

Iná Rosa
Orientador:
Prof. Dr. Carlos Eduardo Zahn

V

AZIOS URBANOS COMO VAZIOS
DE PRESERVAÇÃO: FRANCO DA
ROCHA NAS TERRAS DE
JUQUERY

I 20

pós-

RESUMO

Os vazios urbanos se destacam como elementos morfológicos estruturais das cidades, apresentando-se como essenciais para entendê-las em sua gênese e em suas transformações. Os vazios, como parte da morfologia urbana, são áreas passíveis de intervenção, que podem desempenhar importante papel nas mudanças da organização, desenho e qualificação da cidade, em suas diferentes escalas. Este estudo investiga aspectos da morfologia urbana da cidade de Franco da Rocha com enfoque em seus vazios urbanos, principalmente naqueles que apresentam potencialidades voltadas à preservação do meio ambiente: vazios de preservação.

PALAVRAS-CHAVE

Vazios urbanos, vazios de preservação, morfologia urbana, desenho urbano, paisagem urbana.

VACÍOS URBANOS COMO VACÍOS
DE PRESERVACIÓN: FRANCO DA
ROCHA EN LAS TIERRAS DE
JUQUERY

RESUMEN

Los vacíos urbanos se destacan como elementos morfológicos estructurales de las ciudades, presentándose como esenciales para entenderlas en su génesis y en sus transformaciones. Los vacíos, como parte de la morfología urbana, son áreas pasibles de intervención que pueden desempeñar un importante papel en los cambios de la organización, diseño y calificación de la ciudad, en sus diferentes escalas. El presente estudio investiga aspectos de la morfología urbana de la ciudad de Franco da Rocha con foco en sus vacíos urbanos, principalmente en aquellos que presentan potencialidades con miras hacia la preservación del medio ambiente: vacíos de preservación.

PALABRAS CLAVE

Vacíos urbanos, vacíos de preservación, morfología urbana, diseño urbano, paisaje urbana.

URBAN VOIDS AS PRESERVATION
VOIDS: FRANCO DA ROCHA IN THE
LANDS OF JUQUERY

ABSTRACT

Urban voids are structural morphological elements of cities; they are essential to understand how cities are born and change. As part of the urban morphology, voids can be the object of changes, and they play an important role in the reorganization, planning, and use of cities of different sizes. This study investigates the urban morphology of the city of Franco da Rocha, Brazil, with special emphasis on its urban voids, particularly those with environmental preservation potential. They would be considered preservation voids.

KEY WORDS

Urban voids, preservation voids, urban morphology, urban planning, urbanscape.

A CIDADE SENDO REDESENHADA PELOS VAZIOS

Este trabalho reúne alguns aspectos relativos à morfologia urbana, com enfoque nos vazios urbanos, principalmente naqueles que apresentam potencialidades voltadas à preservação do meio ambiente: vazios de preservação. A idéia consiste na busca de novos subsídios de análise que amplie o nível de compreensão da cidade neste início de século, e que permita inferir possibilidades para o futuro de seu desenho.

A cidade, enquanto objeto urbanístico, pode vir a ser compreendida pela morfologia urbana. A morfologia, aqui tratada, é entendida como instrumento de análise para estudar a forma do espaço urbano, o modo como passado e presente se fundem em determinado momento, revelando as possibilidades e os limites do uso do espaço por seus habitantes ((ROSSI, 1995; KOHLSDORF, 1996; CARLOS, 2001).

Optou-se por estudar os vazios em Franco da Rocha, dada a região a qual está inserida, com características morfológicas intrínsecas – morros íngremes, vales estreitos e ricos em mananciais – tornando-se, esses vazios, necessários à adequação da ocupação urbana e à preservação de suas características vitais: *a água e a natureza*.

A cidade de Franco da Rocha se constituiu um dos modelos de área periférica, da capital paulista, consistindo no único exemplar da região metropolitana de São Paulo – RMSP, concebida por influência do binômio ferrovia-hospício, a partir da implantação da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí – EFSJ, antiga São Paulo Railway Company – SPR, em 1867, e do Hospital Psiquiátrico do Juquery, instituição pública, inaugurado em 1898.

Pode-se dizer que Franco da Rocha, como todas as cidades, teve seus próprios processos de constituição do desenho que, em seu caso, foram apreendidos em dois momentos: *cidade do hospital e hospital da cidade*.

A *cidade do hospital*, chamada aqui de tradicional, corresponde ao seu desenho de origem, influenciado pela instalação do hospício em Juquery. O *hospital da cidade* corresponde à cidade, chamada aqui de contemporânea, estruturada a partir dos anos 70 até o início do século 21, resultante do processo de metropolização paulistana e constitui seu desenho atual.

Os vazios urbanos são fenômenos urbanos comuns a qualquer cidade, e podem ser considerados como um de seus principais elementos morfológicos estruturais, em suas diferentes escalas. Em Franco da Rocha, apesar de fazerem parte, desde sempre, de sua organização físico-espacial – corredor ferroviário e a Fazenda Juquery – esses vazios ganham novas facetas quando se fala da cidade em seu período contemporâneo.

Para exposição do tema, partiu-se de conceitos dos vazios da cidade, em diferentes óticas de diferentes autores, que serão apresentados no decorrer do texto. Procurou-se selecionar os termos mais empregados para definição de vazios urbanos, nos âmbitos nacional e internacional, valendo-se, ainda, das novas formas de linguagem relativas aos vazios na imagem da cidade, como registros fotográficos, intervenção urbana temporária, a exemplo do arte/cidade em São Paulo.

Assim, acredita-se na potencialidade do vazio, pois suas relações com os espaços ocupados são decisivas para a qualificação da forma da cidade, dos pontos de vista ambiental, funcional e estético. É preciso tratar os vazios, considerando sua história, sua cultura e suas qualidades urbanas, expressas pela identidade, memória e significado do lugar.

VAZIOS URBANOS

Diante das características da realidade urbana contemporânea, influenciadas pelos fatores econômicos, sociais e políticos, bem como mudanças tecnológicas que versam acerca da produção da cidade, pode-se dizer que a questão dos vazios urbanos é tema atual, é a “palavra da moda”, como diz Benilton Bezerra (2002); sendo assim, palco de debates e produção científica e artística.

Na acepção do termo, vazio, do latim *vagus*, significa o que não contém nada, desocupado, abandonado, ocioso, despovoado, desabitado, vago, devoluto, vacante, baldio ou subutilizado. Vazio pode ser também cavo, cavidade, oco e vácuo.

Solà-Morales define vazios por meio da expressão francesa *terrain vague*, em virtude da multiplicidade de significados que esta expressão permite: *vague* no sentido de vacante, vazio, livre de atividade, improdutivo, e, em muitos casos, obsoleto, mas também *vague* no sentido de impreciso, indefinido, vago, sem limites determinados, sem um horizonte de futuro (SOLÀ-MORALES, 1996).

Na ótica do autor, *terrain vague* faz referência ao tempo histórico, e é resultante do encontro entre o passado e o presente, bem como da identidade e da memória local. Fialová afirma que devemos entender o lugar, sua especificidade cultural e as causas pelas quais determinadas zonas se convertem em *terrains vagues*, visto serem sempre consequência de sua história, memória e identidade que guarda uma relação com o passado (FIALOVÁ, 1996).

