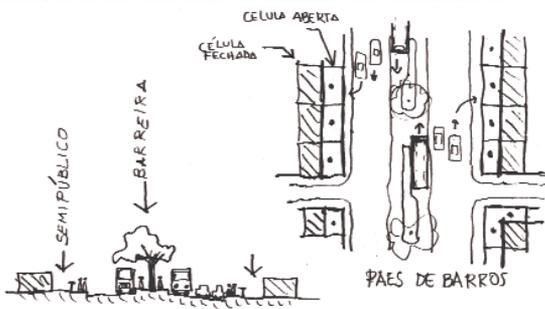




De pronto, pode-se perceber a conjunção de vários aspectos que estão a contribuir para a degradação daquele trecho urbano, de certa maneira ligados entre si, e a maior atribuição da responsabilidade pela fragmentação espacial e o impacto ambiental à implantação do corredor de ônibus. No entanto, se comparada a outras importantes avenidas arteriais de São Paulo, que também possuem corredores de ônibus ou trânsito intenso e sofrem com a poluição, a sujeira e o emaranhado de redes elétricas, vê-se que a mesma conjunção de fatores produziu diferentes resultados, nem sempre tão impactantes em relação à atividade econômica e ao dinamismo de espaços urbanos que se refletem na vacância imobiliária e no desinteresse.

Vejam-se, por exemplo, a Avenida Paes de Barros, na Mooca (Figura 1) e o trecho da Avenida Nove de Julho que atravessa os Jardins (Figura 2) – ambas

Figura 1



PAES DE BARROS - FEVEREIRO DE 2003

Figura 2



AV. NOVE DE JULHO - FEVEREIRO 2003

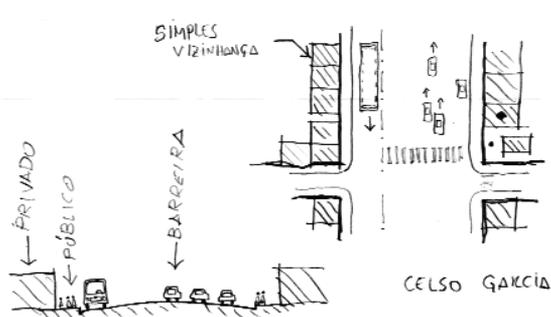
possuem corredores de ônibus. No caso da Nove de julho, ela atravessa a região mais valorizada da cidade, mas que não é economicamente tão superior à 'cortada' pela Avenida Santo Amaro; em ambos os casos, porém, são regiões mais valorizadas que a da Avenida Paes de Barros.

Outros paradigmas seriam a Avenida Celso Garcia, no Brás (Figura 3) e a Dom Pedro I, no Ipiranga (Figura 4); nelas, embora não haja corredores de

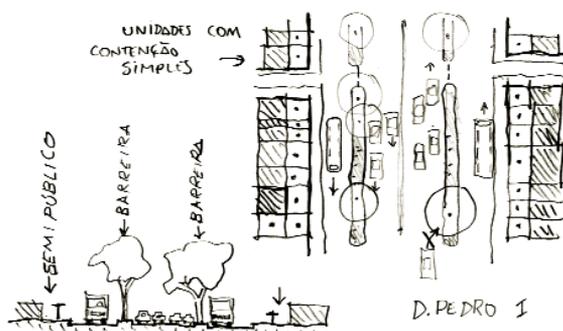
Figura 3



Figura 4



CELSO GARCIA - FEVEREIRO 2003



AV. D. PEDRO I - FEVEREIRO 2003

ônibus, existem faixas exclusivas e trânsito intenso. As regiões dessas avenidas encontram-se num nível economicamente mais baixo, com alguns cortiços nos entornos e uma grande quantidade de galpões de indústrias desativadas, principalmente no Brás, porém estão menos deterioradas que a da Avenida Santo Amaro. Mas o que faz com que corredores inseridos em bairros tão valorizados tenham aparentemente mais vacância e desinteresse do que outros que se inserem em contextos bem diferentes, como por exemplo, nos mencionados bairros Ipiranga e Mooca, onde passam, respectivamente, as avenidas D. Pedro I e Paes de Barros?

Um ponto crucial, que pede a participação dos arquitetos e urbanistas e tem sido pouco considerado nas análises de requalificação urbana, é o papel da morfologia urbana desses espaços enquanto condicionante fundamental – diria até a mais importante – do sucesso ou fracasso das reformas e intervenções.

Cabe esclarecer, antes de mais nada, o conceito de morfologia urbana que



adotamos. Entendemos que a morfologia da cidade deva ser vista, num primeiro momento, a partir de sua arquitetura, isto é, de seu funcionamento dinâmico. Morfologia que seria o estudo das formas é um conceito relacionado à imagem, à leitura que os indivíduos fazem dos objetos arquitetônicos e urbanos (edifícios, praças, ruas, cheios e vazios). Conforme lhe atribui Lamas (1992: 38): “é a disciplina que estuda o objeto – a forma urbana – nas suas características exteriores, físicas, e na sua evolução no tempo”.

Pode também assumir uma leitura interdisciplinar. Ao relacionarem morfologia com a arquitetura da cidade e o processo de composição espacial, ainda que não necessariamente realizado por arquitetos, muitos autores reforçam a gênese multidisciplinar da cidade e as propriedades relacionais do espaço. O espaço urbano, enquanto território, possui a propriedade de estabelecer relações entre os indivíduos, seja como base material de seu desenvolvimento, seja como *locus* de relações de poder e estratégias identitárias (HAESBAERT, 2001: 1774). Isso significa que a arquitetura da cidade se estrutura para afirmar relações ideológicas e culturais dos lugares onde ocorrem diversos processos de troca e vivência urbanas. Constitui, assim, um arranjo dinâmico, associado, desde o princípio, ao universo de processos sociais existentes no cotidiano. Como diria Hillier (1996), o movimento, nas grandes cidades, não é simplesmente produto da organização espacial, mas causa de sua existência.

