TGI.2012

TRABALHO DE GRADUAÇÃO INTEGRADO

TEATRO E PRAÇA NO LARGO DA CONCÓRDIA

NICHOLAS STORANI

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO - USP

INSTITUTO DE ARQUITETURA E URBANISMO - IAU

NICHOLAS STORANI

TEATRO E PRAÇA NO LARGO DA CONCÓRDIA

Brás, São Paulo - Brasil.

SÃO CARLOS
2012

Dedico este trabalho a Deus, meu pai que já nos deixou e minha família, pelo apoio e amor incondicional.

SUMARIO

Introdução	04
Brás: História e Desenvolvimento de sua Urbanidade.	06
Largo da Concórdia	23
Estratégia de Intervenção: Demolições.	28
O Teatro, a Praça	36
Bibliografia	54
Anexos	55

INTRODUÇÃO

Localizado na Zona leste, o Brás pertence a um grupo de bairros ligados à área central da cidade, de formação mais antiga, mais densamente habitado e que têm na função industrial o traço mais forte de sua caracterização.

A obsolescência dos edifícios fabris justaposta ás intervenções de mobilidade urbana compõem uma leitura de contradição: há nesse território uma competição entre a lógica rodoviarista e a manutenção de pontos de respiro, o pedestre e o carro, o comércio clandestino e o comércio legalizado, barraquinhas de feiras e os edifícios, etc.

Como área central do bairro, o Largo da Concórdia foi objeto de varias intervenções desde as décadas de 1940 e hoje se torna expoente das contradições acima mencionadas.

Dado que estas contradições transformam o espaço num território de desigualdades e competições, a proposta desse projeto é compatibilizar a configuração desses espaços bem como seus usos e ocupações.

O inicio desta compatibilização parte do pressuposto de recuperação do desenho do Largo da Concórdia. Tal ação implica numa operação urbana de grande porte com a remoção do viaduto do Gasômetro e suas construções próximas. O intuito é prover um abertura de todo o espaço que compõe o entorno do largo promovendo a fluidez da saída da Estação Brás (CPTM) para todas as direções para onde o comércio se irradia. Posteriormente, a construção de um teatro traz de volta uma cultura que fez parte da historia desse bairro e que hoje em dia responderia sua demanda por equipamentos culturais.

A união desses dois partidos constrói um espaço urbano com desenho característico. Um sistema de praça que se abrem e desobstruem o acesso do pedestre podem se tornar numa espaço para contemplação e fruição bem como lugar de expectativa de um novo evento. As praças se comunicam com o teatro que projeta seus palco (Maior e Menor) para fora e potencializa a dinâmica da cena teatral.

BRÁS: História e Desenvolvimento de sua Urbanidade

Localizado na Zona Leste da metrópole paulistana, o bairro do Brás (hoje Subdistrito) possui uma densidade que não se restringe à sua massa edificada, mas também à sua história e seu significado, ou melhor, toda essa massa edificada pode contar diferentes histórias atreladas a diferentes períodos, diferentes intervenções urbana.

Hoje esta contida na porção Leste da Área central da cidade de São Paulo, em seu inicio, nas primeiras décadas do século XIX, o distrito do Brás se diferenciava da colina central por possuir topografia plana. Uma área de várzea constantemente inundada nos bordos do rio Tamanduateí. Sua posição geográfica ligando as duas colinas mais importantes (Central e da Penha) fez com que se instalassem nesse bairro algumas atividades de comércio mais voltado para os viajantes que vinham do litoral. Posteriormente, em meados no século XIX com a instalação da linha férrea, as primeiras atividades fabris começaram a se desenvolver o que somado a imigração européia fez com que, no final do mesmo século, seu crescimento fosse intenso.

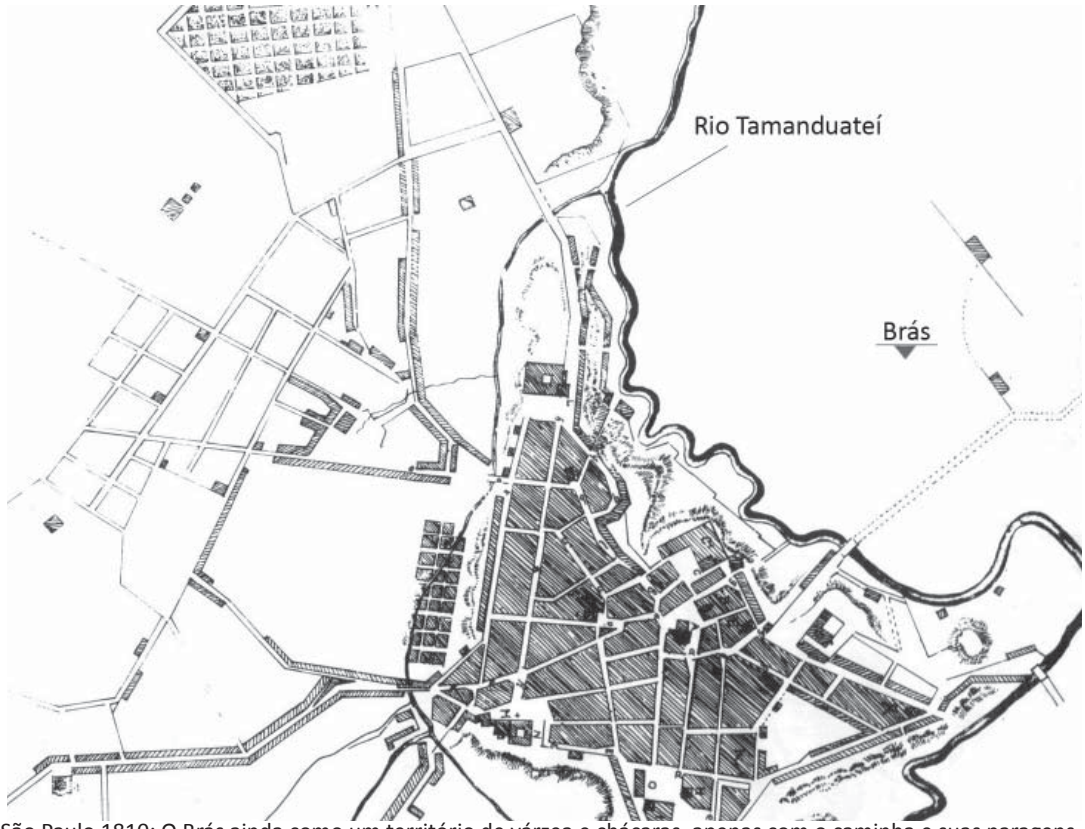
Brás no período das chácaras e das paragens. *FONTE: Militão Augusto de Azevedo, http://preserva-saopaulo.tumblr.com. 2012.*

O perfil do bairro passa a ser predominantemente fabril, essa noção faz com que o bairro sofra outro tipo de diferenciação. Não mais a topografia plana provocaria distanciamento da colina. Seu novo significado, pautado pela moral do trabalho e esforço, diferenciava-se da "cidade" das áreas centrais que àquela época representavam uma sociedade cujo auge fora pautado pelos valores nobiliários burgueses. A cidade de são Paulo divide-se em duas "cidades", dois territórios quase opostos em sua moral e costume, mas também em sua topografia e conformação urbana. A linha de ferro, as plantas fabris, os cortiços, da várzea se contrapunham aos casarões, as igrejas e as escolas da colina.

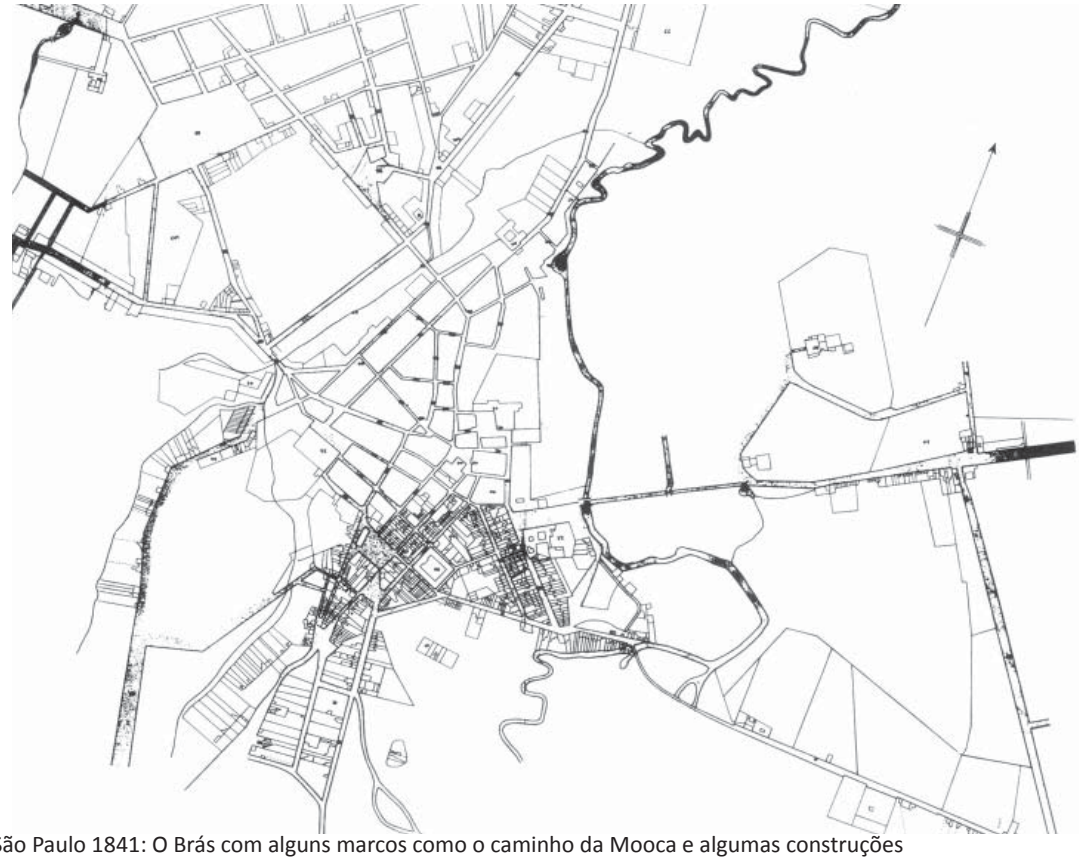
A sociabilidade era feita de maneira hierarquizada, a relação dentro da fábrica tornava-se indispensável para manutenção dos subsídios dos moradore operários do Brás, mas também havia outras dinâmicas que traziam vida a este lugar. Grupos que se formavam devido à nacionalidade, atividade comercial, grupos esportivos. Ainda assim já nas décadas de 1920 a vida urbana começa a ficar mais rica com inicio e desenvolvimento de cultura dos cinemas e teatros.

"... , como se percebe pela importância dos cinemas na década de 20, do teatro profissional em temporadas de ópera, operetas e cançonetas, dos bailes maxixeiros que começavam a acontecer até no Natal e, não menos, das bandas de jazz que pontificavam, no final da década de 20, nos café e restaurantes, cuja entrada era franca 'às pessoas decentemente trajadas'..." (Reale, 1982, apud Paoli, 1991).

Fonte: Chaminés no Bras - Sao Paulo ca. 1930 © Museu Postal

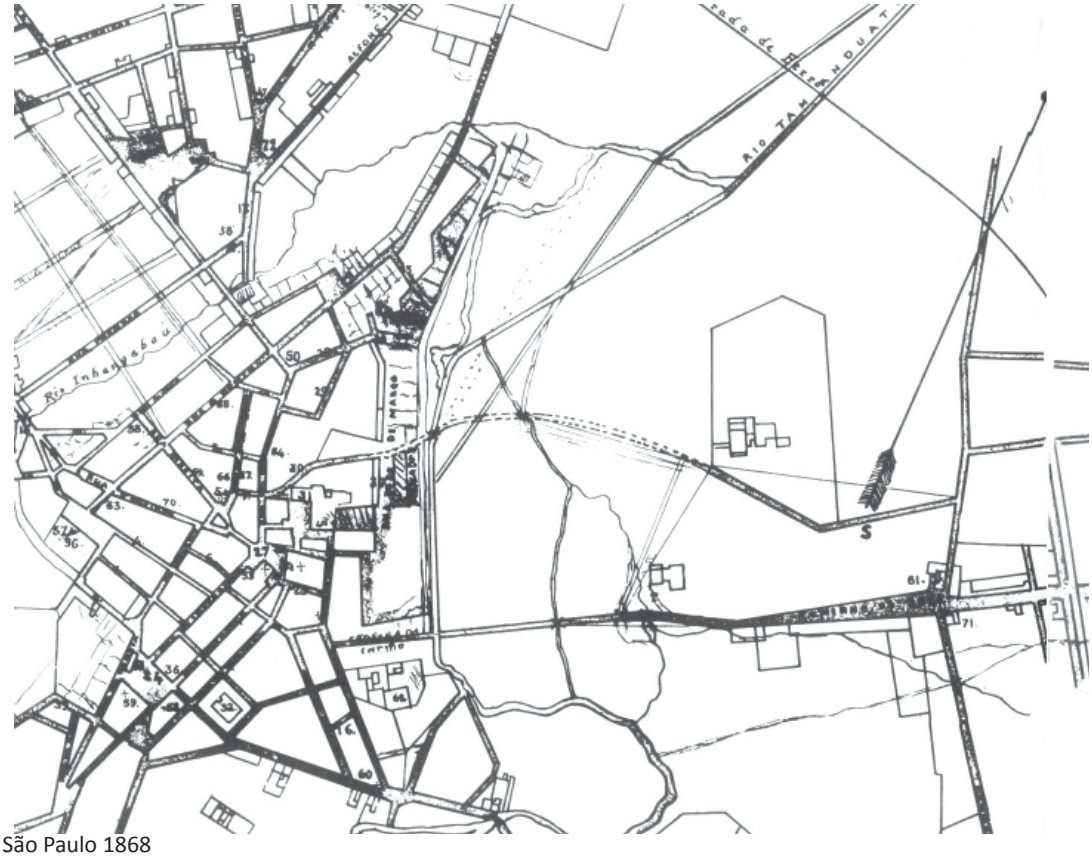


São Paulo 1810: O Brás ainda como um território de várzea e chácaras, apenas com o caminha e suas paragens.



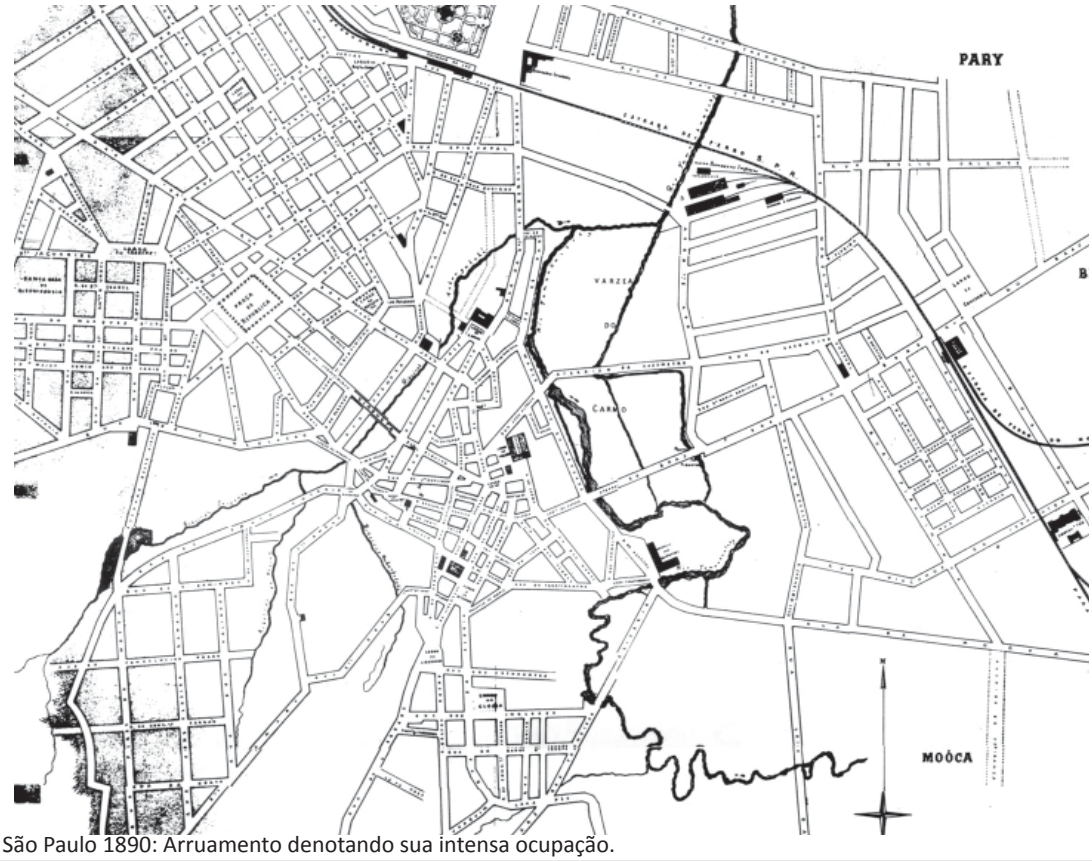
São Paulo 1841: O Brás com alguns marcos como o caminho da Mooca e algumas construções

São Paulo 1844-47

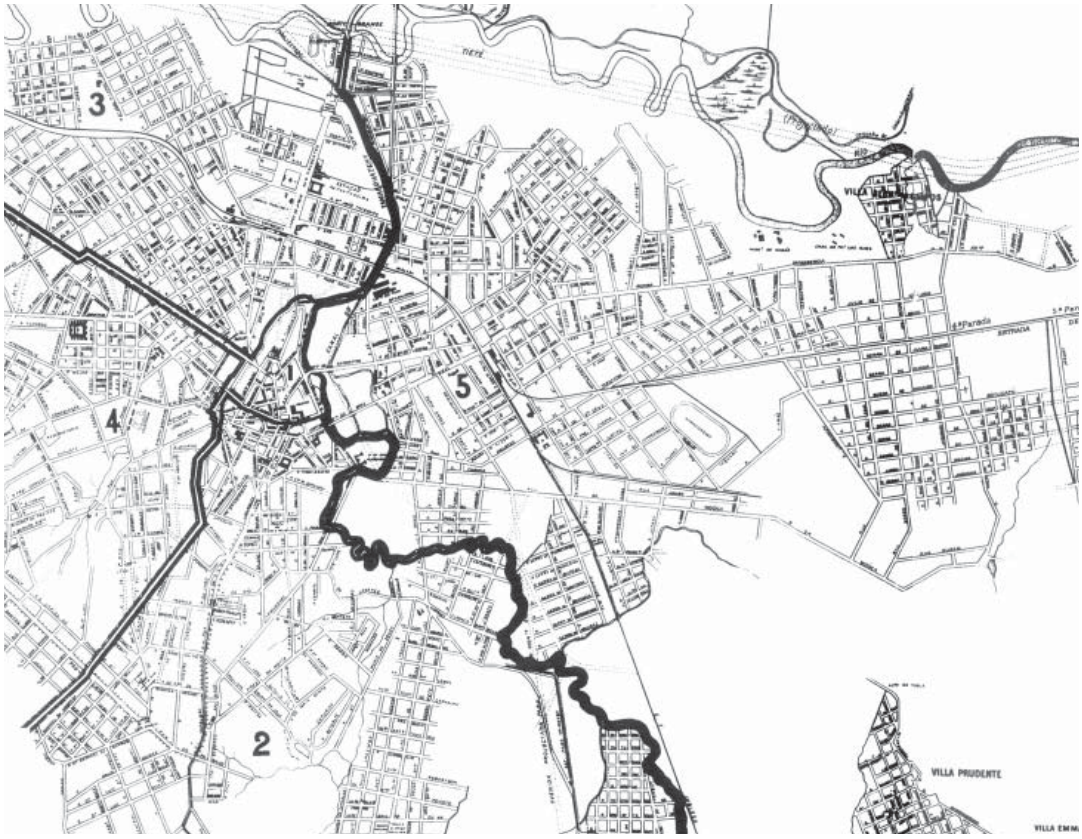


São Paulo 1868

São Paulo 1881: O Brás mais desenvolvido e com a Linha Ferrea.



São Paulo 1890: Arruamento denotando sua intensa ocupação.



De fato a cultura do teatro enriqueceu a vida dos moradores do Brás, o Teatro Colombo, visto como um equipamento de diversão recebia campanhas nacionais e internacionais e era recebido sempre com grande entusiasmo.

No inicio do século XX São Paulo começa a se desenvolver e se expandir. A partir de então se inicia a discussão sobre os modos de expansão que se configurariam na proeminente metrópole. Nesse contexto sobressai-se o Plano de Avenidas de Prestes Maia que prioriza a mobilidade através do automóvel. As interpretações sobre as referências de Prestes Maia para adaptação à conformação da cidade á época vão de uma combinação de modelos de sistemas radiais e perimetrais de Stubben, com conceito de perímetro de irradiação de Eugene Hénard apontada por LEME (1999, apud ANELLI, 2007) até a proposta de Otto Wagner para Viena CAMPOS NETO (1999, apud ANELLI, 2007) que se configura num modelo urbano de anéis concêntricos de expansão horizontal ilimitada.

