São Paulo
2019

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

FACULDADE DE ARQUITETURA
E URBANISMO

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO
EM ARQUITETURA E URBANISMO

MARINA CARVALHO FERREIRA DE MELLO

**POTENCIALIDADES URBANAS DO
COTIDIANO DA CIDADE DE SÃO PAULO:**

**OS CASOS DO VALE DO ANHANGABAÚ
E DO LARGO DA BATATA**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, do Departamento de Projeto de Arquitetura da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, para obtenção do título de Mestre na área de Arquitetura e Urbanismo.

Área de concentração: projeto de arquitetura

Linha de pesquisa: arquitetura e cidade

Orientador: Professor Doutor Francisco Spadoni

São Paulo
2019

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

E-mail da autora: marinacfmello@usp.br

E-mail da orientador: spadoni@usp.br

Catálogo na Publicação
Serviço Técnico de Biblioteca

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo

Mello, Marina Carvalho Ferreira de
Potencialidades urbanas do cotidiano da cidade de São Paulo: os casos do Vale do Anhangabaú e do Largo da Batata / Marina Carvalho Ferreira de Mello; orientador Francisco Spadoni. - São Paulo, 2019.
263p.

Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. Área de concentração: Projeto da Arquitetura.

1. Apropriação Urbana - Uso Cotidiano. 2. Fenomenologia do Lugar. 3. Vale do Anhangabaú, São Paulo (sp). 4. Largo da Batata, São Paulo (sp). I. Spadoni, Francisco, orient. II. Título.

Aprovada em: _____

Prof. Dr. _____

Assinatura: _____

Prof. Dr. _____

Assinatura: _____

Prof. Dr. _____

Assinatura: _____

AGRADECIMENTOS

A Francisco Spadoni, meu orientador, por ter me norteado de modo criterioso e ter aceitado guiar este trabalho. A condução do processo foi extremamente valiosa e suas críticas me permitiram refletir em muito sobre a pesquisa aqui apresentada.

A Vladimir Bartalini e Luiz Guilherme Rivera de Castro, que compuseram minha banca de qualificação, por sua disposição ímpar em contribuir para o meu trabalho.

A todo o corpo docente do Programa de Pós-Graduação da FAU-USP. Em especial, aos professores que em diversas ocasiões me instigaram a perseverar nesta pesquisa e com quem tive aulas durante a Pós-Graduação: Agnaldo Farias, Anália Amorim, Catharina Lima, Erminia Maricato, Eugênio Queiroga, Guilherme Wisnik, Helena Ayoub, Marcos Acayaba, Marta Bogéa e Rafael Perrone.

A Marcelo Aflalo, por todos os conselhos e ensinamentos profissionais e acadêmicos até hoje. Em sua homenagem, por ter orientado meu trabalho final de graduação que originou a presente dissertação, estão nos cabeçalhos dos capítulos as silhuetas que vivenciam as ruas, de sua autoria.

A Charles Arsène-Henry e Richard Rys, meus orientadores no curso da Architectural Association, e a Francisco Barros, por ideias e incentivos durante a graduação em arquitetura, que resultaram neste trabalho. Também agradeço a Marta Aflalo, pela ajuda no meu desenvolvimento profissional e pessoal até hoje.

Aos meus amigos, pelo suporte e companheirismo. Em especial, a Victoria Lang Nosé, minha sócia, por toda compreensão e paciência ao longo desses anos.

A Deus, por me iluminar durante esses dois anos.

Por fim, não há palavras suficientes para agradecer à minha querida família, principalmente meus pais e meus irmãos, que estiveram ao meu lado por todo o processo de construção deste meu sonho.

Não alheia às mudanças culturais e econômicas ocorridas durante o século XX, é possível dizer que a relação clássica entre homem e cidade também se transforma. Comparáveis a uma composição de retalhos aglutinados, as cidades pós-modernas se fragmentam e diluem enquanto o homem se torna alienado, perdido em meio à homogeneidade e ao caos urbano no qual ele reside. Em resposta a este cenário, diversos autores desde a década de 1960 vêm debatendo a temática da revalorização urbana, sua viabilidade e as possibilidades pelas quais poder-se-ia, eventualmente, reestruturar um vínculo sociourbano íntimo e sólido.