Borde apresenta as traduções mais comuns dos termos vazios urbanos como *terrain vague* e *friches urbaines* (terrenos urbanos baldios, não-cultivados), em francês; *tierras vacantes*, *vacíos urbanos*, terrenos baldios, em espanhol; *wastelands* (terrenos baldios, abandonados), *derelict land* (terra abandonada, sem dono), *empty buildings* (edifícios vazios) e *expectant land* (terra à espera), em inglês (BORDE, 2003).

A propósito dos termos sobre vazios urbanos, a autora chama a atenção argumentando que eles evidenciam a multiplicidade e a diversidade desse fenômeno urbano, que qualificam a natureza dos terrenos e edifícios, mas não se limitam ao campo disciplinar, estendendo-se às diferentes situações desses espaços nas distintas cidades e países.

Para Ebner, os vazios urbanos têm sido um dos termos mais populares para definir áreas desocupadas em meio à malha urbana. Assinala outras denominações como áreas ociosas, terrenos vazios, esclarecendo que os termos vêm acompanhados de definições das mais diversas, as quais procuram elucidar o significado de cada um deles (EBNER, 1997).

Convém registrar que os estudos desses espaços residuais na cidade, pelos arquitetos e urbanistas, tiveram início a partir da década de 1980, em função de

sua presença marcante nas áreas urbanas, seja por meio de estruturas edificáveis obsoletas, seja por meio de áreas desocupadas.

Murillo Marx, em sua obra *Cidade brasileira*, publicada em 1980, foi um dos pioneiros ao tratar os espaços vazios como um dos elementos estruturadores do espaço urbano; tema que ganhou maior visibilidade em meados de 1990. Sobre os espaços vazios, Marx destaca as ruas, as praças, os jardins e outros vazios – como várzeas, mangues, dunas e marinas desocupadas (MARX, 1980).

No âmbito internacional, o debate sobre os espaços vazios na cidade tem como referência o XIX Congresso de la Unión Internacional de Arquitectos, realizado em Barcelona, 1996, intitulado “Presente y Futuros. Arquitectura em las Ciudades”. Acontecimento importante, que objetivou analisar a realidade urbana contemporânea e sua relação com a cultura arquitetônica, na justificativa de as cidades estarem constituídas por práticas fragmentadas, carentes de reflexão e de processo crítico (SOLÀ-MORALES, 1996).

Nesse congresso utilizou-se a expressão francesa *terrain vague*, como uma das cinco categorias fundamentais para abordar traços da nova realidade da cidade, com os conceitos de mutações, de fluxos, de habitações e de *contenedores*¹.

Fialová revela que os *terrains vagues* encontrados na área urbana de Praga são os antigos complexos industriais e ferroviários abandonados, terras de ninguém, em grandes complexos habitacionais, consequência de processos de urbanização interrompidos e de nacionalização da propriedade por parte do regime comunista em 1948, assim como a restituição da propriedade privada posterior a 1989, com a queda do Muro de Berlim (FIALOVÁ, 1996).

A cidade contemporânea tende a reconstruir-se a partir de seus espaços vazios. Nessa linha, Busquets aponta sete itens para tratar o *terrain vague* e as transformações dessas áreas: 1) *terrain vague* como forma de interpretação; 2) novos fenômenos urbanísticos e atuação por peças urbanas; 3) grandes vazios interiores; 4) obsolescência de grandes equipamentos industriais; 5) transformação de velhos portos; 6) estações ferroviárias e seus espaços de serviços; 7) categorias dos projetos urbanos no *terrain vague* – unidades complexas.

Quanto à ocupação e transformação da paisagem urbana, Busquets comenta que a observação atenta aos territórios vagos dentro e na periferia de nossas cidades está ligada ao aparecimento de uma série de processos de crescimento e transformação urbanística nas metrópoles ocidentais (BUSQUETS, 1996).

No Rio de Janeiro houve um amplo debate sobre vazios urbanos em 2000, evento que reuniu diferentes abordagens, com produção de textos publicados pela Secretaria Municipal de Urbanismo, com o título *Vazios urbanos e o planejamento das cidades*. Destacam-se os textos de Nuno Portas, Fabrício Leal de Oliveira, Nora Clichevsky e Sérgio Ferraz Magalhães, sobre projetos urbanos e planejamentos estratégicos, cadastro imobiliário, vazios como produto do mercado de terras, etc.

Para Portas, vazio urbano é uma expressão ambígua. A terra pode não estar vazia, mas se encontrar desvalorizada, porém com potencialidade para outras utilizações. A transformação dos vazios em oportunidades pode ter impactos positivos, mas também efeitos perversos, se não forem orientados como elementos

(1) Sobre terrenos vagos destacam-se, no catálogo publicado sobre o congresso, os textos de Irena Fialová, Joan Busquets, Ignasi de Solà-Morales e Joan Fontcuberta.

estratégicos para reestruturação do território urbano ou metropolitano. Para o autor, a falta de planejamento gera investimentos econômicos sem critério, resultando em áreas que não prosperam por não terem vocação para determinada atividade, ou ainda área sem conteúdo social.

Nesse aspecto, Borde argumenta que as áreas vazias da cidade espacializam as contradições sociais e econômicas, produzidas por lógicas neoliberais: desvitalizações, desterritorializações e deseconomias urbanas. Os vazios urbanos seriam, a princípio, áreas da cidade sem função, sem conteúdo social.

A autora afirma que na cidade do Rio de Janeiro encontram-se outras situações de vazios, aquelas prefiguradas por espaços residuais, como pequenos edifícios desocupados em graus diferenciados de deterioração e terrenos baldios inseridos na trama das quadras; grandes lotes vazios utilizados como estacionamento nas áreas centrais; edifícios públicos abandonados; grandes estruturas cujo processo de construção foi interrompido, e terrenos lindeiros a grandes vias de circulação e transportes.

Outro aspecto fundamental sobre os vazios urbanos discutido no Rio de Janeiro, em 2000, foram os registros cadastrais disponíveis nas instituições públicas, tanto do ponto de vista da localização quanto da propriedade. Oliveira e Clichevsky mostram as dificuldades e a falta de cultura nas ações de políticas urbanas, destacando a insuficiência de cadastramento e classificação de áreas vazias na cidade.

Essa dificuldade de informação se estende às cidades brasileiras, nas quais há uma grande quantidade de imóveis desocupados ou subutilizados, seja em áreas degradadas, seja em áreas bem servidas de infra-estrutura; no entanto, é surpreendente a falta de informação oficial sobre essas áreas e sua destinação.

Ebner destaca que, na cidade capitalista, é importante verificar a quem pertencem essas áreas não-ocupadas e quais os propósitos de sua manutenção. Exemplifica que uma área pública vazia pode ter reserva necessária para a implantação de equipamentos de uso comunitário e a área privada vazia pode ter o propósito de reserva de valor ou pode fazer parte de processo demorado de litígio, decorrente de inventários complexos (EBNER, 1997).