O fato mais marcante nesse período primeiramente foi o rápido crescimento de São Paulo que já

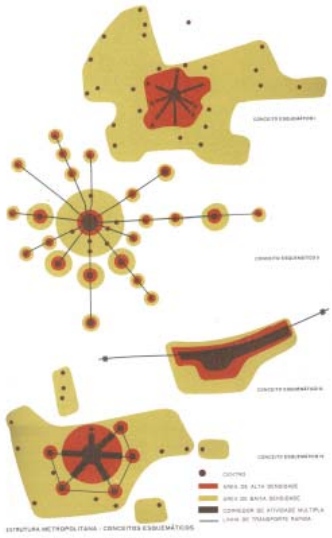
naquela época necessitava urgentemente de soluções d projeto urbano que respondessem à intensa expansão da cidade. Segundo ANELLI (2007):

"Avessa a restrições e controles, São Paulo adotou um modelo de cidade com centro vertical denso e extensão periférica horizontal demograficamente rarefeita, ambos produzidos com interesses imobiliários imediatos. O ônibus apresentaria a flexibilidade adequada para circular desde o centro ate os bairros periféricos sem infraestrutura viária, dispostos quase que aleatoriamente pelo território. Flexibilidade impossível aos sistemas sobre trilhos (ANELLI, 2007)." E continua,

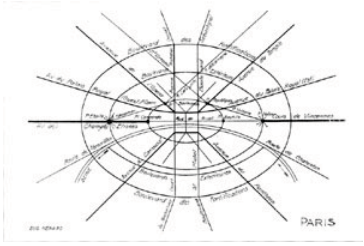
"Outra linha de interpretação é indicada por Lagonegro (...): as relações entre implantação de uma politica "rodoviarista" e a aproximação paulista aos Estados Unidos e a seu modelo industrial eram fatores políticos de grande relevância para o contexto histórico desse período a abertura das primeiras estradas de rodagem por Washington Luiz e o surgimento do culto ao automóvel como sinal de modernidade (...) situam-se no mesmo período de contexto das decisões politicas que recusaram o projeto de Metrô da Light e optaram pelo Plano de Avenidas de Prestes Maia. Nessa interpretação, o "rodoviarismo" assume um papel que transcende a forma de organização técnica do território, revelando seu caráter de diretriz econômica e politica que disputava a hegemonia do país. Coerente com essa politica, o projeto de Prestes Maia propõe a mobilidade baseada nas vias para transporte sobre pneus, a qual viria a se tornar o principal atributo estrutural da expansão da cidade (ANELLI, 2007)."

Teatro Colombo.

As discussões sobre os modelos adotados desenvolvem-se com intervenções de novos agentes e novas ideias gerando novas intervenções na cidade. Passam por Anhaia Mello com a estrutura urbana limitada de estrutura polinuclear; pelos estudos de Robert Moses no "Plano de Melhoramentos Públicos para São Paulo" com o Highway Research Board, volta a Prestes Maia e seu "Projeto de Transporte Rápido Metropolitano". Já nas décadas de 1950 com a vinda do francês Louis Joseph Lebret é introduzido em São Paulo a SAGMACS – Sociedade para Análise Gráfica e Mecanográfica Aplicada aos Complexos Sociais, como ainda menciona ANELLI (2007) desenvolve uma metodologia nova para entendimento da cidade como um fenômeno histórico, social e econômico. A partir de então, embora novas propostas de integração urbana tenham surgido e se influenciado por tais estudos, a estrutura de Prestes Maia e Anhaia Mello ainda tem sua estrutura mantida.

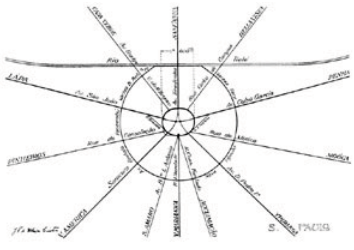


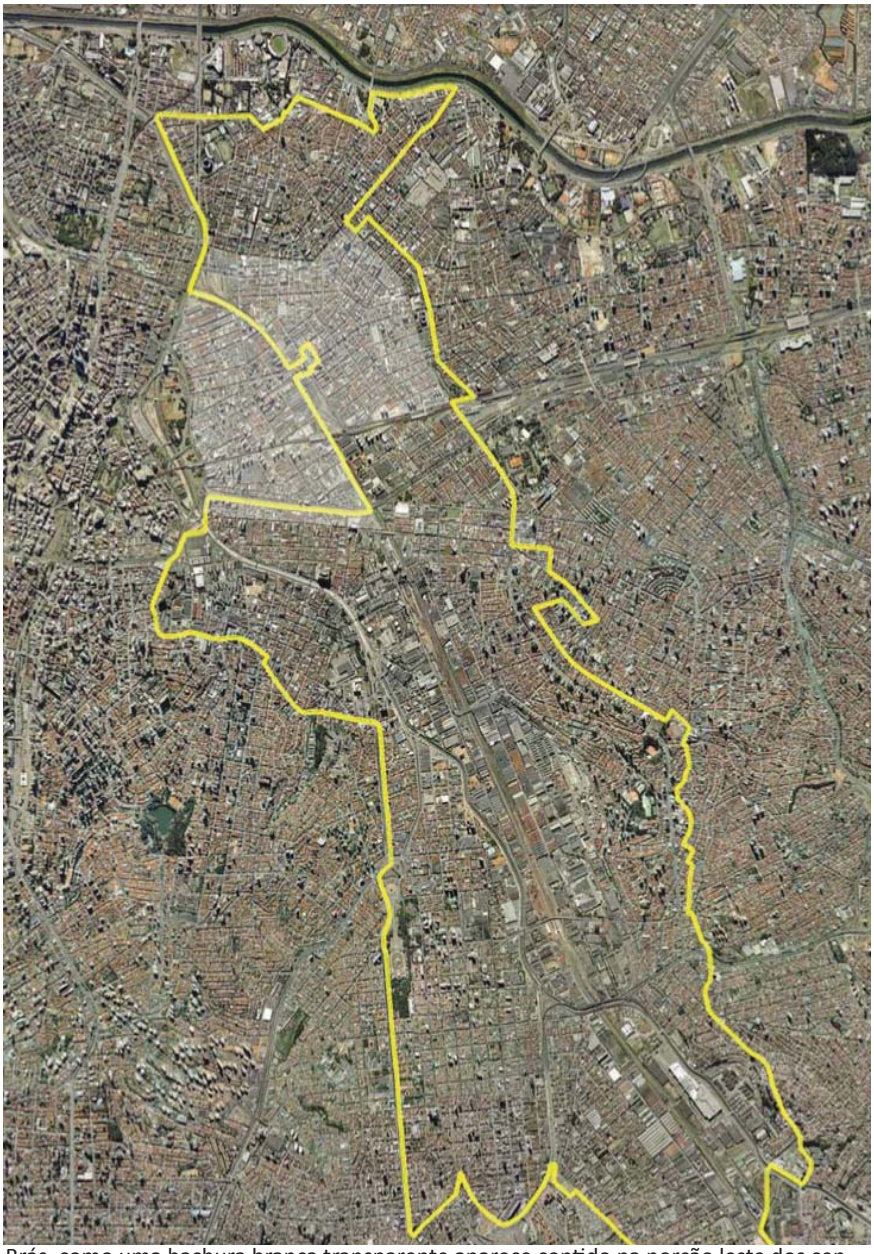
No Brás podemos observar as intervenções feitas Largo da Concórdia baseados nesses dados históricos. Seus viadutos, Gasômetro e Alberto Marinho, embora tenham sido implantados com diferença de vinte anos um do outro (o viaduto do Gasômetro, foi inaugurado em Dezembro de 1949 e o Viaduto Alberto Marinho, que transpõe a Avenida Rangel Pestana, em Janeiro de 1968) podem ter sido pensados como vetores de expansão das malhas concêntricas de Prestes Maia.



É importante destacar que as transposições eram feitas em nível antes dos viadutos e que muito se discutia e sobre periculosidade dessas porteiras para a população que então transitava de maneira intensa nos cruzamentos da linha férrea e de seu bordo.

Seguindo adiante já em 1969 é também considerável a proposta baseadas no Plano Urbanístico Básico – PUB (1968) que viria gerar sofisticados estudos urbanos de integração e desenvolvimento da cidade em diversas dimensões. Nesse modelo de proposta o "modelo radio-concêntrico é preliminarmente descartado por se basear em anéis perimetrais que seriam fatalmente abandonados com o tempo". A proposta seleciona na malha viária existente as vias





Brás, como uma hachura branca transparente aparece contido na porção leste dos centro. Região de características fabris

estruturais, que concentrarão linearmente a expansão horizontal e vertical. Aplica assim o sistema de mobilidade urbana formulado por Guedes na proposta para Brasília (ANELLI, 2007).

Como porção muito próxima ao centro da cidade paulistana era inevitável que o Brás fosse território dessas intervenções. A implantação das estações de trem e metro aproveitando a malha ferroviária existente e o reforço da importância das vias automobilísticas estruturais através da implantação de viadutos mostram novas faces para a questão da diferenciação. De fato

Belém
Brás
São Paulo, República Federativa do Brasil
Brás
© 2012 MapLink/Tele Atlas

toda essa estrutura visava à integração dos diversos e longínquos pontos da metrópole, no entanto outros movimentos de igual importância como operações urbanas que estariam ligadas a essas estruturas de mobilidade, que visavam edifícios e espaços de urbanidade acabaram não acontecendo o que de certa forma causou a manutenção do estado de obsolescência do ambiente construído no local.

Viaduto do Viaduto Mto. Alberto Marinho.

O PUB tinha por objetivo a estruturação de corredores com um sistema de transporte rápido onde se abrigariam edifícios de diversos usos. Isso diminuiria o tempo de viagem dos usuários e tornaria o transporte coletivo mais eficiente. Através da EMURB (Empresa Municipal de Urbanização) foram concebidos diversos projetos que acompanhavam os projeto de implantação das linhas do metro, à época, em construção. A partir da implantação das linhas dos metro, diversos estudos de projeto urbano foram desenvolvidos. Tais projetos deveriam seguir os conceitos do PUB, tais sejam, segundo ANELLI (2007):

Viaduto do Gasômetro.

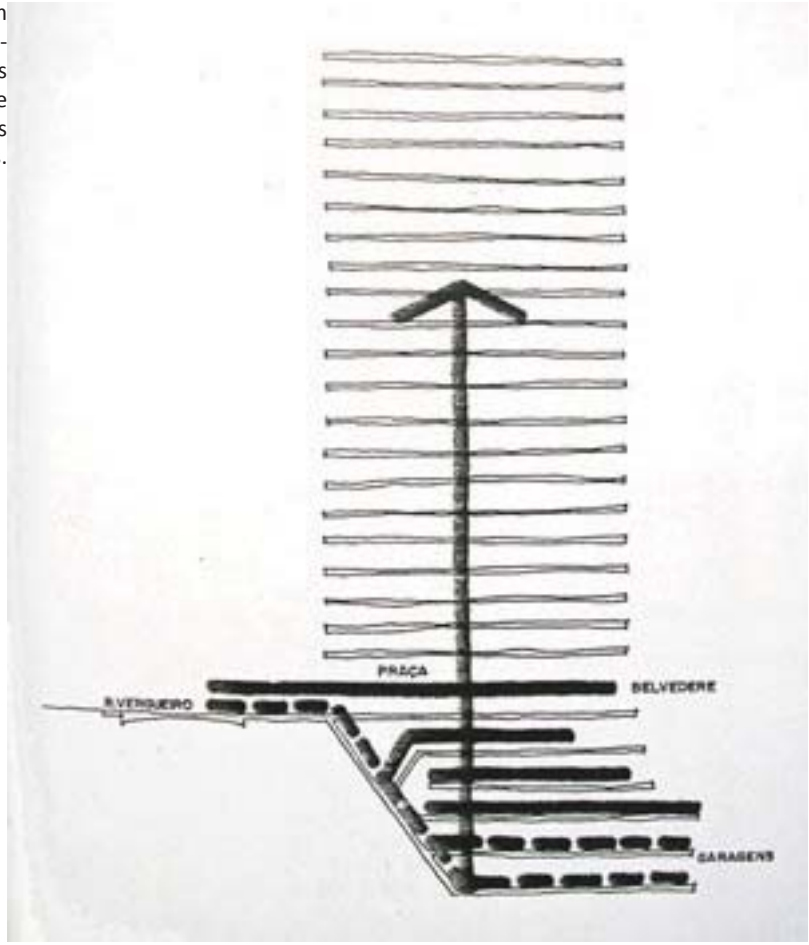
Viaduto do Gasômetro.

"Os cortes e maquetes ilustram bem essa concepção: edifícios multifuncionais, com comércio nos pavimentos inferiores, estacionamentos no subsolo e torres laminares de habitação nos pisos mais elevados são distribuídos por uma superfície plana publica ajardinada atravessada pelos trilhos elevados. Uma cidade na qual o adensamento e a facilidade de deslocamento

Projetos desenvolvidos pela EMURB. Corredores de Atividades Multiplas. Maquete.

Projetos desenvolvidos pela EMURB. Corredores de Atividades Multiplas. Seção.

Esquema de usos com subsolo para estacionamento, pavimentos baixos para comércio e serviço e habitação nos pavimentos superiores.

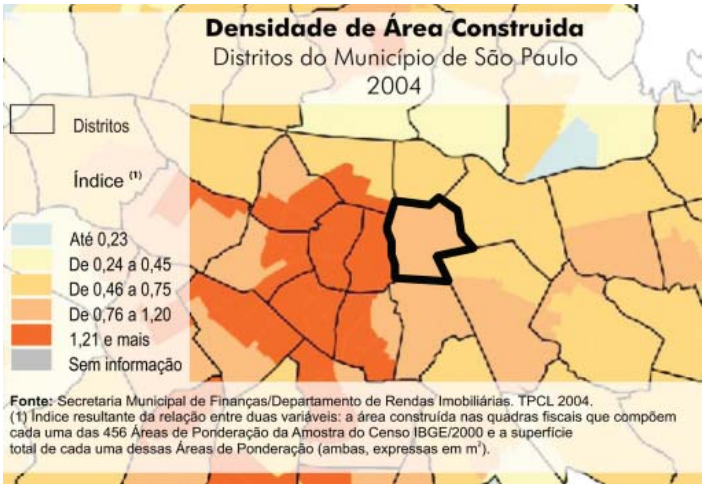


Perspectiva que demonstra a organização dos corredores de atividades multiplas.

em transporte público iria conviver com a amplitude dos espaços abertos verdes (ANELLI, 2007)".

No entanto pouco desses estudos transformaram-se em projetos. Talvez pelo alto investimento que já fora feito para a implantação das linhas do metro nessa região. O fato é que a não execução desses projetos manteve a conformação urbana local intacta, a não ser por mais desordenamento de sua ocupação.

Atualmente o estado em que se encontra a conformação do subdistrito do Brás, esta inerte, sem renovações, ou qualificações de espaço. A arquitetura se transforma apenas nas fachadas dos estabelecimentos comerciais e setores privados. Quase não há intervenções de caráter público (Implantação e equipamentos ou parques) os índices populacionais passam por um período de decréscimo (embora dados atuais do IBGE apontem o retorno de seu crescimento). A variedade dos usos e ocupações que incrementam a diversidade



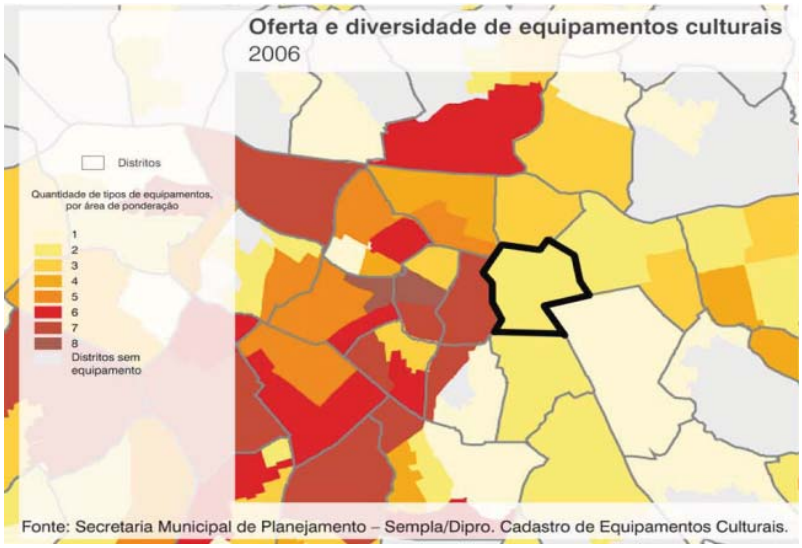
Fonte: Secretaria Municipal de Finanças/Departamento de Rendas Imobiliárias. TPCL 2004.
(1) Índice resultante da relação entre duas variáveis: a área construída nas quadras fiscais que compõem cada uma das 456 Áreas de Ponderação da Amostra do Censo IBGE/2000 e a superfície total de cada uma dessas Áreas de Ponderação (ambas, expressas em m²).

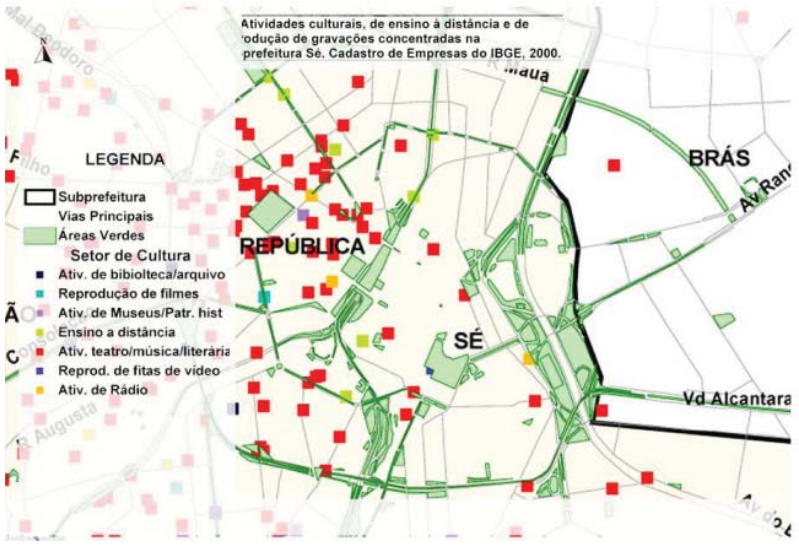
Vista desde o Viaduto Mto. Alberto Marinho.

Vista desde o Viaduto Mto. Alberto Marinho.

Vista debaixo do Viaduto Mto. Alberto Marinho.

Vista lado oposto do Viaduto do Gasômetro.

