

Tipos de corredores e ruas locais no distrito da Mooca, São Paulo

Adilson C. Macedo e Maria I. Imbronito

Universidade São Judas Tadeu, Rua Taquari 546, 03166-000 Mooca, São Paulo, Brasil.

E-mail: ac.macedo@terra.com.br, imbronito@gmail.com

Artigo revisto recebido a 23 de Agosto de 2016

Resumo. *Para análise do tecido urbano do distrito da Mooca, na cidade de São Paulo, Brasil, foram consideradas duas categorias além de rua, quadra, lote e edifício, respectivamente: o corredor que atravessa um setor e o corredor de distribuição no setor. Corredor, como a somatória da via que lhe dá origem, os lotes limítrofes e os edifícios neles construídos, formando os elementos do espaço ampliado das vias. O estudo dos corredores começa pela análise das vias. Os corredores delimitam porções do tecido conforme a escala de aproximação em estudo: região, município, cidade, bairro, vizinhança. A porção de espaço urbano contida entre corredores é chamada subárea. Apresenta-se aqui um estudo dos corredores na formação do tecido urbano tradicional.*

Palavras-chave: morfologia urbana, corredores, subáreas, tipos de vias, projeto urbano

Por mais complexas que sejam as transformações do tecido urbano de uma cidade, quando consideradas por partes pode-se explorar a natureza de cada uma delas e encontrar relações de uma parte com a outra. No caso do presente estudo, é utilizado o procedimento de identificar tipos de ‘corredores’, para delimitar o tecido urbano em partes cada vez menores. Além de favorecer a análise, este procedimento pode servir como suporte para a formulação de programas de projeto que atendam as demandas locais de uma comunidade.

Denomina-se corredor o sistema de vias públicas somado com as faixas lindeiras de lotes, edificados ou não. A intensidade de uso destas vias influi em modificações da ocupação do solo dos lotes voltados para elas. Os lotes das faixas lindeiras de vias principais diferenciam-se dos lotes voltados para as vias transversais ou paralelas. Daí vem o conceito de corredor, entendido como o sistema formado pela via e a faixa de lotes lindeira das quadras que a acompanha. Na

cidade de tecido urbano tradicional os corredores se interceptam formando núcleos de dimensões diferentes, cuja estrutura é orgânica. Cada núcleo é delimitado por corredores, que podem variar de tamanho e forma conforme as características das vias que lhe dão origem. A área interna de cada núcleo é chamada de ‘subárea’. Como relata Macedo (2002) este processo para interpretar a estrutura urbana se mostrou de utilidade, tanto para os estudos preliminares quanto na fase de elaboração das diretrizes urbanísticas do Plano Local de Gestão Urbana de Barão Geraldo, Município de Campinas, Estado de São Paulo, Brasil. O presente artigo, com base no referido plano e em experimentos didáticos na universidade, procura elucidar e desenvolver os conceitos de corredor e de subárea. É uma abordagem teórica e de estudo de caso que sistematiza o estudo do elemento urbano corredor, tendo foco nas características da via que lhe dá origem.

No Grupo de Pesquisa Arquitetura da Cidade (GPAC), da Universidade São Judas

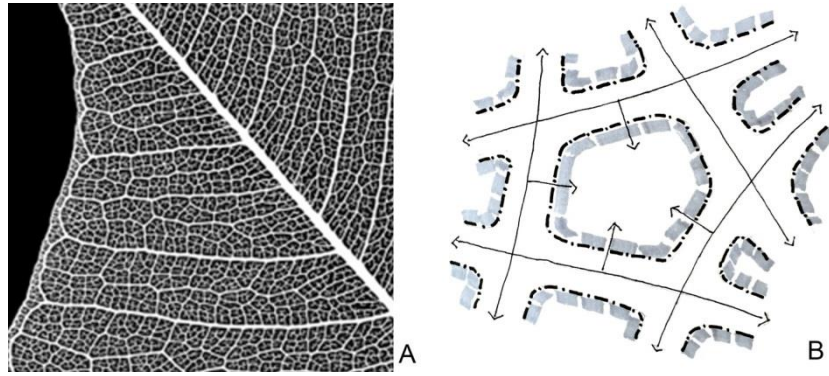


Figura 1. (a) Estrutura orgânica de uma folha (b) Estrutura urbana de corredores e subáreas (fonte: fotograma; diagrama dos autores).

Tadeu em São Paulo, estudam-se os tipos edificadas ao longo destes corredores, construções geminadas acompanhando o alinhamento das calçadas, remanescentes do ordenamento tradicional das quadras, interrompidas de quando em quando por lotes onde as construções são recuadas, soltas no terreno, como exemplares das diferentes fases do Movimento Moderno no Brasil. O tecido característico da formação da cidade tradicional, tem por analogia a estrutura orgânica de uma folha, conforme a ilustração (Figura 1a). Dela pode-se inferir os conceitos de corredores e subáreas, que para efeito de análise morfológica se representa por um diagrama (Figura 1b).

São consideradas as diferentes características das vias conforme sua inserção na malha urbana. Sendo possível deste modo se diferenciar os corredores, segundo três tipos: i) corredor que atravessa um setor da cidade em estudo; ii) corredor que distribui o fluxo para a rua local; e iii) rua local, como o menor componente do sistema viário (Imbroni e Macedo, 2016).

Para caracterizar os diferentes tipos de corredores são considerados três elementos morfológicos. Em primeiro lugar, aspectos físicos incluindo análise da largura (leito carroçável, calçada, canteiro, cursos de água, linhas de infraestrutura), comprimento da via, tipo de lote das faixas lindeiras e volume construído (gabarito e recuo da edificação, recuo acima do embasamento, garagem e permeabilidade do solo). Para esta análise, são utilizados elementos gráficos como plantas, cortes e fotos tomadas no local pelos

autores e do *Google Earth*. Em segundo lugar, medição de fluxos incluindo transporte público, privado e pedestre. Por fim, observações sobre o uso do solo. O conjunto destes itens permite estabelecer um rol dos tipos de corredores, e criar uma classificação para ser aplicada na formulação de programas para futuros projetos. Estudar e classificar tipos de espaços auxilia nos estudos da evolução urbana de cidades com tecido tradicional, e serve para dar suporte à definição de diretrizes urbanísticas para um novo projeto urbano (Macedo, 2002).

Procedimentos de aplicação do conceito de corredores e subáreas

Subdividir o espaço da cidade segundo o princípio da identificação de corredores e subáreas serve para estabelecer partes menores para efeito de análise e proposição. Inicialmente, identificam-se os corredores formados por um número de elementos variáveis, dentre os quais se encontram as vias (faixa de rolamento, canteiros, calçadas, canais, linhas de infraestrutura) e os lotes das faixas lindeiras, conforme anteriormente enunciado.

Os espaços ocupados pelos corredores formam uma faixa de uso e ocupação do solo, com características diferenciadas e ocupam uma superfície significativa da área urbanizada. Na cidade com estrutura urbana tradicional – como São Paulo – os corredores se cruzam em um diagrama celular, e determinam polígonos cujo contorno é

formado por faixas que têm a largura do corredor. O miolo, que se denomina como subárea, é composto por vias de distribuição e ruas locais dando suporte a quadras, em número que varia conforme o espaçamento das faixas poligonais.

A classificação de um corredor e a determinação das subáreas relaciona-se com a escala de aproximação que se deseja observar. Os diferentes níveis de gradação de escalas relativizam os parâmetros para eleição dos corredores e para análise dos elementos do entorno. Deste modo, o procedimento de estudar o tecido urbano por corredores e subáreas é aplicável a qualquer escala, desde a região até o trecho de vizinhança formado por poucas quadras. Vias de menor importância metropolitana assumem papel estruturador ativo quando observadas no contexto de áreas menores. No caso do fracionamento para a obtenção de subáreas pequenas, os corredores de distribuição podem fazer parte da poligonal de contorno, como no estudo de caso que será apresentado a seguir.

O que motiva este processo de análise em especial é a possibilidade de estudar até a menor unidade de fracionamento do espaço urbano mantendo a relação com o todo do tecido urbano da cidade. Particularmente, compreender a formação de áreas de vizinhança formada por quadras de lotes pequenos, de 100 m² para uso residencial, entremeados (com certa frequência) por junções de lotes que chegam a 500 m², dimensão a partir da qual aparecem pequenos galpões industriais. São quadras de 50 m de largura, que chegam a ter o comprimento de 200 m, medida que marca a modulação entre vias de distribuição. Existem casos em que o responsável pelo loteamento inicial organizou de forma tão intrincada estas quadras, que hoje elas formam remansos dentro do sistema urbano maior, evidenciando predominante uso residencial. Em consequência, este tipo de agenciamento das ruas e quadras desperta a curiosidade de se investigar parâmetros para o que se possa definir o que é uma área de vizinhança numa cidade como São Paulo. Ou seja, uma

subárea de pequenas dimensões, formada por ruas locais e delimitada por corredores que distribuem.

Para este procedimento de análise urbana, procura-se aprofundar o entendimento e a sistematização dos tipos de corredores, de modo a se poder aplicar os tipos encontrados a outras situações de pesquisa. No momento trata-se especificamente dos tipos de vias que dão suporte para as duas categorias de corredores (os que atravessam, os que distribuem) e para as vias locais.

