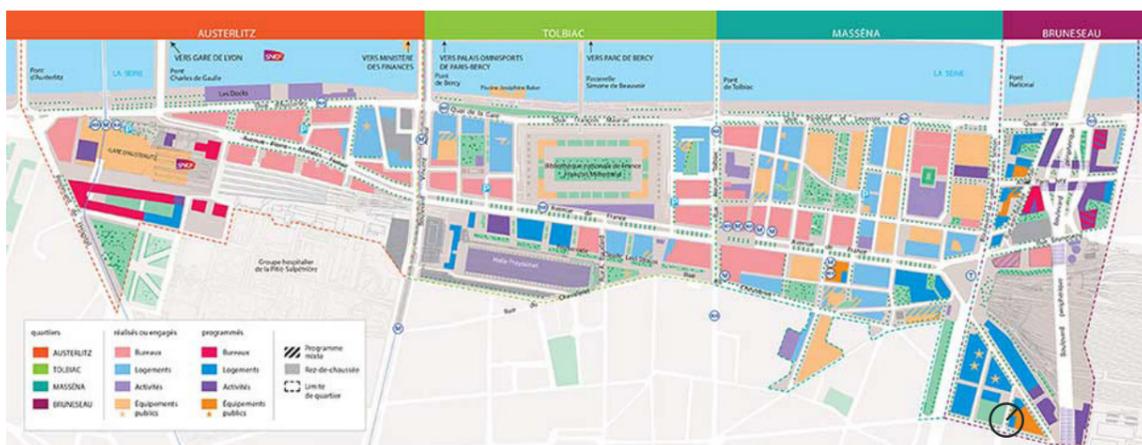


Figura 36. Implantação planejamento urbano Paris Rive Gauche. Fonte: Paris Rive Gauche, 2023.



Figura 37. Vista aérea Paris Rive Gauche. Fonte: Mairie de Paris, 2023.

### 5.1.2 Síntese projetual

No projeto Paris Rive Gauche mostra-se a possibilidade de se trabalhar acima dos trilhos ferroviários, e fazer um planejamento urbano retomando a caminhabilidade pela cidade, além de levar novos usos a esse espaço.

A ideia do projeto nesse trabalho é retomar essa conexão entre os dois bairros em estudo, através de uma sobreposição aos trilhos, elaborando áreas verdes que se conectem com o projeto e

o com o entorno, como acontece em Paris Rive Gauche, com a implementação de corredor verde entre o projeto e os locais pré existentes.

Retornando a transposição, ressalta-se a continuidade entre o novo e antigo no projeto, ideia que também pretende-se empregar nesse trabalho, respeitar o traçado existente e conectá-lo a nova espacialidade, através de caminhos contíguos aos atuais e criar equipamentos que levem usos a essa transposição, indo além de um projeto paisagístico urbano.



Figura 38. Praça Roosevelt vista de cima. Fonte: Veja SP, 2023.

## 5.2 Análise Projetual: Praça Roosevelt

### Ficha Técnica

**Autor:** Roberto C. Cardozo + Borelli e Merigo  
**Local:** São Paulo, Brasil  
**Ano de projeto:** 1970 / 2012  
**Área Construída:** 28.852,14m<sup>2</sup>

O projeto da Praça Roosevelt, a princípio de 1970 desenhado pelo arquiteto paisagista Roberto Coelho Cardozo, em que tinha a proposta de ocupar um espaço remanescente sobre a via elevado Pres. João Goulart no centro de São Paulo. No projeto continha a praça maior no formato pentagonal e uma torre de iluminação, playground, restaurante, espaços comerciais, supermerca-

do, apoios e a Igreja da Consolação. No entanto, com o passar dos anos, a praça deteriorou-se pela falta de público, e em 2010 iniciou-se o projeto de requalificação da praça.

Assim, entra o escritório Borelli e Merigo, com o objetivo de requalificar o espaço. A princípio, viram que um dos problemas da praça era a cota elevada e falta de acessibilidade, numa área com mais de 28 mil metros quadrados, havia apenas quatro acessos em nível da calçada, tornando-se um local de difícil acesso.

Com isso, começa o projeto de requalificação do espaço na centralidade da cidade de São Paulo, a fim de comunicar a praça com o entorno adjacente e com isso, retomar os usos pelo público.

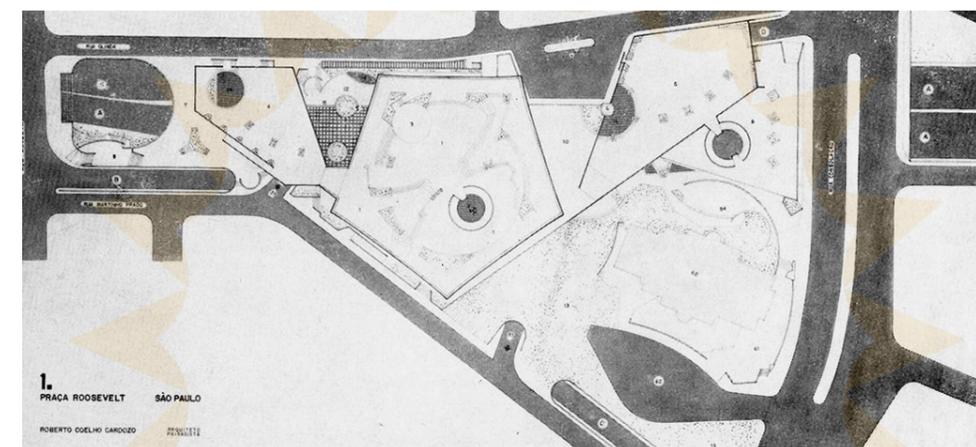


Figura 39. Implantação praça Roosevelt projeto 1970. Fonte: Revista Acrópole edição 380, 2023.

## 5.2.1 Abordagens

Com o intuito de requalificar e trazer o público novamente, para isso o escritório Berolli e Merigo redesenharam o projeto da praça, demolindo a "praça maior" com formato pentagonal, e deixando todo o espaço em nível, o que levou mais insolação para toda a praça, parte antes coberta pelo pentágono.

Para vencer a topografia existentes e levar acesso as vias adjacentes, criou-se pontos de conexão com rampas e escadarias, totalizando onze pontos de acesso ao nível da praça.

Além disso, como a praça é elevada sobre a via de acesso leste-oeste, é uma grande infra-

estrutura de concreto, sem muito planejamento para o plantio de árvores de grande porte na estrutura, o desenho de requalificação contemplou uma área de 4.000m<sup>2</sup> de jardins com árvores de pequeno e médio porte sobre a laje, para isso tiveram que abrir caixões perdidos da estrutura, o que contribui para o trabalho no projeto de estrutura da transposição.

Por fim, teve o planejamento no traçado para conexão com outras três áreas verdes centrais; Praça da República, Praça Dom José Gaspar e o Parque Augusta, como mostra o esquema de implantação abaixo. A ideia é dar destaque ao pedestre e limitar o acesso do veículo nas vias do entorno a essas áreas, levando uma grande área de lazer para essa região.



Figura 40. Implantação praça Roosevelt e sistema de conexão entre as praças Fonte: Borelli e Merigo, 2023.



Figura 41. Vista de cima praça Roosevelt Fonte: Localcine, 2023.

## 5.2.3 Síntese projetual

O projeto da Praça Roosevelt foi escolhido por conta da usufruição do espaço como ponto inicial da concepção em 1970. Além disso, no projeto anterior a praça era vista como praça edifício, por conta de sua estrutura com apoios arquitetônicos acima da via, e também pelos usos que foram sendo englobados nessa praça. A ideia de dar usos ao espaço é interessante quando mesclado a espaços como o vão do Masp: não há um programa definido.

Interessante porque não deixa o espaço ocioso e dá um motivo

de ir até ali e descobrir o local. No entanto, foi necessário o programa de requalificação, e rico no sentido de acessibilidade, voltar a praça para transpor a malha urbana e dar continuidade no caminho do pedestre.

Além desses pontos, há a relevância do projeto estrutural da infraestrutura para se adequar as áreas verdes, contribuindo com o olhar técnico no projeto a ser desenvolvido. Por fim, ressalta-se o sistema entre as áreas verdes para estímulo do caminhar pela cidade, ideia interessante a ser implantada próximo ao Jardim da Luz.



Figura 42. Parc de la Villette.  
Fonte: Archdaily, 2023.

### 5.3 Análise Projetual: Parc de la Villette

#### Ficha Técnica

**Autor:** Bernard Tschumi

**Local:** Paris, França

**Ano de projeto:** 1987

**Área Construída:** 135 hectares

O Parc de la Villette está localizado em Paris, França, num local antes utilizado como um matadouro, mas com a perda do uso abriu-se um concurso, o vencedor foi o arquiteto suíço Bernard Tschumi. A ideia do parque era de levar a desorientação com os caminhos sinuosos e falta de comunicação visual, questionando a forma da cidade do século XXI;

grande demais, anônimo demais e desumana demais.

Dessa forma, criou-se uma espacialidade com os caminhos que não levam a um destino final, mas que explora o local conforme os caminhos escolhidos. Além disso, também foi concebido elementos arquitetônicos sem um programa formal, mas estruturas icônicas que dão a linguagem ao parque, e ao mesmo tempo que são um ponto de referência, não são, pela similaridade entre cada uma.

O parque então é como uma descoberta ao se caminhar, sem um programa inicialmente definido, e como a cidade, uma forma desconhecida e grande, em continuidade ao espaço urbano, um não lugar como a matéria do Archdaily escreveu.



Figura 43. Parc de la Villette Fonte: Dezeen, 2023.

### 5.3.1 Abordagens

Parc de la Villette tem a intenção de ser um não lugar, que se assemelhe a Paris no fim do século XX, dessa forma o projeto segue três premissas, além das características mencionadas anteriormente.

As premissas são os pontos, linhas e planícies, os pontos são os elementos arquitetônicos distribuídos numa malha ortogonal de 120m, a princípio sem um uso definido, mas que participam da paisagem e o público usufruem da forma que imaginar. Atualmente,

em alguns edifícios foram dispostos restaurantes, escritórios e centros de informação.

As linhas são os caminhos aleatórios criados, que serpenteiam pelo parque e levam ao objetivo de exploração pelo espaço, encontrando os pontos ao caminhar. Por fim, há as planícies, estabelecidos como os gramados e tomam grande parte da superfície local; o parque tem a área total de 135 hectares, e 81 hectares são destinados aos jardins.

Assim, para Tschumi o parque é um local de exploração, em que as pessoas bricam e interagem umas com as outras (Archdaily).