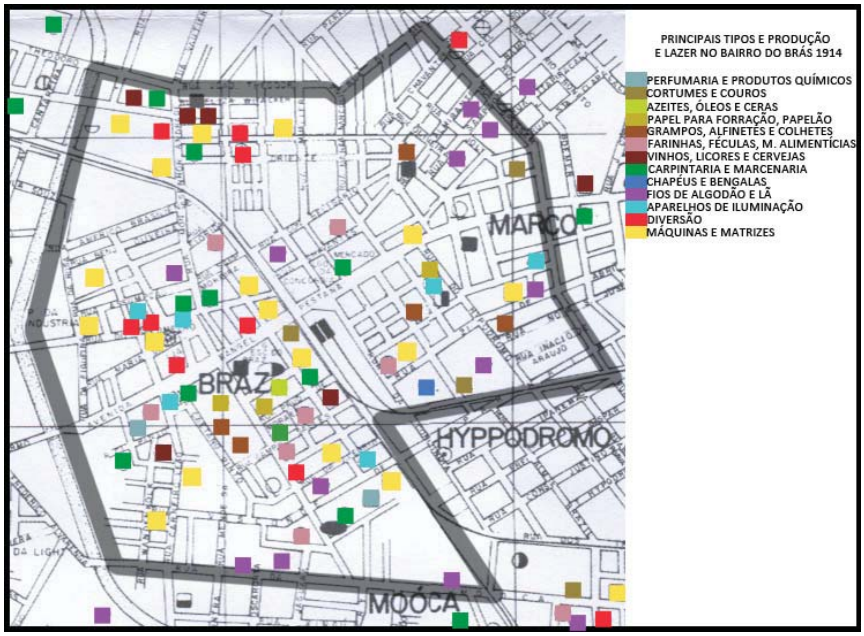


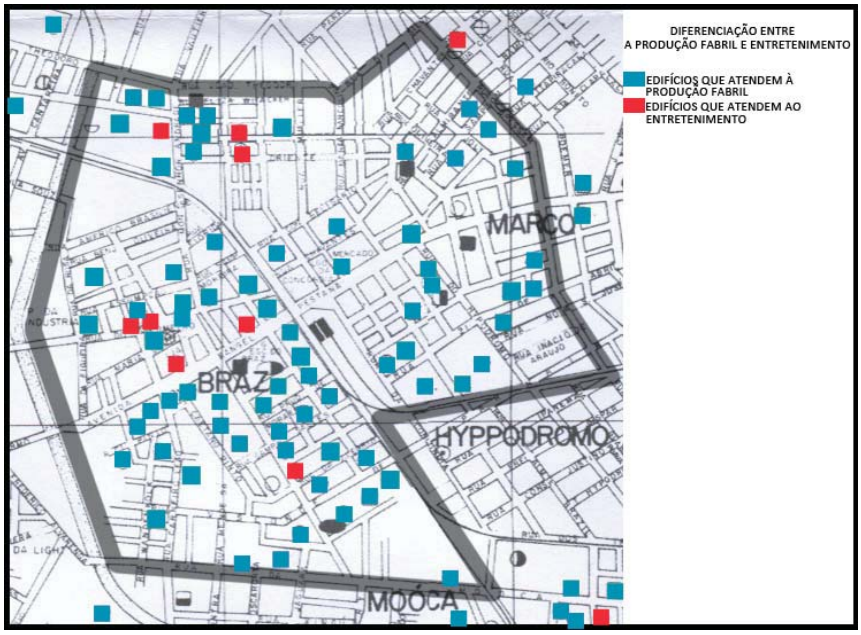


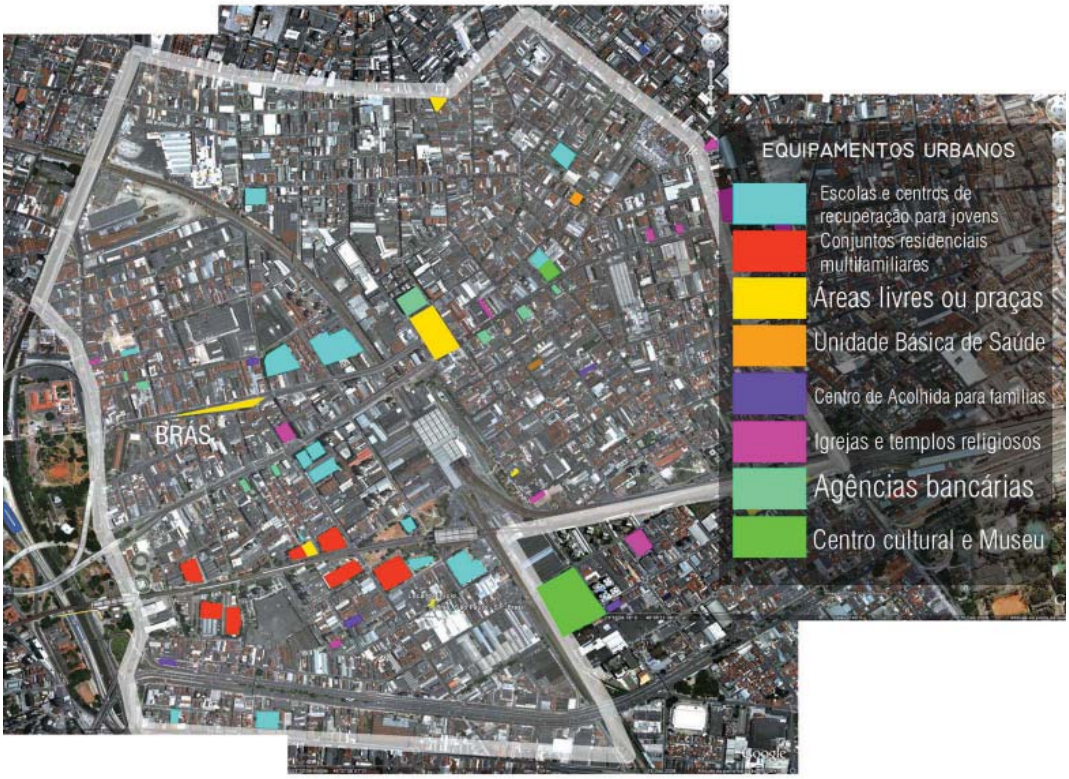
Entorno do Viaduto Mto. Alberto Marinho, que transpõe a Avenida Rangel Pestana.

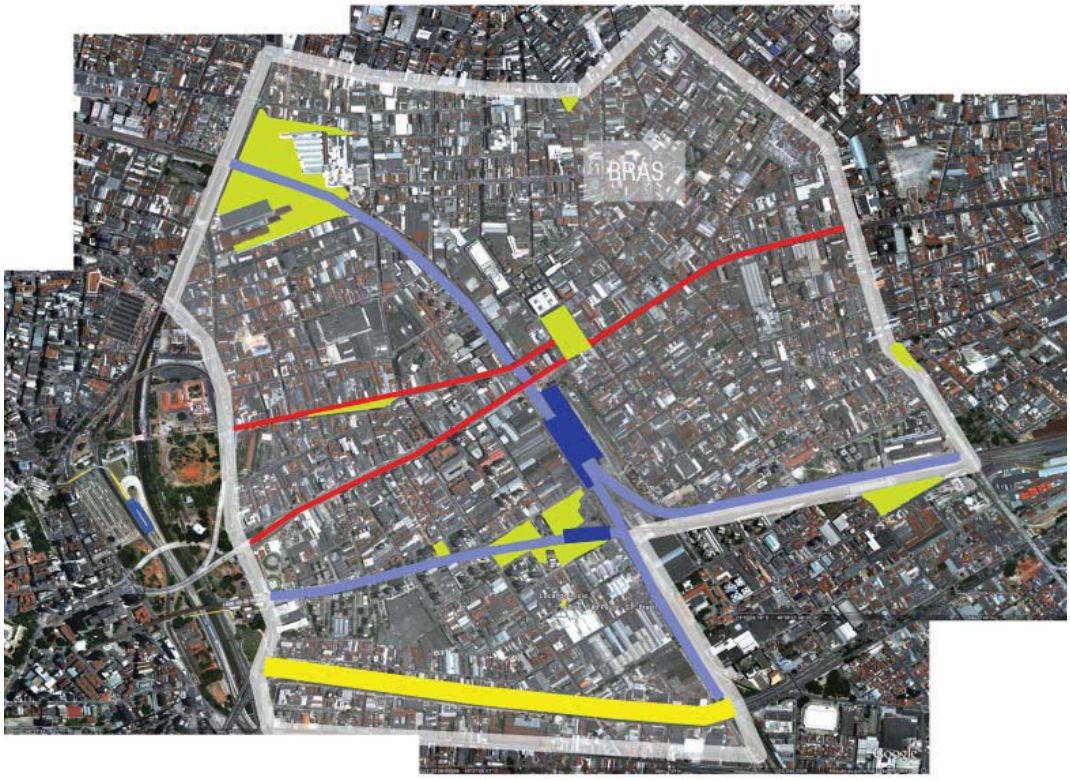
urbana começam a tornarem-se pobres. Hoje em dia a sociabilidade é potencializada pelas linhas do metro, porém apenas os usos comerciais e de serviço incentivam o deslocamento até esses locais. A vida cultural de outrora fora substituída pelas atividades comerciais.

A conclusão a que se chega nessa etapa da reflexão é






EQUIPAMENTOS URBANOS
Escolas e centros de recuperação para jovens
Conjuntos residenciais multifamiliares
Áreas livres ou praças
Unidade Básica de Saúde
Centro de Acolhida para famílias
Igrejas e templos religiosos
Agências bancárias
Centro cultural e Museu
BRÁS


BRÁS

que embora muito tenha se desenvolvido no âmbito das estruturas de mobilidade urbana, principalmente do automóvel, pouco foi feito em âmbito local. A variedade de usos e ocupações no ambiente urbano ficou aquém da estrutura de mobilidade que o deveria servir. No Brás isso é marcante. As plantas fabris ainda existem embora se possa alocar tal bairro em outro setor de usos e ocupações (comercio popular e comercio de diversas especialidades). Novas ondas migratórias fizeram por um lado dispersar as populações historicamente presentes no bairro bem como trouxeram novas comunidades de migrantes e imigrantes que não puderam fazer nada além de se adaptar ao ambiente obsoleto existente. Desamparados pela negligência dos poderes públicos encontram-se desde sua chegada até hoje em situação de vulnerabilidade social.

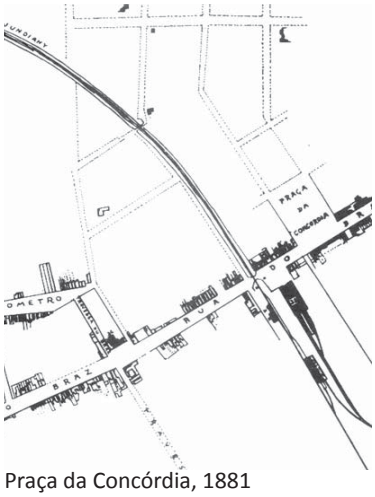
LARGO DA CONCÓRDIA

O Largo da Concórdia é um dos poucos espaços abertos do bairro criado com a função de praça. Segundo relato de TORRES (1981) nos primeiros anos de sua existência fora defendido pela população local devido ao fato de a municipalidade ter doado áreas contidas nos seus limites. A falta de áreas verdes e a composição com o elegante edifício do mercado fazem deste lugar uma área pública de grande importância.

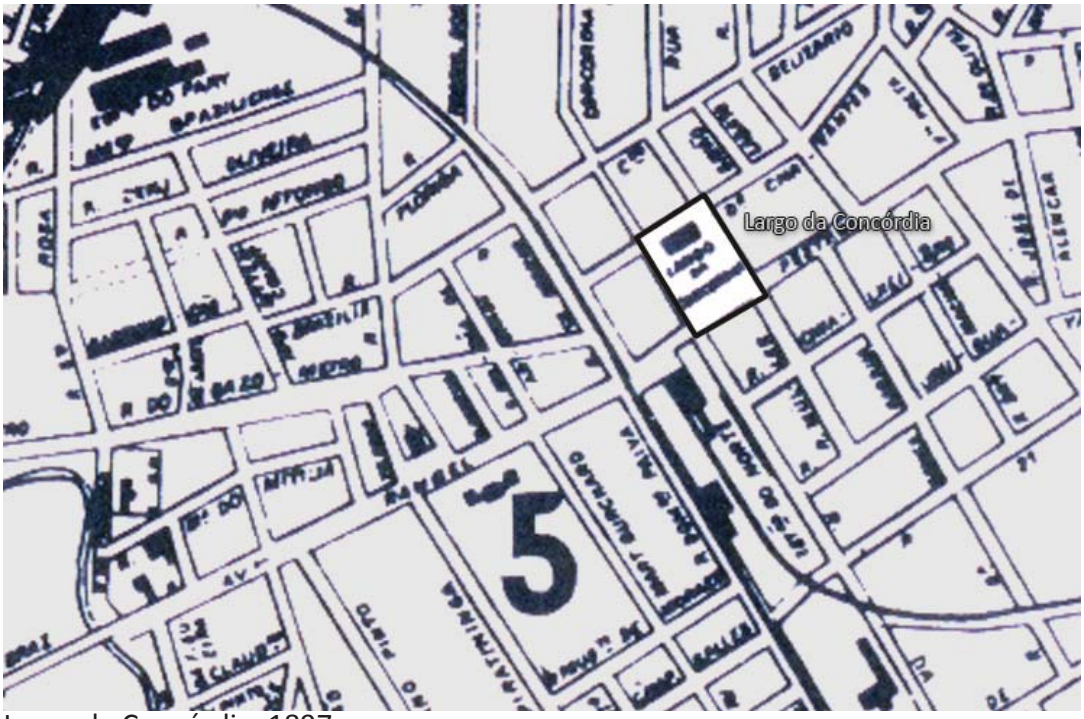
Porteiras do Brás.

Na nos anos 1940, mais especificamente no ano de 1948 é inaugurado o Viaduto do Gasômetro respondendo a um apelo popular por transposições mais seguras das linhas de trens e extinção das porteiras, famosas à época pela enorme quantidade de acidentes dela advinda. Vinte anos depois (1968) são inaugurados mais dois viadutos próximos, a transposição da Rangel Pestana, viaduto Maestro Alberto Marinho, e a da Radial Leste, Viaduto Alcântara Machado.

A conformação do Largo da Concórdia passa a ser prejudicada uma vez que a alça de acesso do Viaduto do Gasômetro corta o quase ao meio. A partir de então a função de praça passa a se enfraquecer e começar a ser apropriada de maneira desordenada,



Praça da Concórdia, 1881



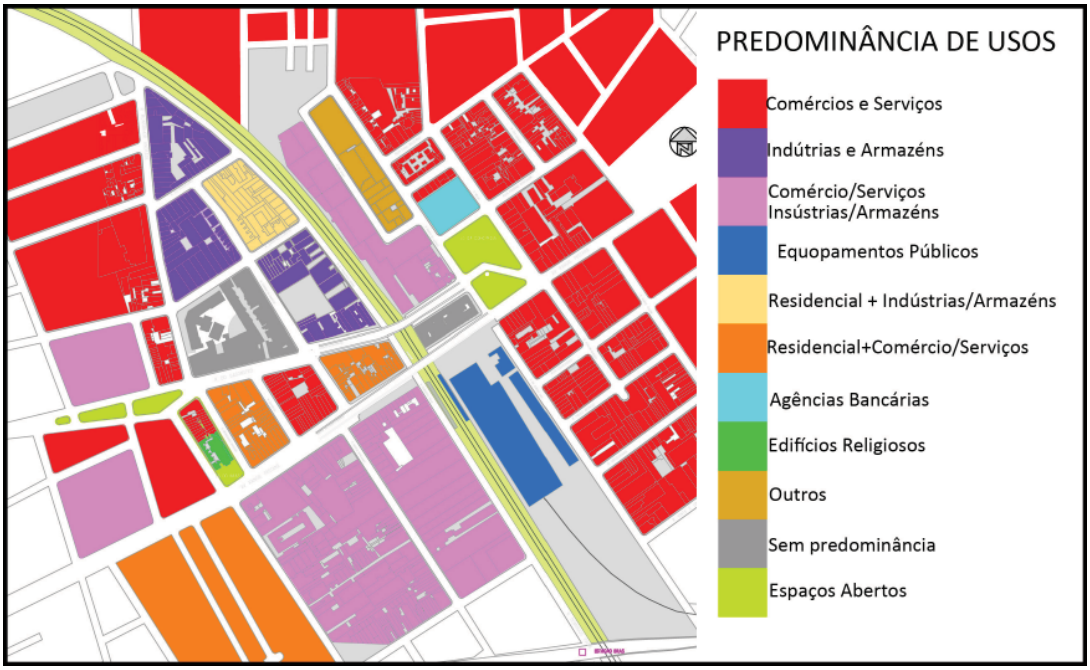
Largo da Concórdia, 1897.

ocupada quando não por vendedores, por carros.

Desde a instalação das Estações CPTM e Metro, além dos viadutos que transpunham importantes vias estruturais este sítio possui características de um núcleo no bairro, uma área central que corresponde ao ponto de chegada ao bairro para o pedestre. Segundo essa leitura é importante que tal ponto possua capacidade para gerar a dispersão a todas as direções. Neste sítio a ocupação é intensa, prejudicando a leitura à escala humana. Uma área com amplitude de visualização pode se tornar um elemento de percepção forte, que induza a percursos específicos. No caso a intenção dessa proposta de intervenção vai de encontro a ampliar o campo visual quando da saída da estação CPTM e tornar desobstruído caminhos que se irradiem para todos os lados do bairro.

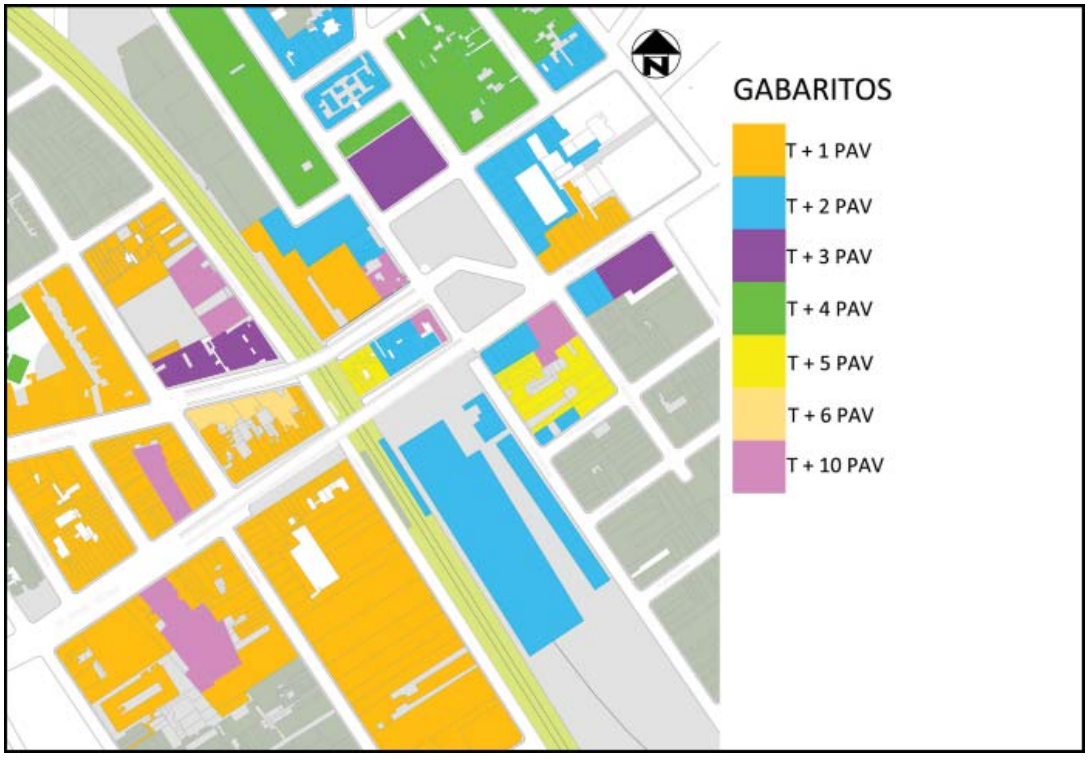
Como visto anteriormente, no Brás são restri-

HIERARQUIA DE VIAS
Vias Estruturais
Vias coletoras
Vias locais

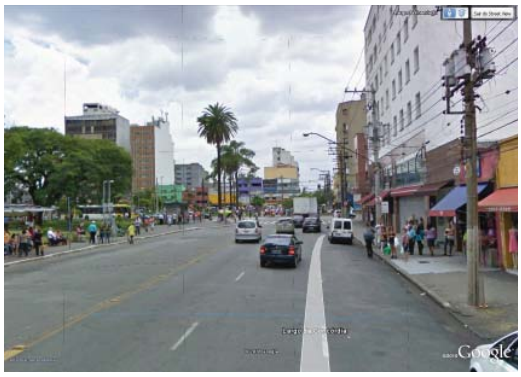

PREDOMINÂNCIA DE USOS
Comércios e Serviços
Indútrias e Armazéns
Comércio/Serviços
Insústrias/Armazéns
Equopamentos Públicos
Residencial + Indústrias/Armazéns
Residencial+Comércio/Serviços
Agências Bancárias
Edifícios Religiosos
Outros
Sem predominância
Espaços Abertos

tos os usos culturais a atividades educacionais. Isso restringe o campo de interesse de um território pela população. A proposta de intervenção é criar uma forma de fruição e lazer para toda a população.

Num ambiente de intenso comércio onde o trânsito de pessoas atinge escala metropolitana, restringir o uso do território a atividades comerciais é subutilizar o potencial local nos temas referentes a urbanidade. Esse "agito" social acontece somente durante o horário de funcionamento das linhas de trens e do comércio. Não há mais atividades de interesse que atraem pessoas. A proposta desta intervenção é incidir sobre essa questão também.



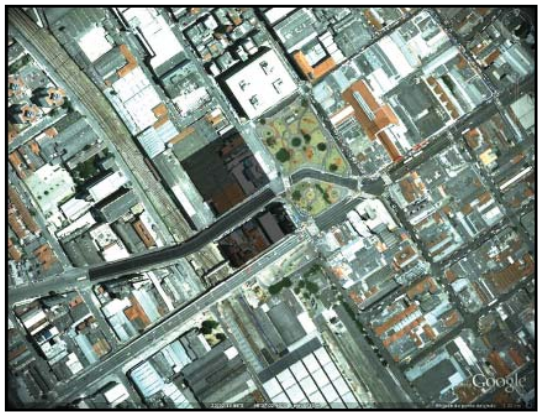
Como verificado anteriormente, o Brás, foi local de intervenções que incrementaram a infraestrutura de mobilidade urbana com vistas a desobstruir e integrar a cidade que se desenvolvia e se expandia. No Largo da Concórdia, essas intervenções tiveram expressão na implantação das estações de trem e do metro, bem como dos viadutos que transpunham suas vias estruturais. A falta de abrangência no planejamento de implantação desses equipamentos fez com que a ocupação das áreas lindeiras a esse viadutos fossem totalmente desordenadas e densas. Esses edifícios atualmente, construções de planta e sistemas construtivos simples, estão num estado de subutilização e abandono, tornando-se muitas vezes lugares insalubres.



Estratégia de Intervenção: Demolições

A estratégia de intervenção tem como partido recu perar o desenho do largo e propiciar novos usos que valorizem o local tornando-o mais agradável, de paisagem aprazível, de caráter humanizado.