Tipos de corredores

Corredor que atravessa o setor em estudo

Em primeira análise do tecido urbano, evidenciam-se os corredores que atravessam um setor em estudo. Eles são de grande importância por conectar setores diferentes da cidade, interferindo na dinâmica urbana de modo amplo e até regional. Outras vezes, podem apenas recortar internamente partes de um trecho do tecido urbano. Por este motivo, a definição de corredor que atravessa um setor urbano fica relacionada à escala de abrangência adotada para cada trabalho. O fotograma da Figura 1a ajuda a visualizar estes elementos por associação à estrutura orgânica de um vegetal. Em algumas situações, o corredor que atravessa acompanha um limite definido por um forte elemento físico difícil de transpor, como o oceano, que forma uma barreira em um dos lados da avenida da praia, ou uma montanha onde a via de contorno acompanha seu sopé separando dois tipos de área urbanizada. Outra situação que causa o efeito de forte separação entre os dois lados de um corredor é quando ele é muito largo, formado por uma via expressa ou uma ferrovia, que separa contundentemente os dois lados da faixa de lotes, constituindo um limite forte ou barreira, indicando ser melhor estudar cada lado em separado, apesar da possível existência de dispositivo especial para transpô-lo, como por exemplo, uma ponte (Lynch, 2006 [1960]).

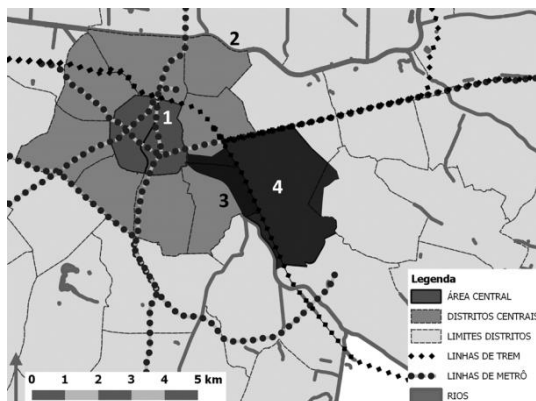


Figura 3. Posição da área de estudo em relação ao centro da cidade.

Análise do distrito da Mooca

O município de São Paulo tem superfície de 1 521 110 km², sendo diminuta a área rural. A população é de 11 967 825, e a resultante densidade demográfica é de 7 398.26 hab/km². A área do município inclui uma grande área de mananciais ao sul e outra, reserva ambiental, ao norte, incluindo água e florestas. O sistema hídrico é caracterizado pelas bacias dos rios Tietê (cujas nascentes localiza-se ao Norte do Estado) e pelos rios Pinheiros e Tamanduateí (Figura 2a). O município de São Paulo é o centro de uma área metropolitana que atinge 21 000 000 de habitantes (segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística para 2015), sendo considerada, do ponto de vista econômico, a região mais rica da América do Sul. A cidade é subdividida, para fins administrativos, em 31 distritos, com o distrito da Mooca a este do centro da cidade (Figura 2b). Na Figura 3, o número 1, corresponde a área central da cidade, o 2 ao Rio Tietê, o 3 ao Rio Tamanduateí e, por fim, o 4 ao distrito da Mooca.

Primeiros procedimentos de análise

Inicialmente foram determinadas as vias correspondentes aos corredores que atravessam o distrito e fazem as ligações gerais entre diversos setores da cidade, sobre uma base cartográfica na escala 1:10.000. Esta escala mostra o sistema viário e os limites das quadras e permite uma boa

visualização de conjunto do tecido urbano para efeito de análise (Figura 4a). Em seguida foi escolhido um trecho (0,8 km²) que apresenta diversidade de tipos para se investigar as vias que atravessam, as vias que distribuem e as ruas locais (Figura 4b).

No setor em estudo (Figura 4b) sua proximidade ao centro da cidade favoreceu que terrenos de até 60 000 m², destinados originalmente a indústrias de porte médio e pequeno (hoje muitas são apenas depósitos), compartilhassem o espaço urbanizado com áreas residenciais e escassos equipamentos sociais. O setor possui boa inserção com relação ao sistema viário, evidenciando corredores que atravessam e outros que distribuem os fluxos para ruas locais.

Ajustado o recorte, passa-se à análise da foto fornecida pelo *Google Earth* (Figura 5a), que permite boa visualização da estrutura urbana e possibilita o estudo das vias pelo *Street-view*. Estes procedimentos são acompanhados por visitas a pé pela área para observar o local, tomar notas, fotografar e conversar com as pessoas (Figura 6). O resultado destes procedimentos se consolida em um diagrama, mostrando os corredores que atravessam e os que distribuem os fluxos no setor (Figura 5b).

Caracterização dos corredores

Apresenta-se nesta seção o estudo particularizado dos corredores: oito corredores que atravessam o setor em estudo, indicados pela numeração de 1 a 8; três corredores que distribuem os fluxos com numeração de 9 a 11; e três ruas locais (exemplos) que estão indicadas pelas letras A B e C na Figura 5b.

Para facilitar a organização dos elementos de análise, foi feita a apreciação de cada um dos corredores considerando: breve descrição de seu tipo de inserção na malha urbana; foto aérea do *Google Earth* mostrando todo o corredor; dados quantitativos da via como comprimento, largura, fluxo de pedestres, veículos privados e transporte público; sentido do tráfego pelas mãos de direção; foto no nível do solo, tomada pelos autores, e corte da via em pontos típicos, mostrando a ocupação do lote. Foi feita a contagem de veículos privados em um tempo de 3

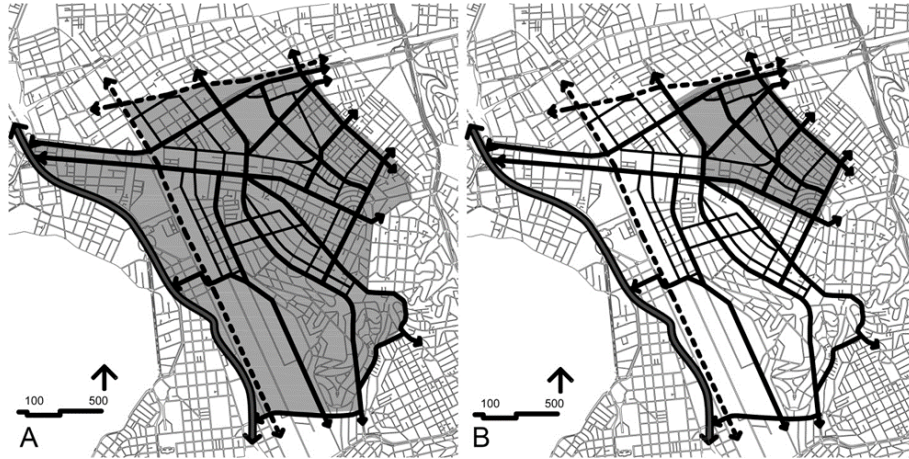


Figura 4. (a) Distrito da Mooca: vias que atravessam e distribuem; (b) área de estudo.

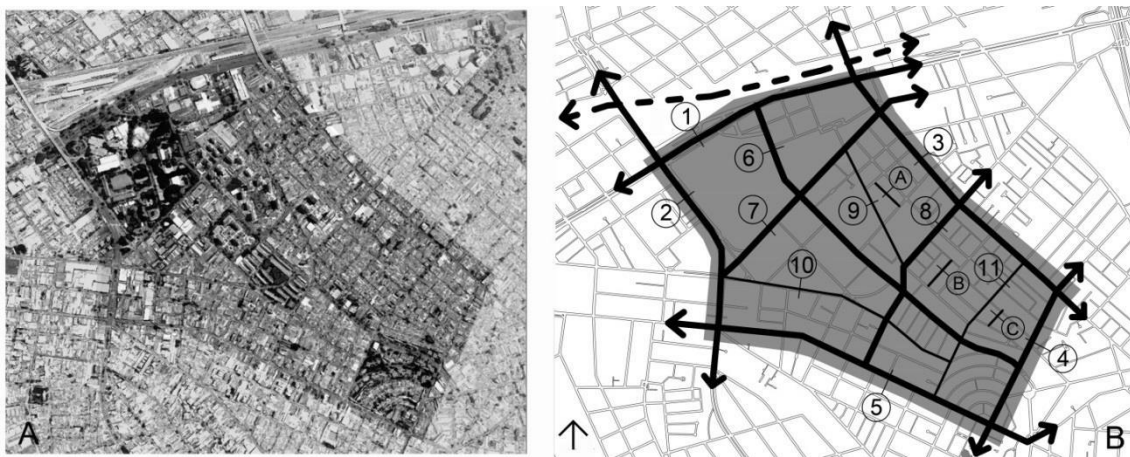


Figura 5. Área de estudo: (a) vista aérea, (b) numeração dos corredores (fonte: *Google Earth*, autores).



Figura 6. Vista geral do setor estudado (fotografia dos autores).