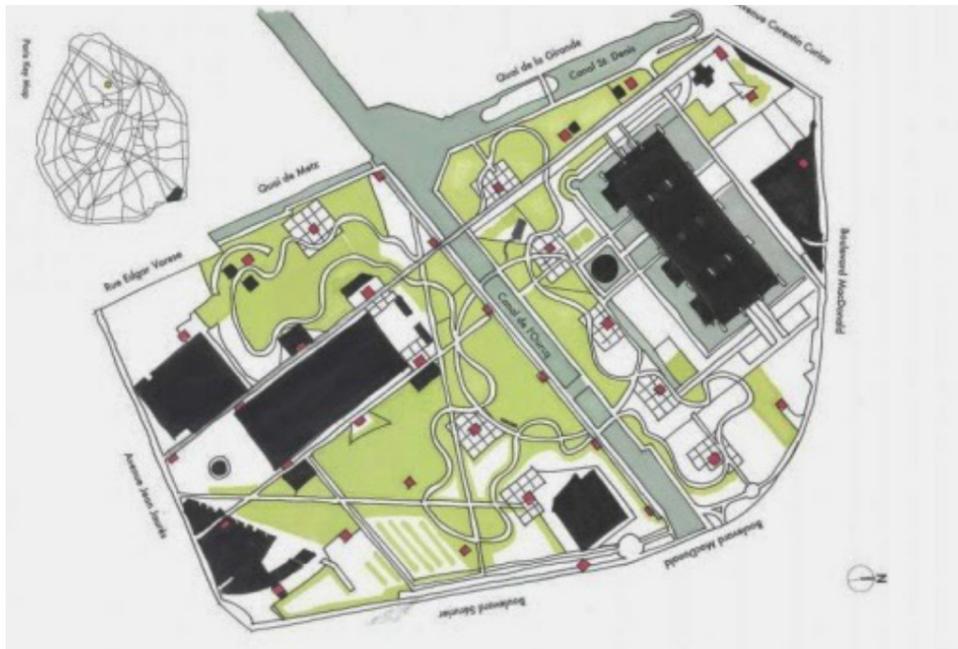


Figura 44. Implantação Parc de la Villette. Fonte: Manual do arquiteto, 2023.



Figura 45. Parc de La Villette. Fonte: Bernard Tschumi Architects, 2023.

### 5.3.2 Síntese projetual

Um dos fatores para o projeto do Parc de la Villette ser escolhido como referência, é a implantação da arquitetura no projeto, com os elementos vermelhos e sem definição, mas há uma regra, a malha ortogonal de 120m, causando uma comunicação visual em estar no parque, o público sabe e localiza-se onde está em Paris.

Ainda, há as premissas de pontos, linhas e superfícies, uma forma simples de compreender/explicar o projeto. No entanto, no projeto a ser elaborado pensa-se em ter espaços sem usos defini-

dos em composição com espaços que deem sentido ao projeto e que levem o público a conhecer o local a ser concebido, elaborado no próximo capítulo.

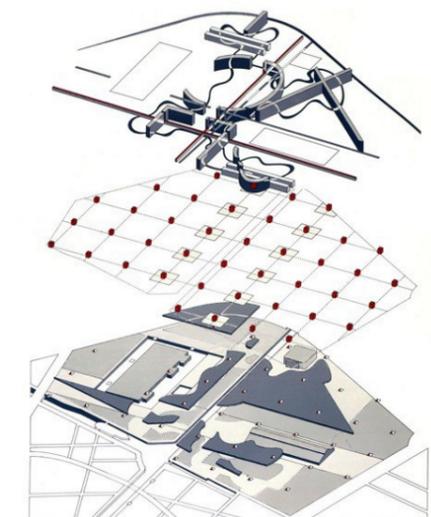


Figura 46. Diagrama pontos, linhas e planícies Parc de la Villette, Fonte: Archdaily, 2023.

## 06. ESTUDO PRELIMINAR



Figura 47. Implantação esquemática do projeto. Fonte: Google Earth com edições da aluna, 2023.

### 06.1 Programa e Diretrizes

O trabalho constitui-se da possibilidade de rever o modelo atual do traçado urbano; os recortes ferroviários, no projeto pondera-se a possibilidade de enterrar parte dos trilhos que compõe o recorte entre os bairros Bom Retiro e Campos Elíseos, analisando a morfologia urbana atual decorrente dos avanços urbanos desde o século XIX.

Com essa morfologia, viu-se a necessidade de novas abordagens sobre o transitar na cidade, lidando principalmente com a permeabilidade sobre as barreiras urbanas impostas a partir da São Paulo antiga. Dessa forma, o estudo preliminar inicia-se através da proposta de enterrar parte desses trilhos; analisando questões de inclinação e alturas para os trilhos ferroviários, e assim trabalhar com o espaço sobre os trilhos e a caminhabilidade entre os bairros.

No entanto, há um enclave entre os trilhos denominado Favela do Moinho (sobre)vivendo entre os trilhos, dessa forma, estudou-se espaços residuais adjacentes aos trilhos com o intuito de realocar as 375 famílias residentes do

Moinho, dispondo das implementações da Área de Intervenção Urbana (AIU) do setor central, com algumas alterações do uso e ocupação do solo, priorizando o uso de HIS na centralidade da cidade.

Assim, o projeto dispõe-se numa área resultante de 90.000m<sup>2</sup> para a criação de uma grande transposição, modificando o traçado urbano existente e priorizando o pedestre com um espaço livre urbano sobre os trilhos, com áreas de lazer, esportiva (carência em ambos os bairros), áreas verdes e de recreação.

Portanto, o trabalho norteou-se por algumas diretrizes estabelecidas:

- » Adequar e transpor os trilhos ferroviários.
- » Permeabilidade aos transeuntes e moradores locais.
- » Realocação dos moradores da Favela do Moinho.
- » Criação de espaços verdes contribuindo com diminuição das áreas inundáveis, lazer, recreação, espaços esportivos e estímulo ao comércio local,

## 06.2 Realocação Favela do Moinho

O trabalho de estudo preliminar inicia-se pelo mapeamento dos espaços residuais, o recorte para esse estudo estabeleceu-se nos bairros do Bom Retiro e Campos Elíseos no entorno das quadras adjacentes à comunidade.

Esses espaços residuais foram qualificados como locais subutilizados, não cumprindo a função social de acordo com a Consti-

tuição Federal de 1988. Também foram considerados espaços residuais edifícios sem uso / ou abandonados dentro do recorte abordado.

Assim, foram mapeados esses espaços residuais e escolheu-se o terreno adjacente aos trilhos, com espaço suficiente para implantar as famílias do Moinho, sem retirar as memórias do espaço, vizinhos e o conhecimento local. Atualmente, o terreno é subutilizado por falta de função social, com galpões fechados.



Delimitação favela do Moinho

Espaços residuais

Figura 48. Mapeamento espaços residuais nos bairros Bom Retiro e Campos Elíseos. Fonte: Elaboração da aluna, 2023.

## 06.3 Adequação linha férrea

Também estudou-se a adequação da linha férrea aterrando-a e mantendo uma inclinação mínima de 1,2%, de acordo com o site Grandes Construções. Para ser possível essa inclinação, o caimento começa a partir da es-

tação da Luz, passando pelo pátio de manobras e por fim o próprio parque com o trem já subterrâneo. Abaixo ilustra-se o antes e depois com a adequação dos trilhos ferroviários.

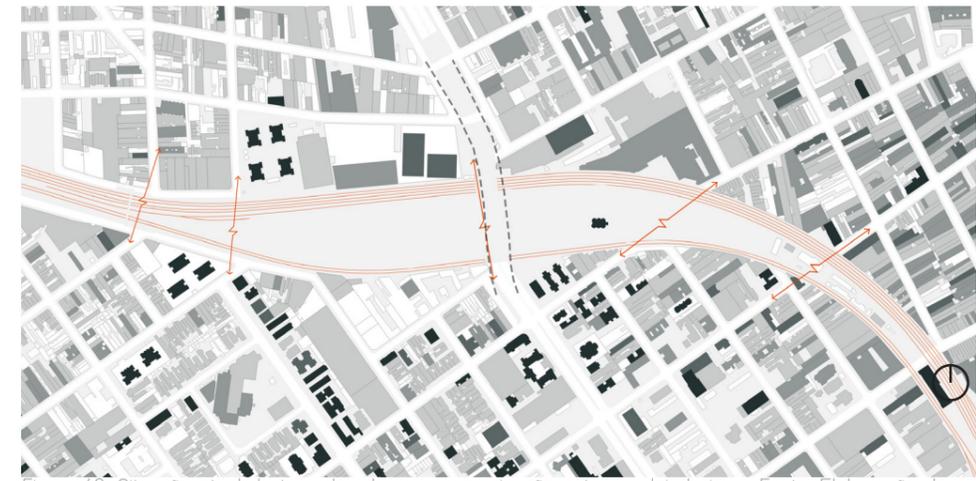


Figura 49. Situação atual do traçado urbano e comunicação entre os dois bairros. Fonte: Elaboração da aluna, 2023.

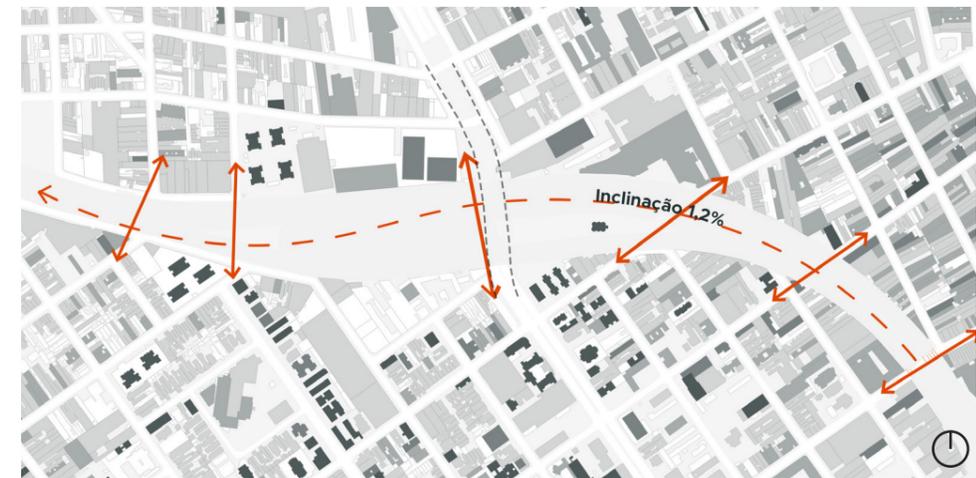


Figura 50. Possibilidade de modificação no traçado urbano entre os bairros e rebaixamento dos trilhos. Fonte: Elaboração da aluna, 2023.

### 06.4.1 Programa: conceito e partido

Todo o trabalho segue uma linha de permeabilidade urbana e possibilidades no traçado, isso é possível através do conceito de continuidade; continuidade no caminhar pela cidade, continuidade em adequações, continuidade do morador do Moinho e a vivência com o entorno.

Assim, a ideia de continuidade

norteou todo o partido do projeto, inicialmente retomando as conexões entre as vias recortadas pelos trilhos. Posteriormente, para iniciar o desenho de um parque agregou-se uma malha, como no projeto do Parc de la Villete, para isso seguiu-se as linhas paralelas do traçado urbano existente, harmonizando o novo elemento com a pré existência urbana.

Seguidamente, desenvolveu-se o projeto alinhado a grelha e ao entorno, desde a forma até a implantação dos usos.

