

CONJUNTO HABITACIONAL JOSÉ BONIFÁCIO EM ITAQUERA

Espaços e identidades após 30 anos

Prof. Dra. Luiza Naomi Iwakami*

Prof. Ma. Débora Sanches**

Prof. Me. Luis Octavio Rocha***

Resumo

Este trabalho procura situar a realidade das moradias e dos moradores do Conjunto Habitacional José Bonifácio, distrito de Itaquera que conta hoje com mais de 110 mil moradores. No início, será apresentada a trajetória da implantação deste conjunto habitacional, apresentando-a no contexto da produção habitacional em massa a cargo da COHAB SP, com o financiamento do BNH, processo iniciado na década de 1970. Tendo como objetivo do texto destacar a qualidade espacial e a articulação e apropriação dos espaços deste conjunto, serão apresentados elementos para análise dos principais características do projeto implantado e o seu desenho do referido conjunto habitacional assim como as modificações do projeto original realizadas pelos moradores, gerando diferentes atividades e adaptações. Será objeto ainda deste artigo, elementos sobre a identidade e os questionamentos sobre os becos formados entre os muros construídos para separar os edifícios do conjunto habitacional, e a noção de pertencimento.

Palavras chave: Conjunto habitacional. Alterações do projeto original. Apropriação dos espaços. Formação de muros e becos. Política habitacional

Abstract

This work tries to locate the reality of the houses and of the inhabitants of the Conjunto Habitacional José Bonifácio, district of Itaquera that account today with more than 110,000 inhabitants. In the beginning, will be presented to the trajectory of the deployment of this conjunto habitacional, presenting it in the context of housing production in earth borne by the COHAB SP, with the financing of the BNH, process started in the 1970s. Having as objective the text highlight the quality and spatial linkage and ownership of spaces of this assembly will be presented elements for analysis of the main characteristics of the project deployed and your drawing of the housing complex as well as the modifications to the original project carried out by residents, generating different activities and adaptations. Will

* profes. doutora do Curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário Belas Artes de São Paulo
 *** profes. doutoranda do Curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário Belas Artes de São Paulo
 *** profes. mestre do Curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário Belas Artes de São Paulo

still object of this Article, elements on the identity and questionings about the alleys formed between the walls built to separate the buildings housing assembly, and the notion of belonging.

Keywords: Housing project. Changes of the original design. The appropriation of spaces. Walls and alleys. Housing policy.

INTRODUÇÃO

A região de Itaquera e a implantação dos conjuntos habitacionais

O Conjunto José Bonifácio implantado em 1980 significou a extensão do 1º conjunto habitacional implantado pela COHAB na região leste de São Paulo, no bairro de Itaquera, conhecido como Itaquera I. O impacto da produção habitacional em massa, com a emblemática repetição do mesmo projeto de construção dos edifícios de apartamentos, em sua maioria de 4 a 5 pavimentos sem elevador, foi alvo de muitas críticas.

A COHAB, conhecida como agente responsável pela implantação deste imenso conjunto, passa pela referência dos moradores, Como afirma D’Andrea (2008):

Cohab pode significar um órgão público, um bairro ou um modo de vida. (...) Incentivado pela verba internacional, em 1965 o governo brasileiro fundou a Cohab, nome genérico de várias companhias públicas que promovem ou que promoveram políticas habitacionais em diversas regiões do país. A Companhia Metropolitana de Habitação de São Paulo é hoje uma autarquia da Prefeitura Municipal de São Paulo, e também nasceu em 1965.

Especificamente na metrópole paulistana, os conjuntos habitacionais chamados de Cohab’s estão principalmente na zona leste, periferia cuja quantidade de moradores com “casa própria” é, historicamente, maior que nas demais. (...) A diferença entre regiões no que tange à presença desta forma de política pública de habitação é notável: a zona oeste tem apenas 2 cohab’s; a zona norte 14; a zona sul 19, (sendo oito delas na favela Heliópolis); e a zona leste incríveis 39 conjuntos habitacionais, totalizando aproximadamente 700 mil, de seus três milhões e meio de habitantes. Ou seja, na superpovoada zona leste de São Paulo, um a cada cinco moradores vivem num apartamento (ou casa) da Cohab.”