Aceitando a premissa e presumindo que a utilização da rua é indispensável para a manutenção de uma vivência urbana mais saudável, o presente trabalho refere-se ao estudo de como, nas cidades contemporâneas, as ruas – vistas enquanto espaços livres – poderiam ser compreendidas como um equipamento urbano para convivência coletiva. Permeando todo o tecido urbano, este se articularia na escala da cidade por meio da influência de pontos polarizadores sociourbanos.

Também chamados de lugar, é ponderado que esses pontos são determinantes à revalorização urbana. Assim como outros autores, acredita-se que a terminologia designa um espaço apropriado por meio de seu uso, onde ocorre uma transformação sociourbana intrínseca a partir de então determinante da personalidade de ambas as partes. Dessa forma, o lugar é solo fértil para cultivo de identidades coletivas, imprescindíveis ao processo de referenciamento do homem alienado.

Todavia, é exposta a pergunta: que uso, que vivência urbana, seria capaz de desencadear tal processo? No intuito de responder o questionamento, ao longo desta dissertação tentar-se-á argumentar que reside no uso intencional de compartilhar os espaços públicos livres a capacidade de ativar o potencial cívico de um espaço.

A fim de problematizar tais apontamentos, foram selecionados dois estudos de caso na cidade de São Paulo: Vale do Anhangabaú e Largo da Batata. Embora ambos sejam praças importantes no contexto da metrópole, por um lado são encontradas pistas de que uma nova vida comunitária nasce no Largo da Batata, no Vale do Anhangabaú não parece ser encontrada vivência distinta da passagem descompromissada pelo local, alheia à praça. De tal forma, por meio da apresentação de mapeamentos e gráficos inéditos e autorais dos pontos e zonas de influência articuladores do cotidiano das regiões, serão analisados aspectos sociais e urbanos de ambos os estudos de caso, estabelecendo um diálogo entre as partes. Feitos quase como desenhos à mão livre, acredita-se que a metodologia desenvolvida traz à luz as diferenças e similaridades das praças, tornando possível sugerir que são estudados aqui exemplos de um lugar e um espaço, sustentando inclusive a insinuação de definição de lugar adotada pela presente dissertação.

Palavras-chave: revalorização urbana; cotidiano; apropriação urbana; cidades contemporâneas; lugar; espaços livres; fenomenologia; identidade coletiva; Largo da Batata; Vale do Anhangabaú; São Paulo.

Not oblivious to cultural and economic shifts that occurred in the XX century, it is plausible to say that the bond between humanity and the cities also changes. Comparable to a cluster of scattered images, post modern cities become fragmented and diluted images of itself whereas men becomes alienated, lost amid urban homogeneity and chaos. In face of this reality, since the 1960's, an wide array of authors have discussed the theme of urban reappropriation, strategies and visions focused in the relationship between man and cities, in order to stablish, or not, an stronger linkage among them.

Accepting this premiss and believing that the use of the streets is indispensable to maintain a healthy urban life, this dissertation intends to debate how, in contemporary cities, streets – read as urban open spaces – could be seen as a community public center. Spread out permeating the urban fabric, this notion would be articulated in the scale of the city by means of influence of a few spots of urban and social significance.

Also denominated as place, it is pondered that these spots are of foremost importance to urban revaluation. In accordance to some authors, it is believed that the terminology designates a space that was reappropriated by its social use, where occurs an intrinsic social and urban transformation that form than will shape out both personalities. Therefore, the place is seen as fertile ground for cultivating collective identities, indispensable to the process of social referencing of man.

Nevertheless, it is wondered: which use is this, which urban experiences, that capable to set of such transformations? Motivated by this question, through out this dissertation it will be argued that resides in the intentional act of sharing urban open spaces the habbility to activate the latent potencial for them to turn into places.

In order to problematize these allegations, it was selected two case studies in the city of São Paulo: the Vale do Anhangabaú and the Largo da Batata. Although both are proeminent squares in the metropolis context, while it could be said that a new communal life arises in the Largo da Batata, on the other hand Vale do Anhangabaú it is not found distinct experiences other than uncompromised passages, oblivious to the square. Therefore through the display of authorial and unprecedented mappings and graphics of points and areas of influence in the daily life of these regions, it will be analysed social and urban aspects of both case studies to establish a dialogue between them. Made almost like freehand drawings, it is believed that the developed methodology exposes the differences and similarities between both squares, making possible to configure the selected case studies as a place and a space, supporting even the insinuation of place adopted by this dissertation.