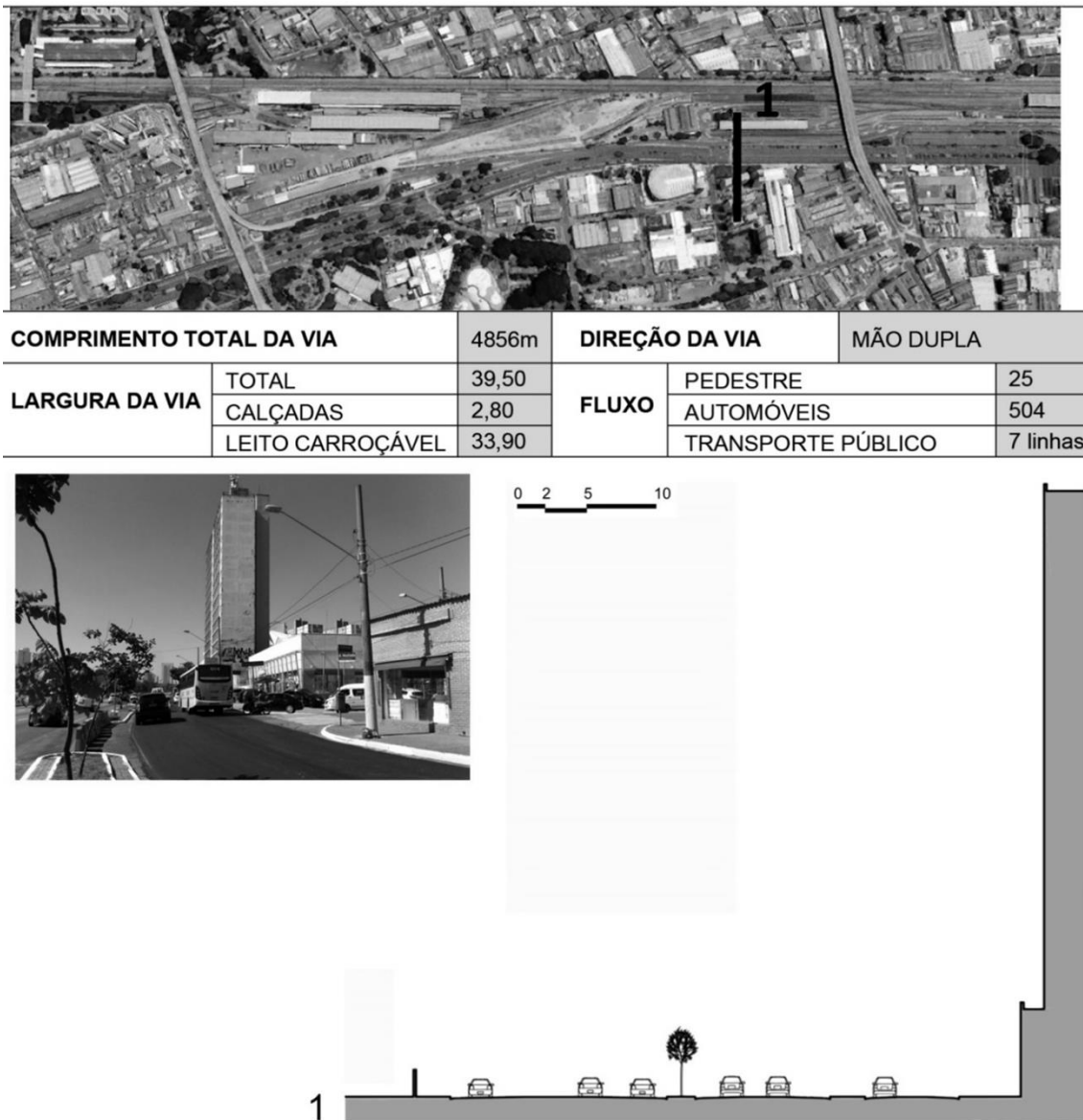


Figura 7. Painel de caracterização do Corredor 1 – Alcântara Machado.

minutos, fora dos horários de pico do tráfego. A quantidade de linhas de ônibus foi retirada do guia oficial da cidade de São Paulo.

O objetivo é gerar uma avaliação comparativa dos tipos de vias e aferir, *in loco* e através do quadro comparativo, as diferenças entre os tipos de corredores e vias locais. Sendo que no presente estudo o foco será apenas na forma física das vias, sem entrar no uso do solo das faixas de lotes lindeiras. Na Figura 5b pode-se observar: i) corredores que atravessam – 1. Alcântara Machado, 2. Bresser-Paes de Barros, 3. Siqueira Bueno, 4. Fernando Falcão, 5. Rua da Mooca, 6. Cassandoca, 7. Taquari e 8.

Tobias Barreto; ii) corredores que distribuem - 9. Sapucaia, 10. Trilhos e 11. Itaqueri; e, por fim, iii) ruas locais: A. João Santisi, B. Miraluz e C. Comendador Alfaia.

Corredores de atravessamento

Corredor 1. Alcântara Machado

É caracterizado pela Avenida Alcântara Machado que, no trecho em estudo, funciona como via de distribuição do Sistema Radial Este (Figura 7). O conjunto Radial Este, metrô e ferrovia (Companhia Paulista de

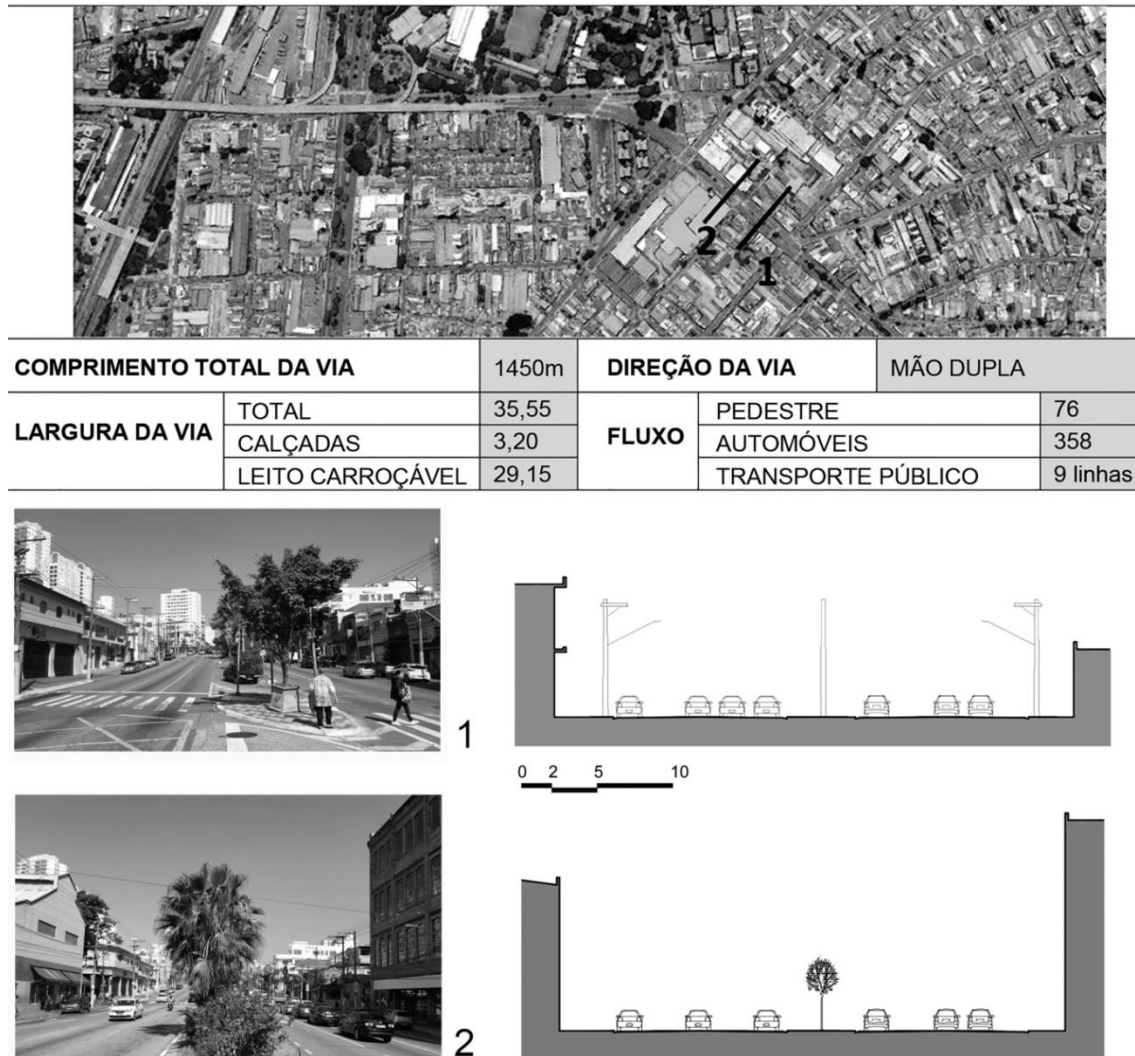


Figura 8. Painel de caracterização do Corredor 2 – Bresser / Paes de Barros.

Trens Metropolitanos, CPTM), complexo que conecta a zona este ao centro da cidade, constitui uma barreira que separa o distrito da Mooca dos vizinhos ao norte (Brás e Belém). O presente estudo considera apenas a parte sul do corredor, ou seja, a Avenida Alcântara Machado no trecho em que atua como via que atravessa, fazendo a distribuição do trânsito para o distrito da Mooca e incorporando a faixa de lotes pertencente ao distrito. Esta avenida é estruturadora do trânsito em São Paulo, um corredor largo e de tráfego intenso, caracterizado como um corredor que atravessa a cidade apresentando forte atividade comercial e de serviços.

Corredor 2. Bresser-Paes de Barros

Este corredor conecta a Rua Bresser, desde a Estação Bresser do Metrô, à Avenida Paes de Barros, tendo na área de estudo a extensão de 1 450 m (Figura 8). A face nordeste do corredor é ocupada por uma única parcela, o antigo hipódromo da cidade de São Paulo, hoje subdividida para diversas instituições públicas, incluindo a subprefeitura da Mooca. O trecho de 350 m da Avenida Paes de Barros na área em estudo representa um alargamento deste extenso corredor, que se prolonga por 4 675 m em direção ao distrito Vila Prudente (vizinho ao distrito da Mooca).



Figura 9. Painel de caracterização do Corredor 3 – Siqueira Bueno.

Corredor 3. Siqueira Bueno

A rua que dá nome ao corredor transpõe o complexo viário Radial Este por meio de um viaduto (Figura 9). Desde a Avenida Alcântara Machado até a Rua Fernando Falcão totaliza 1 890 m de extensão, e delimita o distrito da Mooca pelo lado sudeste, seguindo para o distrito vizinho. A rua é essencialmente comercial e de serviços (desde primeiras necessidades até concessionárias de autos e motos), onde também se encontram equipamentos sociais. Nota-se uma transformação gradativa do uso dos imóveis existentes, preponderando construções antigas que sofreram reformas e modificação das fachadas como resposta ao forte apelo comercial existente.