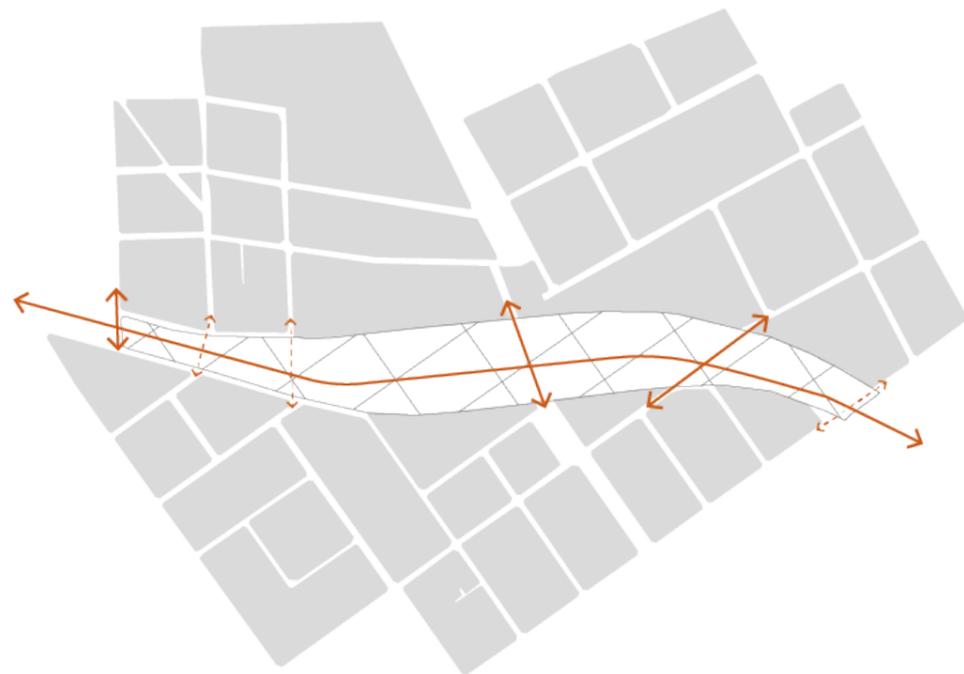


Figura 51. Diagrama de conceito de continuidade. Fonte: Elaboração da aluna, 2023.

### 06.4.2 Programa: programa de necessidades

Para elaboração do programa de necessidades, compreendeu-se as necessidades locais na escala do pedestre, vizinhança e grande escala do entorno, além da continuidade da vivência local dos moradores do Moinho, seguindo o conceito de continuidade que permeia em toda a estrutura do

projeto.

Assim, estabeleceu-se usos que agregassem aos moradores e trabalhadores adjacentes, além de cumprir função a todos que visitarem o espaço. Enfim, foram constituídos espaços de lazer, recreação, estímulo ao comércio local, momentos esportivos, programas comunitários, etc. apresentados posteriormente.

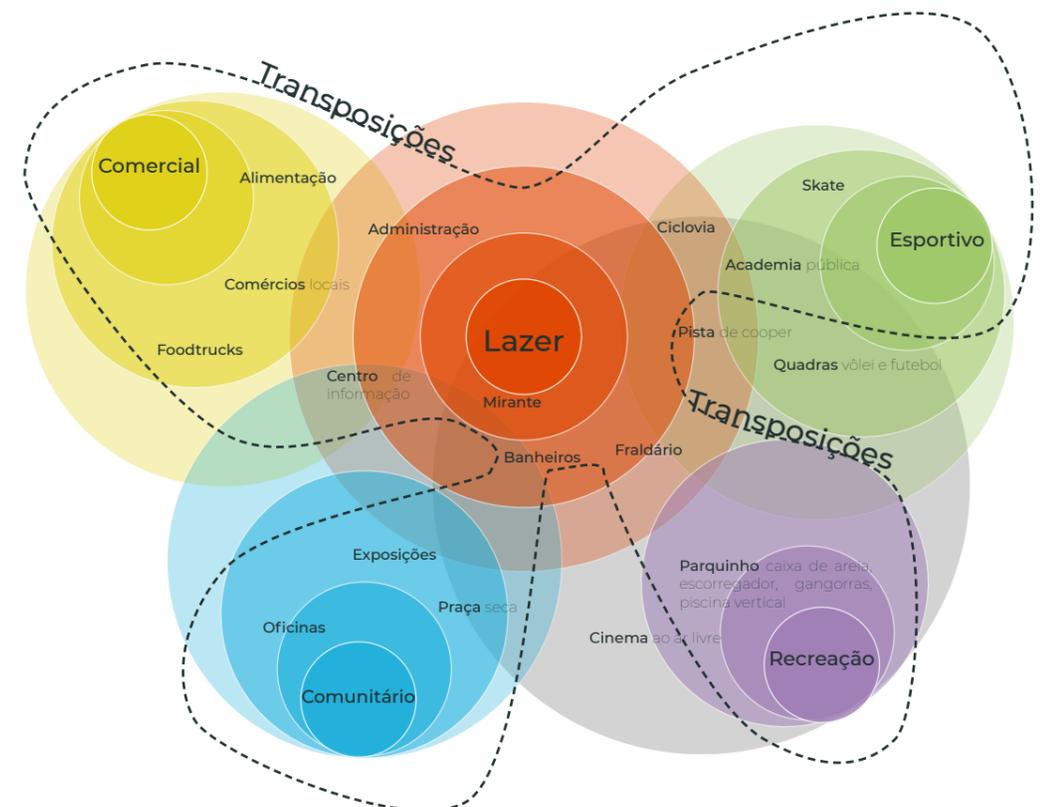


Figura 52. Diagrama programa de necessidades. Fonte: Elaboração da aluna, 2023.

### 06.4.3 Programa: distribuição dos usos

A distribuição dos usos dentro do terreno de 90.000m<sup>2</sup> foram sendo diagramados de acordo com o uso e ocupação do solo do entorno, para que os usos do parque tivessem comunicação com o público adjacente, dessa forma atraindo o uso e ocupação do ambiente.

Dessa forma, a área verde e de recreação concentrou-se próximo aos usos residenciais e da

realocação da Favela do Moinho, estabelecendo continuidade com as árvores pré existentes no local e propiciando o cinema que existia na comunidade próximo as novas moradias, sob o viaduto viabilizou-se os usos comerciais e comunitários, posteriormente a área esportiva próxima as indústrias; o que não prejudica em questão de barulho etc, além de ficar próximo a antiga quadra do Moinho, e por fim, a área comercial foi estabelecida próximo ao comércio do Bom Retiro e indústrias, complementando as atividades desses trabalhadores.



Figura 53. Diagrama de distribuição de programas e uso do solo. Fonte: Elaboração da aluna, 2023.

### 06.4.4 Programa: Forma

Assim, depois da delimitação e disposição dos usos, iniciou-se o desenho da forma do parque seguindo algumas diretrizes básicas para o formato; a continuidade e a grelha estabelecida. Desse modo, iriginou-se os caminhos pelo parque estabelecendo vias de pedestres como conexões entre as vias dos dois bairros, e

caminhos longitudinais em todo o percurso do parque.

Em seguida, foram formados as áreas verdes tanto de lazer quanto contemplação, obtendo drenagem ao espaço e contribuindo para diminuição das áreas alagáveis próximas ao terreno.

Por fim, distribuiu-se os programas de acordo com o uso e ocupação do entorno adjacente, explicado anteriormente, representado por grandes massas conectadas pelos caminhos.

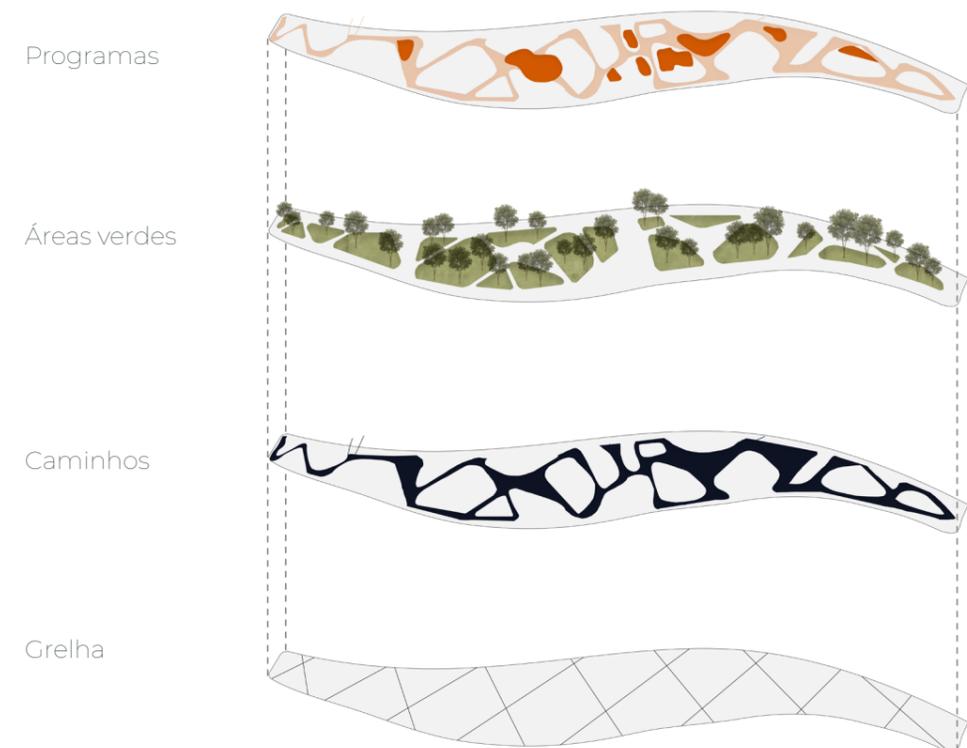


Figura 54. Diagrama morfologia do projeto. Fonte: Elaboração da aluna, 2023.