Conforme citado por D’Andrea, a zona leste foi a área escolhida para a mais ampla promoção de habitação social, promoção esta realizada pela COHAB, autarquia onde a prefeitura de SP ficou como a maior acionária estabelecendo uma imagem marcante dos mais extensos conjuntos habitacionais de qualidade precária.

A questão da segregação se encontra presente – de acordo com a divisão estabelecida por Otero (2007), na relação centro-periferia, marcante entre as décadas de 1960-80. Esta segregação sócio-espacial, identificada pela pelos baixos rendimentos da população, com a capacidade restrita de aquisição de sua moradia própria, concretiza-se em delimitação de áreas distintas entre o centro equipado e a periferia em condições urbanas bastante precárias. Ou seja, a concentração da população de baixa renda ficou relegada às áreas mais distantes, longe das áreas centrais já providas de infraestrutura e equipamentos.

Sabe-se que a própria COHAB SP, promovendo o processo de produção habitacional em massa, teve como tônica a opção da aquisição de terras distantes do centro, adequando os assentamentos com correção dos desníveis do terreno por meio de grandes movimentos de terra como ocorreu no caso do conjunto Santa Etelvina, um dos últimos conjuntos construídos no chamado Itaquera I. Em seu solo frágil, os grandes aterros e cortes realizados – além de comprometer a construção das edificações levava a custos equivalentes aos de imóveis construídos em área central.

A política de construção de grandes conjuntos habitacionais verticalizados (em tipologias de 4 a 5 pavimentos) nas áreas periféricas, passou a marcar a paisagem urbana da zona leste da cidade de São Paulo.

O fato de a terra urbana ser mais barata nas áreas periféricas, a ocupação dos subúrbios da Zona Leste de São Paulo foi a opção adotada para a implantação dos maiores conjuntos habitacionais do país em número de unidades. Nos meados da década de 1960, foram construídos os conjuntos de São Miguel e Sapopemba (com 1092 unidades) e mais tarde, mais dois novos conjuntos que completariam o Itaquera I. O fato de maior relevância, no entanto, é a aquisição de terras de grande área de Itaquera já em 1967 pela Cohab de acordo com levantamento realizado.¹

Cabe lembrar que a região a que se está referindo, era constituída de chácaras que contava também com uma urbanização específica, acessada pelo trem, núcleo urbano que foi chamado por Langenbuch (1971) de subúrbio estação. Ou seja, para este autor, os núcleos chamados de “subúrbios” se caracterizavam como tais pela autonomia existente, diferenciados de regiões dependentes de áreas centrais, traduzidas como cidades dormitórios.

¹ Conforme citado por Ramalhoso (2013:74) apud Slomiansky (2002)

Se até a década de 1960 esta era a realidade vivida pelos moradores, que contavam com chácaras de produção agrícola e de pêssegos, cultivados pelos japoneses que lá se fixaram desde a chegada das grandes levas de imigrantes², esta situação se alterou sensivelmente com a implantação dos conjuntos habitacionais.

A estruturação dos caminhos para os deslocamentos

O fato de ter havido promoção da expansão periférica dos bairros dormitórios a cargo da administração pública que, contraditoriamente deve arcar com os altos custos da expansão da infraestrutura a longas distâncias, fez aumentar ainda mais a quantidade de deslocamentos em direção às áreas centrais onde se localizam os empregos, intensificando o movimento pendular diário.

O Conjunto Habitacional José Bonifácio, como extensão dos primeiros conjuntos de Itaquera, coloca-o na situação intermediária no que diz respeito à mobilidade, pelo fato de estar servido de linha de trem que leva os seus passageiros diretamente ao centro (estação Luz) em cerca de 40 minutos.

Na história das transformações ocorridas na evolução da ocupação da área de Itaquera, ressalta-se o fato de que o núcleo urbano foi formado pela existência da ferrovia Central do Brasil, ferrovia implantada em 1875, que ligava São Paulo ao Rio de Janeiro. Ainda que a região de São Miguel contasse com a chamada roça de Itaquera desde o século XVII, somente o ramal da linha de trem que passou pela região possibilitou o transporte da produção local e dos passageiros, propiciando a formação de um centro comercial ao redor da estação.