Key-words: urban revaluation; everyday experiences; urban appropriation; contemporary cities; place; urban open spaces; phenomenology; collective identity; Largo da Batata; Vale do Anhangabaú; São Paulo.

LISTA DE FIGURAS					
Figura 1 — Mapa em perspectiva da cidade da colina, evidenciando a área urbanizada entre 1560 e 1580.	58	Figura 16 — Centro de São Paulo por volta de 1945.	66	Figura 31 — Av. Nove de Julho por dentro do túnel Nove de Julho, em 2013.	70
Figura 2 — Colina histórica, por volta de 1860.	59	Figura 15 — Edifício Copan.	66	Figura 32 — Av. Eng. Luís Carlos Berrini, em 2019.	70
Figura 3 — Panorama da cidade de São Paulo, pela Várzea do Carmo, em 1828. Aquarela de Juliano Pallière.	59	Figura 17 — Vista do centro paulistano cerca de 1950, em primeiro plano o jardim e Estação da Luz.	67	Figura 33 — Av. Paulista fechada aos domingos, em 2015.	74
Figura 4 — Rio Tamanduateí, por volta de 1860.	60	Figura 18 — Parque do Ibirapuera.	67	Figura 34 — Av. Paulista vista como um parque, em 2015.	74
Figura 5 — Largo e rua São Bento em 1887.	60	Figura 19 — Planta da cidade de São Paulo em 1929-30.	68	Figura 35 — Ciclovia da marginal Pinheiros.	74
Figura 6 — Estação da Luz e suas imediações em 1887.	60	Figura 20 — Planta da cidade de São Paulo em 1927.	68	Figura 36 — Ciclofaixa de lazer na Av. República do Líbano.	74
Figura 7 — Plan-história da cidade de São Paulo de 1800-1874.	61	Figura 21 — Imagens de satélite da cidade de São Paulo, 2002.	68	Figura 37 — Ciclofaixa Av. Faria Lima, 2018.	74
Figura 8 — Estação da Luz já no início do século XX.	62	Figura 22 — Av. Paulista, 1970.	69	Figura 38 — Ciclofaixa Av. Faria Lima, 2018.	74
Figura 9 — Avenida Paulista no início do século XX.	63	Figura 23 — Avenida Paulista, anos 2000.	69	Figura 39 — Yellow bikes em São Paulo.	75
Figura 10 — Bairro Higienópolis, Rua Maranhão, por volta de 192.	64	Figura 24 — Avenida marginal do Rio Tietê nos anos 2000.	69	Figura 40 — Serviço Bikxi em São Paulo.	75
Figura 11 — Bairro de Pinheiros, R. Cardeal Arcoverde com a Rua Teodoro Sampaio, cerca do início do século XX.	64	Figura 25 — Avenidas marginais do Rio Tietê durante sua construção.	69	Figura 41 — Estação de bicicletas Ciclosampa.	75
Figura 12 — Rua Líbero Badaró, 1930.	66	Figura 26 — Avenidas marginais do Rio Pinheiros, em 1926.	69	Figura 42 — Patinetes Grin em São Paulo.	75
Figura 13 — Praça da Sé, com a Catedral em construção, por volta de 1930.	66	Figura 27 — Av. marginal do Rio Pinheiros, 2014, a partir da Ponte Eusébio Matoso.	69	Figura 43 — Patinetes Grin em São Paulo	75
Figura 14 — Av. Ipiranga, cerca de 1940.	66	Figura 28 — Av. Faria Lima, anos 2000.	70	Figura 44 — Estação Bikesampa Terminal Bandeira, 2016.	75
		Figura 29 — Av. Faria Lima, 1970.	70	Figura 45 — Primeiro viaduto do Chá, 1892, visto a partir a Rua Barão de Itapetininga.	95
		Figura 30 — Av. Nove de Julho por dentro do túnel Nove de Julho, em 1946.	70	Figura 46 — Parque Anhangabaú, 1920, com vista para os Teatros Municipal e São José.	95
				Figura 47 — Viaduto de Santa Ifigênia, 1916, com vista para o Mosteiro de São Bento.	95
				Figura 48 — Mapa da região central da cidade de São Paulo, incluindo a planta do Parque Anhangabaú em 1930.	96
				Figura 49 — Vista aérea do Parque Anhangabaú por volta de 1930. À esquerda, o Parque Dom Pedro II e ao centro o Edifício Martimelli e a Avenida São João.	97
				Figura 50 — Vista panorâmica do Vale do Anhangabaú por volta de 1930, a partir da Praça Ramos de Azevedo.	98
				Figura 51 — Vale do Anhangabaú, já com o novo Viaduto do Chá e Edifício Alexandre Mackenzie (Shopping Light).	98
				Figura 52 — Vista panorâmica do Vale do Anhangabaú por volta de 1930, a partir da Pç. Ramos de Azevedo.	99
				Figura 53 — Parque Anhangabaú, 1920, com vista para os Teatros Municipal e São José.	99
				Figura 54 — Vale do Anhangabaú em 1961, vista para o Viaduto Santa Ifigênia.	100
				Figura 55 — Viaduto do Chá, 1974.	100
				Figura 56 — Palácio dos Correios, 1977.	100
				Figura 57 — Manifestação Diretas Já no Vale do Anhnagabaú no dia 16 de abril de 1984.	100
				Figura 58 — Viaduto do Chá e Ed. Alexandre Mackenzie por volta dos anos 1980.	101
				Figura 59 — Planta do projeto de Kliass e Whilhem.	102
				Figura 60 — Croquis da proposta do Vale do Anhangabaú	102