Dessa forma a proposição inicial é de uma op-

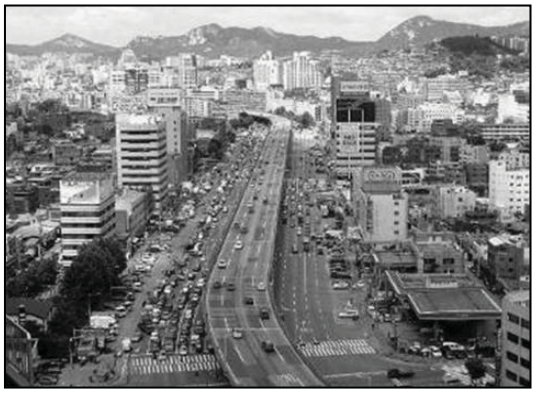


eração urbana que remova o viaduto do Gasômetro e as construções a ele lindeiras para criar um lote contíguo ao largo, onde se implantarão um complexo de praças e um novo edifício de caráter cultural.

Essa estratégia primeiramente visa valorizar o espaço onde será proposta a intervenção, porém busca implantar um pensamento que há anos vem sendo levado em consideração em grandes centros metropolitanos como Boston, Nova Iorque, Madri, Seul e mesmo a cidades de São Paulo e Rio de Janeiro.

O pressuposto de resgatar valores citadinos dos grandes aglomerados urbanos perdidos com a instalação de grandes infraestruturas viárias, é atualmente tomado por gestores e planejadores urbanos como o ponto de partida para grandes operações urbanas. Construídos em meados do século XX, vistos como símbolos de desenvolvimento técnico e econômico, essas autopistas elevadas e viadutos atualmente são tomadas como grandes causadores da degradação urbana das cidades. Para esses gestores e planejadores recuperar os valores urbanos de uma metrópole passa pelo questionamento de existência dessas estruturas, e em muitos casos pela simples e completa remoção das mesmas.

Alguns exemplos mais significativos ocorrem em Boston onde foi implantado o “Big Dig”, a remoção da Interstate 93 (I-93), uma via expressa elevada que cortava a cidade, considerada insuficiente do ponto de vista do tráfego demandado e degradante sob ponto de vista da qualidade urbana. Nessa operação urbana foram construídos túneis e pontes que faziam todo o antigo tra

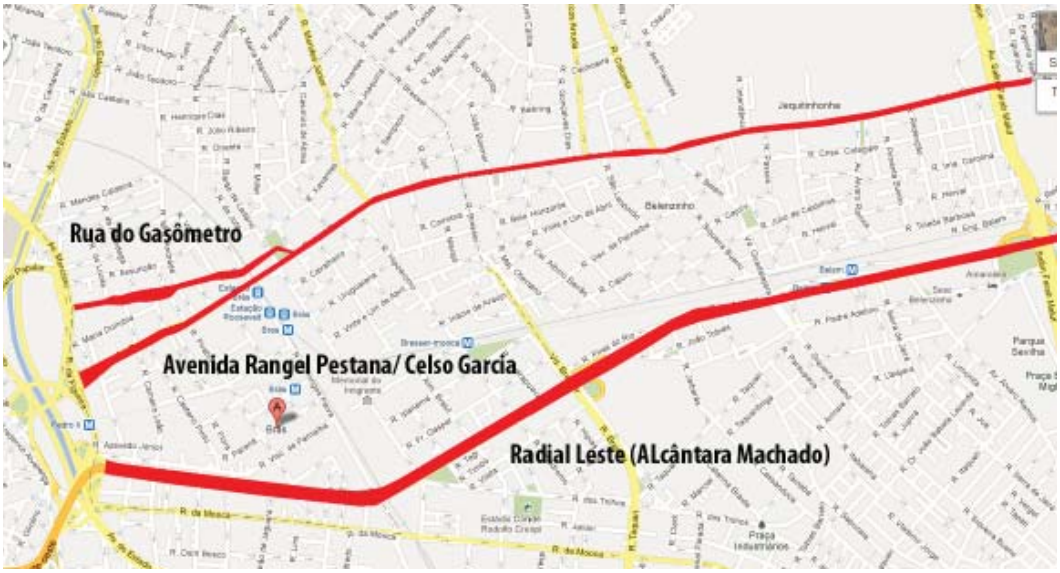


çado da I-93 liberando extensas áreas ao nível do solo onde se recupera o valor do convívio social, a qualidade ambiental e a valorização urbana do centro da cidade. Em Seul, capital da Coreia do Sul, onde o Rio

Cheonggyecheon, que também corta toda a cidade, nos anos 1970 foi completamente tamponado para dar lugar a uma expressa elevada, atualmente foram totalmente descobertos e revitalizados resgatando aspectos importantes para a cidade como a qualidade de vida de seus moradores próximos, as condições ambientais locais, valorização urbana e elementos históricos importantes como pontes de pedras que remontam a origem da cidade no século XIII. Outros casos de menor impacto, porém que revalam a mesma intenção são verificados em Nova Iorque, Madri, Londres, etc. em que se restringe ou simplesmente impede o tráfego de automóveis para dar lugar ao passeio público.

Usar a infraestrutura viária para expandir e conectar a cidade foi o motor de desenvolvimento que geraram os grandes centros urbanos desde o inicio do século XX até bem

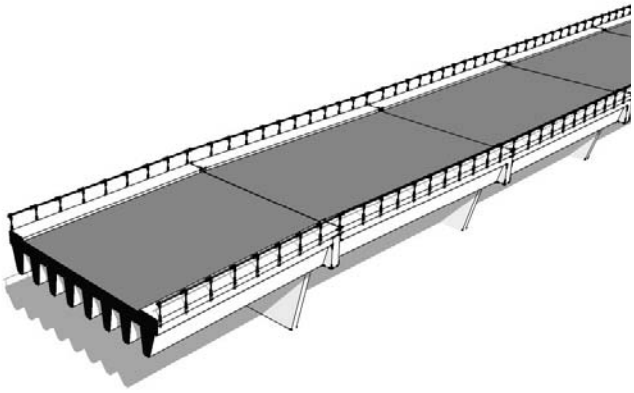
pouco tempo atrás. Grandes metrópoles globais possuem essas estruturas e São Paulo como parte desse grupo de grandes centros urbanos de economia global não foge a regra. De seu centro é irradiado uma grande quantidade de vias expressas e viadutos para todos os lados. Especificamente na porção leste onde se encontram os bairros industriais a linha férrea tornou-se um limite para essa expansão o que ocasionou a implantação de alguns viadutos. No Largo da Concórdia foram implantados dois viadutos que compõem o sistema viário estrutural, porém que carregam consigo o sentido de degradação, fratura e limites impostos por essas estruturas.

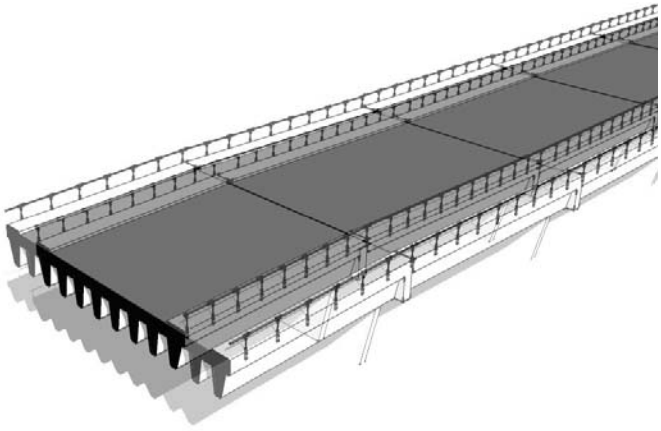


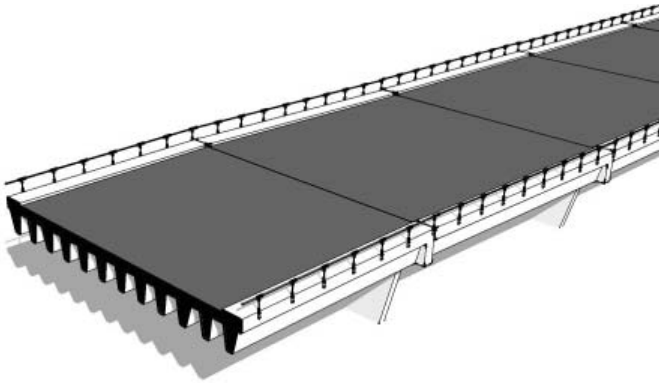
Embora possua sua função no sistema viário estrutural o Viaduto do Gasômetro possui sua implantação bastante questionável. Ao se comparar sua extensão com as vias estruturais próximas verifica-se que o tal viaduto, extensão da Rua do Gasômetro, se estende apenas alguns metros (aproximadamente 260m) o que para uma via de importância estrutural, como é identificada nos mapas do PDE, parece uma incoerência. O fato é que esse viaduto estende-se esses 260 metros (aproximadamente) para conectar-se a Avenida Rangel Pestana, criando um cruzamento de cinco vias que sem

possuir uma rotatória torna-se um caos. Sem contar com o fato de fragmentar o Largo da Concórdia.

Inaugurado em 1949, o Viaduto do Gasômetro também tem sua origem bastante questionável. Foi implantado como extensão da Rua do Gasômetro a despeito de vários estudos que indicavam a Avenida Rangel Pestana como melhor opção para se fazer a transposição, o que veio a ficar evidente quase vinte anos depois com a inauguração do viaduto Maestro Alberto Marinho (1968) que



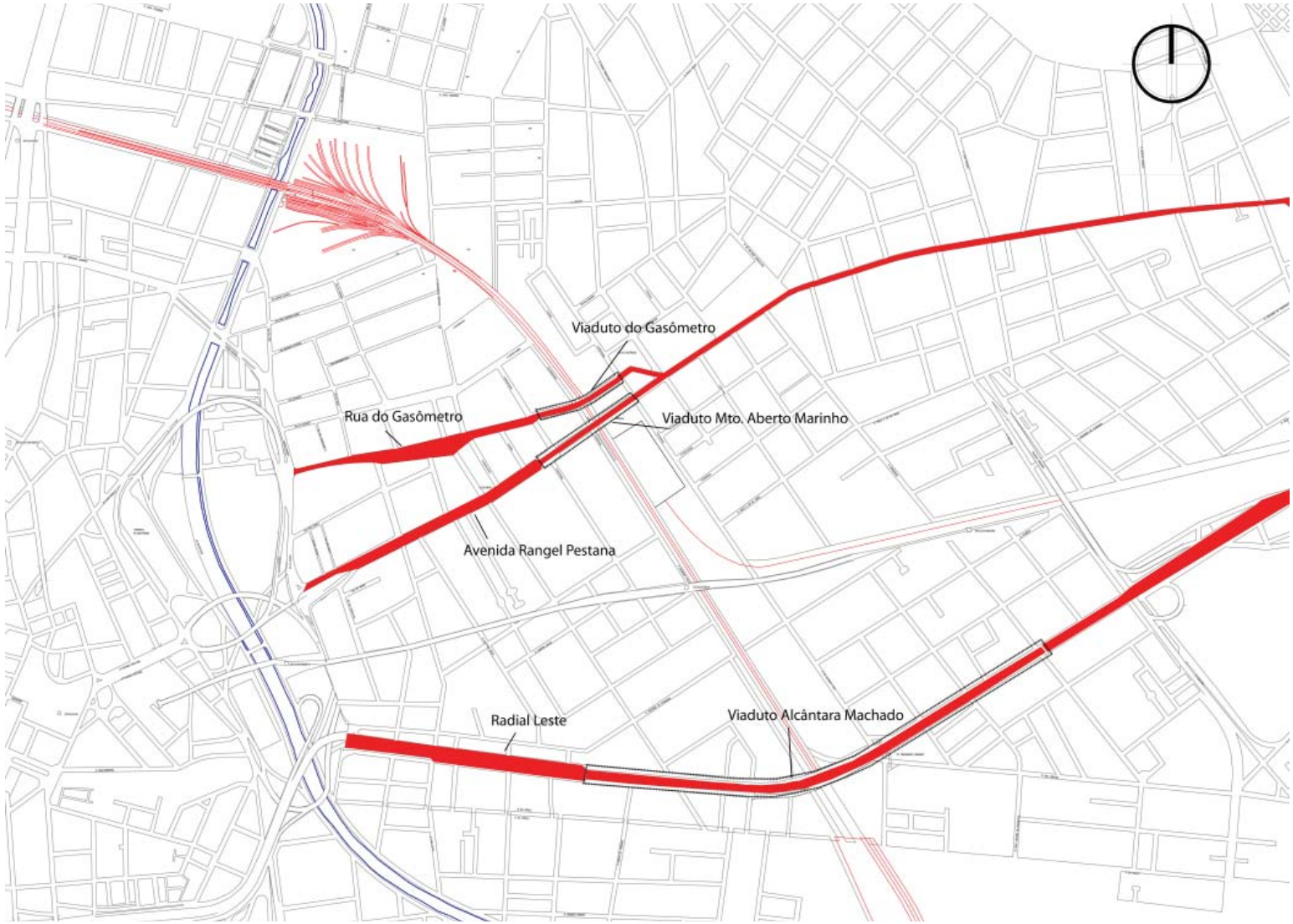


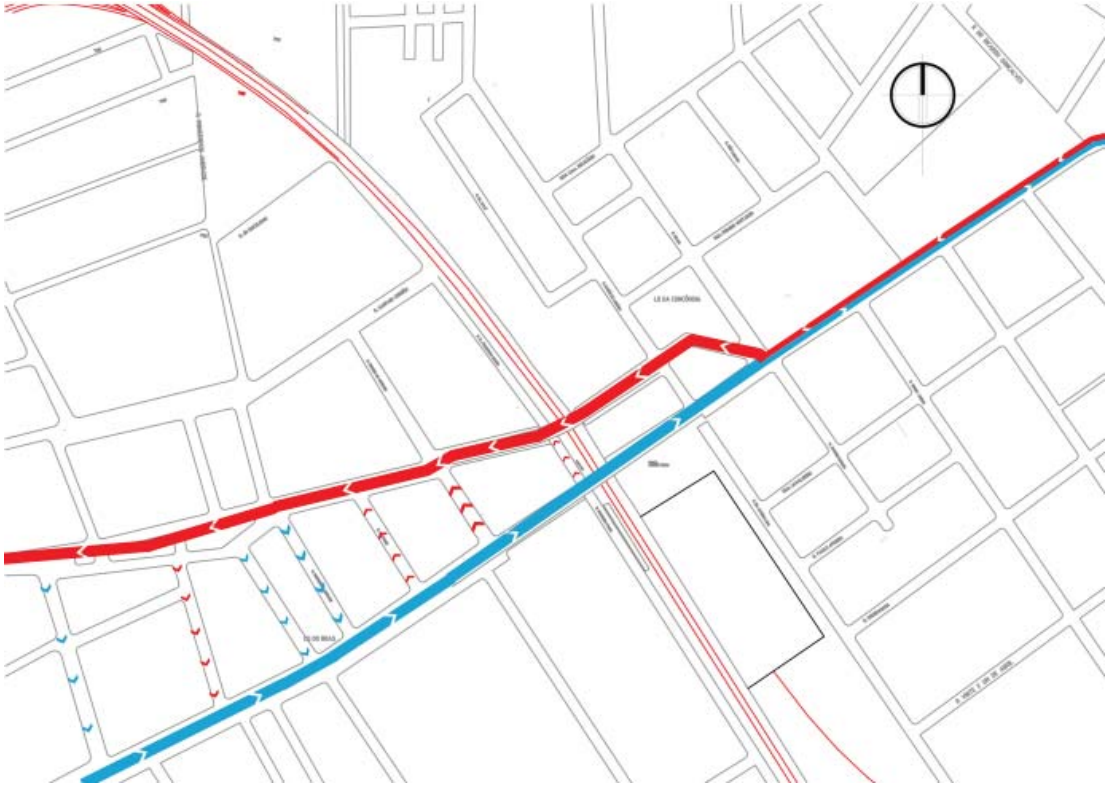


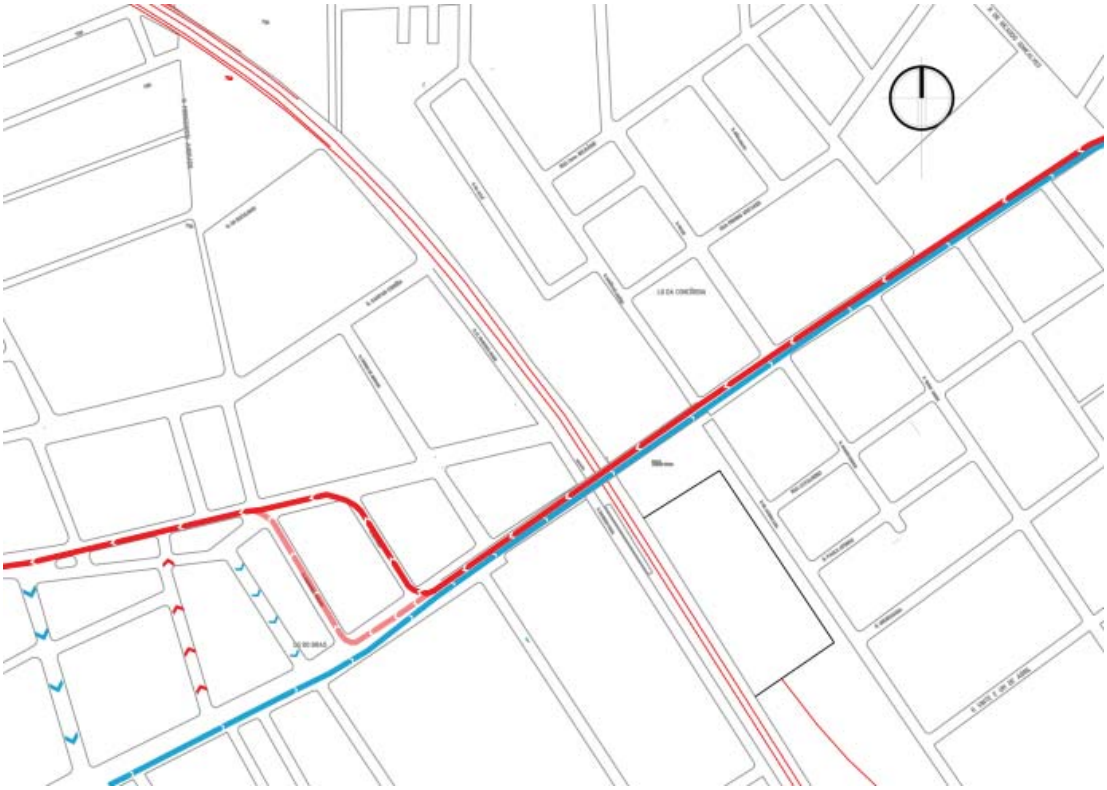
transpõe essa avenida. A intenção de integração da cidade se realizava com a criação de extensas vias estruturais e com consequentes transposições em limites físicos como rios ou linhas férreas. O viaduto Alcântara Machado inaugurado em 1967 transpõe a Via Radial Leste, também faz parte dessa intenção e possui uma extensão que lhe permite ser identificada como uma via estrutural.

Tirar o viaduto do Gasômetro pode representar um aumento no fluxo na Rangel Pestana, e consequentemente no viaduto que a transpõe. Quanto a isso há uma constatação de possibilidade de ampliação do leito carroçável do viaduto Alberto Marinho. Quando foi planejado para se implantado seus projetistas criaram a possibilidade de alargar seu leito através de um desenho de estrutura de apoios e lajes transversais, para possibilitar a implantação da linha do metro que àquela época ainda não existia.

As incoerências implícitas na historia da implantação do viaduto do Gasômetro e sua função pouco concisa no sistema viário estrutural fortalecem seu caráter degradante. Quando se constata também que este viaduto fragmenta o Largo da Concórdia, um importante espaço para o bairro por dimensões diversas, sua remoção torna-se indispensável.