A implantação da Cohab Itaquera I que se realizou durante a década de 70 tinha o trem como o principal meio de transporte para os seus moradores, numa região distando 17 km do centro. O conjunto José Bonifácio, mais a leste foi inaugurado em 1980, com precárias condições de acesso e tal como os outros conjuntos da Cohab, os aptos foram entregues aos moradores sem que as áreas públicas tivessem sido concluídas, de acordo com D'Andrea (2012).

O mesmo autor relata o fato de ter havido um grande acidente de trem em 1987, quando duas composições se chocaram, matando mais de sessenta pessoas. Um acidente provocado pela falha técnica decorrente da precariedade na manutenção destas

² “A produção rural de Itaquera (...) era situado ao sul da Vila Carmosina e conhecido como Colônia, que ocupava, segundo Azevedo (1945), uma vasta área entre a bacia do rio Jacu e o vale do Aricanduva.(...) Ainda de acordo com Azevedo, toda a produção da Colônia era transportada para a metrópole paulistana “através da rodovia e da estrada de ferro”, sendo esse transporte organizado por cooperativas” (Ramalhoso, 2013: 66)

linhas de trem. Tratando-se de vítimas moradores da periferia, o caso foi pouco divulgado e rapidamente esquecido, e, já no ano seguinte foi inaugurada estação de metrô Corinthians Itaquera como se apagasse da memória o acidente ocorrido.

Em 1995 foi inaugurada a Avenida Jacu-Pêssego e em 2000, a linha de trem Itaquera-Guaianases – cujo trajeto se faz por túnel que passa por baixo dos conjuntos habitacionais implantados. Em 2004 foi implantada a chamada Nova Radial Leste, sobre o traçado da antiga ferrovia, abandonada após a chegada do metrô.

Nota-se a sequencia de novas obras viárias o que certamente veio a diminuir a precariedade no deslocamento. Porém, na simples observação do quadro urbano do município, verifica-se a polarização linear dos trajetos, paralelos entre si, todos direcionados para o centro: o trem, o metrô e a Radial Leste. A única avenida que faz o percurso perimetral – a Jacu Pêssego, ficou sem acesso direto para a importante estrada de rodagem próxima por quase dez anos, o que dificultou a possibilidade de incentivo a novas centralidades para a área, que pudesse gerar mais empregos³.

Os moradores dos edifícios de apartamentos mais próximos às estações ou de grandes avenidas ficam contemplados com um tempo de percurso mais reduzido do que outros moradores que se encontram no interior da trama sequencial de edifícios uniformemente iguais e de lotes também de mesmas dimensões. Esta vastidão de numero de habitantes que se encontram no interior deste território da zona leste se desloca de ônibus ou a pé para chegar às estações ou até as grandes avenidas que se direcionam para as áreas centrais onde se localizam os territórios dos empregos.

O conjunto habitacional e a valorização dos apartamentos

Diversas críticas foram levantadas desde que os primeiros conjuntos foram construídos, sendo as mais frequentes: o inegável fato de ter havido um processo de indução à construção periférica dos conjuntos, sob a lógica imediata do baixo preço da terra e da repetição dos edifícios pela facilidade de construção mais dos que a racionalidade voltada para os preceitos modernistas.

A migração do campo para as cidades em busca de melhores condições de vida e trabalho, o efeito da Segunda Grande Guerra Mundial, resultaram no grande crescimento

³ O acesso da Av. Jacu Pessego ligando à rodovia Ayrton Senna foi inaugurada apenas em 2009, e somente na atual revisão do Plano Diretor para ser aprovado neste ano, há um projeto para que este corredor da Avenida tenha incentivos para empreendimentos econômicos.

demográfico. As cidades não estavam preparadas para este aumento populacional, consequentemente não havia habitação suficiente.

Os trabalhadores passam a morar de forma inadequada nos grandes centros urbanos, essa situação é questionada nos encontros do CIAM - Congresso Internacional de Arquitetura Moderna e o resultado é a conhecida *Carta de Atenas* que tem como objetivo a nova teoria urbana que rompe com a cidade antiga e modifica os hábitos.