Corredor 4. Corredor Fernando Falcão

Corredor onde o trecho em análise é um segmento de 700 m de um total de 1 332 m (Figura 10). A via responsável pelo corredor faz a ligação de duas outras vias importantes que atravessam a cidade e por isto apresenta um grande movimento de veículos particulares e de transporte coletivo. Os terrenos remanescentes de indústrias pequenas foram utilizados para a construção de edifícios residenciais de até quinze pavimentos, havendo um conjunto edificado de construção subsidiada pelo governo, na década de 1960, com prédios de três pavimentos e casas (esquina com a Rua da Mooca). Ao longo do corredor verifica-se uma significativa quantidade de prédios de

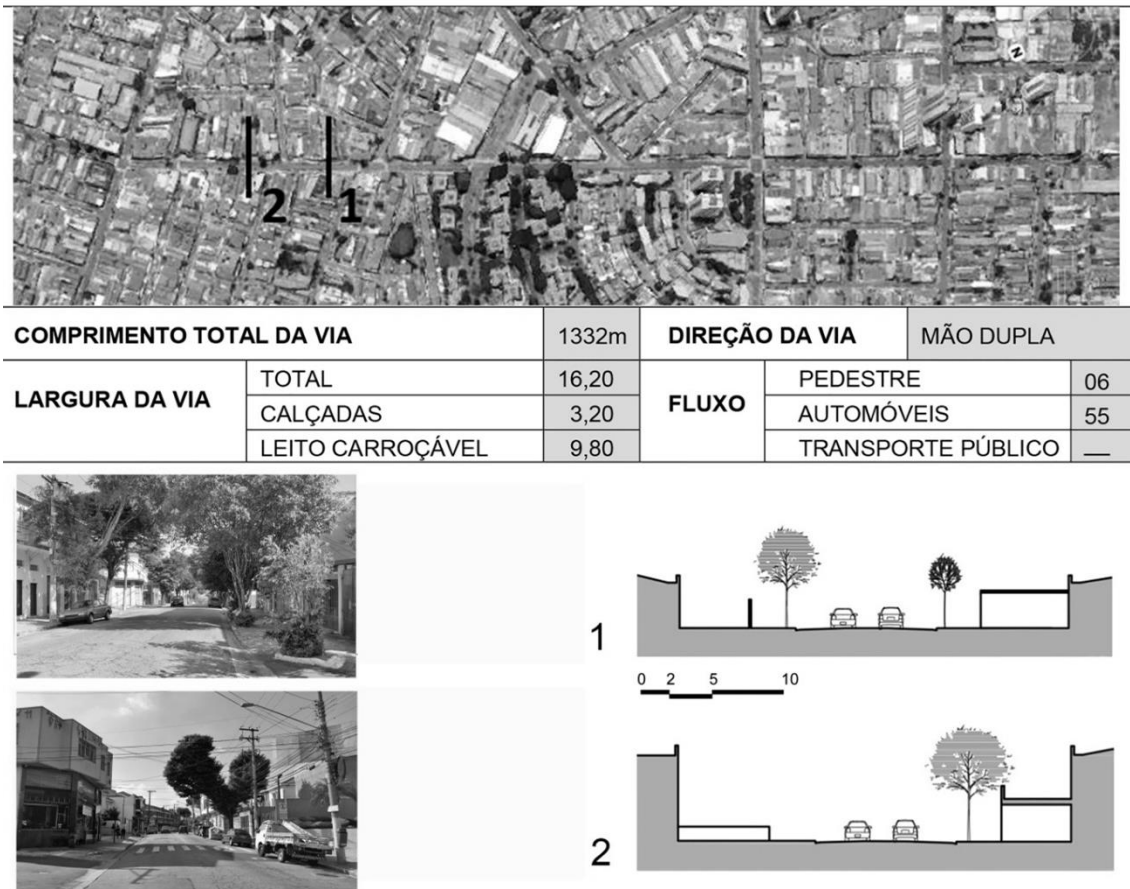


Figura 10. Painel de caracterização do Corredor 4 – Fernando Falcão.

três pavimentos (comércio no térreo e dois pavimentos de residência).

Corredor 5. Mooca

Trata-se do corredor da Rua da Mooca, que percorre no sentido este o total de 5 013 m, do Parque Dom Pedro (centro de São Paulo) até uma grande avenida do distrito vizinho Vila Prudente (Figura 11). O trecho em estudo tem 1 450 m. A via é estreita, mas liga o centro e os bairros com sentido único de trânsito. É ocupada por comércio tradicional, de lojas pequenas e construções com um forte alinhamento; suas calçadas se mostram insuficientes para atender o intenso fluxo de pedestres. As construções novas são feitas obedecendo ao recuo de 5 m instituído em 1972.

Corredor 6. Cassandoca

Este corredor atravessa longitudinalmente a área de estudo numa extensão de 1 370 m, ligando os corredores Alcântara Machado e Fernando Falcão (Figura 12). Nas imediações da Rua Tobias Barreto, a Av. Cassandoca passa a ter canteiro central, estendendo-se até a Rua Fernando Falcão (cerca de 700 m). Entre a Avenida Alcântara Machado e a Rua Taquari (200 m) o corredor é caracterizado por lotes institucionais em ambos os lados. Da Rua Taquari até à Rua Tobias Barreto predominam os grandes lotes ocupados por condomínios, havendo comércio e serviços em pequenos centros comerciais no estilo norte-americano do *strip-mall*. No trecho com canteiro central o uso misto é reduzido com a prevalência de prédios residenciais. O corredor Cassandoca aparece (à esquerda) na

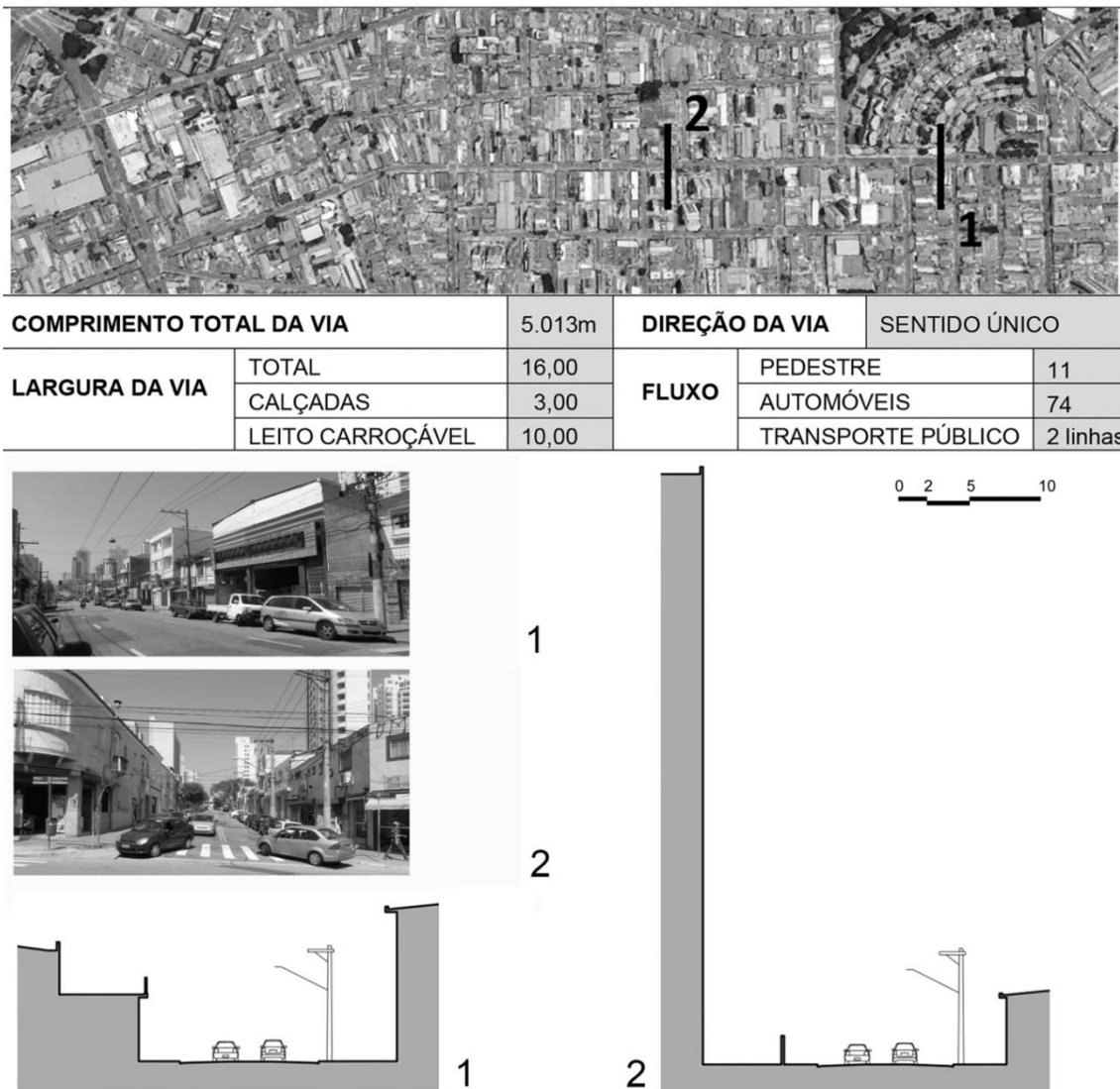


Figura 11. Painel de caracterização do Corredor 5 – Mooca.

vista geral apresentada na Figura 12, imagem que ilustra a variedade de tipos de tecidos urbanos existente no setor escolhido para análise.

institucional e baixa densidade, trechos com edificações antigas com uso de comércio e serviços, lote grande ocupado por universidade e condomínios verticais.