Figura 61 — Croquis da proposta do Vale do Anhangabaú.	102	Figura 79 — Museu Catavento.	119	Figura 94 — Vale do Anhangabaú com vista para os Edifícios Conde Matarazzo e Alexandre Mackenzie.	131	Figura 109 — Embasamento do Edifício CBI Esplanada.	135
Figura 62 — Croquis da proposta do Vale do Anhangabaú.	103	Figura 80 — Mercado Municipal de São Paulo.	119	Figura 95 — Embasamento do Ed. Conde Matarazzo, Prefeitura Municipal de São Paulo.	131	Figura 110 — Encontro da Avenida São João com o Vale do Anhangabaú, ao fundo o Praça das Artes.	136
Figura 63 — Vista aérea do Vale do Anhangabaú após a reforma de Kliass e Whilhem.	105	Figura 81 — Vista dos pontos de ônibus no Vale do Anhangabaú, no Viaduto Santa Ifigênia.	120	Figura 96 — Embasamento do Edifício Conde de Prates.	131	Figura 111 — Palácio dos Correios, esquina com Av. São João e Praça Pedro Lessa.	136
Figura 64 — Vista aérea do Vale do Anhangabaú após a reforma de Kliass e Whilhem.	105	Figura 82 — Vista geral do Vale do Anhangabaú pelo Viaduto do Chá.	127	Figura 97 — Alça lateral de acesso ao metrô Anhangabaú, no bairro da Sé.	131	Figura 112 — Esquina do Palácio dos Correios com a Praça Pedro Lessa.	136
Figura 65 — Virada Cultural no Vale do Anhangabaú em 2014.	106	Figura 83 — Vista do Vale do Anhangabaú pelo Viaduto Santa Ifigênia.	127	Figura 98 — Embasamento do Condomínio Edifício Grande São Paulo.	132	Figura 113 — Praça Pedro Lessa, vista a partir do Vale do Anhangabaú.	136
Figura 66 — Instalação Periscópio no Ed. Alexandre Mackenzie, de Guto Lacaz, para a edição do Arte/Cidade em 1994.	106	Figura 84 — Escadaria não nomeada de acesso à Rua Líbero Badaró, vista a partir do Vale do Anhangabaú.	128	Figura 99 — Embasamento do Condomínio Edifício Grande São Paulo.	132	Figura 114 — Praça Pedro Lessa, vista para o Vale do Anhangabaú.	136
Figura 67 — Virada Esportiva, intervenção no Viaduto do Chá, em 2012.	107	Figura 85 — Escadaria da Rua Doutor Miguel Couto, vista a partir do Vale do Anhangabaú.	128	Figura 100 — Esquina do Vale do Anhangabaú com Avenida São João, na Sé.	132	Figura 115 — À direta, Praça Pedro Lessa, ao fundo, Viaduto do Santa Ifigênia e Edifício Mirante do Vale.	137
Figura 68 — Virada Cultural no Vale do Anhangabaú em 2012.	107	Figura 86 — Vista do Vale do Anhangabaú pela Praça Ramos de Azevedo, no nível do Teatro Municipal.	128	Figura 101 — Comércio após a Avenida São João, na Sé.	132	Figura 116 — Avenida São João, na República.	138
Figura 69 — Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo.	118	Figura 87 — Escadaria lateral do Viaduto do Chá, vista a partir da Rua Formosa.	128	Figura 102 — Vista do Edifício Atento - Líbero Badaró, da Estação de metrô São Bento e Viaduto Santa Ifigênia.	133	Figura 117 — Avenida São João, na Sé.	138
Figura 70 — Biblioteca Mário de Andrade, na Praça Dom Gaspar	118	Figura 88 — Vista do eixo da Avenida São João.	129	Figura 103 — Rua Formosa a partir da Estação de metrô Anhangabaú, na República.	134	Figura 118 — Avenida São João, na Sé.	138
Figura 71 — Prédio do Centro Cultural Caixa Econômica.	118	Figura 89 — Vista para a República a partir do eixo da Avenida São João.	129	Figura 104 — Esquina da Rua Formosa com a Rua Quirino de Andrade.	134	Figura 119 — Viaduto do Chá, vista para o bairro República.	140
Figura 72 — Prédio do Centro Cultural Banco do Brasil.	118	Figura 90 — Vistas para a Sé a partir do eixo da Avenida São João.	129	Figura 105 — Ed. Alexandre Mackenzie e Viaduto do Chá, a partir da Rua Formosa.	134	Figura 120 — Viaduto Santa Ifigênia, vista para a Sé.	140
Figura 73 — Sesc 24 de Maio.	118	Figura 91 — Vista da fonte (desativada) e escadaria posicionadas no centro do eixo da Avenida São João.	129	Figura 106 — Embasamento do Edifício Alexandre Mackenzie e Viaduto do Chá, a partir do Vale do Anhangabaú.	134	Figura 121 — Instalação murada e desativada no centro do Vale do Anhangabaú.	141
Figura 74 — Praça das Artes, acesso Av. São João.	118	Figura 92 — Vista da Rua Barão de Itapetininga, na República.	130	Figura 107 — Integração da Praça Ramos de Azevedo com o Vale do Anhangabaú.	135	Figura 122 — Banca de jornal em frente ao Edifício CBI Esplanada.	141
Figura 75 — Galeria do Rock.	119	Figura 93 — Vista da Rua Líbero Badaró, no bairro da Sé.	130	Figura 108 — Vista da margem do bairro República, desde o Edifício CBI Esplanada até o Edifício Mirante do Vale.	135	Figura 123 — Escadarias utilizadas como bancos e arquibancadas.	141
Figura 76 — Pátio do Colégio.	119					Figura 124 — Escadarias do Vale do Anhangabaú.	141
Figura 77 — Solar da Marquesa de Santos.	119					Figura 125 — Vista da Praça Pedro Lessa.	143
Figura 78 — Teatro Municipal.	119						