06.5.1 Projeto: Memorial botânico

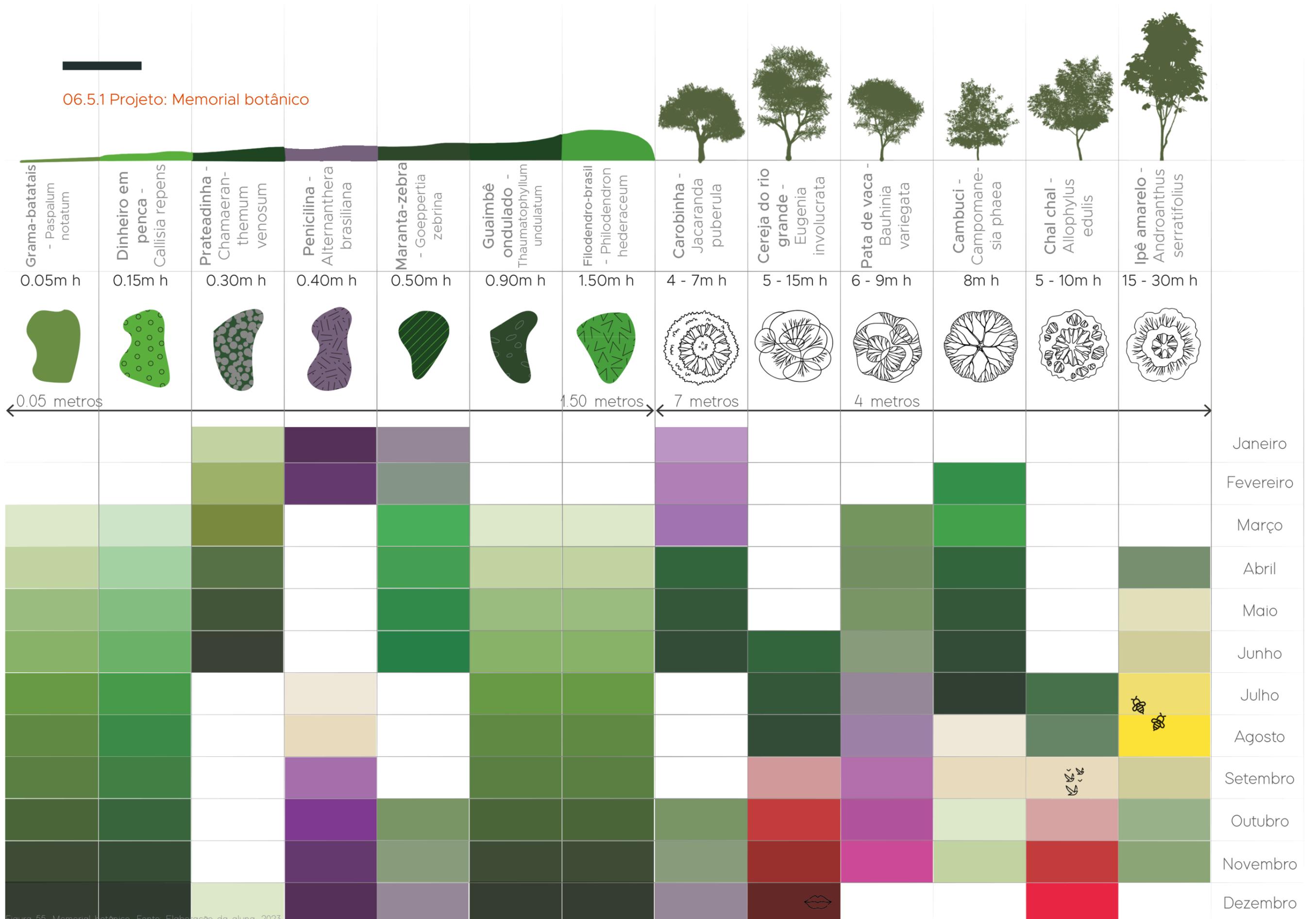


Figura 55. Memorial botânico. Fonte: Elaboração da aluna, 2023.

### 06.5.2 Projeto: Elemento conector - Implantação Parque do Moinho

Área total da intervenção: 9 hectares  
Área útil Parque do Moinho: 6,4 hectares  
Área permeável: 3,2 hectares  
Área de via (calçadas, ciclovia, serviços e jardins): 3 hectares



Figura 56. Implantação. Fonte: Elaboração da aluna, 2023.

### 06.5.3.1 Projeto: Corte A-A



Figura 57. Corte A-A. Fonte: Elaboração da aluna, 2023.

06.5.2.1 Projeto: Zoom Parque do Moinho  
Área Lazer



Figura 58. Zoom planta área de lazer. Fonte: Elaboração da aluna, 2023.

06.5.2.2 Projeto: Zoom Parque do Moinho  
Área Recreação

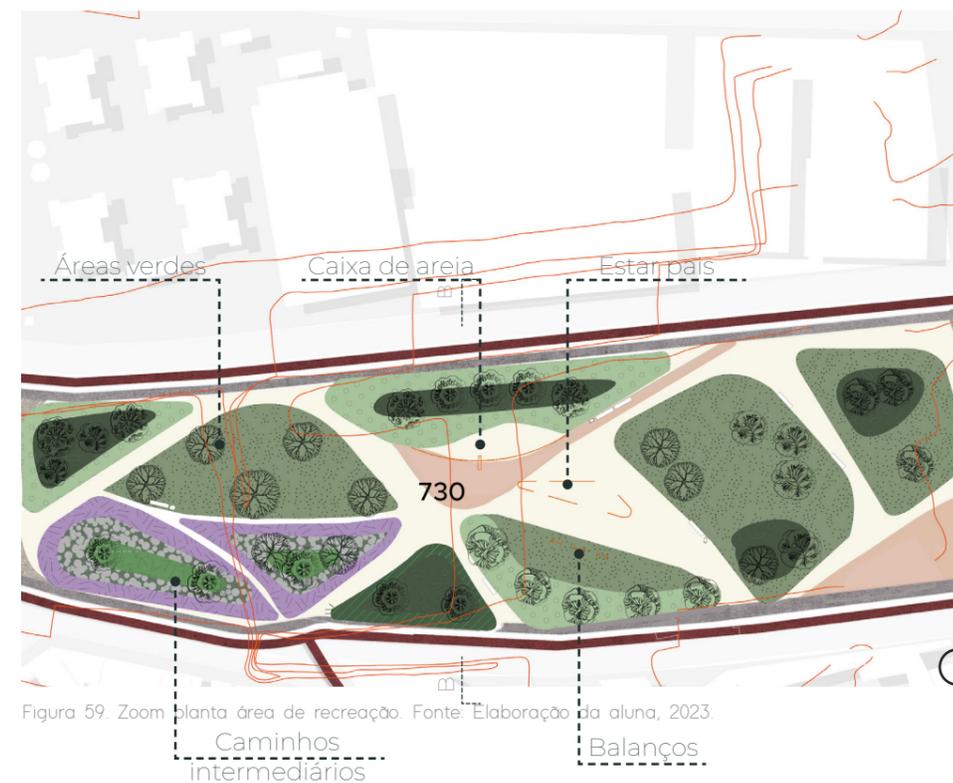


Figura 59. Zoom planta área de recreação. Fonte: Elaboração da aluna, 2023.

06.5.3.2 Corte B-B

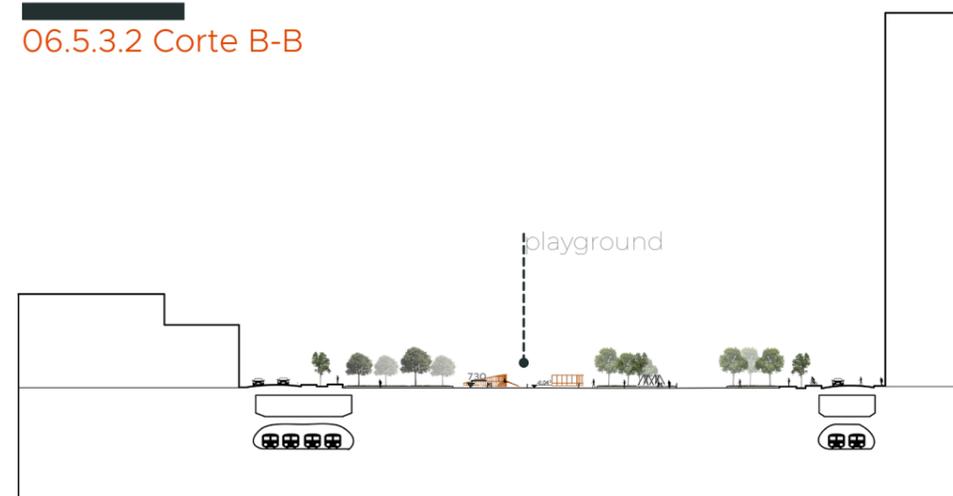


Figura 60. Corte B-B. Fonte: Elaboração da aluna, 2023.

06.5.2.3 Projeto: Zoom Parque do Moinho  
Área Esportiva



Figura 61. Zoom planta área esportiva. Fonte: Elaboração da aluna, 2023.

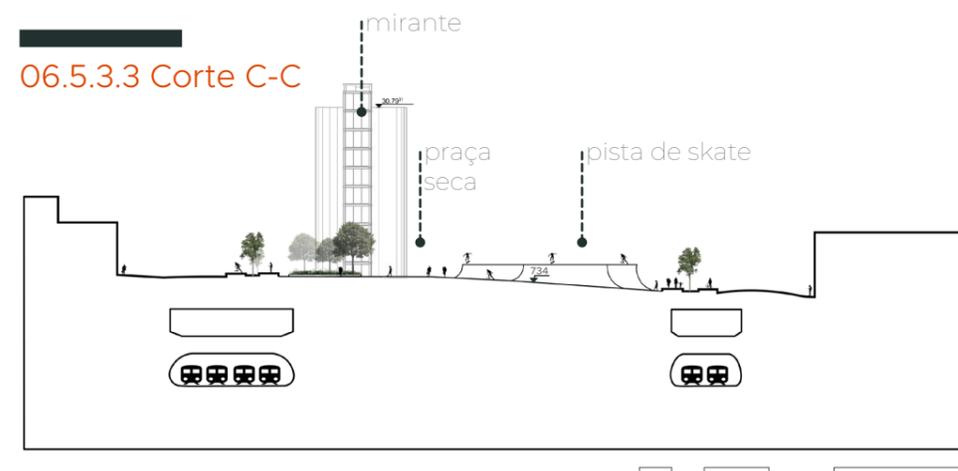


Figura 62. Corte C-C. Fonte: Elaboração da aluna, 2023.

06.5.2.4 Projeto: Zoom Parque do Moinho  
Área Comercial

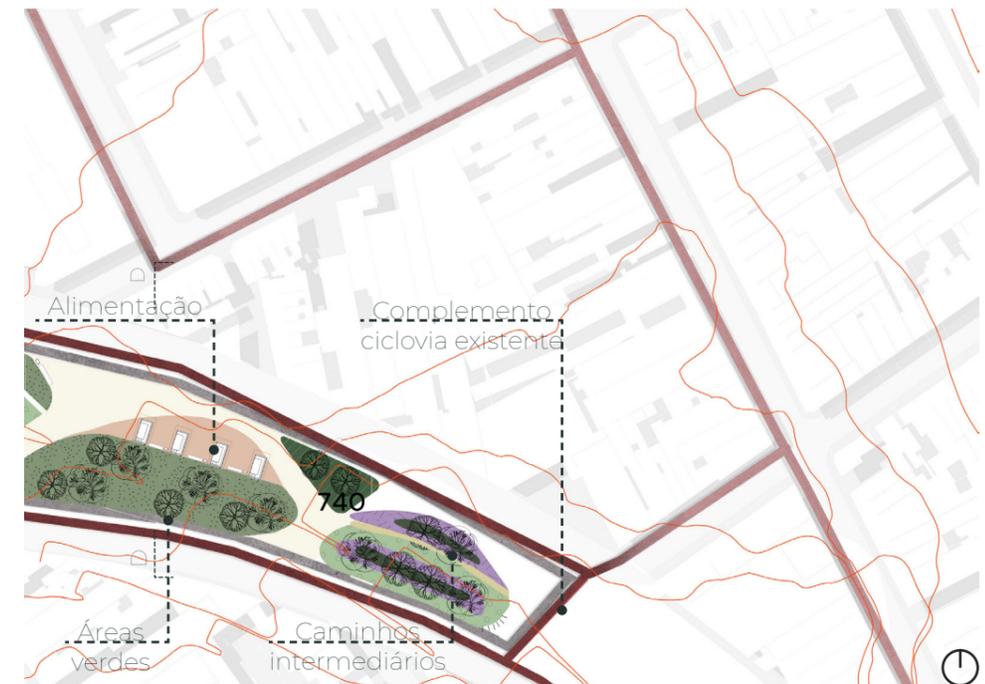


Figura 63. Zoom planta área comercial. Fonte: Elaboração da aluna, 2023.