Corredor 7. Taquari

Este corredor conecta os corredores Bresser-Paes de Barros e Siqueira Bueno (1 180 m) prolongando-se na direção nordeste (Figura 13). Tem um tipo característico de uso e ocupação do solo com um grande lote de uso

Corredor 8. Tobias Barreto

Este corredor desenvolve-se desde a Rua da Mooca na direção nordeste cruzando perpendicularmente o corredor Siqueira Bueno (Figura 14). No trecho de estudo tem o comprimento de 850 m, de um total de

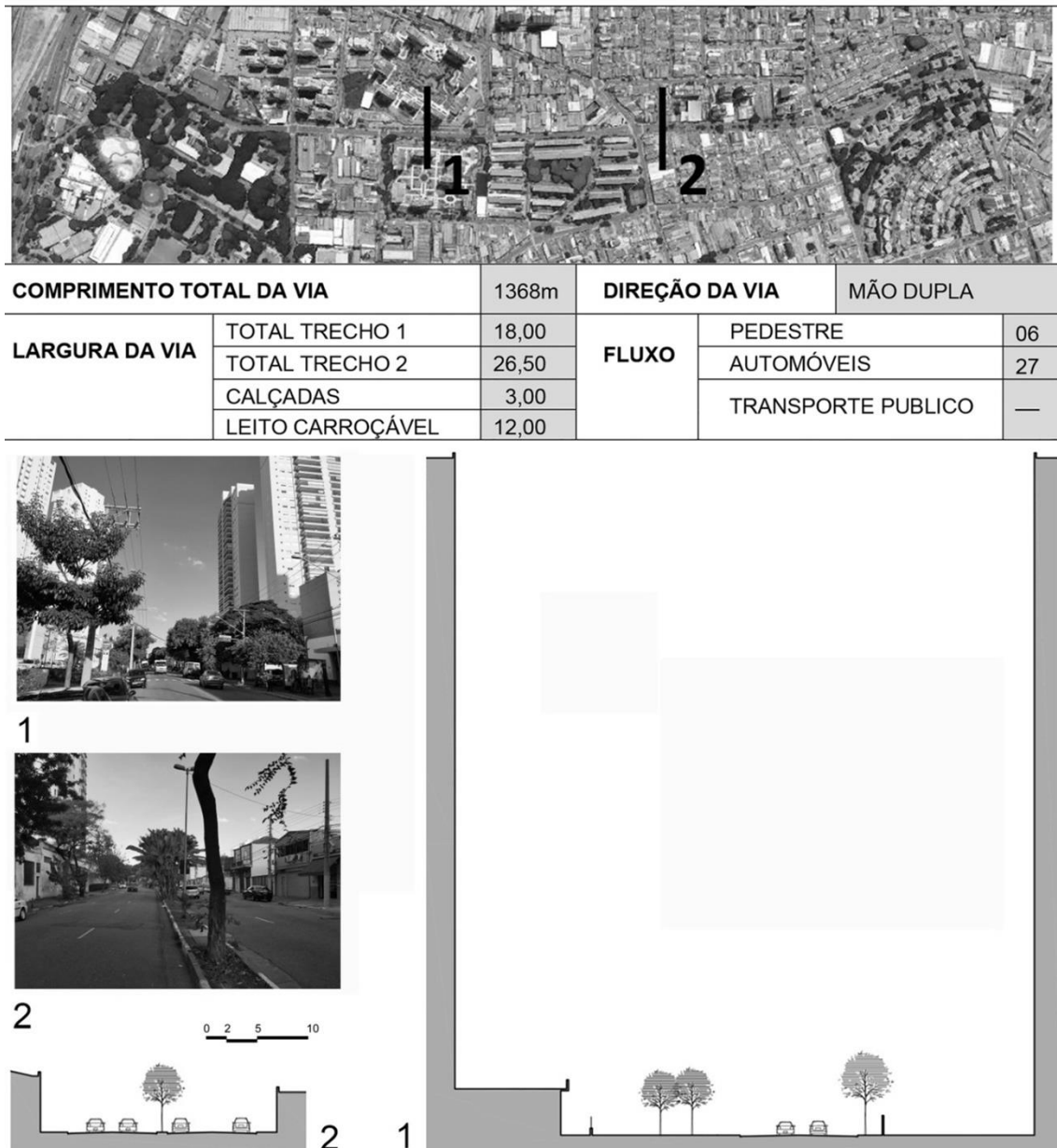


Figura 12. Painel de caracterização do Corredor 6 – Cassandoca.

1 900 m. Caracteriza-se por ser um corredor de uso misto, ainda com muitas residências e volume de tráfego inferior aos demais corredores. Apresenta uma grande variedade nos tipos de edificações, a maioria de construções antigas de casas e pequenos prédios, até os prédios altos isolados em terrenos de 1 000 a 1 500 m².

Corredores de distribuição

Corredor 9. Sapucaia

Este corredor faz a ligação do corredor Taquari ao Tobias Barreto em um segmento de 700 m (Figura 15). O corredor tem uma atmosfera de tranquilidade na medida em que

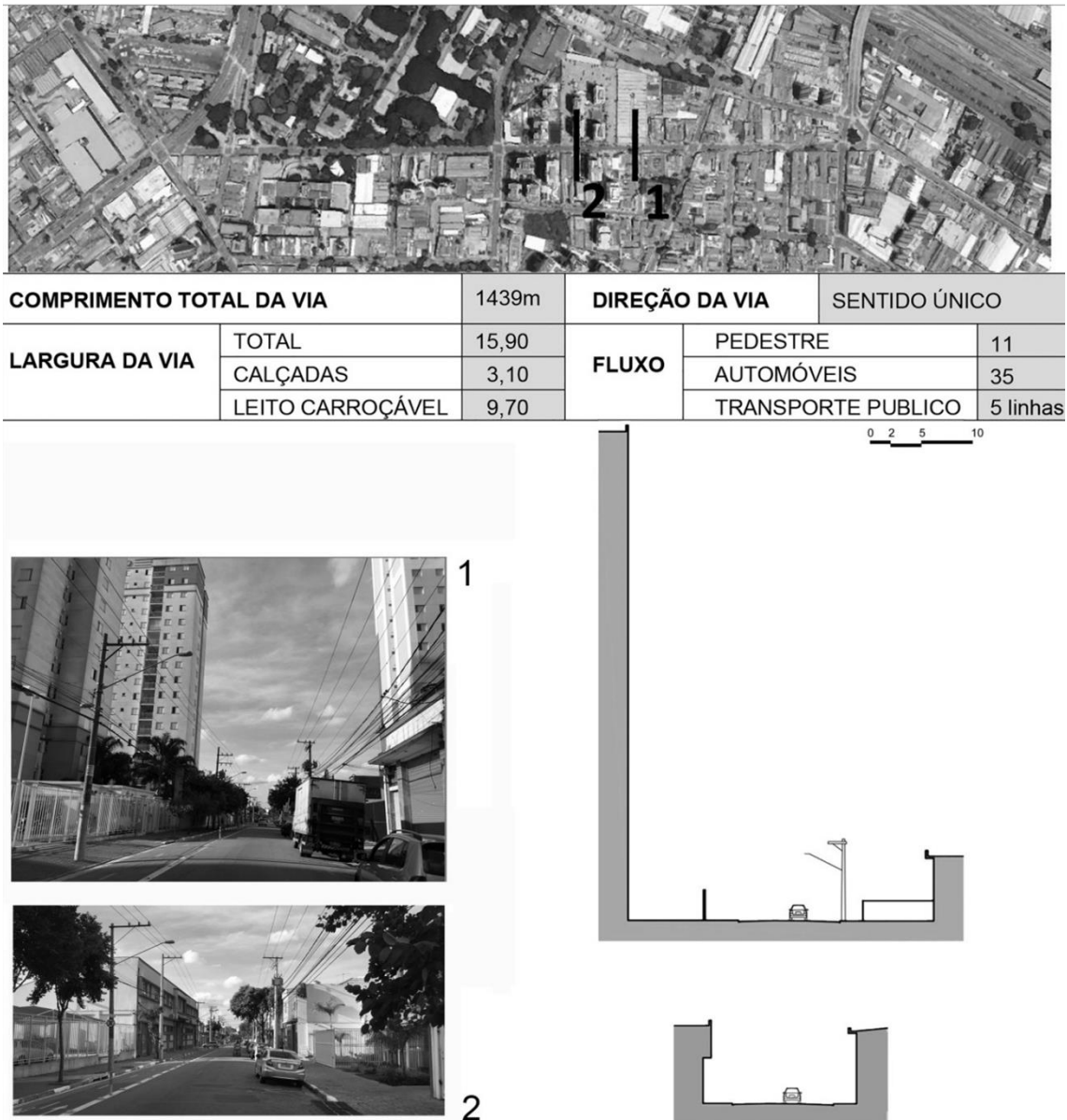


Figura 13. Painel de caracterização do Corredor 7 – Taquari.

não há trânsito muito intenso e pouco uso comercial e de serviços. Há um trecho onde existem condomínios verticais de grande porte, totalmente fechados por muros, o que colabora para haver poucas pessoas nas ruas.

Corredor 10. Trilhos

Fora do trecho em estudo, com início na

Avenida Alcântara Machado, a Rua dos Trilhos marca a entrada da Mooca para quem se desloca a partir do Sistema Radial Este (Figura 16). Entrando na área de estudo, a rua corta a Avenida Paes de Barros e vai até a Rua Itaqueri (Corredor 11). Trilhos é um corredor comercial por excelência, com diversos trechos em transformação. A rua tem uma extensão de 2 260 m.