Sobre o tratamento de áreas vazias, Magalhães propõe a adoção do “princípio de contigüidade”, pelo qual se reconhece que a inserção de uma nova estrutura deverá considerar as preexistências urbanas, geomorfológicas e culturais. Apresenta quatro situações para aplicação do “princípio de contigüidade”: áreas vazias ou obsoletas existentes no interior da mancha urbana, áreas isoladas e ocupadas, existentes fora da mancha urbana, permissão para a construção em discordância com os usos e volumes modais, e proibição de construir-se conforme o existente (MAGALHÃES, 2003).

Mercado de terras

A produção de vazios na cidade contemporânea é altamente influenciada pela especulação fundiária. Para Villaça, *“o espaço urbano é produzido, não é dom gratuito da natureza, é fruto do trabalho social”*. Assim, *“o espaço gerado tem valor, e seu preço, como o preço dos produtos em geral, é a expressão monetária. O valor específico do espaço urbano, com referência a sua localização não se confunde com o valor das estruturas, como edifícios ou estradas, que o constituem. Para o*

autor o primeiro efeito que uma via regional ou um terminal de transporte urbano causa nos terrenos contíguos é a melhoria de sua acessibilidade, e com isso a sua valorização” (VILLAÇA, 1998).

Uma das formas de olhar a ocupação dessas áreas baseia-se na especulação fundiária pelo proprietário à espera da valorização de suas terras, com a implantação de infra-estrutura, em seu entorno, pelo poder público. Na opinião de Ebner, a existência dos vazios talvez só se explique pela especulação, uma vez que esta pode ser o motivo para se manter áreas passíveis de serem ocupadas em ritmo de espera, visando ao seu futuro parcelamento ou ocupação. Essa ação aumentaria a possibilidade de seu proprietário elevar o valor da terra.

Em relação ao papel que desempenham as áreas vazias na produção do espaço urbano, Ebner, citando Ricardo Alvarez (1994), afirma que a cidade não possui duas partes, uma construída e a outra não-construída, porque ambas compõem o mesmo processo. O terreno vago só pode ser explicado pelas circunstâncias nas quais se insere (EBNER, 1997).

Para Alvarez há uma distinção entre terreno vago e vazios urbanos: terreno vago é uma modalidade de uso do solo ou um elemento da paisagem que encerra características e atributos definíveis, portanto comensurável, e os vazios urbanos são definidos como o processo de produção e reprodução das parcelas da cidade as quais não estão sendo utilizadas.

As áreas vazias foram tratadas por Clichevsky como produto do mercado de terras, valendo-se dos estudos realizados em Lima e Rio de Janeiro, Quito, San Salvador e Buenos Aires. Destaca que os vazios são encontrados em áreas periféricas, mais centrais ou intersticiais, determinando, muitas vezes, as formas de crescimento das cidades, considerando a existência de loteamentos “salteados”, que deixaram vazias áreas de propriedade e tamanhos variados.

Clichevsky define vazios como *“resultados do funcionamento do mercado de terras, das formas de atuação dos agentes privados e das políticas dos agentes públicos. A existência de diferentes submercados segmentados, porém interconectados global e estruturalmente, é uma questão chave para compreender a existência de terras vazias em nossas cidades, bem como a relação entre o mercado de terra e a situação da terra rural”* (CLICHEVSKY, 2003).

Ainda em relação à América Latina, Adriana Fausto e Jesús Rábago definem vazios urbanos a partir da citação de Diego Carrion, como espaços remanescentes da dinâmica urbana – terrenos que permanecem vazios ou subutilizados, reconhecidos como urbanos e servidos diretamente ou muito próximos à infra-estrutura já instalada, não se desenvolvendo na plenitude de seu potencial, o que contraria o princípio de função social da propriedade.

Os autores destacam que, na literatura européia, os vazios urbanos se referem tanto a imóveis subutilizados quanto a terrenos vazios, dando ênfase a construções abandonadas ou a conjuntos edificadas para algumas atividades específicas que caíram em desuso: bens religiosos, áreas industriais, portuárias, ferroviárias, habitações, etc.

Para definição de espaços urbanos abandonados, Fausto e Rábago citam o termo francês *friches urbaines* o qual, segundo Claude Charline (1999), trata-se de uma adaptação ao vocabulário urbano originado da linguagem rural, pois *friche* é uma terra agrícola não-cultivada (FAUSTO; RÁBAGO, 2002). Charline

interpreta essa adaptação como uma mostra do recente aparecimento desse fenômeno no cenário urbano.

Adalton de Motta Mendonça também adotou a teoria francesa para tratar os vazios industriais e os vazios urbanos na cidade brasileira. Para ele, *friches urbaines* são “*terras livres e abandonadas no meio urbano e na periferia por não terem sido cultivadas ou construídas, onde há demolições de edifícios, fábricas ou instalações provisórias. Os antigos quarteirões de fábricas e vilas operárias*”; e *friches industrielles* são “*terrenos abandonados pelas indústrias, pela transferência destas para outros locais ou pelo encerramento de suas atividades. Esta expressão é indicada aos terrenos ainda ocupados por construções de indústrias, não demolidos, mas inutilizados*” (MENDONÇA, 2004).

Para Mendonça, as *friches*, em países em desenvolvimento, transformam-se, na maioria das vezes, em ruínas ou são demolidas, pois não há uma política de preservação para esse tipo de patrimônio.

Franco da Rocha, ao crescer e expandir-se desordenadamente, também criou áreas vazias no interior de seu tecido. Repete-se, na cidade, o observado por Clichevsky, ao mostrar que as áreas vazias estão nas mãos de agentes legais e ilegais, a produzirem a terra urbana: pequenos proprietários os quais puderam comprar, mas não ocupar; agentes que compraram visando à sua valorização; proprietários agrícolas; o Estado e outras instituições com suas políticas próprias.

A partir dos anos 70 ocorre expansão de Franco da Rocha como cidade-dormitório, o que provocou um crescimento acelerado na demanda por moradia, momento em que se ocupam mais rapidamente as encostas de terrenos sujeitos à erosão, e as várzeas, áreas sujeitas a alagamentos e enchentes. Foi nessa década que se apresentou o maior registro de loteamentos.

Essa ocupação inapropriada nos fundos de vales e nas encostas estabeleceu uma relação destrutiva entre as formas de urbanizar e os recursos naturais. “*Desconheceu-se a diversidade de feições do sítio urbano e, conseqüentemente dos condicionantes que deveriam pautar os avanços da urbanização em situações morfológicas.*” (MEYER; GROSTEIN; BIDERMAN, 2004)

Verifica-se que Franco da Rocha, no início deste século, cresceu sem ter havido uma intervenção urbanística efetiva que impedisse a forma de ocupação destrutiva à qual foi submetida. O Plano Diretor de Franco da Rocha, promulgado em 2007, em cumprimento ao Estatuto da Cidade de 2001, representa um avanço em termos de instrumento de política urbana em Franco da Rocha, que deveria ser efetivado como prática e consciência do planejamento.