Figura 126 — Vista geral da arborização do Vale do Anhangabaú, vista para o Viaduto Santa Ifigênia.	143	Figura 142 — Mapa da região de Pinheiros por volta cerca dos anos 1980.	152	Figura 159 — Usuários do Largo da Batata, em 2016.	159	Figura 175 — Vista da praça leste, esquina com a Rua Teodoro Sampaio.	183
Figura 127 — Vista geral da arborização do Vale do Anhangabaú, vista para o Viaduto do Chá.	143	Figura 143 — Vista do bairro de Pinheiros cerca de 1980.	153	Figura 160 — Sesc Pinheiros, vista aérea.	166	Figura 176 — Rua Teodoro Sampaio.	184
Figura 128 — Praça Ramos de Azevedo, vista a partir do Vale do Anhangabaú.	144	Figura 144 — Largo de Pinheiros por volta da 1980.	154	Figura 161 — Shopping Eldorado, à esquerda, e torre Eldorado Bussiness Tower, à direita.	166	Figura 177 — Rua Teodoro Sampaio.	184
Figura 129 — Canteiro no Vale do Anhangabaú, na altura da Av. São João.	144	Figura 145 — Planta do perímetro de influência da Operação Urbana Consorciada Faria Lima.	155	Figura 162 — Casa Natura Musical.	167	Figura 178 — Esquina da R. Teodoro Sampaio com o Largo da Batata, pela R. Dr. Manoel Carlos Ferraz de Almeida	184
Figura 130 — Canteiro ao lado da escadaria não nomeada de acesso à R. Líbero Badaró.	144	Figura 146 — Planta do projeto de reforma urbana de Tito Lívio.	155	Figura 163 — Butantã foodpark.	167	Figura 179 — Mercado Municipal de Pinheiros, na Rua Doutor Manoel Carlos Ferraz de Almeida (entrada dos fundos).	185
Figura 131 — Virada Cultural na Avenida São João, em 2018.	147	Figura 147 — Croquis de Tito Lívio para Largo da Batata.	156	Figura 164 — Mercado Municipal de Pinheiros.	167	Figura 180 — Edifício murado e recuado e outras construções baixas na esquina da R. Dr. Manoel Carlos Ferraz com a R. Cardeal Arcoverde.	185
Figura 132 — Virada Cultural no Vale do Anhangabaú, instalação do parque de diversões em 2018.	147	Figura 148 — Croquis de Tito Lívio para Largo da Batata.	156	Figura 166 — Edifício Tomie Ohtake.	167	Figura 181 — Edifício contemporâneo na esquina da Rua Doutor Manoel Carlos Ferraz com a Rua Cardeal Arcoverde.	185
Figura 133 — Virada Cultural no Vale do Anhangabaú, instalação em 2018.	147	Figura 149 — Proposta de Tito Lívio para Largo da Batata.	156	Figura 167 — Situação atual do playground infantil na praça oeste, hoje ocupada por indigentes.	176	Figura 182 — Na Rua Baltazar Carrasco, restaurante e edifício murado e recuado.	185