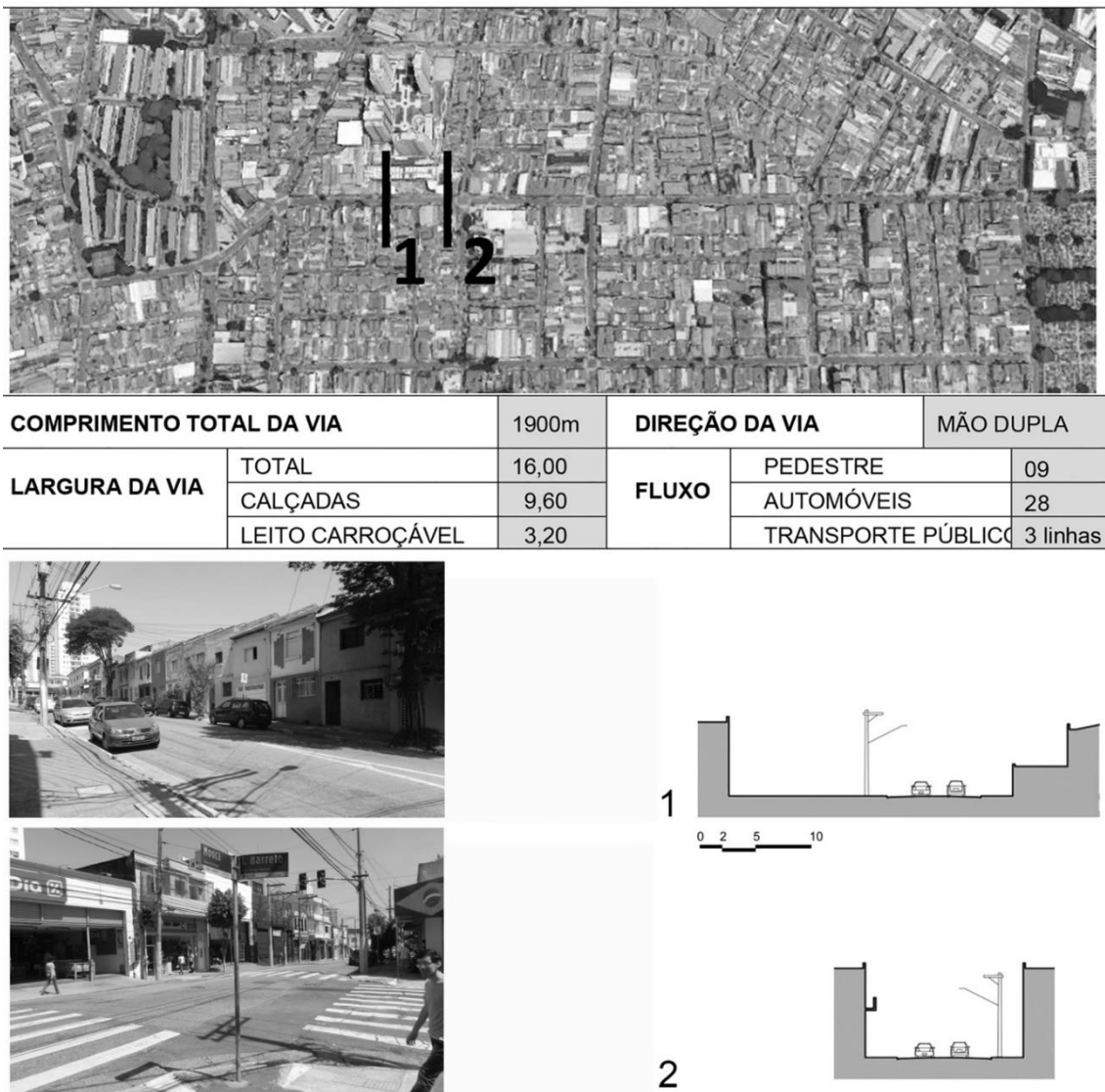


Figura 14. Painel de caracterização do Corredor 8 – Tobias Barreto.

Corredor 11. Itaqueri

Este corredor tem início na Rua da Mooca, vai até a Siqueira Bueno (700 m) dentro da área de estudo (Figura 17). Depois da Siqueira Bueno se prolonga totalizando 1 375 m de extensão. O corredor se caracteriza por ser bem arborizado e acompanhar extensa faixa de ocupação por prédios de quatro pavimentos, típicos dos programas de habitação subsidiada pelo governo. No demais, predomina o uso misto com edificações em lotes pequenos.

Ruas locais

Rua A. João Santisi

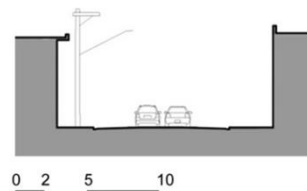
Esta rua com 160 m de comprimento, fica localizada entre as ruas Professor Machado Tolosa e Arinaia (Figura 18). É formada por construções no alinhamento da calçada sendo a maioria das casas térreas e as restantes casas assobradadas. Como a largura da rua é estreita os veículos estacionam ocupando parte das calçadas em ambos os lados.



COMPRIMENTO TOTAL DA VIA		870m	DIREÇÃO DA VIA	MÃO DUPLA	
LARGURA DA VIA	TOTAL	15,90	FLUXO	PEDESTRE	04
	CALÇADAS	9,50		AUTOMÓVEIS	17
	LEITO CARROÇÁVEL	3,20		TRANSPORTE PÚBLICO	—



1



2



Figura 15. Painel de caracterização do Corredor 9 – Sapucaia.

Rua B. Miraluz

Esta rua, com 167 m de comprimento, localiza-se entre a Rua Sapucaia e a Rua Joaquim Lopes Figueira (Figura 19). Trata-se de uma rua estreita, que apresenta testada de lotes indo até os 10 e 15 m onde aparecem sobrados de qualidade da construção relativamente boa.

Rua C. Comendador Alfaia

É uma rua estreita com 90 m de extensão, cujos lotes em sua maioria tem frente de 10 até 15 m (Figura 20). Observou-se uma casa em lote de 15 m de frente, com dois pavimentos, com acesso para estacionamento dentro do lote (quatro carros), podendo significar que a família mesmo tendo uma

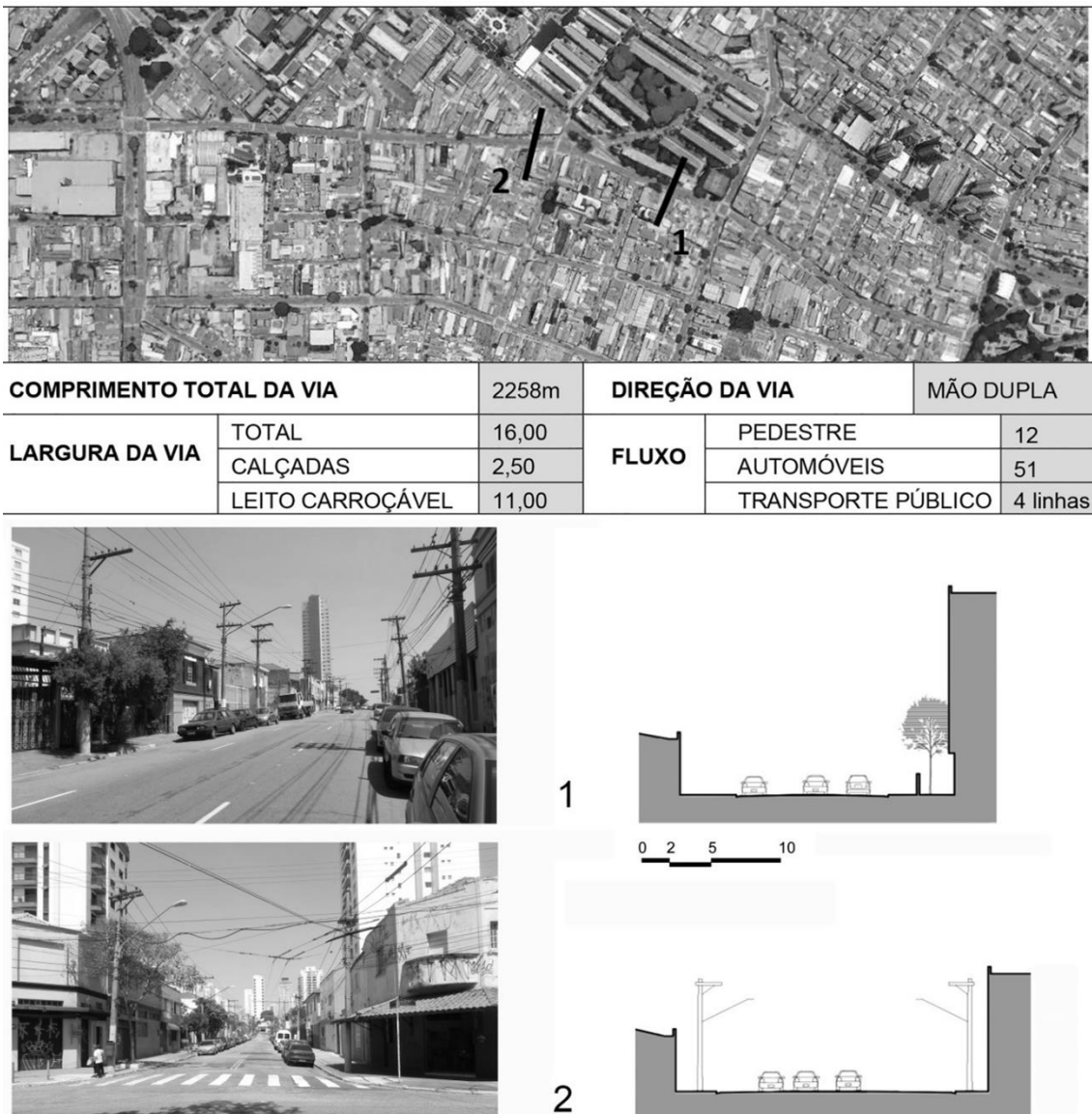


Figura 16. Painel de caracterização do Corredor 10 – Trilhos.

boa renda, preferiu ali residir. Nesta rua o padrão das construções é relativamente bom, considerando o tipo de vizinhança.

Considerações finais

O objeto principal deste artigo se restringiu ao estudo das vias de ligação como suporte para a posterior caracterização dos corredores

dela originados. Os corredores foram denominados conforme a via que lhe dá origem, e são compreendidos pelo conjunto desta via com a ocupação e volumetria das edificações lindeiras. Para sua caracterização, consideraram-se ainda critérios como tráfego, presença de transporte público, uso do solo e comprimento da via, além de uma descrição de seu papel como conectora de setores da cidade, a fim de determinar sua importância hierárquica no sistema viário como um todo.