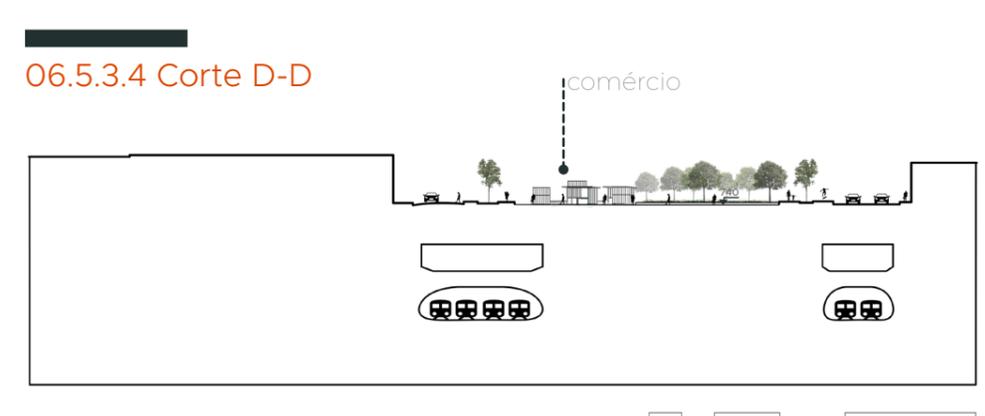
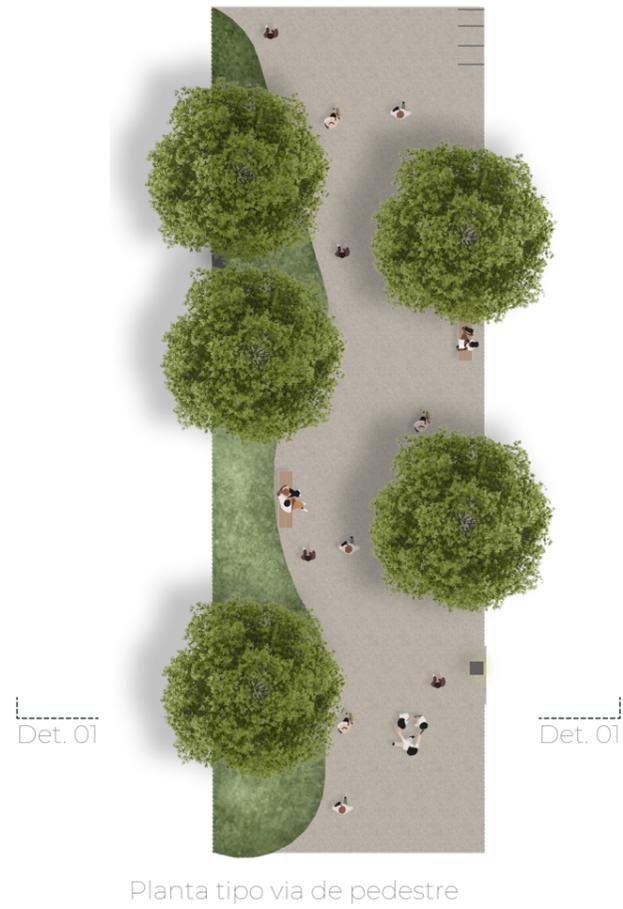


Figura 64. Corte D-D. Fonte: Elaboração da aluna, 2023.

## 06.6.1 Ampliações



Planta tipo via de pedestre



Corte tipo via de pedestre

Figura 65. Ampliação via de pedestre. Fonte: Elaboração da aluna, 2023.



Planta tipo ciclovía



Corte tipo ciclovía

Figura 66. Ampliação ciclovía. Fonte: Elaboração da aluna, 2023.

06.6.2 Ampliações: salas sob o viaduto

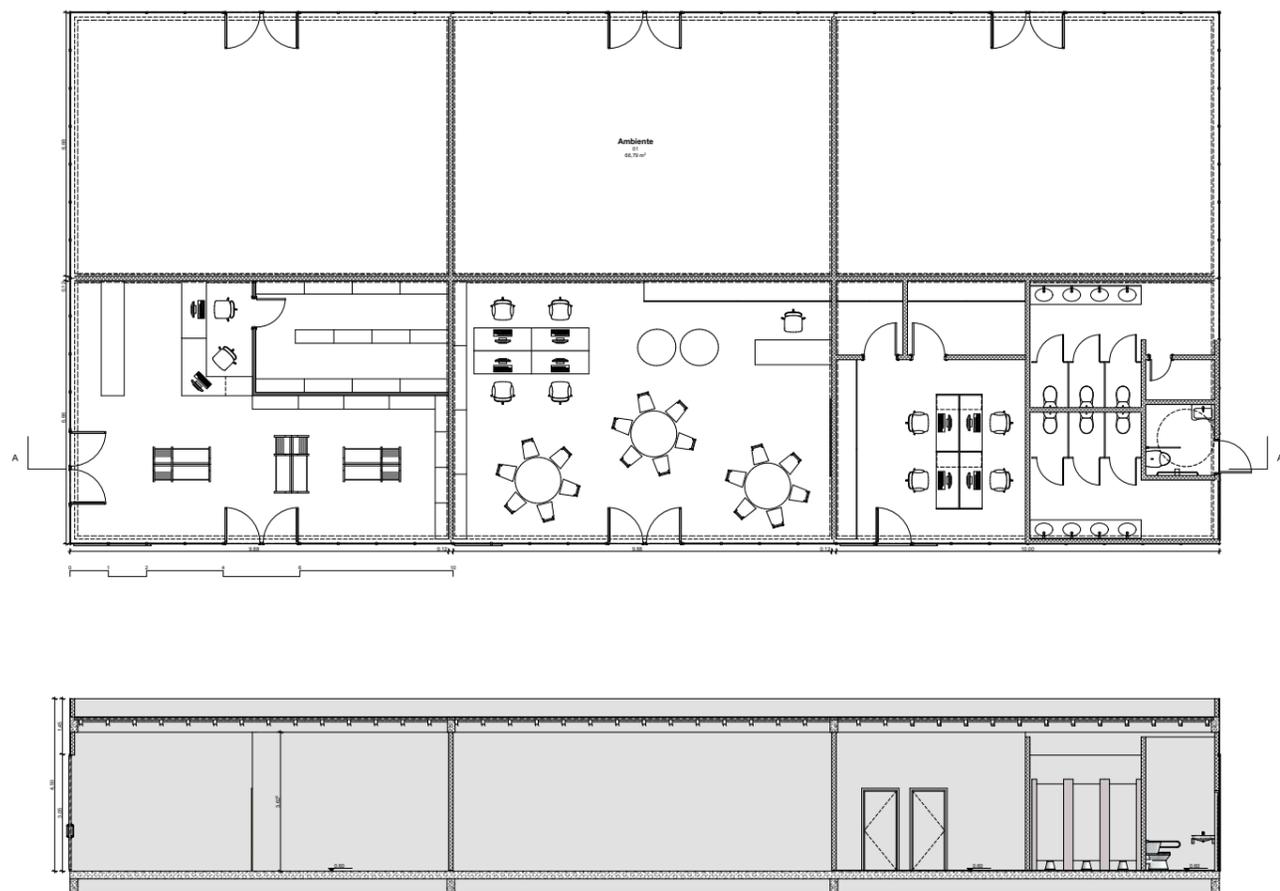


Figura 67. Planta e corte salas sob viaduto. Fonte: Elaboração da aluna, 2023.

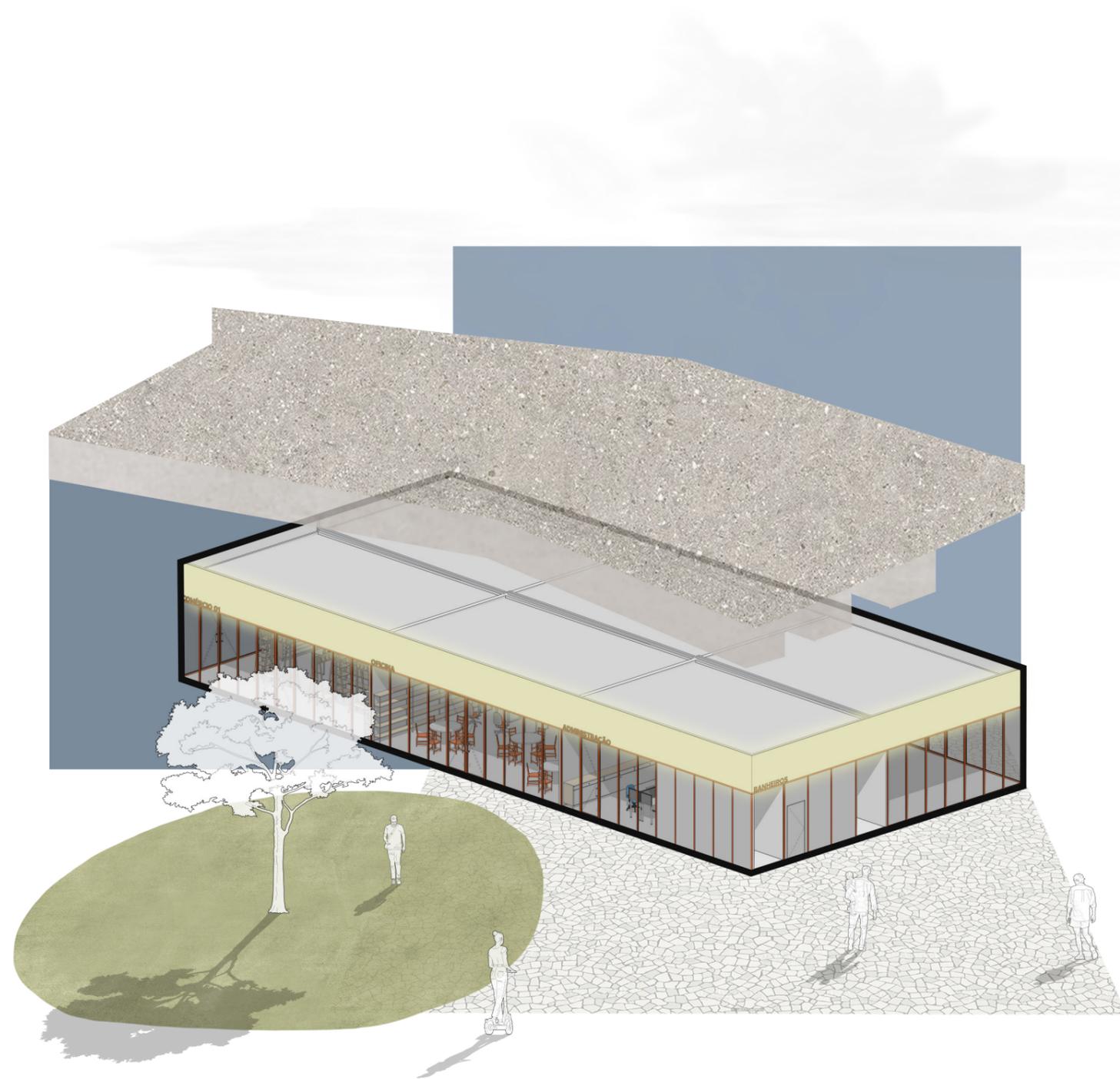


Figura 68. Perspectiva salas sob o viaduto. Fonte: Elaboração da aluna, 2023.