Figura 134 — Virada Esportiva no Vale do Anhangabaú, aulas de artes marciais com a Liga Garra de Águia, em 2018.	149	Figura 150 — Proposta de Tito Lívio para Largo da Batata.	156	Figura 168 — Cruzamento da Av. Faria Lima com a Rua dos Pinheiros.	178	Figura 183 — R. Baltazar Carrasco: praça leste, restaurante e edifício murado e recuado vistos a partir do canteiro central da Av. Faria Lima.	186
Figura 135 — Show de abertura da Virada Esportiva, Vale do Anhangabaú em 2018.	149	Figura 151 — Proposta de Tito Lívio para Largo da Batata.	156	Figura 169 — Cruzamento pedestre da Av. Faria Lima pelo centro do Largo da Batata, visualizando as praças oeste a partir do canteiro central.	178	Figura 184 — Vista do comércio da Av. Faria Lima, fotografada a partir da praça leste.	187
Figura 136 — Carnaval de Rua na Praça do Patriarca, em 2018.	149	Figura 152 — Largo de Pinheiros em 2013.	158	Figura 170 — Cruzamento pedestre da Av. Faria Lima pelo centro do Largo da Batata, visualizando a praça leste a partir da praça oeste principal.	179	Figura 185 — Restaurante na esquina da Avenida Faria Lima com a Rua Martim Carrasco.	187
Figura 137 — Carnaval de Rua no Vale do Anhangabaú, em 2018.	149	Figura 153 — Largo de Pinheiros em 2016.	158	Figura 171 — Cruzamento da Av. Faria Lima com a Rua Baltazar Carrasco.	179	Figura 186 — Comércio na Rua Martim Carrasco.	187
Figura 138 — Lg. de Pinheiros em 1908.	150	Figura 154 — Fotos dos novos equipamentos públicos instalados pela Prefeitura Municipal de São Paulo, 2016.	158	Figura 172 — Estação de bicicletas compartilhadas na praça do mercado.	181	Figura 187 — Vista geral do comércio da Rua Martim Carrasco, fotografada a partir da praça oeste principal.	187
Figura 139 — Largo de Pinheiros na década de 1920.	151	Figura 155 — Batatoteca, 2015.	159	Figura 173 — Comércio na Avenida Faria Lima, entre as R. Teodoro Sampaio e dos Pinheiros.	182	Figura 188 — Vista da praça oeste secundária, com a Igreja de Nossa Senhora de Monte Serrat ao fundo e o comércio da Rua Campo Alegre.	188
Figura 140 — Mercado dos Caipiras, 1911.	151	Figura 156 — Aulas de inclusão digital no Largo, em 2015.	159	Figura 174 — Esquina da R. Teodoro Sampaio com o Largo da Batata.	182		
Figura 141 — Mercado de Pinheiros cerca de 1920.	151	Figura 157 — Aula de ioga no Largo da Batata, em 2015.	159				
		Figura 158 — Mobiliário DIY feito pelo coletivo, em 2015.	159				