Projetos de reestruturação urbanística

Os projetos urbanos selecionados neste item foram os de alcance nacional e internacional. Embora tenham sido implantados em locais com perfis distintos ao de Franco da Rocha, contribuíram em relação aos seus aspectos urbanísticos, ilustrando, assim, a forma de ocupação dos vazios da cidade contemporânea, como espaços potenciais que qualificam antigas estruturas urbanas degradadas, obsoletas e marginais.

A região central da cidade de São Paulo encontra-se em fase de reestruturação urbana, contando com projetos urbanísticos nos âmbitos municipal e estadual, abrangendo o centro antigo, o centro novo e os bairros limítrofes,

como o da Luz. Esses projetos, cuja implantação vem sendo gradativa, têm como justificativa requalificar essa região da cidade, visando recuperá-la e conceder-lhe nova dinâmica, além de incrementar sua economia e promover a inclusão social.

As propostas de intervenção no centro paulistano compreendem a ampliação e a modernização dos equipamentos de transporte público, que envolve a melhoria dos serviços prestados, como foi o caso das obras de recuperação do conjunto arquitetônico da Estação Ferroviária da Luz (1901), promovida pelo governo do estado, que resultou na integração com estação do metrô, por passagem subterrânea.

No Plano de Revitalização do Centro de São Paulo, na instância municipal, no início deste século, foram iniciadas as obras de recuperação de prédios símbolos como o Mercado Municipal e a praça Patriarca. Como parte do plano, deu-se início a programas como o Morar no Centro e o Ação Centro, que implantou o Projeto Oficina Boracéia, destinado a moradores de rua, e a Operação Trabalho, destinado a trabalhadores ambulantes.

Os projetos para essa região contemplam a recuperação dos espaços de cultura e lazer, a criação de programas habitacionais de interesse social, bem como programas assistenciais. Outro fator relevante é referente à sua política de uso e ocupação do solo, que conta com a transferência de instituições públicas atualmente espalhadas por toda a cidade, com intuito de concentrar os serviços prestados por essas unidades públicas.

Nos idos de 1980, por razões econômicas, tecnológicas e históricas, registraram-se mudanças fundamentais, tanto em relação à arquitetura quanto ao urbanismo, as quais foram assumindo novas formas. Ocorrências como o colapso da Bolsa de Nova Iorque e a queda do Muro de Berlim, em 1989, contribuíram para instauração de um novo modo de vida urbana na Europa, associado ao momento em que a tecnologia informacional e de comunicação proporcionaram novas hipóteses de projeto, com soluções inimagináveis anteriormente.

Berlim investiu fortemente na reconstrução da cidade com a reunificação alemã, principalmente as áreas urbanas destruídas pela guerra ou as que se tornaram degradadas em função da segregação a que lhes foi imposta, especialmente com a construção do Muro de Berlim. Para sua reconstituição, vem sendo realizada uma série de concursos de intervenção urbana, na esfera internacional.

Muitas áreas residuais, terrenos vagos, surgiram, a exemplo da área comercial Potsdamer Platz, situada *entremuros*. A área praticamente destruída no período pós-guerra acabou sendo privatizada e ficou nas mãos da empresa alemã Daimler-Benz e da empresa japonesa Sony.

A Daimler-Benz promoveu um concurso que teve como vencedor Renzo Piano e Christopher Kolbech. O projeto, marcado por alta tecnologia, tomou como referência as características originais da área, citando, na forma, seus elementos arquitetônicos. Os edifícios contornaram as quadras, e suas fachadas voltaram para seu interior, fazendo menção ao traçado tradicional da antiga Berlim. A área possui 550.000 m² e sua ocupação de uso misto – habitação, serviços, comércio e lazer – trouxe uma nova tendência ao urbanismo.

A área, sob o comando da Sony, projetada por Helmut Jahn, recebeu uma praça coberta com estrutura de aço, envolta por edifícios também de uso misto,

com fachadas predominantemente envidraçadas, enfatizando os espaços de lazer e entretenimentos. A crítica ficou por conta da privatização do tecido urbano, que teve o acesso particularizado à área.

Outro projeto de visibilidade, por sua inovação, foi o Parque La Villete, situado em bairro periférico de Paris, que investiu na instalação de equipamentos de cultura e lazer. A proposta se deu em área de 125 ha, obtida também por concurso, em 1982, tendo como vencedor Bernard Tschumi e Rem Koolhaas em segundo lugar. As edificações foram projetadas por arquitetos renomados, como a cidade da música, de Christiam Porstzamparc.

Nos anos 1980-1990, tem-se a reestruturação urbanística de Barcelona, para sediar a Olimpíada de 1992. Essa intervenção consistiu na recuperação de áreas degradadas, ocupadas por habitações, parques, equipamentos sociais e de serviços, apoiadas em infra-estruturas existentes. Destaca-se a área do porto, Vila Olímpica, espaço totalmente renovado, onde foram implementadas unidades residenciais, institucionais, comerciais e de serviços, favorecendo a reabilitação habitacional de bairros contíguos, como o de Barceloneta.

Na América Latina, o projeto urbanístico de recuperação e revitalização de área residual portuária, efetuado em meados da década de 1990, em evidência, é o Porto Madero, em Buenos Aires, à margem do rio Del Plata. Com a reformulação dessa área, o local passou a constituir-se em importante pólo comercial e de serviços, para economia de Buenos Aires, além de atrair o turismo em função das atividades oferecidas pelo local.

Essa área consiste em canal dividido em duas partes pelo rio del Plata. De um lado encontram-se galpões antigos, construídos no final do século 19 e início do século 20, adaptados aos novos usos, sem que houvesse perda de suas características originais, com instalações de comércio e serviços – bares, restaurantes, etc. Do outro lado estão os novos prédios, que seguem o mesmo gabarito de altura dos antigos, incluindo projetos de César Pelli, destinados a serviços administrativos empresariais, e, ainda, em uma de suas extremidades, construíram-se unidades residenciais.

Para transpor o canal foi construída uma interessante ponte removível que permite a passagem de navios, projetada por Santiago Calatrava. Os edifícios dispostos em ambos os lados voltam-se para o canal, e, apesar de contarem com elementos arquitetônicos distintos, compõem-se, na paisagem, de forma harmônica.

Instrumentos de planejamento urbano

Em relação à utilização do solo urbano não-edificado, subutilizado ou não-utilizado, ressalta-se a importância da publicação do Estatuto da Cidade (2001), que instituiu instrumentos legais, trouxeram a obrigatoriedade de ocupação desses espaços, bem como estabeleceram a necessidade de alguns cuidados com relação à terra urbana, conferindo maior ônus a seu proprietário em caso de descumprimento de seus deveres.

O Estatuto da Cidade regulamentou os artigos 182 e 183 da Constituição Brasileira, estabelecendo instrumentos da política urbana; dentre outras, a que prevê medidas impactantes relativas às áreas vazias da cidade, sem função social, com a criação de institutos tributários e financeiros, como o Imposto sobre a

Propriedade Predial e Territorial Urbano – IPTU Progressivo no Tempo, e de institutos jurídicos e políticos, como o Direito de Preempção.