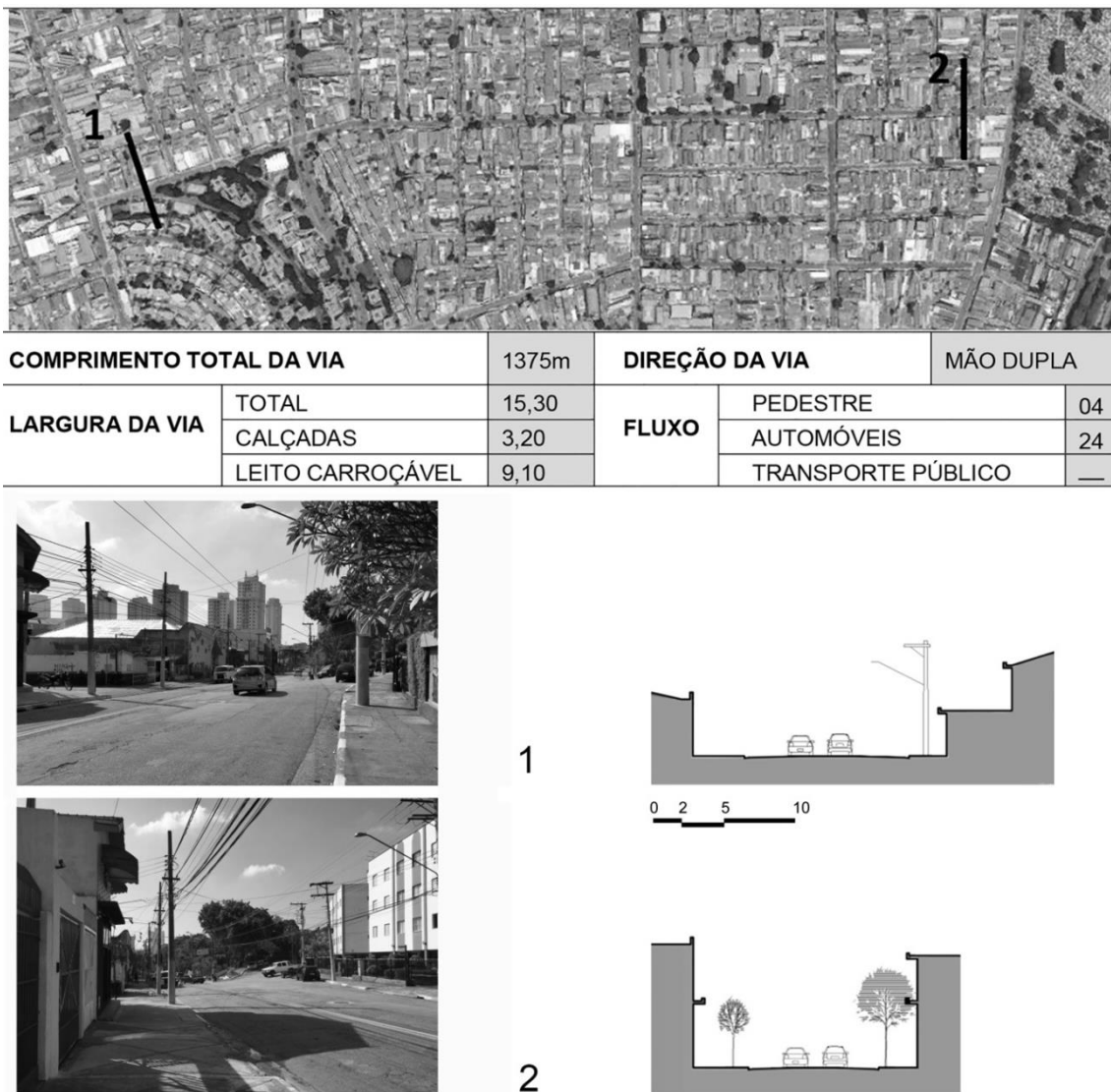


Figura 17. Painel de caracterização do Corredor 11 – Itaqueri.

De entre os corredores que atravessam, o Corredor 1. Alcântara Machado e o Corredor 2. Bresser-Paes de Barros apresentam maior largura e fluxo. Destes, o primeiro tem caráter expresso, menos comércio local e menor uso das calçadas. O corredor Bresser-Paes de Barros, por sua vez, é amplamente utilizado para transporte público (com longo trecho de corredor de ônibus, que se dispersa justamente na área de estudo), sendo intensamente

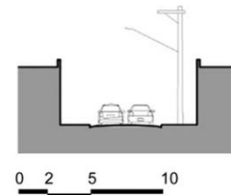
utilizado por pedestres e com ativo uso de comércio e serviços. Os demais corredores que atravessam têm menor calha viária, em muitos casos de largura idêntica. Muitas vezes nestes corredores a pista é estreita para a função viária que cumprem; as calçadas não chegam a 3 m de largura e no entanto atendem a um uso intenso misto de comércio, serviços (incluindo oficinas), institucional e residencial. Este é o caso do Corredor 3. Siqueira Bueno e do Corredor 5. Mooca, que



COMPRIMENTO TOTAL DA VIA		160m	DIREÇÃO DA VIA	MÃO DUPLA	
LARGURA DA VIA	TOTAL	8,70	FLUXO	PEDESTRE	01
	CALÇADAS	1,60		AUTOMÓVEIS	00
	LEITO CARROÇÁVEL	5,50 / 7,70		TRANSPORTE PÚBLICO	—



1



2

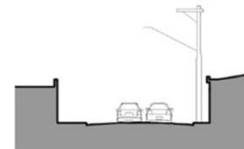


Figura 18. Painel de caracterização da Rua Local A – João Santisi.

apesar da calha pequena, são vias significativas por apresentarem longa extensão e atravessarem diferentes distritos. Deste modo, nota-se que um fator determinante para a hierarquia da via dentro do sistema de circulação do bairro, para além de sua largura, é o comprimento da via e os destinos que conecta, e isto acaba determinando as características do uso do solo e a intensidade de fluxos de veículos e pedestres. O Corredor 6. Cassandoca, atravessa a área de interesse determinando

uma porção nordeste e outra sudoeste. Do lado nordeste predomina o tecido ortogonal cortado transversalmente pela Rua Sapucaia cujo traçado cobriu um córrego existente então canalizado. Na porção nordeste, a ortogonalidade do traçado segue o alinhamento do Corredor 3. Siqueira Bueno. Nesta porção do tecido, o espaçamento rigoroso de 200 m entre as vias perpendiculares que distribuem o fluxo para o interior da área estudada permite a identificação de uma retícula reguladora por

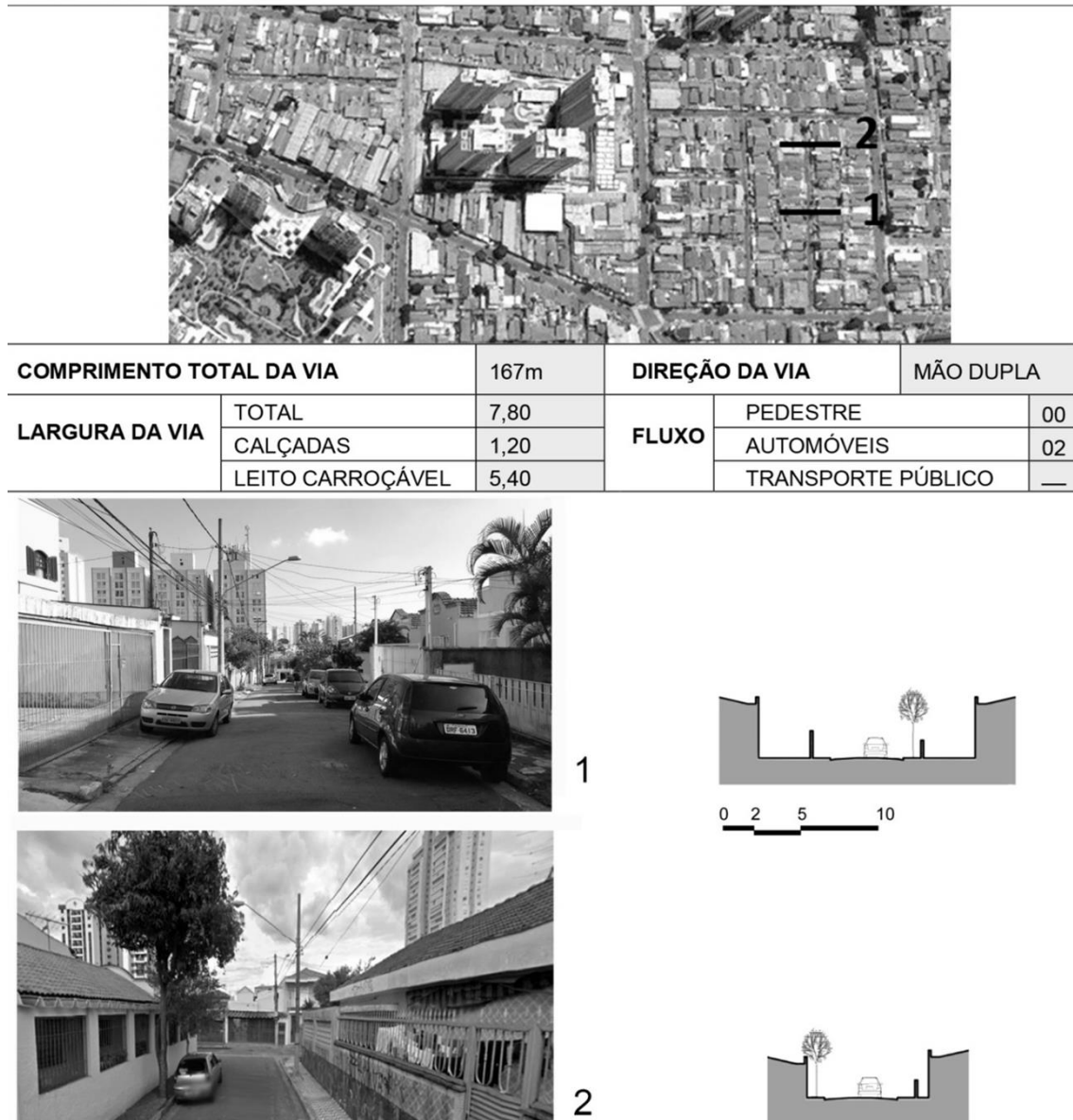


Figura 19. Painel de caracterização da Rua Local B – Miraluz.

trás do desenho das quadras, marcada por vias que distribuem e que apresentam largura em torno de 16 m e traçado contínuo. Com base nesta malha inicial de 200 m, o traçado foi subdividido em função do parcelamento em lotes com profundidade em torno de 25 m, possivelmente sob a iniciativa de empreendedores independentes, o que determinou uma profusão de vias locais estreitas e com pouca extensão (com um máximo de 200 m).