06.6.3 Ampliações: salas sob o viaduto

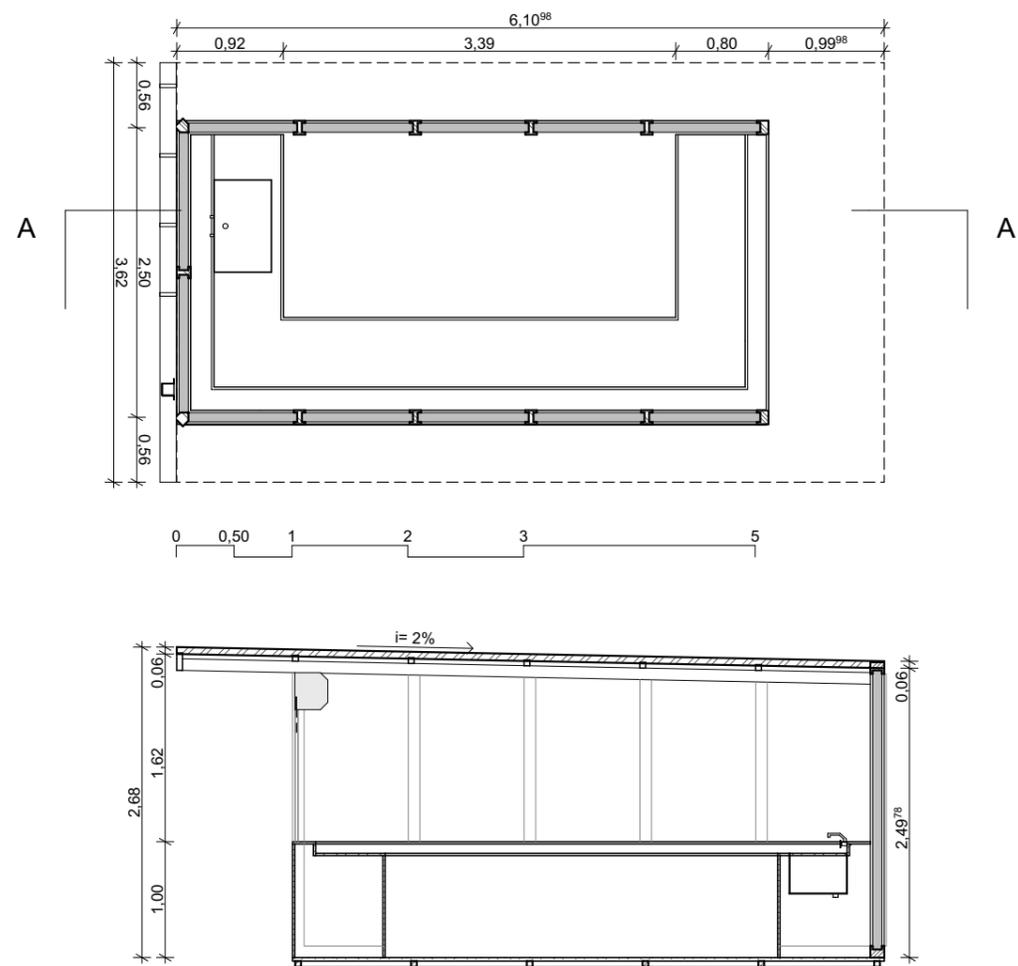


Figura 69. Planta e corte foodtruck. Fonte: Elaboração da aluna, 2023.



Figura 70. Perspectiva foodtruck. Fonte: Elaboração da aluna, 2023.

06.6.4 Ampliações: salas sob o viaduto

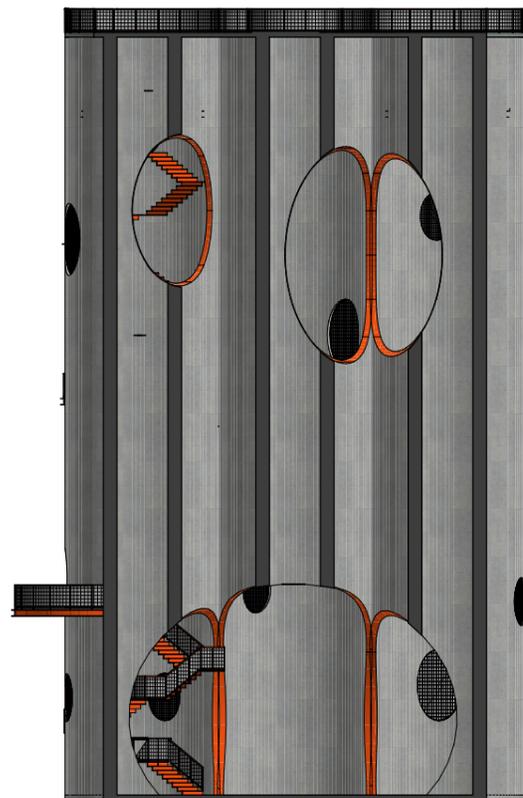
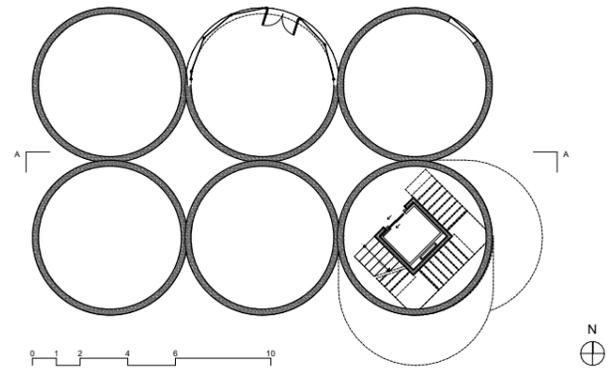


Figura 71. Planta e corte silos como mirante. Fonte: Elaboração da aluna, 2023.



Figura 72. Perspectiva silos como mirante. Fonte: Elaboração da aluna, 2023.

### 06.6.5.1 Ampliações: Mobiliário Urbano Banco



Figura 73. Modelagem mobiliário urbano, banco. Fonte: Elaboração da aluna, 2023.

Para o Parque do Moinho foi desenvolvido alguns mobiliários urbanos como: um modelo de banco, balizador, lixeira, bebedouro e paraciclo/bicicletário. Todos seguem a materialidade com perfis metálicos com pintura eletrostática em laranja.

O primeiro mobiliário apresentado é o banco, esse remete ao

desenhos dos trilhos aparentes atuais na forma central côncava remetendo a implantação, além disso utilizou-se os perfis metálicos em todo o banco, além de chapa metálica perfurada que também utilizou-se no mirante, salas sob o viaduto e demais itens no projeto.

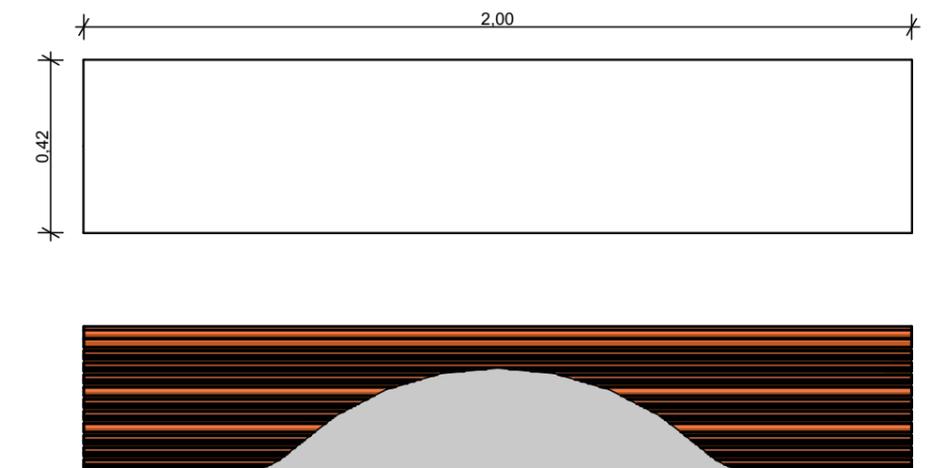


Figura 74. Planta e elevação frontal mobiliário urbano, banco. Fonte: Elaboração da aluna, 2023.

### 06.6.5.2 Ampliações: Mobiliário Urbano Balizador e Lixeira



Figura 75. Modelagem mobiliário urbano, balizadores e lixeira. Fonte: Elaboração da aluna, 2023.

A seguir os demais mobiliários:

Balizadores: estrutura metálica com sapata em concreto e iluminação 3.000K sob chapa metálica superior.

Lixeira: estrutura metálica com chapas plásticas.

Bebedouro: chapa metálica para acabamento com fundação em concreto.

Paraciclos: perfil de 3cm metálico com fundação em concreto.

Ilustrações a baixo.

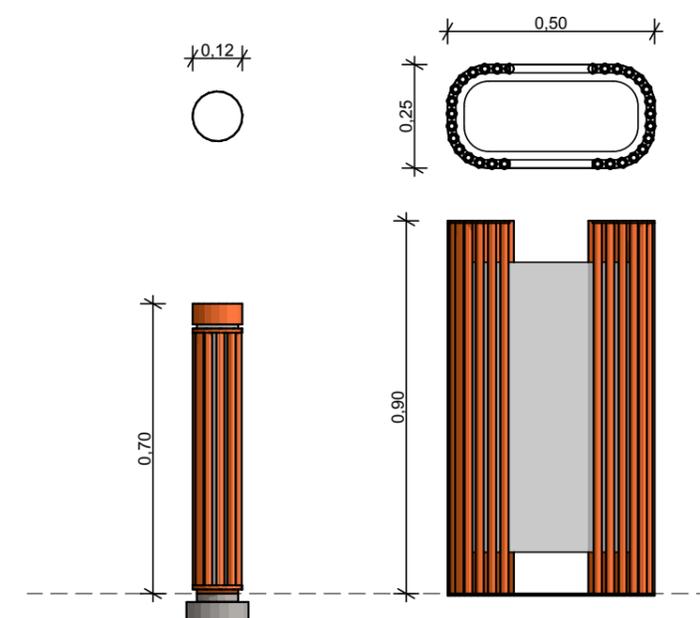


Figura 76. Planta e elevação frontal mobiliário urbano, balizador e lixeira. Fonte: Elaboração da aluna, 2023.