O IPTU Progressivo no Tempo é um imposto municipal que permite tributar, progressivamente, os proprietários de imóveis urbanos não-edificados, ou subutilizados, que não estejam cumprindo a função social da propriedade. A lei prevê que o município poderá aplicar esse instrumento, caso tenha decorrido o período de cinco anos sem que o proprietário tenha cumprido a obrigação de parcelar, edificar ou utilizar o imóvel. O não-cumprimento dessas medidas leva, entre outras coisas, à desapropriação do imóvel pelo município.

O Direito de Preempção confere ao poder público a preferência para aquisição do imóvel urbano, objeto da alienação onerosa entre particulares. Prevê que a lei municipal, com base no plano diretor, delimite as áreas nas quais irá incidir esse instrumento, fixando o prazo de vigência. O instrumento será aplicado sempre que o poder público necessitar de áreas para constituição de reserva fundiária, ordenamento e direcionamento da expansão urbana, criação de espaços públicos de lazer e áreas verdes, criação de unidades de conservação ou proteção de outras áreas de interesse ambiental, de interesse histórico, cultural ou paisagístico.

Um exemplo de instrumento de planejamento que tem como base o Estatuto da Cidade é o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo, de 2002, o qual passou a ser um documento referencial importante para a região metropolitana. Esse plano inclui ações para áreas vazias da cidade não-edificadas, subutilizadas ou ainda não-utilizadas.

Vazios na imagem da cidade

Este item trata os vazios urbanos pela ótica da arte e da cidade, com destaque às novas formas de abordagem de áreas vazias e residuais produzidas no espaço urbano, pois, além de considerar os vazios do ponto de vista estético, trazem à luz a discussão e a crítica necessárias para se repensar os ambientes da cidade contemporânea.

O registro das imagens das áreas vazias na cidade, além de realizadas por arquitetos como Carlos Teixeira em Belo Horizonte, também foram temas tratados por fotógrafos e artistas, como Joan Fontcuberta e Rachel Whiteread, os quais fizeram uso de técnicas diversas, e as intervenções urbanas que vêm sendo realizadas pelo projeto Arte/Cidade na cidade de São Paulo, com exposição temporária, realizado desde 1994.

Em obras: História do vazio em Belo Horizonte, Teixeira faz uma leitura crítica da cidade de Belo Horizonte por meio de texto e imagens fotográficas, de 1897 até fins de 1990, apresentando as terras do Curral Del Rey, atual Belo Horizonte, à capital mineira em fins do século 20 (TEIXEIRA, 1999).

Apóia-se na idéia de a história da paisagem ser narrada pelos cartões postais que foram deixados, como registros de parques, personalidades, monumentos, praças, edifícios públicos, paisagens naturais e paisagens pitorescas. Comenta que a cidade mineira já vinha sendo registrada por fotógrafos, com intenção de documentar a transformação de sua paisagem, mesmo antes de qualquer construção ser elevada à categoria de cartão-postal.

Fontcuberta apresenta o *terrain vague* por imagens cujo processo de escolha tem valor conceitual. São objetos abandonados – escombros, latas, garrafas, etc. –

(2) Contou com os seguintes eventos: 1) *Cidade sem janelas* (1994) – sediado no antigo Matadouro Municipal da Vila Mariana; 2) *A cidade e seus fluxos* – instalado no topo de três edifícios na região central; 3) *A cidade e suas histórias* (1997) – realizado a partir da estação de trem Luz e acessado pelo público por trem; e 4) *Zona Leste 2002* – em vários pontos da região leste, em área degradada e associada à imigração e à industrialização.

encontrados no cenário natural. Para o autor, trata-se de provocar a interseção entre as etapas, antes e depois, funcional e inútil; a exuberância da vitalidade urbana e a melancolia de seus vestígios mais humildes. Para ele, o *terrain vague* se apresenta como um vazio translúcido, porém carregado de potencialidade, de heterodoxia e de memória (FONTCUBERTA, 1996).

A fotografia, para Busquets, pode ajudar na compreensão de alguns dos atributos reais e potenciais da periferia ou dos espaços abandonados centrais. No *terrain vague*, as câmeras ressaltam o contraste do preto e o branco, do novo e o existente, do previsto e o inesperado. Conforme Busquets, entende-se o desenvolvimento de algumas cidades somente a partir de fotografias de *terrain vague* (BUSQUETS, 1996).

Sob a ótica da arte, a escultora inglesa Rachel Whiteread explora o espaço negativo dos ambientes internos e externos, com temas que se relacionam ao cotidiano do homem – espaço debaixo de uma escada, de uma mesa, o interior de um armário, sala, etc. O material mais utilizado pela escultora é o gesso, servindo-se de técnica tradicional de moldagem.

Outra forma de representar os vazios na imagem da cidade tem sido feita em São Paulo com o Arte/Cidade, o qual consiste em propostas de intervenção urbana criadas por artistas e arquitetos, nacionais e internacionais, para instalações temporárias em diversos lugares da cidade – áreas vazias e/ou degradadas – em processos de reestruturação.

Arte/Cidade objetiva desenvolver repertórios técnicos, estéticos e institucionais, para práticas artísticas e urbanísticas não-convencionais, baseadas na ativação dos espaços intersticiais, na diversificação do uso da infra-estrutura e na heterogeneidade espacial e social². No momento em que o Brasil passa a fazer parte do sistema econômico e cultural globalizado, Arte/Cidade aspira discutir os processos de reestruturação urbana e os dispositivos institucionais da produção cultural, abrindo um importante canal.

VAZIOS ESTRUTURADORES DA FORMA URBANA

Os vazios urbanos são elementos estruturais da cidade. Apoiada no conceito de Milton Santos, *elemento* equivale a *categoria*, essa expressão consiste na acepção de verdade eterna, presente em todos os tempos e em todos os lugares, e da qual se parte para a compreensão das coisas em um dado momento, desde que se tenha o cuidado de levar em conta as mudanças históricas (SANTOS, 1985).

A partir da compreensão dos vazios como elementos que estruturam a cidade, ao considerá-la no início do século 21, elegeu-se, a seguir, dentro de um universo de possibilidades, a tipologia dos vazios, a qual se mostrou mais apropriada e está presente na forma urbana, como: *vazios do sítio*, *vazios do tecido* e *vazios do traçado*.

Para tratar os vazios existentes e produzidos na cidade de Franco da Rocha, avaliaram-se questões relativas à preservação de áreas ambientalmente indispensáveis, bem como áreas frágeis do território diante da ocupação, no sentido de resguardar suas características ambientais e urbanas. Ao mesmo

tempo verificou-se a necessidade de analisar quantos desses vazios são áreas potenciais para sua ocupação e sua expansão.

A tipologia dos vazios, mesmo tendo como referência a cidade de Franco da Rocha, pode ser aplicada a outras cidades, permitindo ser ampliada conforme as peculiaridades de cada uma delas, principalmente as que fazem parte da região de Juquery³, as quais possuem relevo *tormentado*⁴.

Do sítio

O sítio se caracteriza pelas condições físicas e geográficas do território, e pode ser adequado ou não para assentamento humano. Os aspectos físicos do território são condicionantes fundamentais na constituição do tecido: a natureza do solo, os cursos de água (rios, córregos), o relevo (conjunto de rochedos, morros, etc.).