Nesse mesmo sentido e especificando quais seriam essas propriedades espaciais, Hillier (1986) propõe a organização espacial humana formada por um conjunto de barreiras e permeabilidades de vários tipos e cataloga uma família de geradores de complexidade - as sintaxes espaciais - que dariam nome à sua teoria de análise sintática. Algumas dessas famílias são de fácil compreensão: a simples vizinhança especifica relações simétricas entre células fechadas (construções) e abertas (pátios), em relação direta de umas com as outras e com o espaço público, como na cidade medieval. A sintaxe de espaço central, na qual várias células fechadas se combinam para formar uma só aberta, como nas galerias e passagens comerciais, seria uma outra família. A sintaxe da contenção simples, em que uma célula externa contém várias em seu interior, como nos shopping centers, condomínios fechados ou no castelo medieval, seria uma terceira família.

A questão da gênese morfológica da cidade e seu dinamismo, capaz de relacionar determinadas arquiteturas e arranjos espaciais a diferentes processos sociais de apropriação do território, é percebida, de modo empírico, pelos próprios especialistas em investimentos imobiliários, quando propõem soluções



sociais e também mais permeáveis às livres manifestações culturais e iniciativas individuais.

Os pressupostos funcionalistas que norteiam a maioria das intervenções nas vias arteriais de São Paulo e de outras metrópoles brasileiras fragmentaram o espaço público, estabelecendo uma ordem morfológica única, não por má intenção, mas por falta de visão multidisciplinar no escopo da composição do espaço urbano, já que alguns setores tiveram muito mais peso do que outros – o de transporte, por exemplo.

Em verdade, tanto na época da implantação do corredor de ônibus, nos anos 80, quanto nas atuais propostas de revitalização, parecem ter sido menosprezadas as características morfológicas particulares da Av. Santo Amaro, que a situam na faixa de espaços mais diretamente correspondentes, no sentido da predominância de edifícios que se relacionam diretamente com o espaço público, mais favoráveis ao contacto face a face, próprio do trânsito de pedestres, e aos usos múltiplos do comércio varejista e dos serviços, que sofreram muito mais com a exclusão do pedestre.

Por isso mesmo, é interessante notar que determinadas famílias morfológicas estão mais bem associadas ao trânsito de veículos do que ao de pedestres, e isso estabelece uma relação arquitetônica inversa quando se instalam junto a elas as faixas de ônibus, como é o caso da Av. Dom Pedro I, no Ipiranga. Nessa avenida e também na Nove de Julho, existe o uso comercial e de serviços estabelecido em edifícios cercados de jardins e recuos, construídos de acordo com um ‘novo’ padrão urbanístico – mais próximo das cidades-jardim inglesas –, que chamamos de espaços de contenção simples, por terem uma área de transição semipública (os jardins e o recuo de frente) entre si e o espaço público.

Na Av. Dom Pedro I, a faixa preferencial de ônibus, pela qual também circulam caminhões, foi colocada junto às calçadas, quando deveria estar justamente no centro, deixando os automóveis mais afastados da família morfológica que se relaciona bem com eles. Nesse tipo morfologia, há o favorecimento de relações não simétricas e não correspondentes de apropriação do território, isto é, situações de predominância do espaço individual sobre o coletivo, do edifício consigo mesmo do que em relação ao conjunto construído, diferentemente do que ocorre no centro velho de São Paulo e em outras cidades, com evidentes possibilidades de verticalização e concentração em grandes empreendimentos. Esta situação é impedida apenas pela legislação; no caso da Avenida D. Pedro I, no entanto, contraria a lógica da especulação imobiliária, pois ela se encontra cercada por bairros deteriorados.



As morfologias e suas relações com o espaço são, portanto, contextualizadas pelos diversos processos de uso em cada região ou *locus* de relações identitárias. O conceito de revitalização, longe de estar fechado em torno de propostas territoriais de contenção, como são os grandes empreendimentos comerciais e culturais, encontra-se carente de uma metodologia ‘espacializante’ que parta da análise dos elementos de composição espacial e arquitetônicos da cidade e de seus processos de apropriação territorial, antes de um receituário ideológico.

Referências bibliográficas

- HAESBAERT, Rogério. *Da Desterritorialização à Multiterritorialidade*. Rio de Janeiro. In: Anais do V Congresso da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional - ANPUR, v. 3, 2001.
- HILLIER, Bill. *A Lógica Social do Espaço Hoje*. Brasília: Trad. Prof. Frederico Holanda. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – UnB (Apostila). 1986.
- _____. *Space is the Machine*. Cambridge: University Press, 1996.
- LAMAS, José P. G. *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade, Junta de Investigação Científica e Tecnológica*. Lisboa: Fundação Calouste Gulberian, 1992.
- PORTZAMPARC, C. A terceira Era da Cidade. *Revista Oculum*, Campinas, n. 11, PUC, 2000.
- Revista Veja São Paulo* (reportagem local). A Avenida Pede Socorro. Editora Abril, São Paulo, 8 de Jan. 2003, p. 28-29.
- VARGAS, Heliana, C. *Espaço Terciário*. São Paulo: SENAC, 2001.