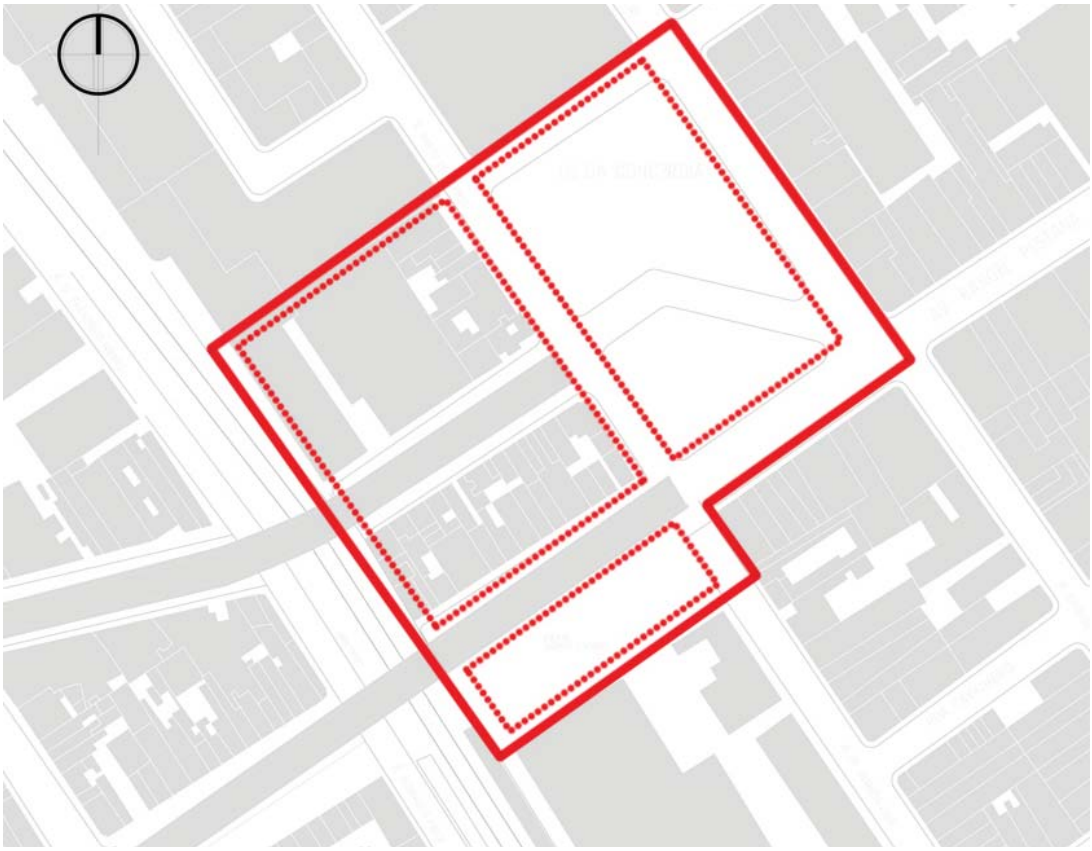

Viaduto do Gasômetro
Rua do Gasômetro
Viaduto Mto. Aberto Marinho
Avenida Rangel Pestana
Radial Leste
Viaduto Alcântara Machado

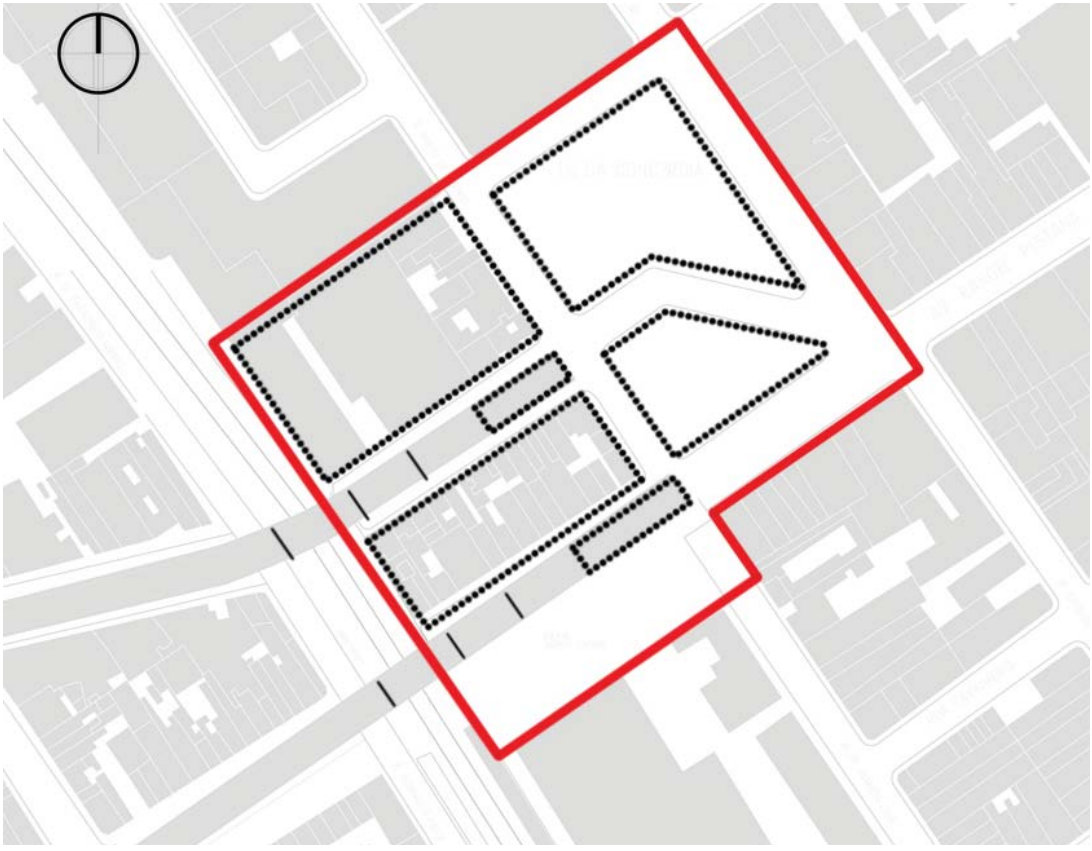


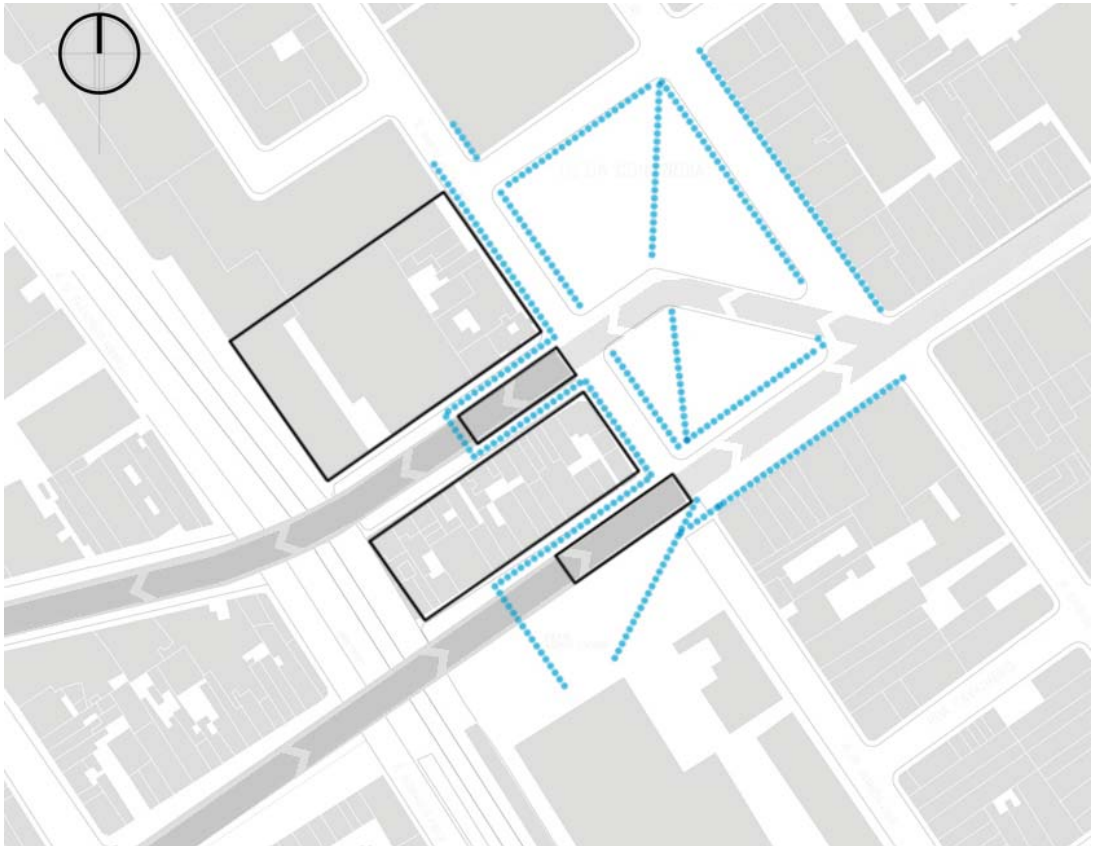


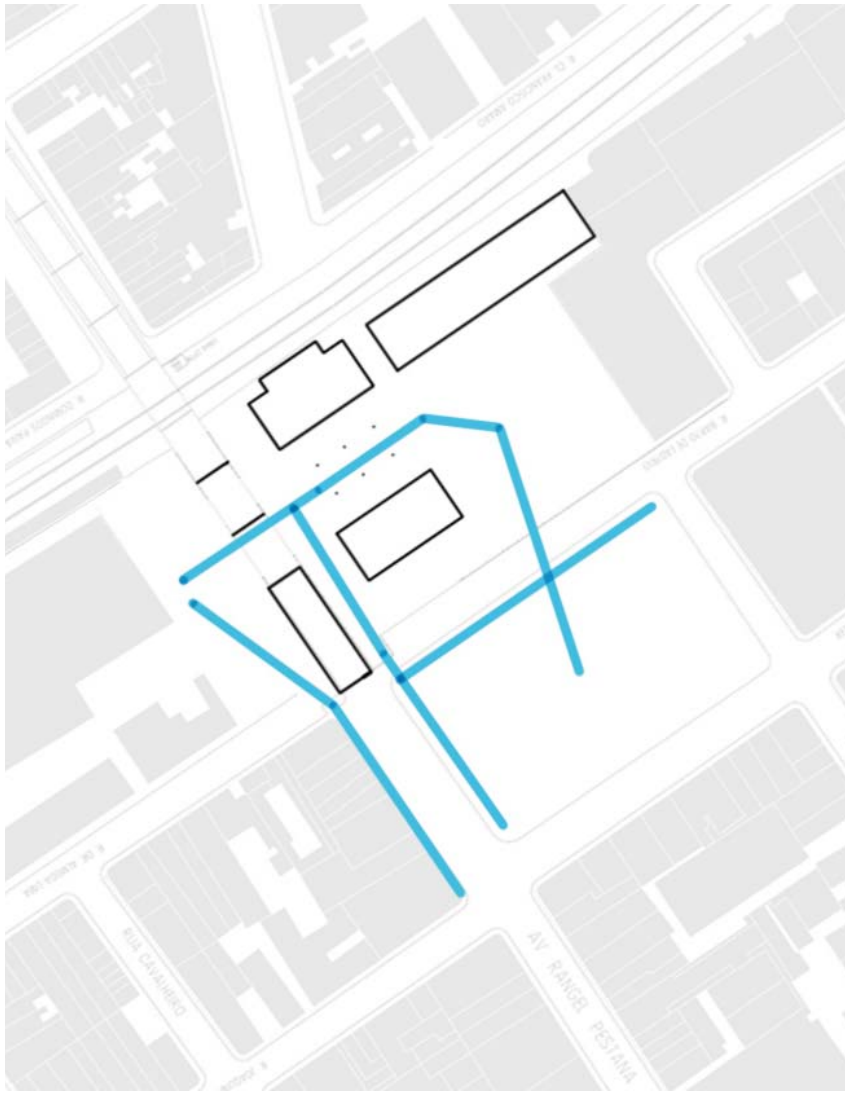
O Teatro, a praça.

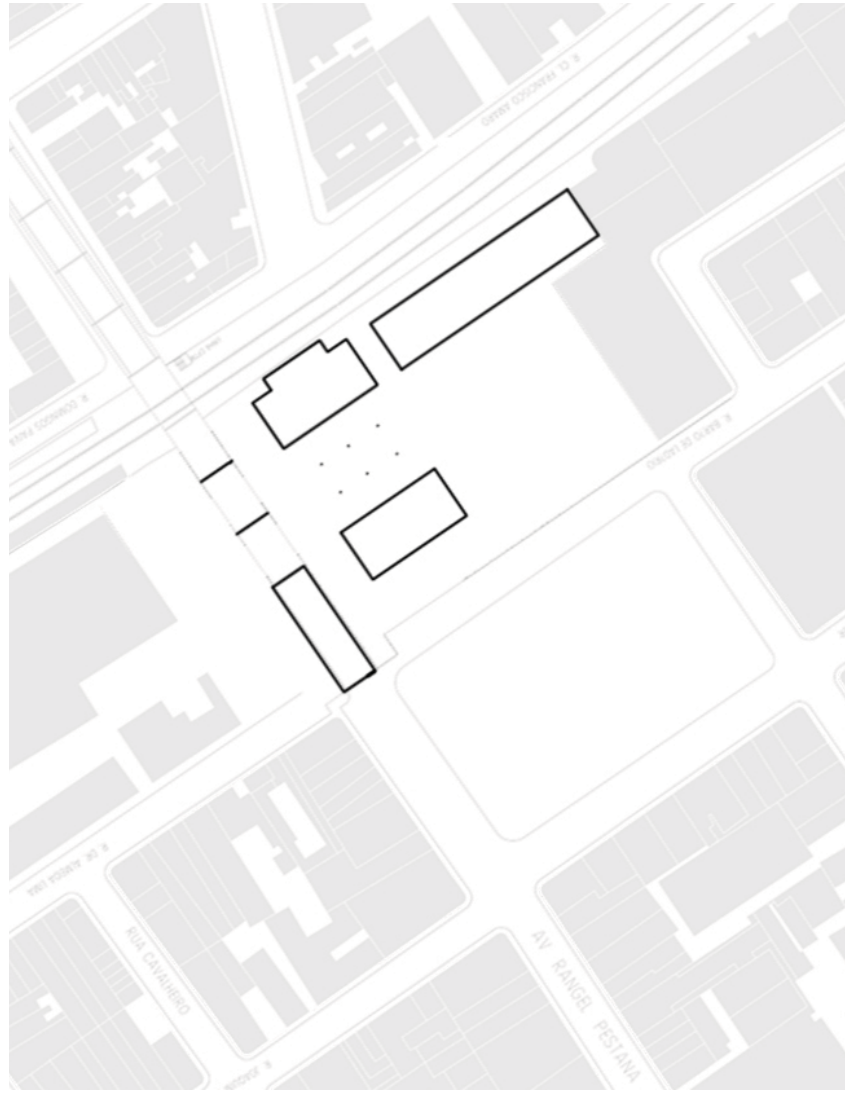
O processo de projeto visa primeiramente estabelecer a contrapartida da intervenção segundo a qual busca aumentar a permeabilidade da circulação dos pedestres através da desobstrução dos eixos que partem da estação propriamente dita até as diversas direções para onde se irradia o comércio. Num segundo momento ao estabelecer a implantação de um equipamento. Como este poderia se alocar nesta situação. O processo em sequencia de imagens procura explicar como isso se desenvolveu.