A proposta do CIAM é a produção em larga escala da habitação como um objeto, em resposta a necessidade de proporcionar moradia a preços acessíveis e em curto prazo de tempo a um grande número de pessoas, gerando os processos de standardização. Na Europa esse processo se intensifica nos anos 1950-70, com a urbanização acelerada e consequentemente a implantação de grandes conjuntos habitacionais nas bordas das grandes cidades.

A região leste do município de São Paulo adquiriu, desde o período de expansão industrial do início do século XX, características de bairro operário, por conta do grande número de indústrias instaladas na margem oposta do rio Tamanduateí em relação ao centro. A ocupação urbana evoluiu, no entanto, de diferentes formas – por um lado, pela nucleação e evolução da expansão de atividades em volta da estação e, por outro lado, o processo de abertura de loteamentos distantes e descolados da estrutura urbana existente.⁴

A imensidão dos conjuntos habitacionais instalados na região e a ocupação informal que nas áreas adjacentes, fez da zona leste uma verdadeira cidade dormitório diversificada em função da mobilidade e de equipamentos urbanos próximos às moradias.

Assim, como aponta D'Andrea (2012), alguns bairros ficaram consolidados não apenas pelo tempo decorrido após a implantação dos conjuntos habitacionais, mas pela mobilidade e a centralidade gerada pelo polo de serviços – como no caso da estação de metrô Corinthians-Itaquera, estas áreas se apresentam hoje como sendo bairros valorizados pelo mercado imobiliário, portanto, onde novas edificações estão sendo construídas destinadas à população de renda média.

Neste momento em que a realização da Copa do Mundo de 2014 está na ordem do dia, em que as atenções se voltam para o chamado “Itaquirão” - o grande estádio em

⁴ Como exemplo de núcleo – subúrbio estação, podemos citar o caso da urbanização da A E Carvalho ou Cidade Patriarca, ou mesmo da própria estação Itaquera de trem. Já os exemplos de loteamentos com caráter especulativo, vemos desde a Vila Gomes Cardim e diversos outros loteamentos cada vez mais distantes.

construção para receber os jogos deste evento – ocorre uma transformação significativa no preço dos imóveis, não apenas nas proximidades do estádio em construção como nas áreas mais adiante, atingindo o conjunto José Bonifácio. O apartamento que há cerca de dois anos atrás estaria sendo negociado a setenta mil reais, atualmente chega a cento e quarenta mil reais. Há também anúncios de apartamentos que apesar de ter a mesma área útil como todas as outras, tem preços ainda mais altos, apresentando diferencial no tipo de acabamento e uso de materiais, encarecendo significativamente o seu preço. Muitos apresentam também reforma interna e tratamentos específicos na entrada com diferentes tipos de muros para o fechamento do edifício.

Portanto, as observações de D’Andrea de que a região de Itaquera deixou de ser uma área propriamente popular, destinada a população com menos poder aquisitivo é bastante pertinente.

Os aspectos urbanísticos e a alteração/apropriação dos espaços

O conjunto habitacional José Bonifácio situa-se a uma distância significativa da área central - cerca de 17 km e, sendo que há articulação com a rede de transportes de metrô, ferrovia e radial leste, marcada também pela proximidade do grande polo que se configura na centralidade da Estação Itaquera – dotada de Poupa Tempo, shopping Itaquera e o estádio Itaquerão em construção e em conjunto, formando um complexo junto ao estádio, Fatec, Fórum judicial e Centro de Eventos (ver figura 1).

No mapa que é apresentado na figura 2, pode-se observar a relativa proximidade com o “Itaquerão” e a grande dimensão do complexo que envolve os outros equipamentos, citado anteriormente.

Já no que diz respeito à implantação dos edifícios dos conjuntos habitacionais da COHAB, verifica-se, além da uniformidade da padronização dos volumes edificadas, a precariedade de implantação – todos voltados ao mesmo sentido, com adequações conforme necessidade do terreno, mas fundamentalmente sem apresentar referências urbanas que pudessem trazer marcas para o local (figura 3).