A não padronização dos projetos para abertura de ruas locais resultou em um tecido repleto de vias estreitas e descontínuas, ruas

sem saída (*cul-de-sac*) e ruas em forma de *loop*, subdividindo as quadras regulares da malha. Este tipo de ocupação definiu as vias locais A, B e C analisadas neste estudo. Nestas áreas, verifica-se que a não continuidade do traçado das vias locais auxiliou na preservação das vizinhanças residenciais horizontais. Contribuíram para a manutenção destas áreas as restrições de legislação e o intenso parcelamento com base em lotes de dimensão reduzida, o que não favoreceu o interesse dos empreendedores de grandes edifícios. É uma situação que favorece uma diversificação de tipos de

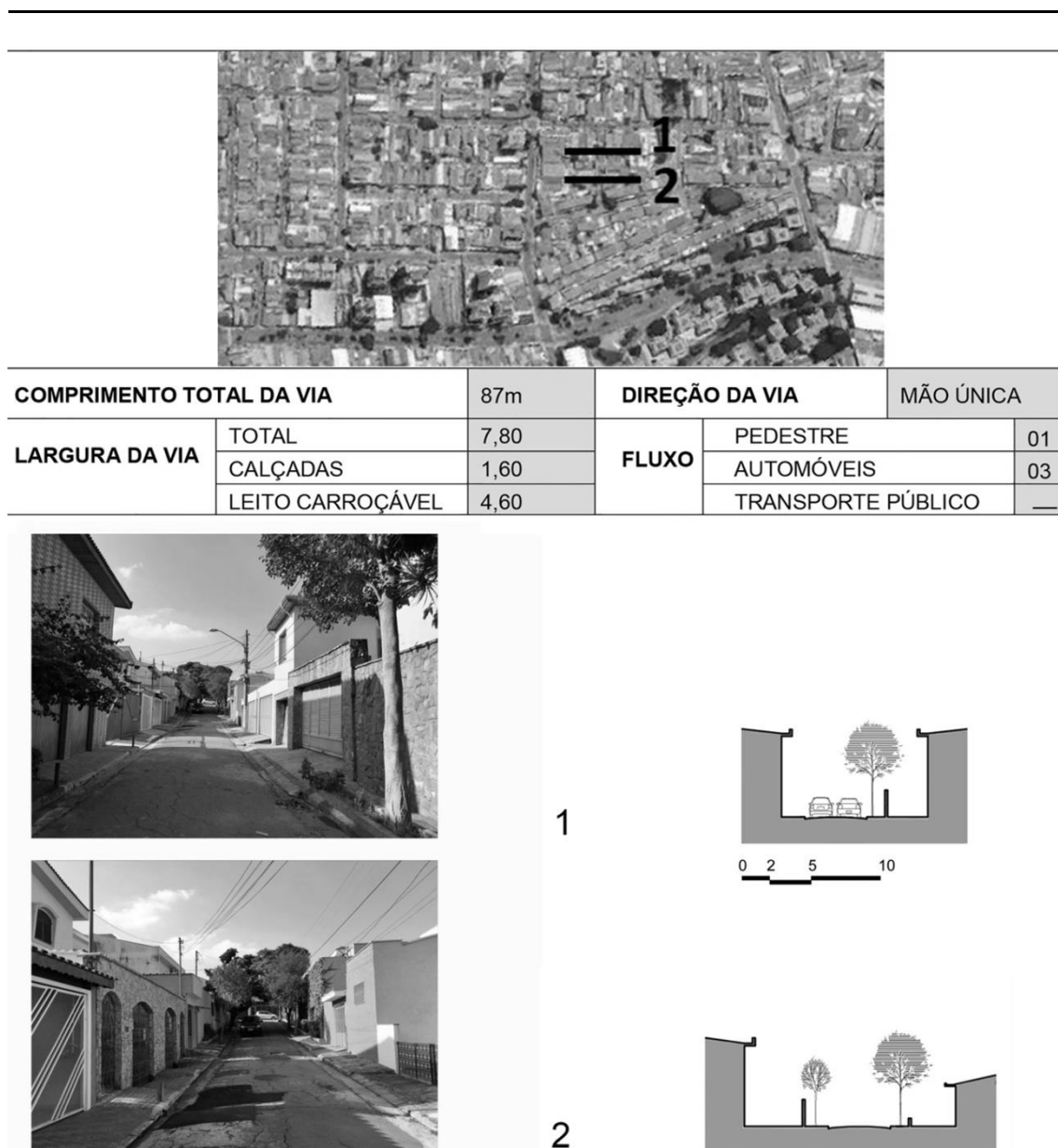


Figura 20. Painel de caracterização da Rua Local C – Comendador Alfaia.

tecido urbano. Esta característica se repete em outros lugares da cidade, e aponta para a necessidade de instrumentos de política pública que possibilitem a manutenção e implementação da qualidade ambiental destes bolsões de uso predominante residencial.

Deste modo, verifica-se que não apenas os corredores assumem caráter próprio, mas determinam subáreas que também poderão apresentar características específicas muito diferentes dos corredores. Este facto corrobora a ideia inicial da investigação que sustenta o estudo do espaço urbano por partes e a especificação de procedimentos de

análise. Espera-se desta maneira fornecer subsídios para a análise e o desenho da forma física da cidade.

Agradecimentos

Participou dos trabalhos de pesquisa de campo para a elaboração deste artigo o estudante de arquitetura e urbanismo da Universidade São Judas Tadeu, Anísio Serafim Júnior. Esta temática está relacionada à sua pesquisa de Iniciação Científica ora em desenvolvimento, com o título ‘O distrito da Mooca, tipos do seu tecido urbano e seus espaços de convivência’.

Referências

- Farr, D. (2008) *Sustainable urbanism, urban design with nature* (John Wiley & Sons, Nova Jérσία).
- Imbrunito, M. I. e Macedo, A. C. (2016) 'Tecido urbano do distrito da Mooca: um estudo de tipos', 5ª Conferência do PNUM, Guimarães, 15 e 16 de Julho.
- Lynch, K. (2006 [1960]) *A imagem da cidade* (Martins Fontes, São Paulo).
- Macedo, A. (2002) 'O espaço urbano por partes', *Revista Sinopses* 38, 11-6.

Tradução do título, resumo e palavras-chave

Patterns of local streets and corridors in the district of Mooca, São Paulo

Abstract. *This analysis of the urban fabric of the so-called Mooca district, in the city of São Paulo, Brazil, involves the consideration of streets, street-blocks, plots and buildings taken in isolation, and also of two other composite elements: 'corridors' crossing each city sector and corridors within each sector. The corridor is understood as the articulation between the street, the plots on both sides of the street and the buildings erected in these plots. Each corridor contains different information on the urban tissue varying according to the scale of analysis: region, municipality and neighborhood. Each part of the city contained inbetween corridors is a subarea. The paper offers an analysis of corridors in the formation of traditional residential fabrics.*

Keywords: urban morphology, corridors, subareas, street patterns, urban project

ISUF Italia 2017: Learning from Rome – historical cities and contemporary design

A 3ª conferência do ISUF *Italia* (a rede italiana associada ao International Seminar on Urban Form / ISUF, presidida por Giuseppe Strappa, e promotora da Escola Muratoriana), com o título *Learning from Rome: historical cities and contemporary design*, terá lugar na Faculdade de Arquitetura na *Piazza Borghese*, Roma, entre 23 e 24 de Fevereiro de 2017.

O objetivo fundamental da conferência é recolher contributos da academia e da prática profissional no âmbito da arquitetura e do planeamento em contextos históricos, dirigindo esses contributos para a definição de ferramentas

operacionais com utilidade para a intervenção contemporânea.

Os *chairs* de *Learning from Rome*, à frente de duas vastas comissões, uma científica (com uma composição de grande abrangência geográfica) e outra organizadora, são Paolo Carlotti, Anna Irene Del Monaco e Dina Nencini (três académicos da *Sapienza Università di Roma*).

Mais informações no *website* do ISUF *Italia* 2017, em <http://rome2015.isufitaly.com/index.php?conference=rome2017&schedConf=rome2017>, ou através do endereço electrónico rome2017@isufitaly.com.

Rede Lusófona de Morfologia Urbana (PNUM), 2015-16

O presente relatório da Rede Lusófona de Morfologia Urbana (PNUM) apresenta um resumo das principais atividades desenvolvidas pelo PNUM entre Julho de 2015 e Julho de 2016, onde se inclui a indicação de conferências,

workshops e publicações, e ainda uma breve reflexão sobre futuras ações a promover.

Teve lugar entre 15 e 16 de Julho a quinta edição da conferência promovida pelo PNUM, 'Os espaços da morfologia urbana'. Esta