### 06.6.5.3 Ampliações: Mobiliário Urbano Bebedouro e Paraciclo

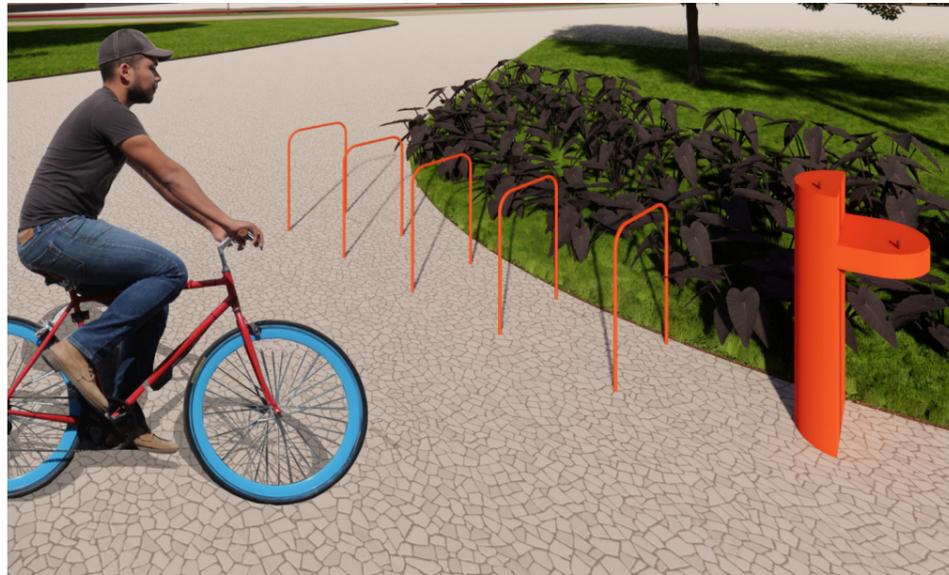


Figura 77. Modelagem mobiliário urbano, bebedouro e paraciclos. Fonte: Elaboração da aluna, 2023.

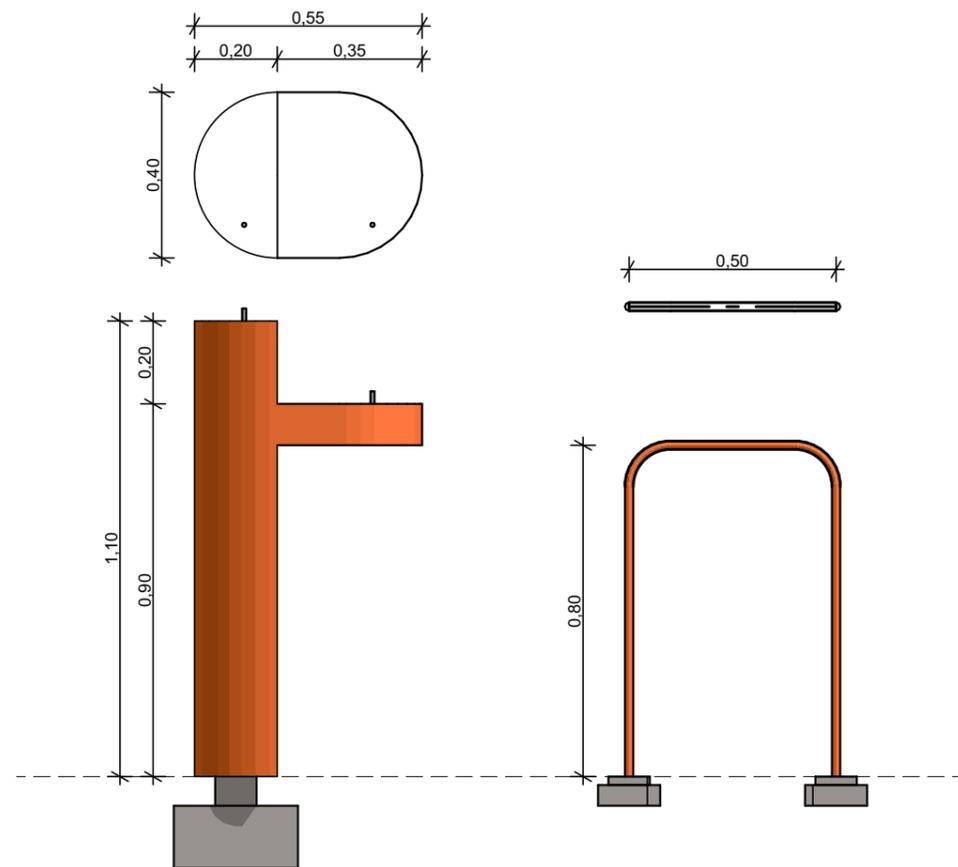


Figura 78. Planta e elevação frontal mobiliário urbano, bebedouro e paraciclo. Fonte: Elaboração da aluna, 2023.

### 06.7 Modelagem



Figura 79. Modelagem vista para o mirante. Fonte: Elaboração da aluna, 2023.



Figura 80. Modelagem vista interna do mirante olhando para o mirante do céu. Fonte: Elaboração da aluna, 2023.



Figura 81. Modelagem vista para o foodtruck. Fonte: Elaboração da aluna, 2023.



Figura 83. Modelagem vista para as salas sob o viaduto. Fonte: Elaboração da aluna, 2023.



Figura 82. Modelagem vista do caminho central para a academia pública. Fonte: Elaboração da aluna, 2023.



Figura 84. Modelagem vista sob o viaduto para o cinema ao ar livre. Fonte: Elaboração da aluna, 2023.



Figura 85. Modelagem vista para o playground. Fonte: Elaboração da aluna, 2023.



Figura 86. Modelagem vista para a via de pedestres. Fonte: Elaboração da aluna, 2023.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

De acordo com a pesquisa apresentada sobre os trilhos ferroviários e o traçado urbano resultante no bairro do Bom Retiro, pode-se considerar a importância de estudar os espaços residuais em consequência da implantação da ferrovia pela cidade e como aproveitar esses espaços para implementação de programas necessários, no caso a moradia digna aos moradores do Moinho. Com isso, possibilitou-se a oportunidade de conectar o espaço urbano deixando-o mais democrático aos transeuntes e contribuindo com a segurança, permeabilidade e igualdade na cidade.

Dessa maneira, o ensaio que pretende-se instigar com esse trabalho de reorganizar a espacialidade urbana atual e resultante de diversas decisões da São Paulo antiga, e trabalhar com as problemáticas contemporâneas, nesse projeto o problema de caminhabilidade entre bairros recortados por ferrovias.

Assim, o presente trabalho implica-se no retorno de comunicabilidade entre os bairros

Bom Retiro e Campos Elíseos, além de criar um novo espaço público urbano para moradores, trabalhadores e visitantes do local, com programas que envolvem-se com o entorno adjacente e aproveitamento da história e memória local.

Com isso, tentou-se atribuir aos espaços existentes usos eficazes ao uso, criando-se dessa forma uma continuidade, que permeia por todo o projeto apresentado, respaldando as memórias dos usuários, os elementos existentes, e as distribuições dos programas no decorrer do projeto.

Portanto, o projeto conclui-se como um espaço público urbano conector entre duas realidades interrompidas, unindo as comunidades dos dois bairros e levando uma nova percepção ao usuário tanto local quanto visitante, instigando a necessidade de áreas verdes nos bairros historicamente fabris, além de contribuir para formas mais ambientais de caminhar pela cidade.

## Bibliografia

### Artigos

BRAGA, Milton Liebenritt De Almeida. **Infra-Estrutura e Projeto Urbano**. São Paulo: FAU - USP, 2006.

BUCCI, Angelo. **São Paulo, razões de arquitetura: Da dissolução dos edifícios e de como atravessar paredes**. São Paulo: FAU - USP, 2010.

CANDIDO, Antonio. **O Direito à Literatura**. Rio de Janeiro: Editora Pers - pectiva, 1998.

COUTO, Mariana De Oliveira. **Edifício Ponte: História e Tipologias.: Proposta para Intervenção na Ponte Maria Pia**. Portugal: DECA - Universidade Beira Interior, 2009.

GUILLÉN, María Isabel Camañes (2020). **Baixios de Viadutos: Novos Olhares**. São Paulo: Tese Doutorado Universidade Presbiteriana Mackenzie, 2021.

LANGENBUCH, Juergen Richard (1971). **A Estruturação da Grande São Paulo: estudo de geografia urbana**. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia, Departamento de Documentação e Divulgação Geográfica e Cartográfica, 1971.

LIMA, Catharina P. C. S.; ALBUQUERQUE, Elaine M. de; LIMA, Gabriel C. dos Santos, WEHMANN, Hulda Erna. **O direito ao (in) compressível: arte, cidade, paisagem e transformação social**. In: RUA [online]. n.º. 23. Volume 2, p. 291 – 309 – e-ISSN 2179-9911 - Novembro/2017. Consultada no Portal Labeurb – Revista do Laboratório de Estudos Urbanos do Núcleo de Desenvolvimento da Criatividade.

MANGILI, Liziane Peres. **Transformações e permanências no bairro do Bom Retiro, SP (1930-1954)**. São Carlos: EESC-USP, 2009.

PERLMAN, Janice E.. **O mito da marginalidade : favelas e política no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: 2 ed. Paz e Terra, 1977.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **São Paulo: vila, cidade, metrópole**. Prefeitura de São Paulo, 2004.

TAGLIARI, Ana; FLORIO, Wilson. **Circulação, percursos e visuais em espaços de arte e cultura concebidos por Rem Koolhaas**. São Paulo: XIV EHA - Encontro de História da Arte — UNICAMP, 2019.

TAMURA, Natália De Campos. **A Favela do Moinho de Dentro Para Fora: Relatos e Percepções de Seus Moradores Sobre Suas Vidas**. São Paulo: Pós Graduação em Educação, Arte e História da Cultura, Universidade Presbiteriana Mackenzie, 2016.

### Sites

50ans apur. **“Secteur Seine Rive Gauche”**. Disponível em: <<https://50ans.apur.org/fr/home/1988-1997/secteur-seine-rive-gauche-1321.html>> Acesso em: 09 de Setembro de 2023.

Comberg, Ella. **“Como o Parc de la Villette influenciou a maneira como projetamos nossos parques no século XXI”** [How the Parc de la Villette Kickstarted a New Era for Urban Design] 23 Ago 2018. ArchDaily Brasil. (Trad. Libardo-ni, Vinicius) Acessado 09 Setembro 2023. <<https://www.archdaily.com.br/br/900296/como-o-parc-de-la-villette-influenciou-a-maneira-como-projetamos-nossos-parques-no-seculo-xxi>> ISSN 0719-8906

GRIFFITHS, Alyn. Dezeen. **“Parc de la Villette is the “largest deconstructed building in the world””**. Disponível em: <<https://www.dezeen.com/2022/05/05/parc-de-la-villette-deconstructivism-bernard-tschumi/>> Acesso em: 09 de Setembro de 2023.