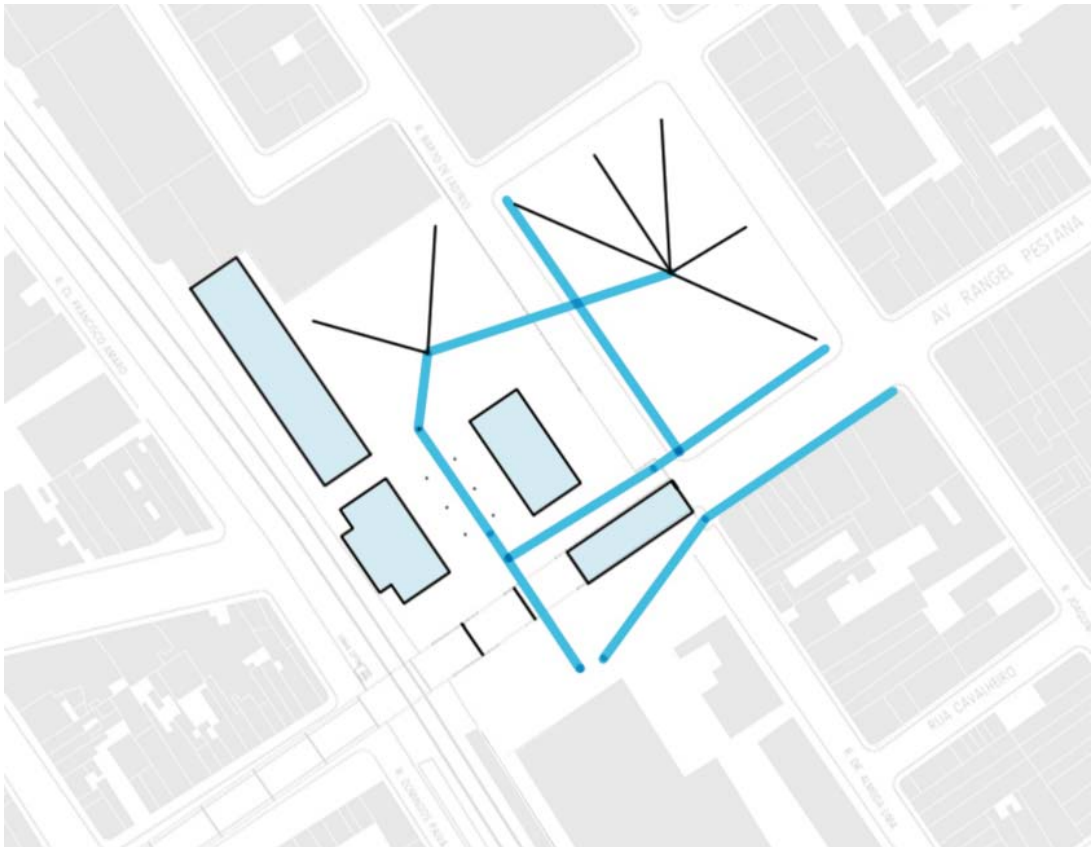


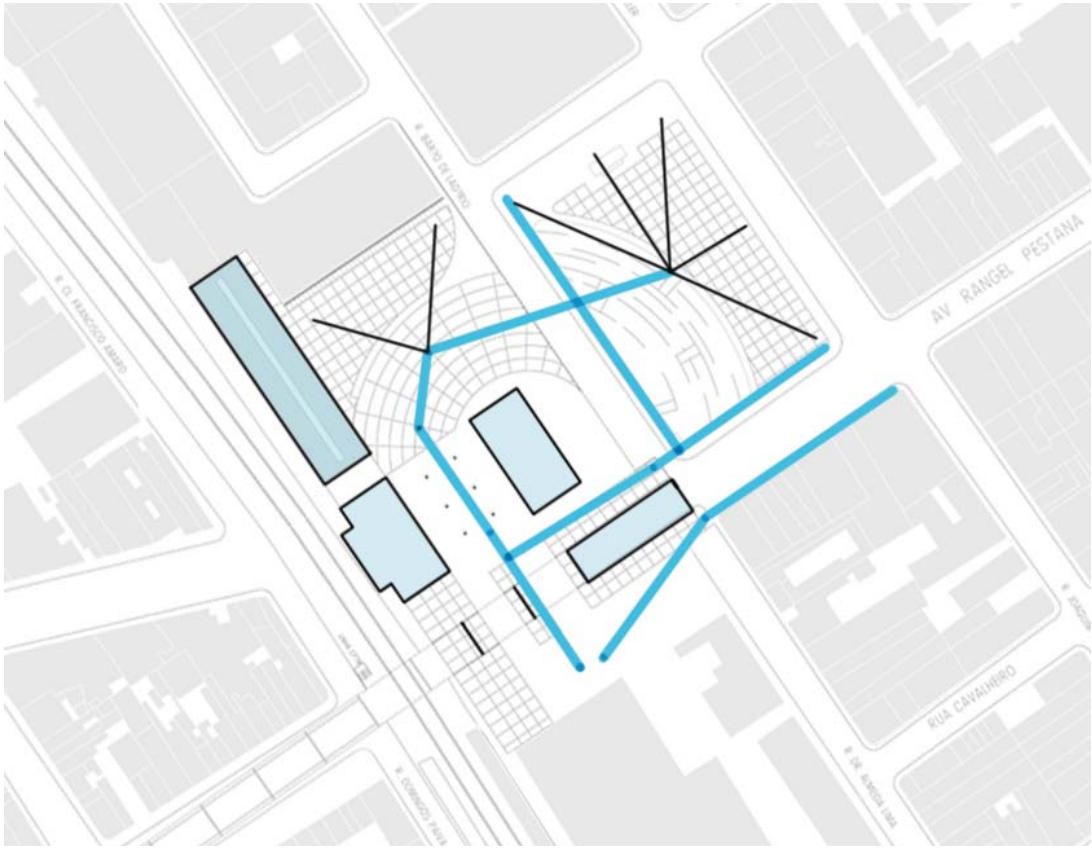


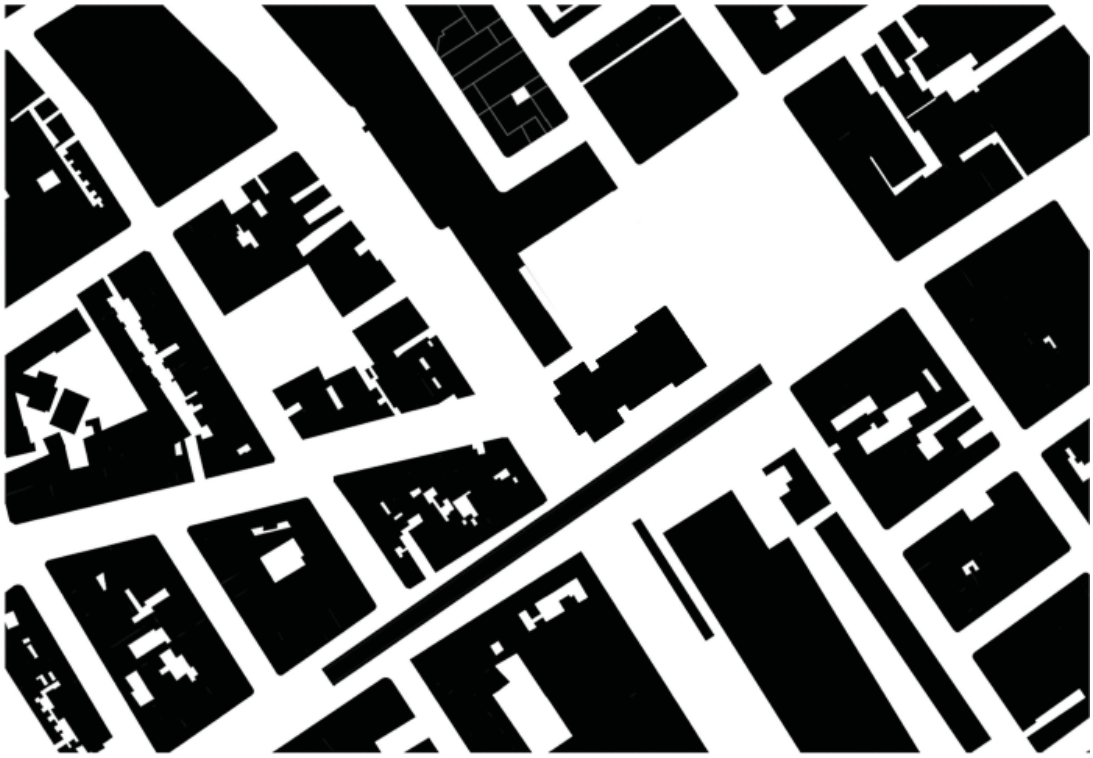



AV. RANGEL PESTANA
RUA CAVALHEIRO


AV. RANGEL PESTANA
RUA CAVALHEIRO

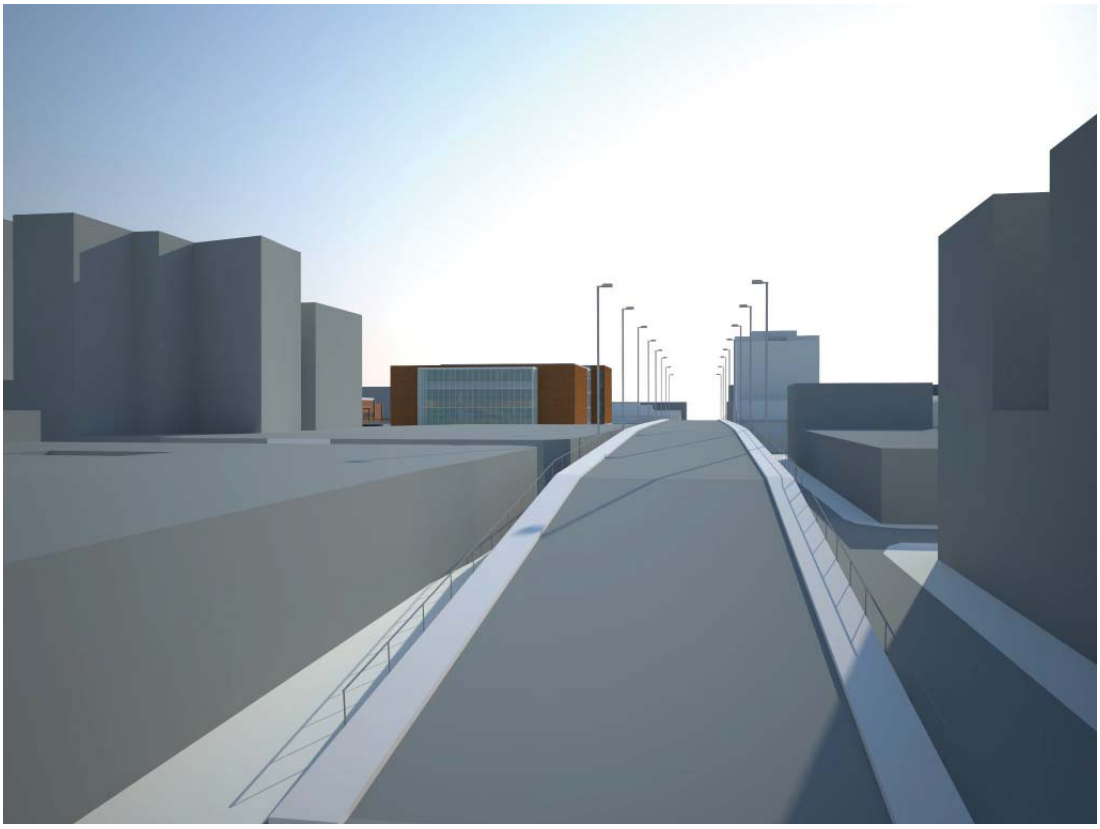

AV RANGEL PESTANA
RUA CAVALHEIRO


AV RANGEL PESTANA
RUA CAVALHEIRO



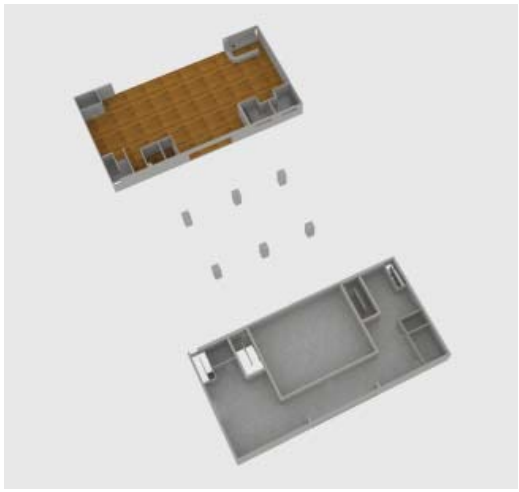
O partido projetual consiste em implantar uma edificação paralela ao eixo do viaduto Mto. Alberto Marinho. Com as demolições, e usando a passagem abaixo do viaduto, a amplidute do ambiente se firmará como primeira impressão para o pedreste.

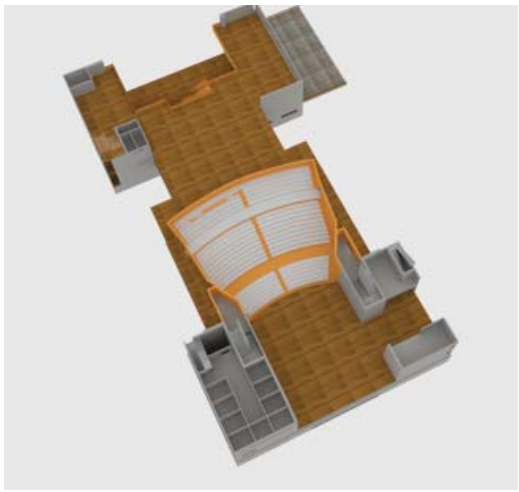
O edifício implantado possui características que buscam potencializar sua função como teatro e sua relação com a praça em que esta inserido. São três volumes que se articulam e seguem funções diferentes. Duas grandes caixas de madeira erguem-se desde o chão e estão de lados aposto na articulação do volume. Possuem também função bem distintas. A caixa que fica recuada possui função de bilheteria, foyer e administração do equipamento. O volume posterior possui a caixa do palco com todos os ambientes necessários para a suporte e o espetáculo propriamente dito. O volume que fica entre esses dois maiores volumes concentra-se a plateia. Está elevado em relação ao chão em 5 metros e possui uma materialidade distinta. A estrutura dupla de aço com fechamento em vidro possui propriedades para contorto acústico além de possuir translucidez, que nesse contexto torna-se uma experiência urbana a mais para

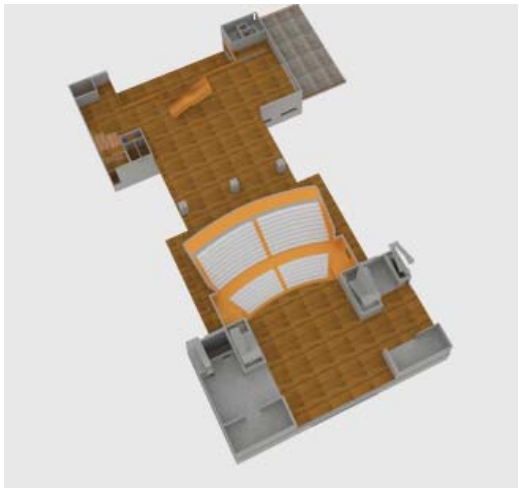


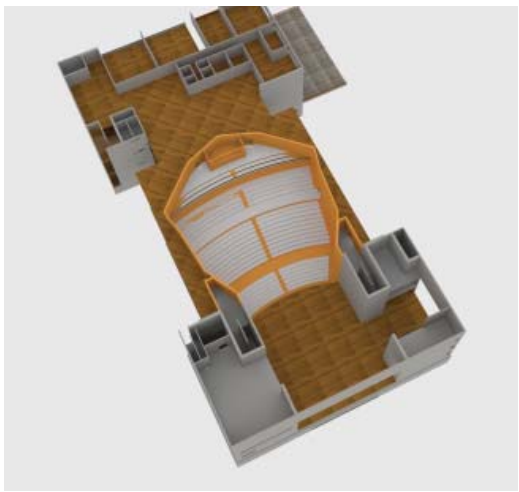
quem esta do lado dentro do edifico. As vistas geradas desde esse ambiente permitem a visualização de todo o entorno com, a praça vegetada a estação e os edifícios mais longínquos.