O sítio de uma aglomeração urbana é o local sobre o qual ela está assentada e seu relevo influirá sobre a aparência do conjunto, dos edifícios e sobre o traçado (REIS FILHO, 1968). O crescimento da cidade fica condicionado às peculiaridades do sítio. Os aspectos geográficos do sítio são tão importantes para a forma urbana quanto a edificação.

Spirn se refere às condições do sítio, ao alegar que muitas cidades devem sua localização, seu crescimento histórico e a distribuição da população, bem como o caráter de seus edifícios, ruas e parques, às características diferenciadas de seu ambiente natural. Comenta que muitas cidades ocupam o sítio de antigas aldeias, escolhido pelos primeiros habitantes devido à facilidade de defesa, acesso à água, combustível e material para construção, além da proximidade das rotas de transporte (SPIRN, 1995).

Kohlsdorf apresenta seis categorias morfológicas estruturais⁵, dentre elas a do sítio físico. Salienta como o contexto de paisagem natural participa ou se ausenta da configuração dos lugares; considerando-se os elementos do meio físico, o natural e o construído por ações humanas, os quais, nesse caso, são examinados como composições plásticas, condições climáticas e condicionantes da percepção das formas (KOHLSDORF, 1996).

Do tecido

O tecido urbano pressupõe formas de ocupação e produção do espaço no sítio de uma determinada região, a partir da intervenção humana. O sítio contém o tecido, mas o tecido não se reduz ao sítio no qual ele está assentado. O sítio pode existir sem o tecido, mas o contrário não é possível.

Na constituição do tecido, desenha-se o solo urbano, constrói-se a paisagem cultural. Sítio e tecido urbano compõem a paisagem natural e a paisagem construída, respectivamente. Tecido é o sítio modificado pela intervenção humana, quer dizer, é o sítio ocupado ou aquilo que ocupa o sítio.

A paisagem construída possui elementos com valores que mudam freqüentemente, de acordo com o desenvolvimento dos padrões culturais, vinculados aos processos naturais de cada lugar ou região. Leite esclarece que uma paisagem modificada pelo homem não é uma paisagem antinatural, mas uma paisagem cultural que deve atender tanto aos critérios funcionais quanto estéticos (LEITE, 1994).

(3) A região de Juquery é atualmente composta pelos municípios de Mairiporã, Franco da Rocha, Caieiras e Francisco Morato.

(4) Termo utilizado por Marx, em sua obra *Cidade brasileira* (1980), referindo-se ao sítio original de topografia acidentada, citação essa perfeitamente adequada às condições físicas do território de Juquery.

(5) Proposta de Michael Trieb e Alexander Schmidt, *Erhaltung und Gestaltung des Ortschafts*; planos urbanísticos para várias cidades da Alemanha.

Panerai discorre sobre a necessidade de tratamento mais qualificável à forma urbana, valorizando a constituição de seu tecido no desenho da cidade. Reconhece que a cidade apresenta distintas tipologias do tecido, chamando a atenção para a importância de examinar como elas se organizam.

Os vazios que figuram na cidade pontuam a descontinuidade do desenho do tecido. Assim, esses espaços vacantes pedem limites, fronteiras, barreiras físicas e naturais. A sua extensão vai depender de suas diferentes escalas, que vai do lote à grande extensão territorial. Contém elementos urbanísticos os quais estruturam o espaço da cidade, como: malha viária, quadras, lotes, edificações e as tipologias arquitetônicas.

Estão contidos no tecido sua forma de ocupação no lote, sua tendência de uso – residencial, comercial, serviços, institucional e industrial – e seus espaços vazios. Os edifícios são elementos morfológicos essenciais para a paisagem urbana tornar-se identificável. O espaço urbano depende dos tipos edificados e do modo como eles se agrupam. São os tipos edificados que determinam a forma urbana, e esta é condicionadora da tipologia edificada em relação dialética (LAMAS, 1993).

É no interior do tecido urbano que se encontram os vazios de uso e/ou vazios de ocupação. Torna-se imperiosa a identificação das tipologias do tecido, os interesses envolvidos e os agentes produtores do espaço urbano. Para que a cidade ofereça qualidade de vida em seus ambientes físicos é preciso criar tecidos capazes de responder a evoluções possíveis, densidades, substituições e mudanças de uso (PANERAI; MANGIN, 1998).

Do traçado

O traçado se caracteriza pela tipologia da malha viária: arruamento – avenidas, ruas, travessas e elementos assemelhados; espaços livres – praças e jardins. Estrutura a cidade e fornece características ao tecido. Constitui-se, basicamente, de vazio de edificação, mas não necessariamente de uso.

O traçado é parte do tecido. É um subproduto do tecido, destacando-se como um dos elementos essenciais dos vazios urbanos, do ponto de vista da ocupação. O enfoque dado ao traçado deve-se à sua consistência como elemento de organização estrutural do desenho da cidade. Sua estrutura poderá se constituir em eixos de ligação, extensões, linhas de continuidades, divisões e separações, costuras ou rupturas. Favorecem a acessibilidade e a permeabilidade na comunicação entre as regiões, bairros e setores da cidade.

Definido e estruturado pelo arruamento e logradouros públicos, o traçado urbano se compõe de desenhos distintos, de acordo com as características do sítio e as condições de ocupação e interferência a que é imposto. O traçado é um dos elementos mais facilmente identificáveis na forma urbana, relaciona-se com a formação e crescimento da cidade.

A rua é o principal elemento morfológico do traçado, une as partes da cidade e determina a disposição dos edifícios e das quadras. Ela é a via de acesso aos diferentes ambientes da cidade, e é a que faz a ligação entre suas partes. Abriga inúmeras escalas que vão desde as áreas edificáveis até a divisão das classes sociais.

VAZIOS EM FRANCO DA ROCHA

A seguir, foram destacados os vazios de Franco da Rocha, a partir das tipologias adotadas, considerando as inter-relações desses vazios na estruturação da cidade, tomando como referência sua identidade particularizada.

Morros, vales e rios

Como o sítio é de alcance territorial, e contém o tecido e o traçado, optou-se por caracterizá-los em seus aspectos gerais, chamando a atenção apenas para alguns deles, os quais se sobressaem na paisagem franco-rochense, seja na área intra-urbana, seja fora dela, ainda que haja uma sobreposição do sítio e do tecido.

Morros

Em Franco da Rocha há vazios inerentes às suas características morfológicas, ou melhor, são áreas que não foram ocupadas, em razão de seu relevo bastante acidentado, vales estreitos e várzeas dos rios e córregos, a imporem entraves à urbanização e ao assentamento humano. Como se trata de região de bioma Cerrado, nas fraldas da serra da Cantareira e rica em mananciais, esses elementos morfológicos são potenciais para preservação da natureza e da água, no âmbito da RMSP.

Destacam-se, no espaço não-urbano, morros atormentados, impróprios à urbanização, em grandes extensões de terras do território municipal, como a oeste do município de Franco da Rocha, na divisa com o município de Cajamar; a noroeste, na divisa com a região de Jundiaí; e a norte, no percurso ferroviário, próximo a Francisco Morato.