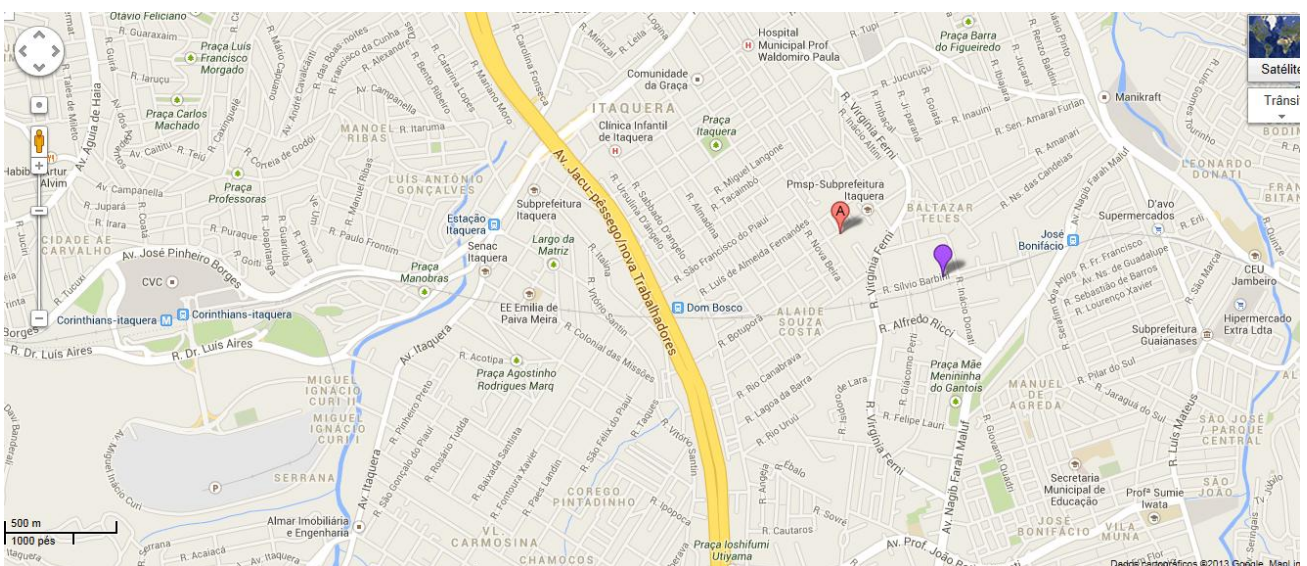
Figura 1



Rede de transportes públicos: veja que após o terminal do metrô Corinthians-Itaquera (linha vermelha a leste), há uma conexão com a ferrovia – linha Coral, que a partir de então passa a ter uma frequência de estações, sendo a de José Bonifácio a segunda estação, logo após a de Dom Bosco, que fica exatamente no momento em que cruza com a Av. Jacu Pêssego.

Fonte: Secretaria dos Transportes Metropolitanos, 2010

Figura 2



Fonte: <https://maps.google.com.br/maps?q=Rua+Silvio+Barbini&ie> acessado em 27/10/2013

Já no que diz respeito à implantação dos edifícios dos conjuntos habitacionais da COHAB, verifica-se, além da uniformidade da padronização dos volumes edificados, a precariedade de implantação – todos voltados ao mesmo sentido, com adequações conforme necessidade do terreno, mas fundamentalmente sem apresentar referências urbanas que pudessem trazer marcas para o local.

Figura 3



Planta da COHAB – José Bonifácio em área próxima à estação do trem Fonte: COHAB, 1980

Apesar da visão parcial do projeto da COHAB para o conjunto José Bonifácio, pode-se verificar a linearidade de implantação dos edifícios todos em Forma de “H”, ou seja, com uma escada para cada quatro apartamentos, todos com uma área útil de até 42 m².

Na observação da malha urbana, verifica-se a importância dada à estruturação viária, neste caso com tratamento de forma a adequar à topografia relativamente acentuada.