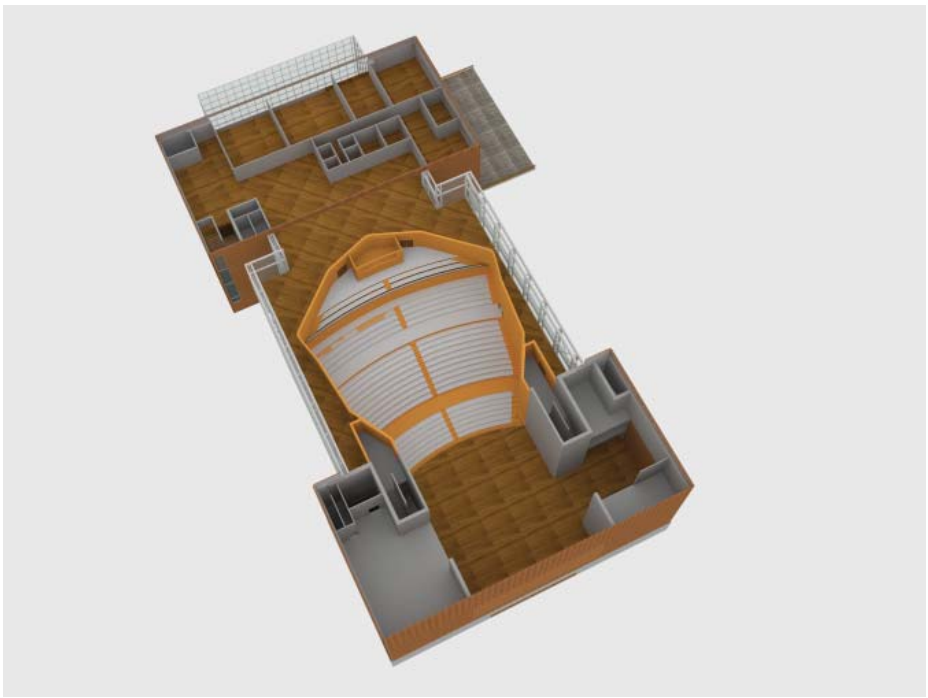
AV RANGEL PESTANA
RUA CAVALHEIRO

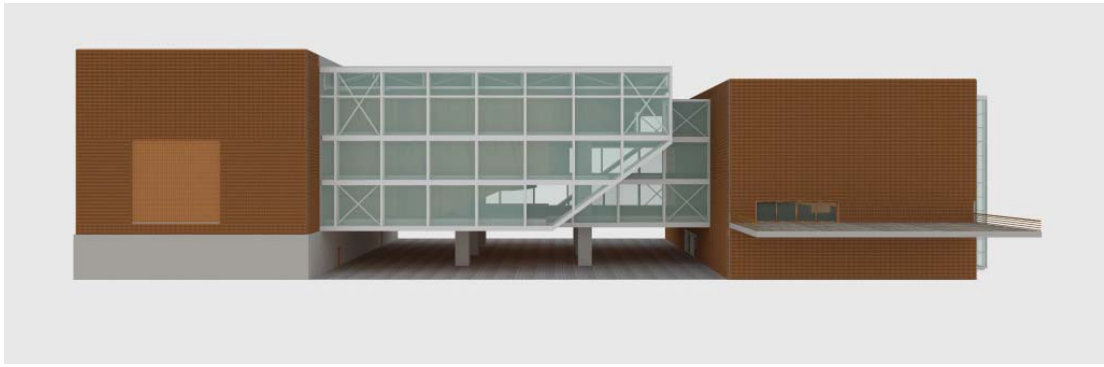


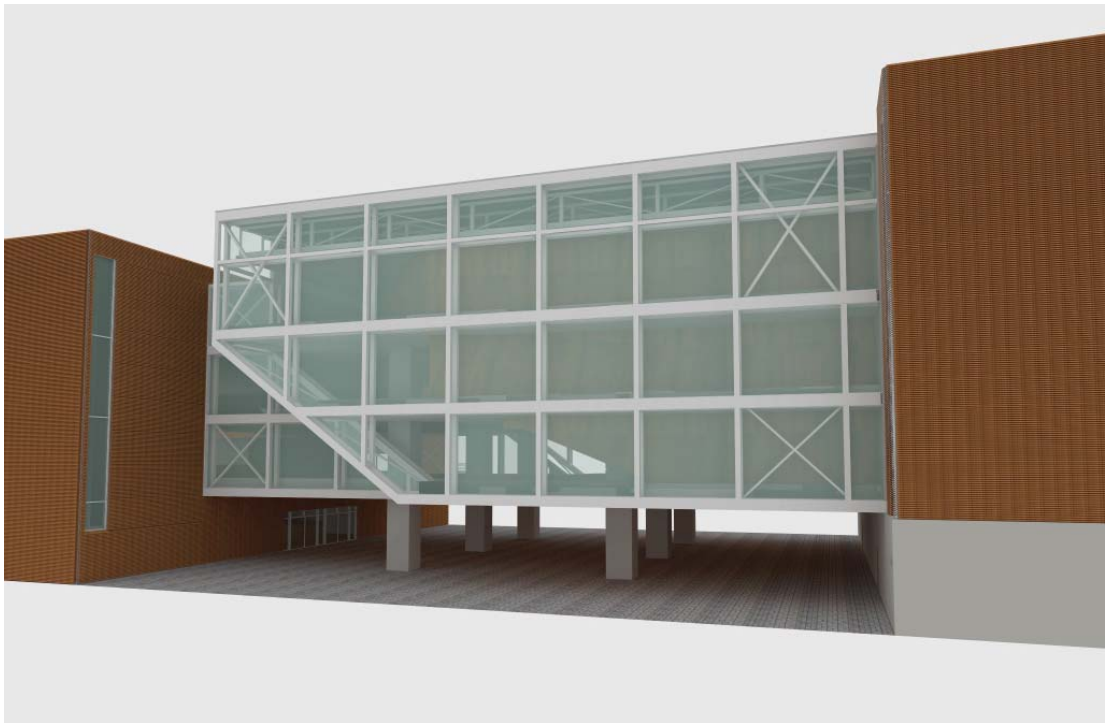


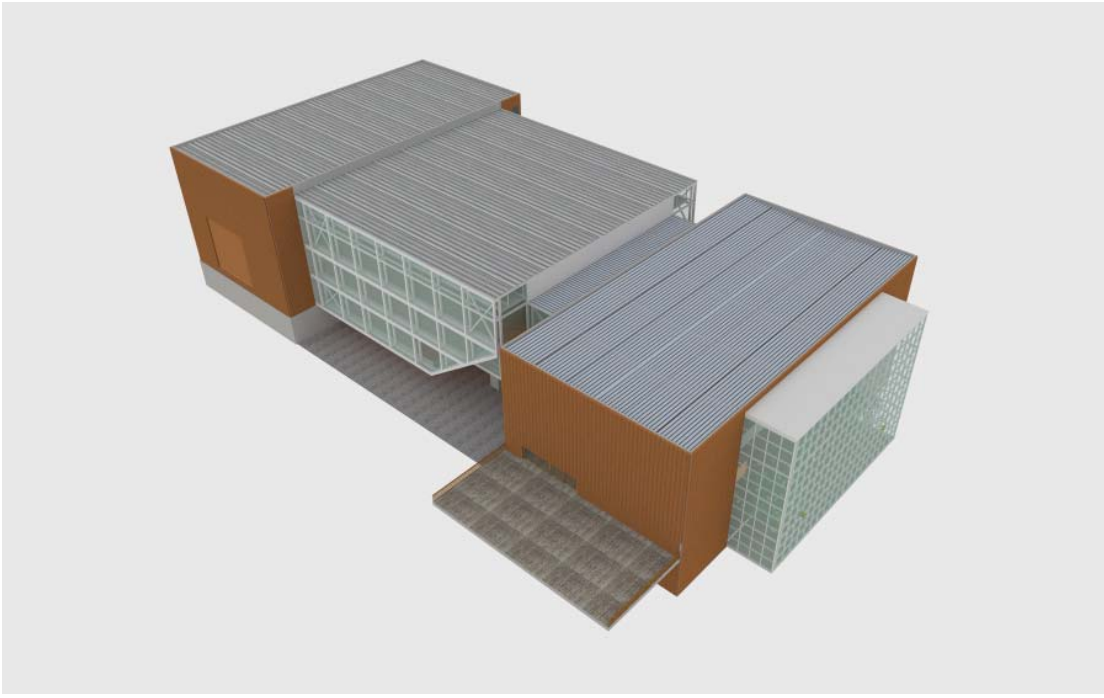


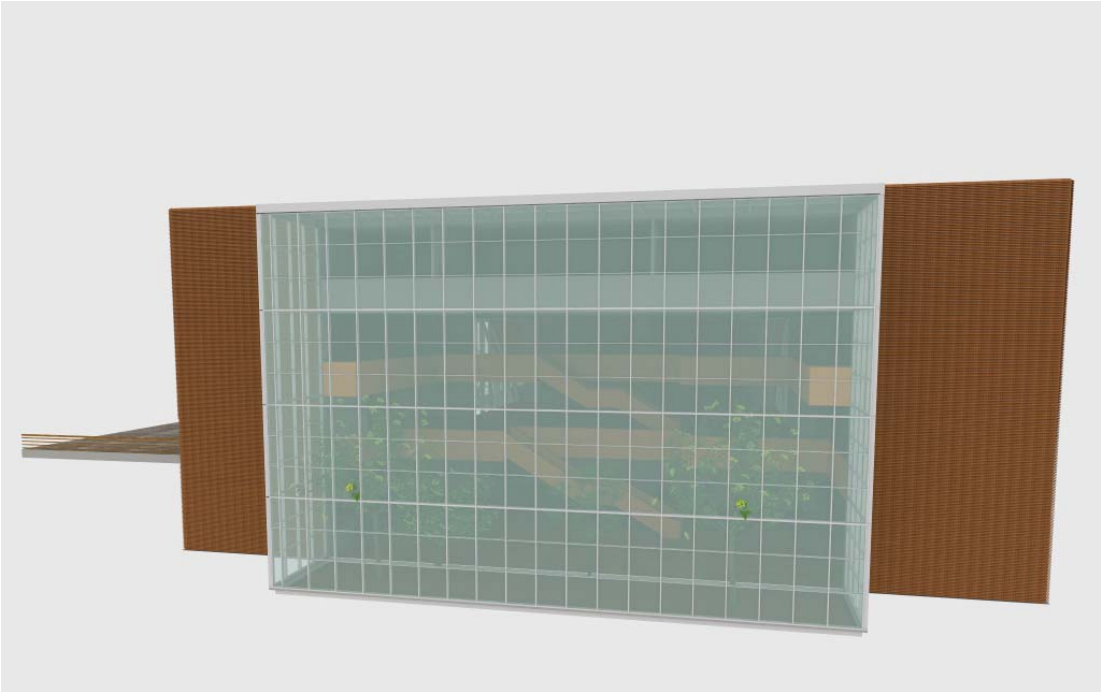


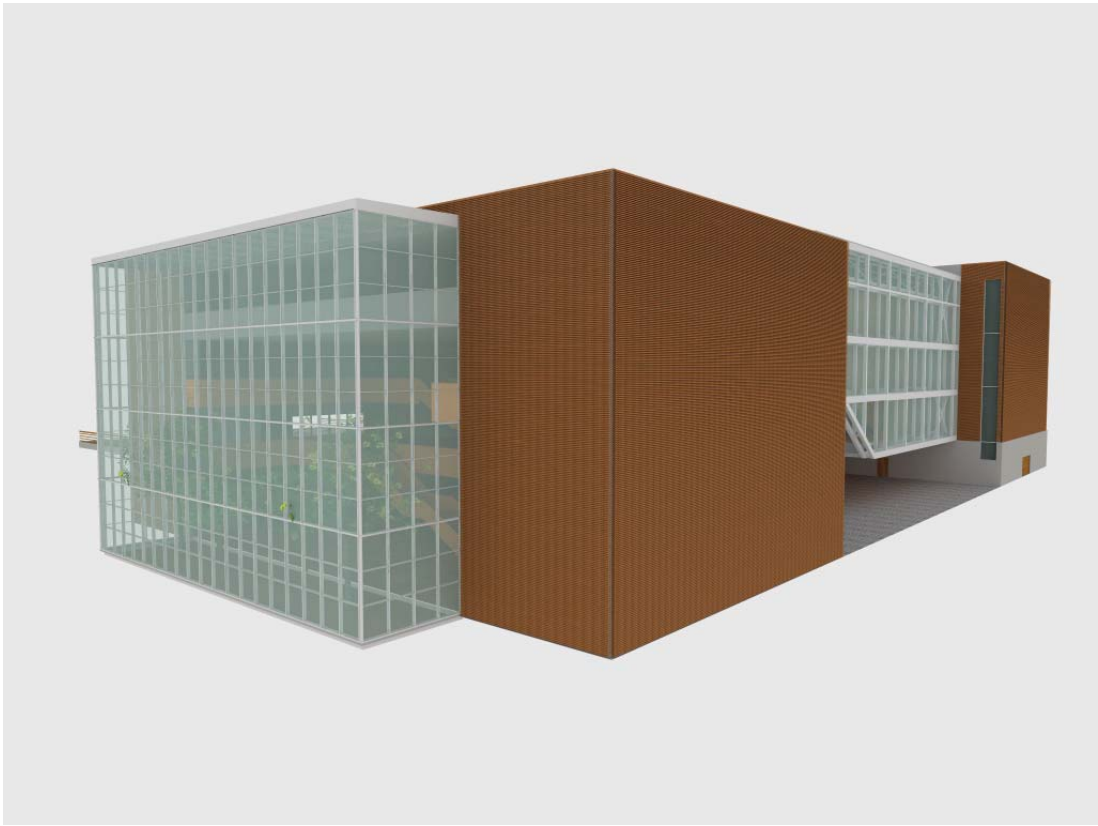


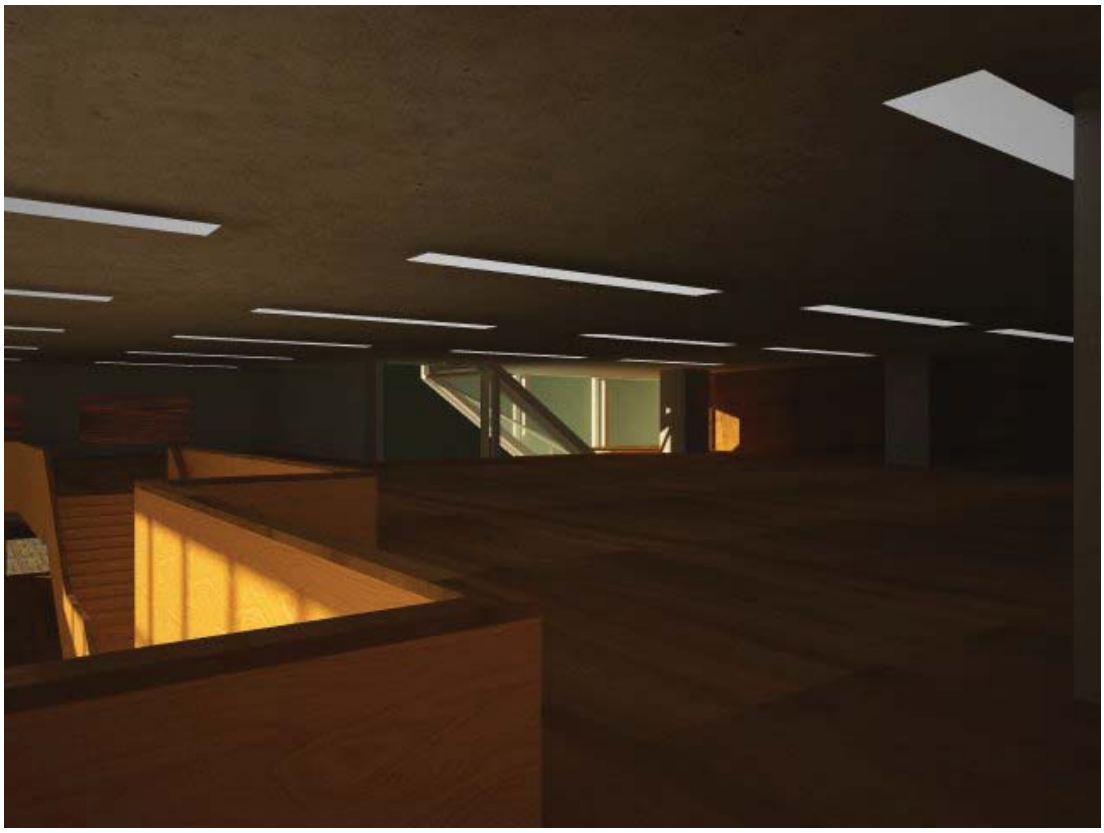












BIBLIOGRAFIA

DE SÒLA-MORALES, IGNASY. Terrain Vagues. In: Territorios. Barcelona, Gustavo Gili, 2002.

BENFATTI, D. M. ; QUEIROGA, E. F. Vagos e comoventes territórios esquecidos na metrópole contemporânea. Quadra, Campinas, n. 01, p. 1-7, 2005

MELO, l. P. S.; Terrain Vague – Notas de Investigação Para uma identidade. Arte Capital, Lisboa. 2007. < http://www.artecapital.net/arq_des.php?ref=14>

ANELLI, Renato Luiz Sobral. Redes de Mobilidade e Urbanismo em São Paulo: das radiais/perimetrais do Plano de Avenidas à malha direcional PUB.Arquitextos, São Paulo, 07.082, Vitruvius, mar 2007 <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/07.082/259>.

ANELLI, Renato Luiz Sobral. Urbanização em rede:. Os Corredores de Atividades Múltiplas do PUB e os projetos de reurbanização da EMURB (1972-82). Arquitextos, São Paulo, 08.088, Vitruvius, set 2007 http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/08.088/204

PAOLI, M.C., São Paulo Operária e Suas Imagens (1900 -1940), Espaço & Debates, São Paulo, n° 33, pag. 27 – 41, 1991.

VILLAÇA, F. Os Setores Industriais. A Articulação Espacial Entre Metrópole e Região. In: Espaço Intra urbano no Brasil. São Paulo, Studio Nobel: FAPESP CAMBRIGDE, MA: Lincoln Institute of Land Policy

ANEXOS

ANEXO 01 - IMPLANTAÇÃO	F01
ANEXO 02 - CORTES GERAIS	F02
ANEXO 03 - PLANTA TÉRREO EDIFÍCIO	F03
ANEXO 04 - PLANTA 1° PAVIMENTO	F04
ANEXO 05 - PLANTA 2° PAVIMENTO	F05
ANEXO 06 - PLANTA 3° PAVIMENTO	F06
ANEXO 07 - VISTAS	F07
ANEXO 08 - CORTES	F08
DETALHES CONSTRUTIVOS	F09

R. Barão de Ladário

R. Min. Firmino Whitaker

Lgo. da Concórdia

739.00

738.00

737.00

738.00

738.00

737.00

737.00

736.00

Avenida Rangel Pestana

R. Joaquim Nabuco

Vd. Mto. Alberto Marinho

LINHA CPTM

Praça Ag. Cícero

Estação Brás (CPTM)

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

TGI Trabalho de Gradução Integrado. 2012

TEATRO E PRAÇA NO LARGO DA CONCÓRDIA

Desenho: IMPLANTAÇÃO

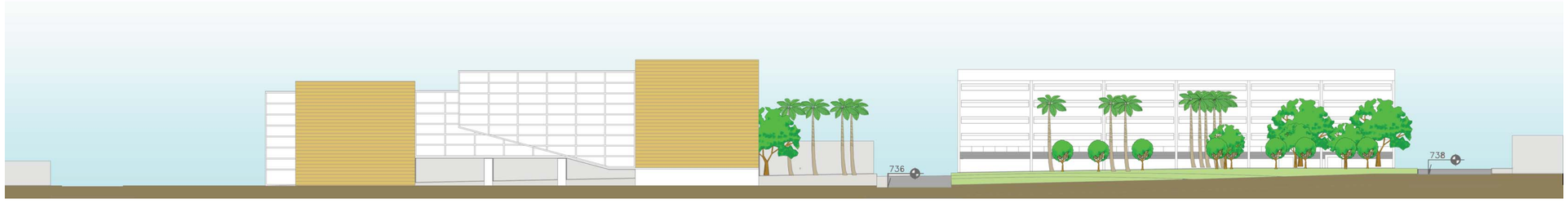
ESCALA: 1/500

AUTOR: NICHOLAS STORANI USP: 5137968

F
01

CORTE SAÍDA DA ESTAÇÃO BRÁS (CPTM)

CORTE LGO. DA CONCÓRDIA



UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

TGI Trabalho de Gradução Integrado. 2012

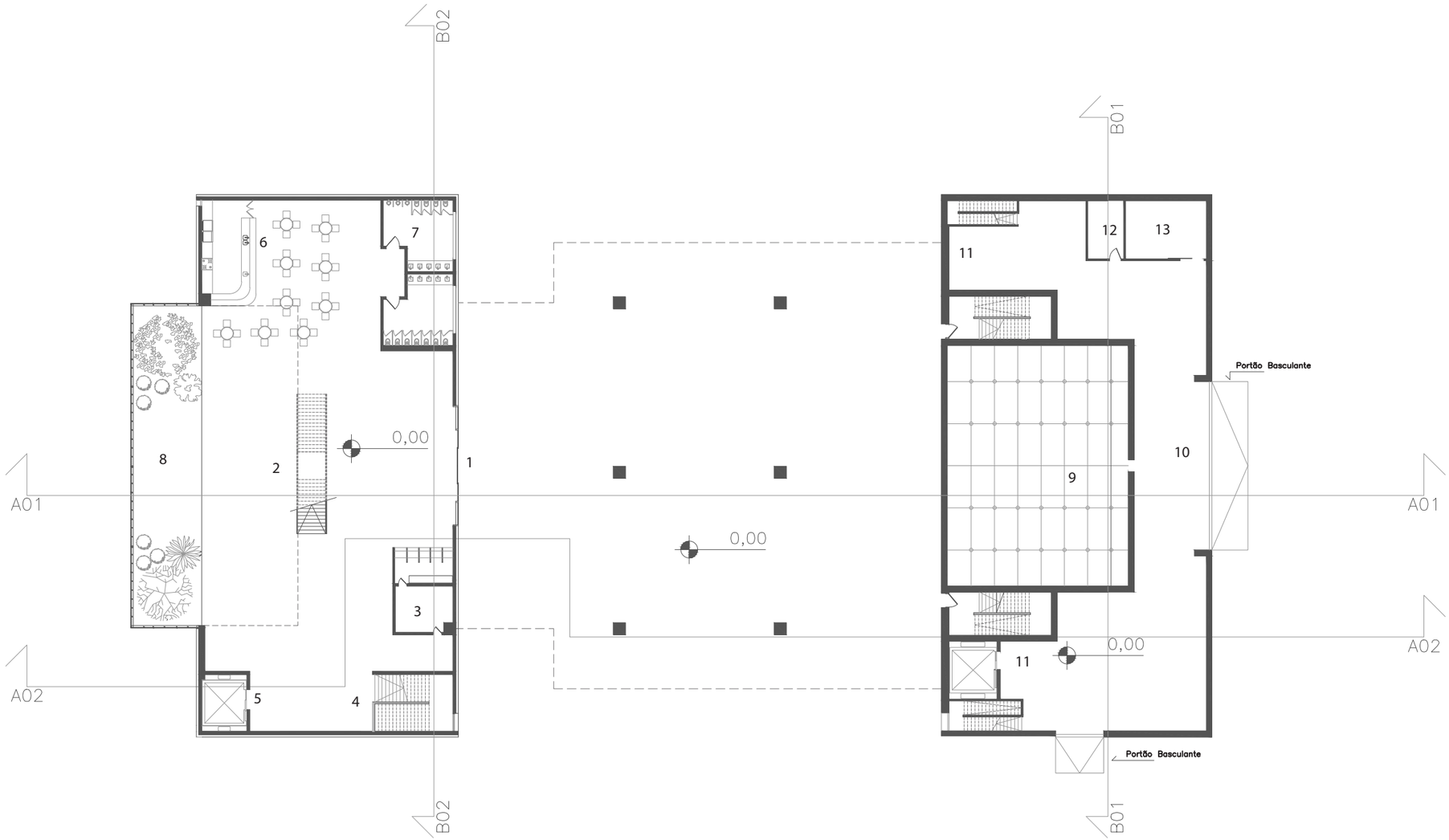
TEATRO E PRAÇA NO LARGO DA CONCÓRDIA

DESENHO: CORTES GERAIS

ESCALA: 1/500

AUTOR: NICHOLAS STORANI USP: 5137968

F
02



1. Acessos
2. Primeiro Foyer
3.Amoxarifado/ Bilheteria
4.Circulação
5.Elevador
6.Café/ Bar
7.Sanitários Masculino e Feminino
8.Jardim Interno
9.Estrutura de Suspensão do Palco
10.Descarregamentos
11.Depósitos e Acessos Superiores
12.Depósito
13.Vestiário/ Sanitários Funcionários

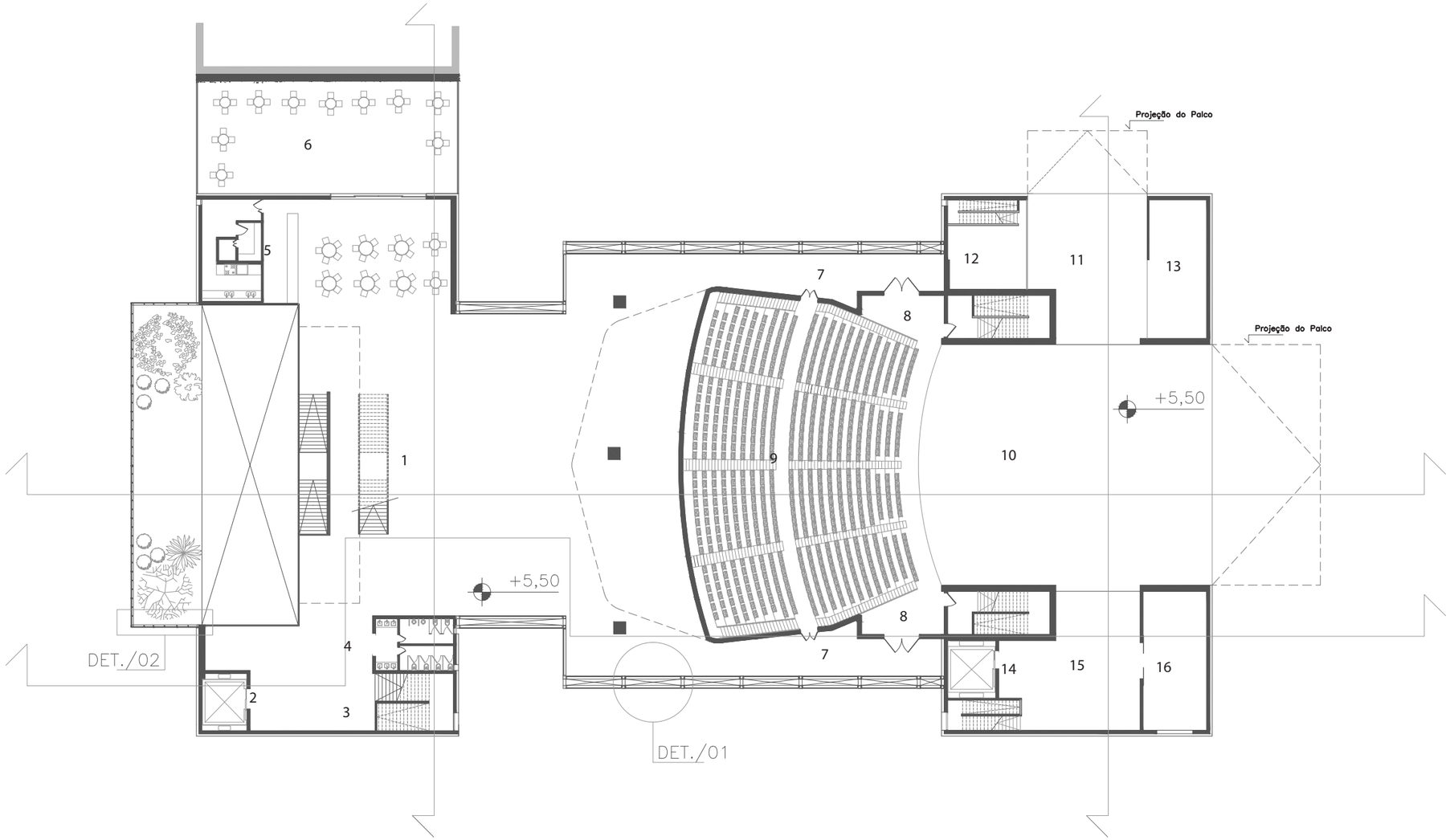
UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

TGI Trabalho de Gradução Integrado. 2012

TEATRO E PRAÇA NO LARGO DA CONCÓRDIA

DESENHO: TÉRREO
ESCALA: 1/400
AUTOR: NICHOLAS STORANI USP: 5137968

F
03



1.Segundo Foyer
2. Elevador
3.Escadas
4.Sanitários
5.Restaurante
6.Terraço
7.Acessos Platéia
8.Saídas de Emergência
9.Platéia Primeiro Balcão
10.Palco Maior
11.Palco Menor
12.Suporte à Cena
13.Produção
14.Acessos Circulação
15."BackStage"

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

TGI Trabalho de Gradução Integrado. 2012

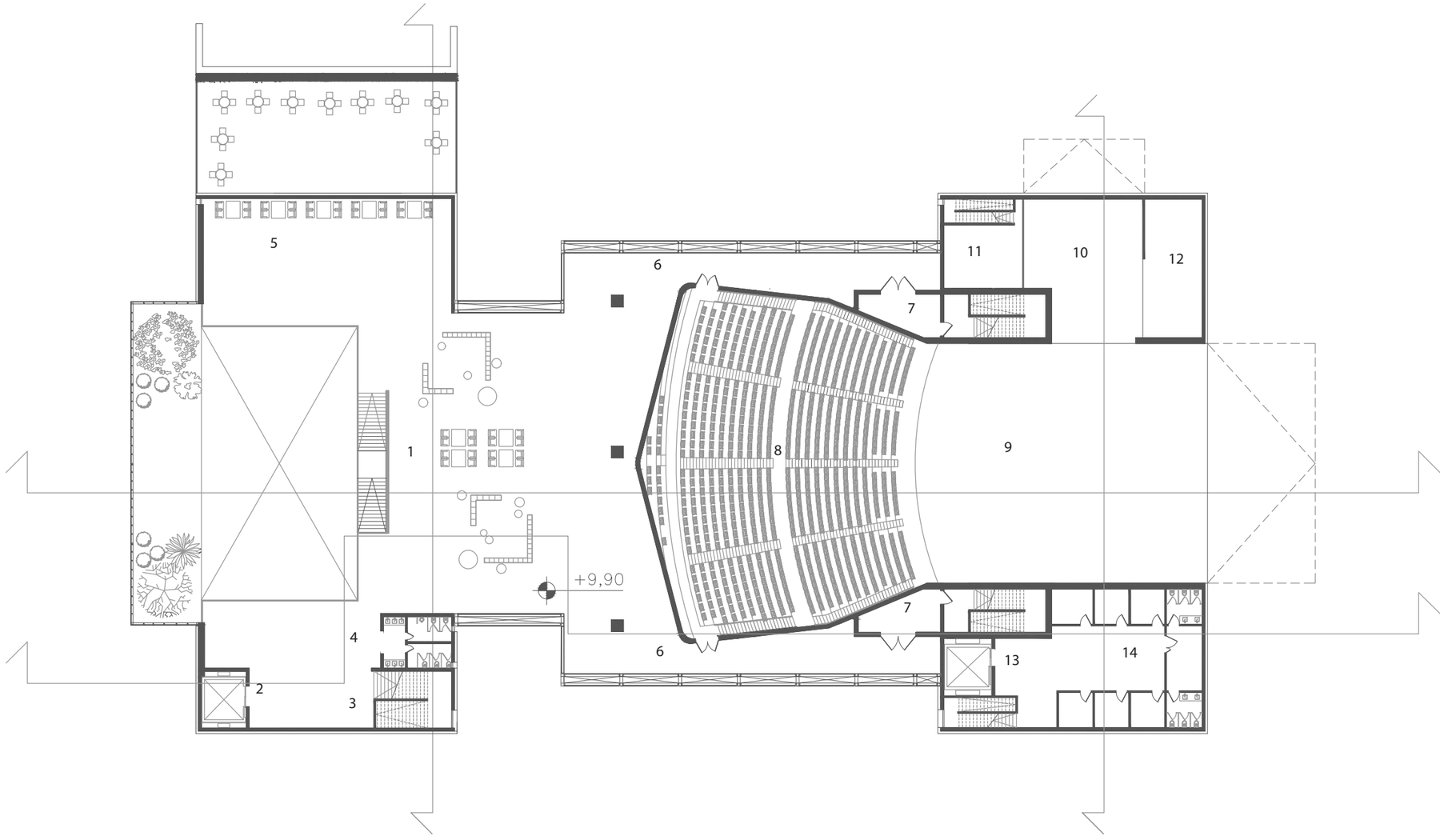
TEATRO E PRAÇA NO LARGO DA CONCÓRDIA

DESENHO: PRIMEIRO PAVIMENTO

ESCALA: 1/400

AUTOR: NICHOLAS STORANI USP: 5137968

F
04



1.Segundo Foyer
2. Elevador
3.Escadas
4.Sanitários
5.Restaurante
6.Acessos Platéia
7.Saídas de Emergência
8.Platéia Primeiro Balcão
9.Palco Maior
10.Palco Menor
11.Sala Técnica e Manutenção
12.Sala Técnica
13.Escadas e Elevadores
14.Camarins e Vestiários