Figura 189 — Bicicletário e estação do metrô da praça oeste principal.	188	Figura 203 — Praça resiliente na Rua Padre Velho.	195	Figura 217 — Virada Esportiva no Largo da Batata, Arena Adidas de futebol, em 2018.	202	Figura 232 — Usuários em um final de semana na praça do bicicletário.	238
Figura 190 — Comércio na Rua Paes Leme, na borda da praça oeste principal.	188	Figura 204 — Praça resiliente na Avenida Faria Lima.	195	Figura 218 — Movimento #Elenão no Largo da Batata, em 2018.	202	Figura 233 — Restaurantes Rua Martim Carrasco e crianças brincando na praça do bicicletário.	239
Figura 191 — Edifício na esquina da Rua Paes Leme com a Avenida Faria Lima.	189	Figura 205 — Manutenção de canteiros e hortas coletivas no Largo da Batata, na praça leste, em 2018.	199	Figura 219 — Vale do Anhangabaú durante a noite, vista a partir da Pç. Ramos de Azevedo.	220	Figura 234 — Restaurantes na Rua Martim Carrasco.	239
Figura 192 — Academia pública em frente à Igreja de Nossa Senhora de Monte Serrat.	190	Figura 206 — Parceria do Batatas Jardineiras com o Museu da Casa Brasileira, museu em São Paulo, em 2018.	199	Figura 220 — Rampa de acesso do Teatro Municipal ao Vale do Anhangabaú durante a noite.	220	Figura 235 — Usuário aguardando por transporte público na praça da igreja.	239
Figura 193 — Academia pública em frente à Igreja de Nossa Senhora de Monte Serrat.	190	Figura 207 — Manutenção de canteiros e hortas coletivas no Largo da Batata, na praça oeste, 2018.	199	Figura 221 — Quarteirão da Avenida São João integrado ao Vale do Anhangabaú durante a noite, margem do bairro República.	220	Figura 236 — Ciclovia da Av. Faria Lima.	241
Figura 194 — Pergolado, estação de compartilhamento e depósito de bicicletas BikeSampa na praça do mercado.	190	Figura 208 — Atividades do Batatas Jardineiras no Jardim Damasceno, 2018.	199	Figura 222 — Rua Martim Carrasco a noite, Largo da Batata.	221	Figura 237 — Estações Bikesampa intimamente interligadas ao Largo da Batata.	242
Figura 195 — Bancos e outros tipos de mobiliário urbano, público e do coletivo, na praça do mercado.	191	Figura 209 — Pocket show no Largo da Batata, atividade incentivada pelo grupo Largo da Batalha, em 2019.	199	Figura 223 — Praça do bicicletário à noite, evento do Grupo Largo da Batalha, Largo da Batata.	221	Figura 238 — Integração das estações de ônibus ao Largo da Batata.	242
Figura 196 — Banca de jornal e arborização pública na praça do mercado.	191	Figura 210 — Pocket show no Largo da Batata, atividade incentivada pelo grupo Largo da Batalha, em 2019.	199	Figura 224 — Pç. do bicicletário à noite, cuidados nas hortas coletivas, Largo da Batata.	221	Figura 239 — Estações Bikesampa no Largo da Batata.	243
Figura 197 — Feira de livros, bancos públicos e banca de jornal na praça do mercado.	191	Figura 211 — Movimento Boa Praça, parceria do Instituto A Cidade Precisa de Você com o Batatas Jardineiras, 2019	200	Figura 225 — Bancos públicos na Avenida São João, bairro da Sé.	223	Figura 240 — Pergolado e estações de bicicletas compartilhadas na praça do mercado.	243
Figura 198 — Bancos públicos, mesas e cadeiras dobráveis e instalações variadas do coletivo “A Batata Precisa de Você” na praça do bicicletário.	192	Figura 212 — Diferentes atividades do Instituto A Cidade Precisa de Você por São Paulo, 2018.	200	Figura 226 — Pedestres caminhando na R. Barão de Itapetininga, no bairro República.	223	Figura 241 — Bicicletas Yellow estacionadas no Largo da Batata.	244
Figura 199 — Mobiliário público e DIY produzido pelo coletivo na praça do oeste	192	Figura 213 — Oficina de mobiliário DIY usando pallets no Parque da Água Branca, em 2016.	200	Figura 227 — Nova praça no Largo São Bento, vizinho do Vale do Anhangabaú.	223	Figura 242 — Ciclovia na Av. Faria Lima.	244
Figura 200 — Projeto de manutenção de canteiros com hortas coletivas, no encontro com a Rua Martim Carrasco.	192	Figura 214 — Diferentes atividades do Instituto A Cidade Precisa de Você por São Paulo, em 2018.	200	Figura 228 — Restaurantes na Rua Martim Carrasco.	237	Figura 243 — Crianças brincando com bicicletas e patinetes durante a noite na praça do bicicletário.	244
Figura 201 — Playground infantil ocupado por indigentes na praça do mercado.	193	Figura 215 — Bloco de Carnaval de rua na região de Pinheiros, em 2018.	201	Figura 229 — Academia pública na praça da igreja, oeste secundária.	237	Figura 244 — Jovens se reunindo de bicicletas Yellow no Largo	244
Figura 202 — Bicicletário público vandalizado. Mobiliário público e DIY produzido, inclusive com mesas de ping-pong, pelo coletivo na praça oeste; também vandalizado.	193	Figura 216 — Carnaval de rua no Largo da Batata, em 2018.	201	Figura 230 — Mobiliário público e instalações do coletivo “A Batata Precisa de Você”.	237	Figura 245 — Usuários do Largo da Batata em uma quarta-feira a tarde, durante o horário do almoço.	245
				Figura 231 — Banca de flores do bicicletário na praça oeste principal.	238	Figura 246 — Família esperando a missa de domingo começar na Igreja de Nossa Senhora de Monte Serrat.	246