Figura 4

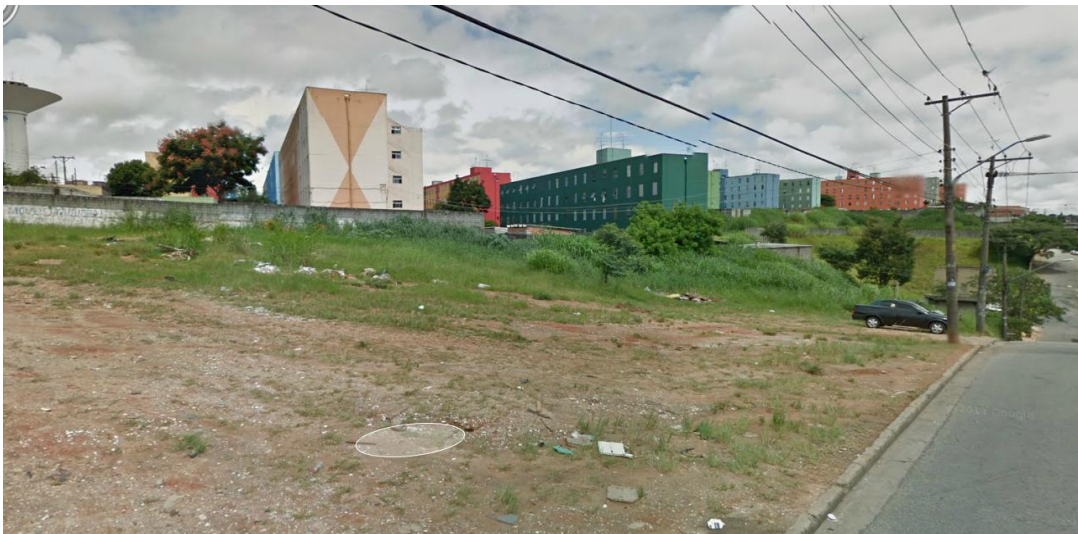


Fonte: arquivo Débora Sanches

Na observação mais específica das alterações realizadas pelos moradores, percebe-se que o conjunto habitacional possui uma imagem de um bairro com grau de apropriação denotando um período grande decorrido após a construção, não apenas pelas modificações e certa personalização realizada nos acessos da rua para o edifício, como também pela vegetação de certo porte, em geral mais presentes no interior da área demarcada pelos muros que delimitam cada edifício.

Assim, pode-se verificar que praticamente cada edifício tem a delimitação realizada por diferentes formas de muros que isolam a área interior como privativa dos moradores de cada edifício. Os muros em geral são bastante ostensivos com pouca abertura visual realizada por orifícios entre os balaústres frequentemente utilizados. Raros são os fechamentos por grades que permitem uma visualização dos edifícios, mas certamente para os moradores a questão da segurança estaria resolvida de forma mais eficiente com a construção de muros altos em clara reprodução aos condomínios de classe média.

O projeto original previa áreas para estacionamento nos espaços vazios e áreas públicas abertas, que deveriam ser equipadas, o que não ocorreu. As áreas vazias permaneceram vazias no seu sentido real, sem equipamento, sem tratamento ou como terreno baldio (ver figura 5). Enquanto isso, os muros que cercam cada edifício, demarcam o espaço privativo de cada “condomínio”, sendo que alguns deles passam a avançar muito mais que o alinhamento formado pelos demais muros como se pode ver na figura 6.

Figura 5

Fonte: <https://maps.google.com.br/maps?q=Rua+Silvio+Barbini> acessado em 27/10/2013

Figura 6

Fonte: <https://maps.google.com.br/maps?q=Rua+Silvio+Barbini> acessado em 27/10/2013

A rua analisada foi a Rua Silvio Barbini, uma via importante que atinge a praça que acessa a estação José Bonifácio da ferrovia, e observa-se a presença de comércio informal tanto mais frequente quanto mais se aproxima da estação. Este comércio informal são estabelecimentos formados em garagens dos edifícios, garagens estas também construídas a cargo dos próprios condôminos tendo autonomia pela administração dos mesmos (ver figura 7). Em entrevista junto aos comerciantes, estes informaram que há pagamento de aluguel aos donos das garagens, que são os moradores/proprietários dos apartamentos. Este aluguel tem preço inferior em

comparação ao que é pago diretamente à COHAB nas áreas comerciais formais, que contam com espaços maiores e já previstos desde o projeto original

Figura 7



Fonte: <https://maps.google.com.br/maps?q=Rua+Silvio+Barbini> acessado em 27/10/2013

Os edifícios e os muros – a identidade e o pertencimento

Na percepção do espaço na COHAB José Bonifácio através de um “olhar estrangeiro”, observando cada elemento que o compõe, faz perceber que o muro ao redor dos edifícios criam espaços fechados internamente e externamente, becos que servem de passagem ligando uma rua a outra, ou em espaços livres sem um uso efetivo.