Vales estreitos

Do lado oeste da Estrada Velha de Campinas, atual rodovia Tancredo Neves, mais ao sul, existem áreas de reflorestamento em função da exploração de matéria-prima efetuada pela Companhia Melhoramentos de São Paulo, para produção de papéis. Apesar das peculiaridades do relevo, essa área se mostrou favorável a esse uso, entretanto com prejuízo às condições naturais do sítio, em função da substituição de vegetação nativa por pinheiros e eucaliptos.

No sentido de Jundiaí, pela Estrada Velha de Campinas, apesar de conter áreas esparsas ocupadas por indústrias, o relevo dessa região também não se mostrou favorável ao assentamento humano, posto que seus vales são estreitos.

Rios

Quanto aos vazios do sítio existentes às margens do rio Juquery, foram destacadas as áreas correspondentes ao trecho ferroviário que corta o município de Franco da Rocha, e aquelas existentes no trecho que compreende a Fazenda Juquery, à montante do rio, faceando a Estrada SP-23, e a despeito de apresentar faixas de terra vazia, nelas estão instalados equipamentos públicos e sociais, que, por estarem inadequadamente construídos às suas margens, estão sujeitos às cheias.

Merece atenção a área central da cidade, lado oeste, assentada na várzea do ribeirão Euzébio e densamente ocupada. A falta de maiores áreas vazias e permeáveis é responsável por enchentes em alguns de seus trechos, agora menos frequentes em razão das obras de desvio do ribeirão Euzébio.

Áreas intra-urbanas e Fazenda Juquery

Para tratar especificamente os vazios do tecido de Franco da Rocha, selecionaram-se as áreas intra-urbanas e a Fazenda Juquery, as quais, entre outras, sobressaem na paisagem franco-rochense e resultam da produção do espaço e da conseqüente configuração de seu desenho.

No espaço urbano, nota-se a existência de áreas vazias polvilhadas por manchas verdes. Essas áreas, em sua maioria, são de propriedade privada, com exceção de áreas de domínio público, como as da Fazenda Juquery, do corredor ferroviário e de alguns poucos lotes públicos distribuídos na cidade, reservados a partir da Lei de Parcelamento do Solo, de 1979.

Parte dessas áreas verdes, sobretudo àquelas situadas na região mais central, não oferece condições de receber qualquer tipo de assentamento, por se constituir em verdadeiros paredões, chegando a formar ângulos que se aproximam a 90°. Outras áreas menos acidentadas, porém íngremes, se ocupadas, teriam de dispor de investimentos altamente dispendiosos, que não condizem com a realidade social ali instalada e também não são aconselháveis sob o aspecto de sua paisagem natural.

Mesmo assim, nos bairros mais periféricos de Franco da Rocha, desafiando sua natureza física, foi implantado loteamento em áreas sujeitas a riscos geológicos a apresentarem avançado processo de erosão e registros de ocorrências de escorregamentos de encostas, sobretudo em épocas de chuvas.

Por toda a cidade verifica-se a existência de lotes vazios. Alguns desses lotes urbanos vazios, quando não são de propriedade de uma única família, tradicional na cidade, como já foi dito, são objetos de partilha ou litígio.

Em relação aos vazios do tecido, do espaço privado, quanto ao uso, constitui exemplo a área da antiga Indústria de Linhas Vera Cruz S.A., nas proximidades da estação do trem. Desde o início deste século, com o fechamento da indústria, suas edificações se tornaram inutilizadas e parte de seu terreno vendido para instalação comercial. O que restou em seu terreno, agora subdividido, são os prédios da indústria destinados à produção, incluindo a torre da chaminé, marco da cidade.

Como se trata de edifício histórico com valor arquitetônico, em terreno valorizado para ocupação, em razão de sua localização, a antiga Indústria de Linhas Vera Cruz vem sendo motivo de discussão junto do poder municipal quanto à sua destinação, com propostas de reaproveitamento de suas instalações para fins comerciais e serviços.

A área da antiga Dow Química do Brasil, na Estrada Velha de Campinas, também sobressai na paisagem, em função da massa de vegetação e de seus edifícios com estrutura de concreto aparente. No momento, suas estruturas edificadas, sem uso, encontram-se em estado de degradação. Atualmente, suas terras estão à venda.

Ao verificar e analisar os edifícios históricos e arquitetônicos, especialmente os que se encontram com estruturas obsoletas e desocupadas, não se pode deixar de considerar aqueles existentes na Fazenda Juquery. Os edifícios a comporem a fazenda pública precisam de investimentos que os recuperem e projetos os quais lhes forneçam novos usos compatíveis e combinados com as necessidades atuais. Tanto as terras da Fazenda Juquery quanto seu patrimônio arquitetônico contam a história psiquiátrica paulista, a história da arquitetura hospitalar psiquiátrica, e, principalmente, a história da cidade Franco da Rocha.

Estrutura viária e corredor ferroviário

Neste tópico foram abordados os vazios do traçado em Franco da Rocha, com enfoque nos vetores de desenvolvimento urbano – crescimento e expansão – a partir de sua estrutura viária, tão importante na concepção da cidade. Como principais referências dessa estrutura tem-se o traçado ferroviário no eixo Santos-Jundiaí e seus antigos caminhos, como a Estrada Velha de Campinas, no eixo São Paulo-Campinas. Destaca-se o alto grau de permanência do traçado ferroviário, como lugar público no território municipal.

Outro eixo de crescimento urbano é por meio da Estrada SP-23, que corta o município no sentido leste-oeste e dá acesso ao Parque Estadual do Juquery, à Represa Paiva Castro e ao município de Mairiporã.

Merecem registros os apontamentos de Flávio Villaça, fundamentais para o entendimento do processo de urbanização de Franco da Rocha, também associado aos principais eixos rodo-ferroviários, pois o autor correlaciona o crescimento das áreas edificadas, ou seja, o crescimento físico da cidade, com a grande influência que as vias regionais exercem – rodovias e ferrovias.

Villaça nota que as ferrovias provocam crescimento descontínuo, porém fortemente nucleado, em que o núcleo ou pólo se desenvolve junto das estações. As rodovias, sobretudo as expressas, provocam crescimento mais rarefeito e menos nucleados em relação às ferrovias. Assegura que, na ferrovia, a acessibilidade se concretiza nas estações, e na rodovia pode se concretizar em qualquer ponto, como ocorre comprovadamente em Franco da Rocha.

Outro fator demonstrado por Villaça é que, embora as vias regionais não tenham sido construídas para oferecer transporte intra-urbano, elas acabam proporcionando esse tipo de transporte, e aquelas regionalmente mais importantes passam a ser mais significativas sob o aspecto intra-urbano, pois acabam atraindo maior expansão urbana ao longo delas.

Além de fundamental equipamento público metropolitano de transporte urbano sobre trilhos, a ferrovia é um componente primordial na organização físico-espacial da cidade. Ainda que, ao longo da ferrovia, próximas às suas estações, existam edificações para operação e manutenção do sistema, pode-se dizer que as terras da ferrovia – a via férrea e sua faixa de proteção – são predominantemente vazias em relação à ocupação, mas não são vazias quanto a seu uso.