Manual do Arquiteto. **Paris Rive Gauche Aménagement de Tolbiac Sud**. 2014. Disponível em: <https://manualdoarquiteto.blogspot.com/2014/04/parc-de-la-villette-paris-19821998.html>. Acesso em: 09 de Setembro de 2023.

NASCIMENTO, Douglas. **Moinho Central (ou Fluminense)**. São Paulo, 2009. Disponível em: <https://saopauloantiga.com.br/moinho-fluminense-central/>. Acesso em: 20 mar. 2023.

Net Semapa. **Paris Rive Gauche Aménagement de Tolbiac Sud**. YouTube, 15 de Setembro de 2016. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=Aia3tvO2wFU>. Acesso em: 09 de Setembro de 2023.

Paris Rive Gauche . **“Le projet urbain”** . Disponível em: <<http://www.parisrive-gauche.com/Le-projet-urbain>> Acesso em: 09 de Setembro de 2023

SAMPA, Habita. **Favelas. São Paulo, 2023**. Disponível em: <http://www.habita-sampa.inf.br/habitacao/> . Acesso em: 20 mar. 2023.

SÃO PAULO. PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. **GeoSampa**. 2017. Disponível em: <[http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/\\_SBC.aspx](http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_SBC.aspx)> . Acesso em: 09 de Abril de 2023.

Souza, Eduardo. **“Clássicos da Arquitetura: Parc de la Villette / Bernard Tschumi”** [AD Classics: Parc de la Villette / Bernard Tschumi Architects] 21 Dez 2013. ArchDaily Brasil. (Trad. Souza, Eduardo) Acessado 09 Setembro 2023 <<https://www.archdaily.com.br/br/01-160419/classicos-da-arquitetura-parc-de-la-villette-slash-bernard-tschumi>> ISSN 0719-8906

### Jornais

**Incêndio em favela no centro de SP deixa 1 morto, 4 feridos e 200 famílias na rua**. O Estado de São Paulo, São Paulo, 23 de Dezembro de 2011. Disponível em: <https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/20111223-43165-nac-27-cid-c-1-not/busca/Favela+Moinho> Acesso em: 26 de Março de 2023.

**Prédio destruído em incêndio será implodido pela Prefeitura amanhã, às 17h**. O Estado de São Paulo, São Paulo, 31 de Dezembro de 2011 Disponível em: <https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/20111231-43173-spo-24-cid-c-4-not/busca/Favela+Moinho> Acesso em: 26 de Março de 2023.

## Figuras

Localcine. **Vista de cima praça Roosevelt.** 1170x785 pixels. Disponível em: <https://localcine.com/locacao/praca-franklin-roosevelt/>. Acesso em: 09 de Setembro de 2023.

Borelli e Merigo. **Implantação praça Roosevelt e sistema de conexão entre as praças.** 960x720 pixels. Disponível em: <https://www.borellimerigo.com.br/urbanismo/praca-roosevelt>. Acesso em: 09 de Setembro de 2023.

Revista Acrópole, nº380 p. 18. **Implantação Praça Roosevelt.** 1240x1754 pixels. Disponível em: <https://urbanchange.eu/2010/07/30/praca-roosevelt-revista-acropole/>. Acesso em: 05 de Setembro de 2023.

NIZ, Bruno. Veja SP. **Vista aérea.** 1005x670 pixels. Disponível em: [https://vejasp.abril.com.br/wp-content/uploads/2018/03/roosevelt\\_saopaulodoalto-011.png?w=1005&h=670&crop=1](https://vejasp.abril.com.br/wp-content/uploads/2018/03/roosevelt_saopaulodoalto-011.png?w=1005&h=670&crop=1). Acesso em: 09 de Setembro de 2023.

Mairie de Paris. **Vista aérea.** 1200x800 pixels. Disponível em: <https://www.paris.fr/pages/paris-rive-gauche-13e-2366>. Acesso em: 09 de Setembro de 2023.

Paris Rive Gauche. **Plan.** 965x364 pixels. Disponível em: <http://www.parisrive-gauche.com/var/semapa/storage/images/mediatheque/paris-rive-gauche/projets-et-realisation/tetiere/plan-des-fonctions/336174-1-fre-FR/Plan-des-fonctions.jpg> Acesso em: 09 de Setembro de 2023.

AMC Archi. **Croqui Paris Rive Gauche.** 2019. 2037x2048 pixels. Disponível em: <https://www.amc-archi.com/photos/la-nouvelle-ere-du-prive-a-paris-rive-gauche,10009/zac-paris-rive-gauche-etude.4> Acesso em: 09 de Setembro de 2023.

Figuras 50, 51, 52 e 53 Google Maps. 2023. Acesso em: 18 de Abril de 2023.

LIMA, Gastão Cesar Bierrembach. **Planta da Cidade de São Paulo em 1850.** 1850. 6536x8633 pixels. Disponível em: [http://www.arquivoestado.sp.gov.br/web/digitalizado/cartografico/mapa\\_carto/BR\\_APESP\\_IGC\\_IGG\\_CAR\\_I\\_S\\_0245\\_001\\_001](http://www.arquivoestado.sp.gov.br/web/digitalizado/cartografico/mapa_carto/BR_APESP_IGC_IGG_CAR_I_S_0245_001_001) Acesso em: 13 de Setembro de 2021.

LOFT. **Vista aérea do bairro do Bom Retiro.** 2023. 1000x666 pixels. Disponível em: <https://portal.loft.com.br/morar-no-bom-retiro/> Acesso em: 19 de Março de 2023.

NASCIMENTO, Douglas. **O moinho, a comunidade e a ferrovia.** 2009. 770x578 pixels. Disponível em: <https://saopauloantiga.com.br/moinho-fluminense-central/> Acesso em: 22 de Março de 2023.

Archdaily. **Diagrama pontos, linhas e planícies.** 484x680 pixels. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/01-160419/classicos-da-arquitetura-parc-de-la-villette-slash-bernard-tschumi/5037f5b228ba0d599b000691-ad-classics-parc-de-la-villette-bernard-tschumi-axon> Acesso em: 09 de Setembro de 2023.

Bernard Tschumi Architects. **Parc de la Villete.** 376x506 pixels. Disponível em: <https://www.tschumi.com/projects/3/> Acesso em: 09 de Setembro de 2023.

Manual do Arquiteto. **Implantação Parc de la Villete.** 376x506 pixels. Disponível em: <https://manualdoarquiteto.blogspot.com/2014/04/parc-de-la-villette-paris-19821998.html> Acesso em: 09 de Setembro de 2023.

O Estado de São Paulo. **Drama em Campos Elíseos.** 2011. 603x381 pixels. O Estado de São Paulo. Disponível em: <https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/2011223-43165-nac-27-cid-cl-not/busca/Favela+Moinho> Acesso em: 26 de Março de 2023.

Dezeen. **Parc de la Villete.** 2364x1329 pixels. Disponível em: <https://www.dezeen.com/2022/05/05/parc-de-la-villette-deconstructivism-bernard-tschumi/> Acesso em: 09 de Setembro de 2023.

Archdaily. **Parc de la Villete.** 2000x1330 pixels. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/01-160419/classicos-da-arquitetura-parc-de-la-villette-slash-bernard-tschumi/5037f56328ba0d599b000689-ad-classics-parc-de-la-villette-bernard-tschumi-photo> Acesso em: 09 de Setembro de 2023.

PASSOS, Henrique. **Estação da Luz, vista da Avenida Tiradentes.** 1911. 500x330 pixels. Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo. Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/alesp/banco-imagens/detalhe/?id=51389> Acesso em: 30 de Março de 2023.

Sem informação do autor. **Estação da Luz (CPTM).** 2023. 564x674 pixels. Acesso em: 31 de Março de 2023.

Sem informação do autor. **Planta da Cidade de S. Paulo Mostrando Todos os Arrabaldes e Terrenos Arruados,** 1924. 5872x5282 pixels. Disponível em: [http://www.arquivoestado.sp.gov.br/web/digitalizado/cartografico/mapa\\_carto/BR\\_APESP\\_IGC\\_IGG\\_CAR\\_I\\_S\\_0287\\_001\\_001](http://www.arquivoestado.sp.gov.br/web/digitalizado/cartografico/mapa_carto/BR_APESP_IGC_IGG_CAR_I_S_0287_001_001) Acesso em: 21 de Setembro de 2021.

TERTULIANO, Antônio. **Viaducto para peões.** 1887. 4770x3270 pixels. Arquivo Público do Estado de São Paulo (APESP). 2022. Viva Toscana. Ponte Vecchio. 2014. 1476 x 984 pixels. Disponível em: <http://www.vivatoscana.com.br/2014/01/curiosidades-sobre-o-ponte-vecchio.html> Acesso em: 31 de Março de 2023.



## ANEXO C - TERMO DE AUTORIA DO TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

O presente termo é documento integrante de todo Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) a ser submetido à avaliação da Instituição de Ensino como requisito necessário e obrigatório à obtenção do grau de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo.

Eu, Shelda Moreira Guedes,  
CPF 461.884.758-13, Registro de Identidade 54.921.683-2,  
na qualidade de estudante de Graduação do Curso de Arquitetura e Urbanismo da  
Instituição de Ensino USJT, declaro que o Trabalho de Conclusão de Curso  
apresentado em anexo, requisito necessário à obtenção do grau de  
Bacharelado, encontra-se plenamente em conformidade com os critérios  
técnicos, acadêmicos e científicos de originalidade.

Nesse sentido, declaro, para os devidos fins, que:

- a) o referido TCC foi elaborado com minhas próprias palavras, ideias, opiniões e juízos de valor, não consistindo, portanto PLÁGIO, por não reproduzir, como se meus fossem, pensamentos, ideias e palavras de outra pessoa;
- b) as citações diretas de trabalhos de outras pessoas, publicados ou não, apresentadas em meu TCC, estão sempre claramente identificadas entre aspas e com a completa referência bibliográfica de sua fonte, de acordo com as diretrizes estabelecidas pela normatização;
- c) todas as séries de pequenas citações de diversas fontes diferentes foram identificadas como tais, bem como às longas citações de uma única fonte foram incorporadas suas respectivas referências bibliográficas, pois fui devidamente informado(a) e orientado(a) a respeito do fato de que, caso contrário, as mesmas constituiriam plágio;
- d) todos os resumos e/ou sumários de ideias e julgamentos de outras pessoas estão acompanhados da indicação de suas fontes em seu texto e as mesmas constam das referências bibliográficas do TCC, pois fui devidamente informado(a) e orientado(a) a respeito do fato de que a inobservância destas regras poderia acarretar alegação de fraude.

O (a) Professor (a) responsável pela orientação de meu trabalho de conclusão de curso (TCC) apresentou-me a presente declaração, requerendo o meu compromisso de não praticar quaisquer atos que pudessem ser entendidos como plágio na elaboração de meu TCC, razão pela qual declaro ter lido e entendido todo o seu conteúdo e declaro que o trabalho desenvolvido é fruto de meu exclusivo trabalho.

*Shelda M. Guedes*

\_\_\_\_\_  
**Assinatura do Estudante**

Ciente, \_\_\_\_\_  
**Assinatura do Orientador**

**Local e data:**