O que se vê hoje, porém, é o muro, e não a arquitetura. Quando se está passando pela rua, tem-se a ideia de que o edifício deve ficar bem guardada, até em demasia - protegida, com suas guaritas e portões eletrônicos.

Muitas vezes, os muros atrapalham a percepção dos espaços e criam imagens tanto positivas quanto negativas para as pessoas. Como considera Ostrower (1988: 173), “fornecendo imagens para nossa imaginação, o espaço se torna o mediador entre a experiência e a expressão. Só podemos mesmo pensar e imaginar mediante imagens de espaço”.

Quando o muro é visto como uma barreira física, de estrutura sólida, utilizada para separar ou proteger, o despertar para um imaginário que está ligado à criatividade e, assim, ao próprio ato de criar, fica mais lento e demorado. Morin (2003:107) acredita que, “em qualquer criação humana, inconsciente ou consciente, imaginário e real colaboram.

Reconhecer o papel do inconsciente e do imaginário na criatividade nos leva, não a negá-la, mas aceitar o seu mistério”.

O muro, como barreira física, não permite que se estabeleça uma ligação nem com o exterior (o entorno) nem com o interior (a arquitetura). Com isso, hoje tem-se um não-pertencimento ao espaço em todos os aspectos. Explica Ostrower (1995, p. 86):

A descoberta de espaços, externos e internos, a expansão destes espaços em mundos, é a grande aventura da criança (e continua a sê-lo para o adulto também, quando a sensibilidade não atrofia). E à medida em que a dependência inicial da criança se transforma progressivamente em participação ativa, as formas significativas de suas vivências, assim como das imagens espaciais, se diversificam e se tornam mais complexas.

É certo que não estou atribuindo essa sensação de não-pertencimento apenas aos muros. Pode-se dizer que as condições sociais e econômicas, reveladas no desenvolvimento urbano, favoreceram a criação desses muros, deixando uma lacuna na percepção do espaço. Conforme comenta Pronsato (2005: 114), quando se remete “à concretude da história de nossas cidades, encontra-se na rede social econômica que condiciona, quase determina a configuração espacial, a raiz dos problemas”. A autora considera, ainda na mesma página, que

[...] o Brasil ocupa o segundo lugar mundial dos índices de concentração de renda e má distribuição de riqueza, mas ocupa o oitavo lugar em termos de produto interno bruto. Essa desigualdade – 2% possuem 92% da renda nacional, enquanto 98% possuem 2% dessa renda – não é percebida por muitas pessoas como socialmente inaceitável, mas como natural e normal. [...] A sociedade brasileira oligárquica está polarizada entre a carência absoluta das camadas populares e o privilégio absoluto das camadas dominantes e dirigentes.

Os edifícios projetados que estão escondidos atrás desses muros perdem o contato com as pessoas e com o seu entorno não criam, assim, um vínculo de pertencimento em relação às edificações internas. Não é possível identificar-se com aquilo que não se vê.

É importante ressaltar que o sentido de pertencimento aqui descrito está ligado à consciência da própria identidade, que se constrói e se define a partir da relação com o ambiente e com o outro, fazendo deles a comunidade de referência. Morin (2003:77) afirma que “o outro significa, ao mesmo tempo, o semelhante e o dessemelhante; semelhante pelos traços humanos e culturais comuns; dessemelhante pela singularidade individual ou pelas diferenças étnicas”.

Pertencer significa também sentir-se parte de um grupo e partilhar com ele comportamentos, maneiras de pensar e atitudes. O *pertencer* se torna consciente pela

reflexão sobre a própria identidade, os próprios valores e os valores compartilhados com os grupos dos quais se faz parte. A consciência das próprias raízes e da própria história e cultura cria as condições para um pertencimento que possibilita reconhecer em nossa família a nossa própria identidade, de acordo ainda com Morin (2003, p. 86):

A identidade pessoal define-se, antes de tudo, em referência aos ancestrais e aos pais; o indivíduo de uma tribo designa-se primeiramente como “filho de” e depois por nome que pode ser de um parente, de um patriarca, de um profeta, de um santo, do qual não somos único titular. Mais amplamente, definimo-nos em referência à nossa cidade, nosso estado, nossa nação, nossa religião. Nossa identidade não se fixa afastando-se, mas ao contrário, incluindo os seus ascendentes e suas filiações.