Os vazios de Franco da Rocha, como em qualquer outra cidade, podem ser tratados considerando suas potencialidades, tanto para preservação quanto para a ocupação e expansão da cidade. No entanto, fica patente que, em Franco da Rocha, existe a necessidade de salvaguardar-se suas áreas naturais, como espaços de preservação – é o que se procura enfatizar neste trabalho.

Admite-se que essa medida de preservação seja viável, pois a cidade possui grande extensão de terras públicas vazias, de propriedade do Estado, e, por isso, mais fáceis de submetê-las a intervenções. Evidentemente, para a preservação é preciso apontar os vetores de crescimento da cidade, visando garantir seu desenvolvimento com qualidade.

Conclui-se que a cidade precisa dos espaços vazios, seja de caráter público, seja privado, tanto os vazios relativos ao sítio quanto os vazios do lote. Locais onde a cidade pode redefinir-se e reorganizar-se, aproveitando-se para crescer de forma

mais ordenada, arejada e sadia. Assinala-se como imperativa a necessidade de considerar a história e a cultura do lugar.

É preciso definir e classificar os espaços vazios da cidade, para lhes dar a devida destinação, com intento de melhorar a qualidade de vida de seus habitantes. O vazio, não necessariamente, tem de ser cheio ou ocupado, mas deve ter uso, nem que seja ligado ao estado de contemplação.

Assim, a cidade poderá ser redesenhada a partir de seus vazios urbanos, devendo-se enfatizar as características morfológicas do território, de modo a estabelecer uma forma planejada de ocupação, na qual o vazio possa redesenhar a cidade, não por ser residual, mas por ser qualificado. Optar por preservar os vazios da cidade pode ser um instrumento importante de intervenção urbana.

BIBLIOGRAFIA

- ARTE/CIDADE (grupo de intervenção urbana). Disponível em: <http://www.pucsp.br/artecidade>. Acesso em: 18 set. 2005.
- BEZERRA, Benilton. Vazio a palavra da moda. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 2002. Acesso em: 09 mar. 2003.
- BORDE, Andréa. Vazios urbanos. A forma urbana em movimento. In: SIMPÓSIO A CIDADE NAS AMÉRICAS. PERSPECTIVAS DA FORMA URBANÍSTICA NO SÉCULO XXI. ESTUDOS URBANOS. PAT-7, 2003, Florianópolis. *Cadernos de Resumos*, Florianópolis, 2003.
- BUSQUETS, Joan. Nuevos fenómenos urbanos y nuevo tipo de proyecto urbanístico. Presente y Futuros. Arquitectura en las ciudades. In: CONGRESO DE LA UNIÓN INTERNACIONAL DE ARQUITECTOS, 1996, Barcelona. *Anales...* Barcelona: Col·legi d'Arquitectes de Catalunya/Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, 1996.
- CARLOS, Ana Fani Alessandri. *Espaço-tempo na metrópole*. São Paulo: Contexto, 2001.
- CLICHEVSKY, Nora. Vazios urbanos nas cidades latino-americanas. *Caderno de Urbanismo*. Rio de Janeiro, n. 2. Disponível em: http://www.2.rio.rj.gov.br/paginas/noticias_caderno_ed2-5htm, ano 2000. Acesso em: 09 mar. 2003.
- EBNER, Íris de Almeida Rezende. *Vazios urbanos: Uma abordagem do ambiente construído*. 1997. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1997.
- FAUSTO, Adriana; RÁBAGO, Jesús. *¿Vacíos urbanos o vacíos de poder metropolitano?* Puebla, México. Disponível em: <http://www.habitat.aq.upm.es/boletin/n21/aafau.htm>, ano 2002. Acesso em: 25 abr. 2005.
- FIALOVÁ, Irena. Terrain Vague: Um caso de memória. Presente y futuros. Arquitectura en las ciudades. In: CONGRESO DE LA UNIÓN INTERNACIONAL DE ARQUITECTOS, 1996, Barcelona. *Anales...* Barcelona: Col·legi d'Arquitectes de Catalunya/Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, 1996.
- FONTCUBERTA, Joan. Terrain vague. Presente y Futuros. Arquitectura en las ciudades. In: CONGRESO DE LA UNIÓN INTERNACIONAL DE ARQUITECTOS, 1996, Barcelona. *Anales...* Barcelona: Col·legi d'Arquitectes de Catalunya/Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, 1996.
- KOHLSDORF, Maria Elaine. *A apreensão da forma da cidade*. Brasília: UnB, 1996.
- LAMAS, José M. R. Garcia. *Morfologia urbana e desenho da cidade*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1993.
- LEITE, Angela Faggin Pereira. *Destruição ou desconstrução?* São Paulo: Hucitec/Fapesp, 1994.
- MAGALHAES, Sérgio Ferraz. *Princípio da contigüidade*. Disponível em: http://www.2.rio.rj.gov.br/paginas/noticias_caderno_ed2-4htm, ano 2000. Acesso em: 09 mar. 2003.
- MARX, Murillo. *Cidade brasileira*. São Paulo: Melhoramentos/Edusp, 1980.

MENDONÇA, Adalton de Motta. Ensaio sobre *friches urbaines. Vazios e ruínas industriais*. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/bases/texto083.asp>. Acesso em: 05 set. 2004.

MEYER, Regina Maria Prosperi; GROSTEIN, Marta Dora; BIDERMAN, Ciro. *São Paulo metrópole*. São Paulo: Edusp/Imprensa Oficial, 2004.

PANERAI, Philippe; MANGIN, David. *Proyectar la ciudad*. Madri: Celeste, 1998.

SANTOS, Milton. *Espaço & método*. São Paulo: Nobel, 1985.

SPIRN, Anne Whiston. *O jardim de granito*. São Paulo: Edusp, 1995.

REIS FILHO, Nestor Goulart. *Contribuição ao estudo da evolução urbana do Brasil (1500/1720)*. São Paulo: Livraria Pioneira/Edusp, 1968.

ROSSI, Aldo. *A arquitetura da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1995.

SOLÀ-MORALES, Ignasi de. Presente y futuros. La arquitectura en las ciudades. In: CONGRESO DE LA UNIÓN INTERNACIONAL DE ARQUITECTOS, 1996, Barcelona. *Anales...* Barcelona: Col·legi d'Arquitectes de Catalunya/Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, 1996.

TEIXEIRA, Carlos M. *Em obras: História do vazio em Belo Horizonte*. São Paulo: CosacNaif, 1999.

VILLAÇA, Flávio. *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel/Fapesp/Lincoln Institute, 1998.

Obs.:

Este trabalho é parte da tese de doutorado apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo – FAUUSP, em 2006, intitulada *A cidade sendo redesenhada pelos vazios: Franco da Rocha nas terras de Juquery*.

Iná Rosa

Arquiteta, mestre e doutora pela FAUUSP.
Rua Fradique Coutinho, 795, ap. 58
05416-011 – São Paulo - SP
e-mail: inarosa@terra.com.br