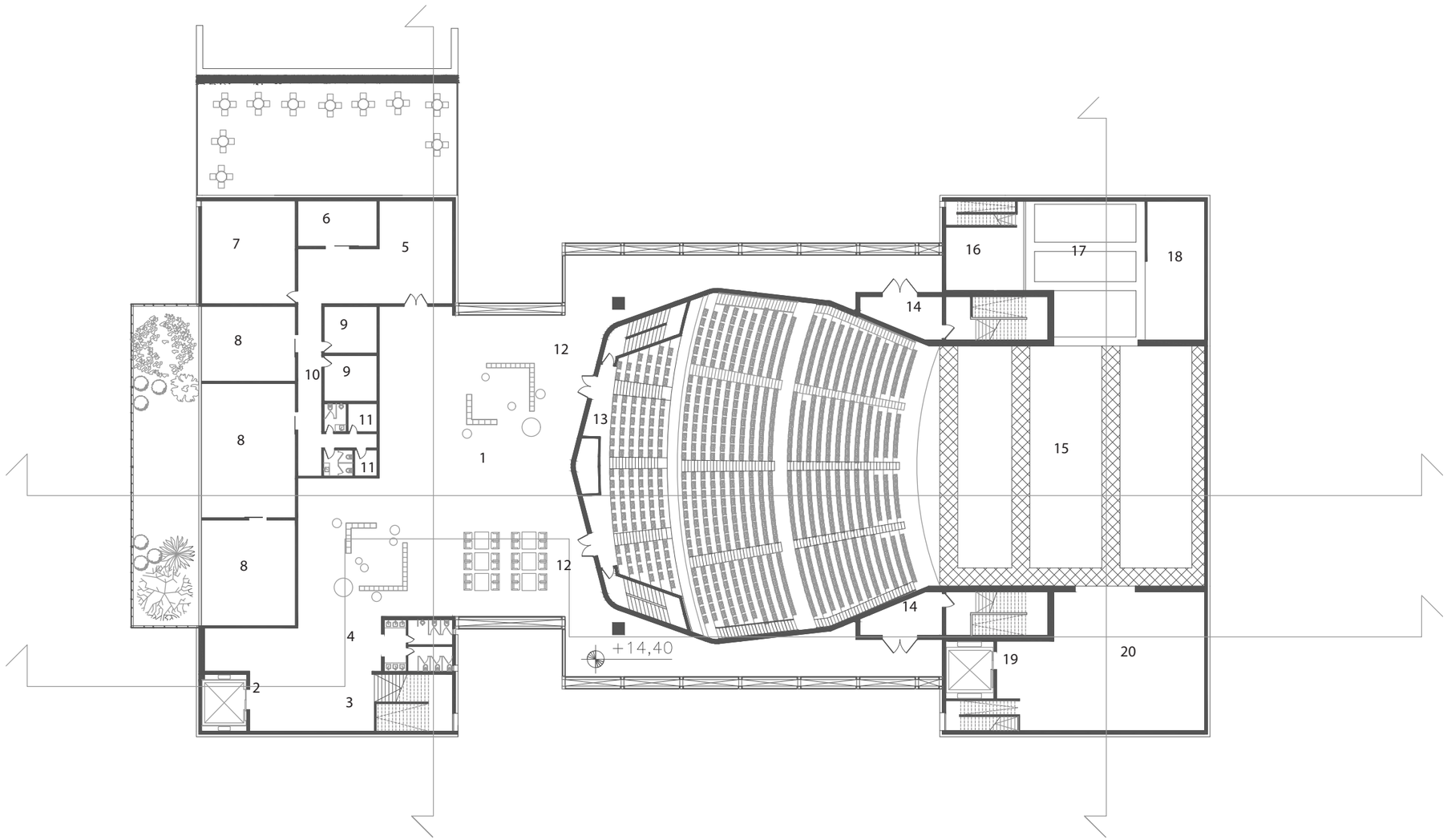
UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

TGI Trabalho de Gradução Integrado. 2012

TEATRO E PRAÇA NO LARGO DA CONCÓRDIA

DESENHO: SEGUNDO PAVIMENTO
ESCALA: 1/400
AUTOR: NICHOLAS STORANI USP: 5137968

F
05



1.Terceiro Foyer
2. Elevador
3.Escadas
4.Sanitários
5.Recepçao Administração
6.Sala
7.Saídas de Emergência
8.Platéia Primeiro Balcão
9.Palco Maior
10.Palco Menor
11.Sala Técnica e Manutenção
12.Sala Técnica
13.Escadas e Elevadores
14.Camarins e Vestiários

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

TGI Trabalho de Gradução Integrado. 2012

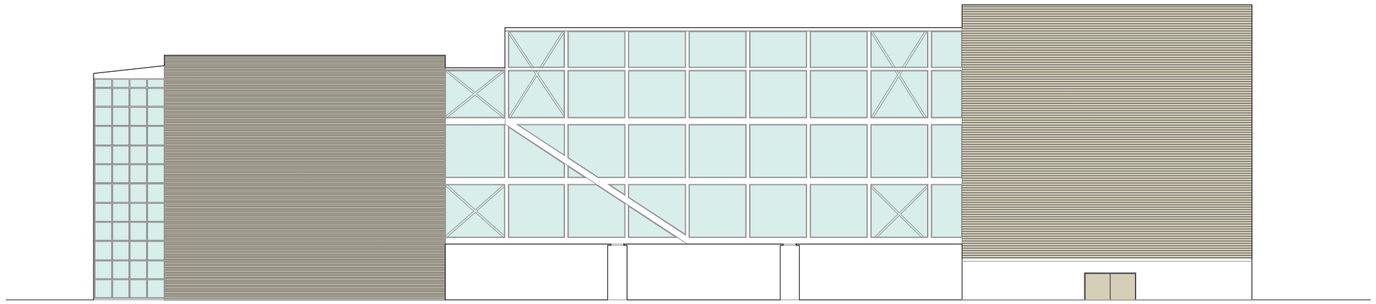
TEATRO E PRAÇA NO LARGO DA CONCÓRDIA

DESENHO: TERCEIRO PAVIMENTO

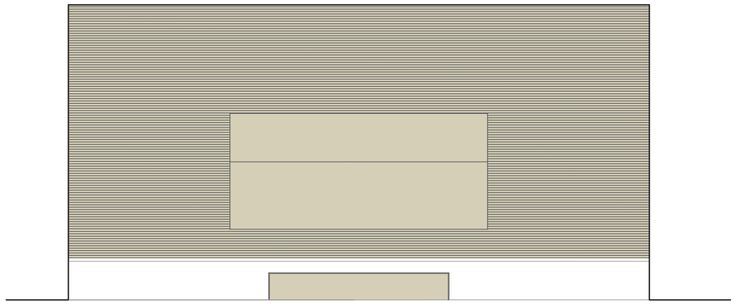
ESCALA: 1/400

AUTOR: NICHOLAS STORANI USP: 5137968

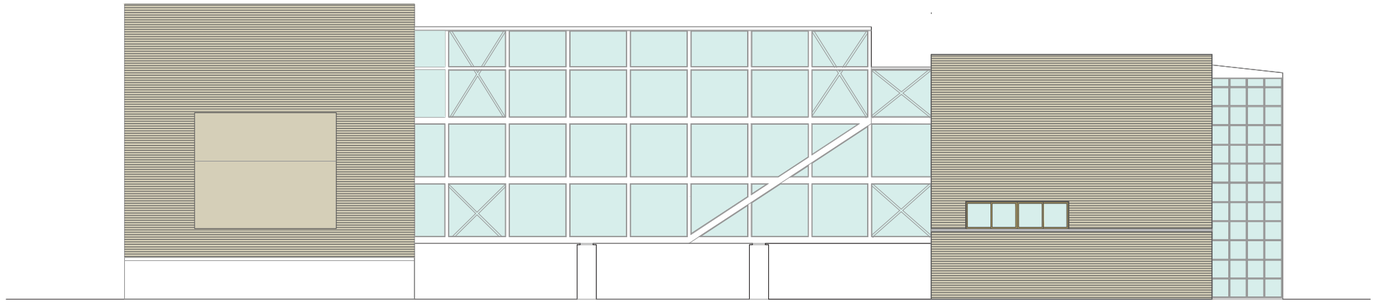
F
06



VISTA SUL



VISTA LESTE



VISTA NORTE

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

TGI Trabalho de Gradução Integrado. 2012

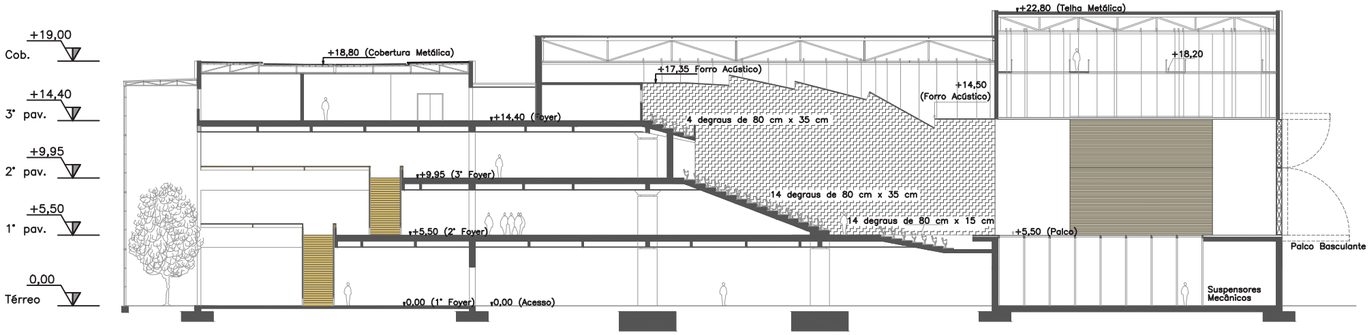
TEATRO E PRAÇA NO LARGO DA CONCÓRDIA

DESENHO: VISTAS SUL/ NORTE e LESTE

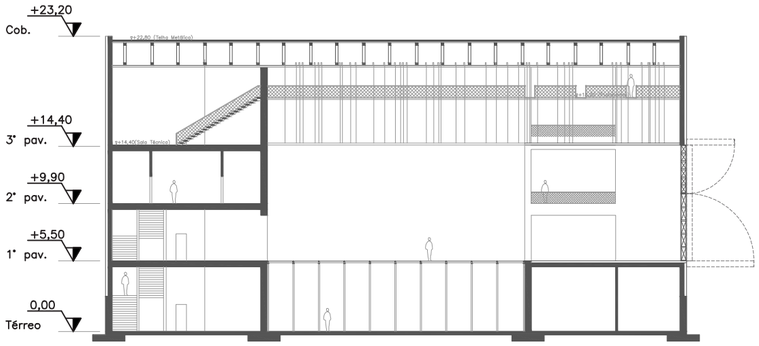
ESCALA: 1/400

AUTOR: NICHOLAS STORANI USP: 5137968

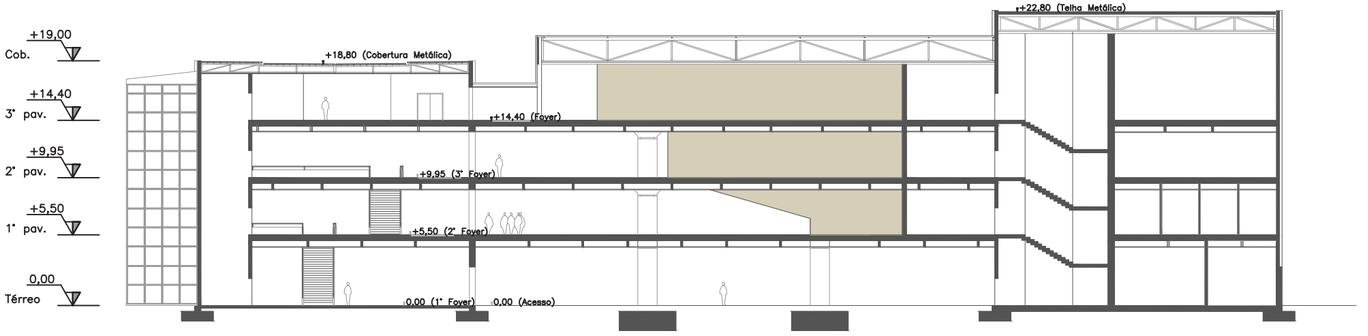
F
07



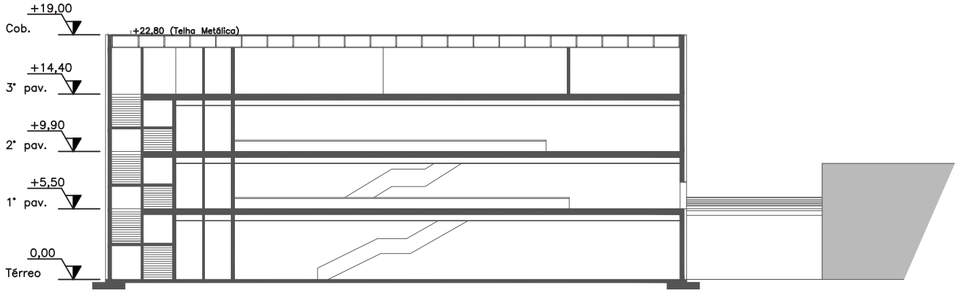
CORTE A01



CORTE B01



CORTE A02



CORTE B02

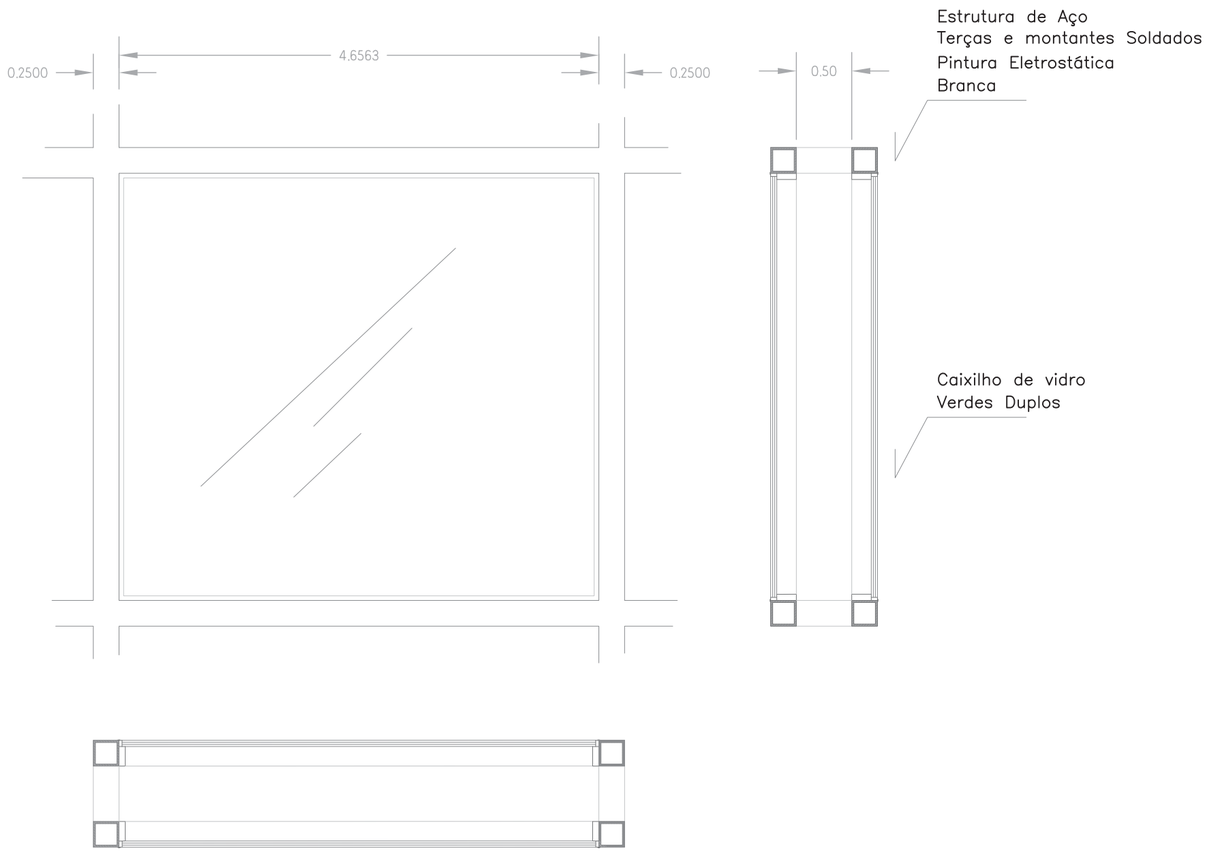
UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

TGI Trabalho de Graduação Integrado. 2012

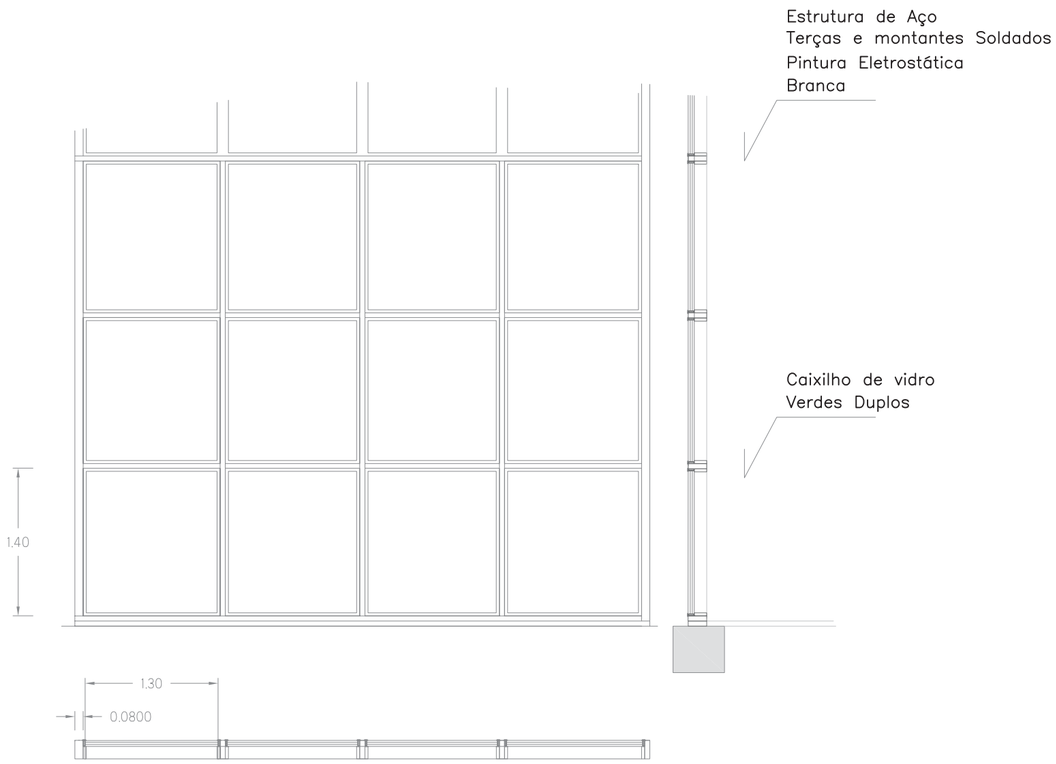
TEATRO E PRAÇA NO LARGO DA CONCÓRDIA

DESENHO: CORTES A 01/02 e B01/02
ESCALA: 1/400
AUTOR: NICHOLAS STORANI USP: 5137968

F
08



Detalhe 01



Detalhe 02

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

TGI Trabalho de Gradução Integrado. 2012

TEATRO E PRAÇA NO LARGO DA CONCÓRDIA

DESENHO: DETALHES 01 e 02

ESCALA: 1/50

AUTOR: NICHOLAS STORANI USP: 5137968

F
09