Cada pessoa experimenta vários sentidos de pertencimento, que se definem na dimensão individual e social de sua identidade. Na arquitetura, a identidade está ligada às questões estéticas, que dependem da vida prática cotidiana, integrando-se à paisagem e ao seu entorno. Isso possibilita uma orientação nos seus espaços e facilita uma orientação na cidade. Quando se consegue descrever um edifício verbalmente ou quando ele serve de referência para uma localização, é possuidor de identidade.

Quando se vê e se percebe a arquitetura e faz-se uso de todos os seus espaços, a relação de pertencimento se modifica, pois é possível aproximar-se dela e, com isso, sentir-se pertencente e conectado a ela. O espaço, bem utilizado muitas vezes educa, e sua dimensão educativa se transmite por formas. Perceber isso faz com que um se aproxime do outro e, assim, as relações se transformam, estabelecendo-se uma troca de respeito e de afetividade. Na Psicologia, “a percepção define-se como processo de organizar e interpretar dados sensoriais recebidos para desenvolver a consciência do ambiente que nos cerca e de nós mesmos” (DAVIDOFF, 1983:59). Para Ostrower (1988: 167), o termo *perceber* é também sinônimo de compreender, e está muito atrelado ao processo de criação:

O ser humano é por natureza um ser criativo. No ato de perceber, ele tenta interpretar e, nesse interpretar, já começa a criar. Não existe um momento de compreensão que não seja ao mesmo tempo criação.

Considerações finais

O trabalho procurou apresentar alguns aspectos julgados relevantes para a compreensão do conjunto habitacional – COHAB José Bonifácio, após 30 anos desde sua implantação, como destacado no texto, sem ter havido a conclusão dos espaços coletivos quando da entrega dos apartamentos para seus moradores.

O que se viu, no decorrer do tempo, é a importância da construção dos muros, proteger-se e isolar-se do mundo que traz riscos. Por outro lado, verifica-se que os espaços não construídos, os vazios são apropriados de várias maneiras – como a construção de abrigos/garagens que se transformaram em lojas comerciais, informais.

Esta realidade dos muros, no entanto, faz levantar indagações quanto a condição do reconhecimento, da identidade e do pertencimento.

Num espaço em que tais questões se colocam no limiar da realidade vivida pelos moradores entre o espaço restrito dos apartamentos e a dificuldade de apropriação do espaço vazio como espaço público / coletivo, a percepção da identidade se coloca fundamental e aberta a possíveis novas perspectivas.

Referências

D'ANDREA, Tiajaju. **Distâncias geográficas e acercamentos humanos**. DiverCidade nº 16. Revista Eletrônica do Centro da Metrópole. São Paulo, Abril/maio de 2008.

_____. Itaquera, muito além da Copa do Mundo. in Le Monde Diplomatique 03 de abril de 2012

DAVIDOFF, Linda L.. **Introdução à Psicologia**. São Paulo: Editora McGraw -Hill, 1983.

LANGENBUCH, Jurgen. **A Estruturação da Grande São Paulo**. IBGE, São Paulo, 1971.

MORIN, E. **O Método 5: a humanidade da humanidade**. Trad. Juremir M. da Silva. Porto Alegre: Sulina, 2003.

OSTROWER, Fayga. **Acasos e Criação Artística**. Rio de Janeiro: Editora Campus, 1995.

OSTROWER, Fayga. A Construção do Olhar. In NOVAES, Adalberto. **O Olhar**. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

OTERO, Estevam Vanale. **As possibilidades e os limites da reabilitação de conjuntos habitacionais em São Paulo**. Dissertação de mestrado. FAUUSP, São Paulo, 2009.

PRONSATO, S. A. D. **Arquitetura e paisagem – projeto participativo e criação coletiva**. São Paulo: Annablume, 2005.

RAMALHOSO, Wellington. **Destino Itaquera: o metrô rumo aos conjuntos habitacionais da COHAB-SP.** Dissertação de mestrado. Instituto de Arquitetura e Urbanismo da USP. São Carlos, 2013.