Figura 247 — Usuários no Largo da Batata se reunindo na praça em um domingo de manhã.	246	LISTA DA MAPAS	Mapa 1 — Mapa dos bairros da cidade de São Paulo atual: localização comparativa dos estudos de caso.	79	Mapa em transparência 7 — Vale do Anhangabaú, categoria: clubes e centros esportivos.	109	Mapa 17 — Mapeamento dos pontos articuladores da região do Vale do Anhangabaú por categoria: pontos mapeados de wi-fi livre e equipamentos públicos de tecnologia.	115
Figura 248 — Restaurantes na Rua Martim Carrasco e atividades de manutenção de canteiros do Batatas Jardineiras.	247	Mapa 2 — Mapeamento dos pontos articuladores do cotidiano com sua zona de influência da região do Vale do Anhangabaú.	86	Mapa em transparência 8 — Vale do Anhangabaú, categoria: transporte público.	109	Mapa 18 — Mapeamento dos pontos articuladores da região do Vale do Anhangabaú por categoria: zonas de influência de pontos de wi-fi livre e equipamentos públicos de tecnologia.	115	
Figura 249 — Reunião do grupo Largo da Batalha, na praça do bicicletário.	247	Mapa 3 — Mapeamento dos pontos articuladores do cotidiano com sua zona de influência da região do Largo da Batata.	87	Mapa 8 — Mapeamento dos pontos articuladores da região do Vale do Anhangabaú por categoria: zonas de influência de categorias culturais.	111	Mapa 19 — Mapeamento dos pontos articuladores da região do Vale do Anhangabaú por categoria: zonas de influência de clubes e centros esportivos.	115	
Figura 250 — Reunião do grupo Largo da Batalha, na praça do bicicletário.	247	Mapa 4 — Mapeamento dos pontos articuladores do cotidiano da região do Vale do Anhangabaú.	88	Mapa 9 — Mapeamento dos pontos articuladores da região do Vale do Anhangabaú por categoria: pontos mapeados das categorias culturais.	111	Mapa 20 — Mapeamento dos pontos articuladores da região do Vale do Anhangabaú por categoria: zonas de influência das categorias de alimentação.	116	
Figura 251 — Movimento do coletivo “A Batata Precisa de Você”, em 2014.	248	Mapa 5 — Mapeamento dos pontos articuladores do cotidiano da região do Largo da Batata.	89	Mapa 10 — Mapeamento dos pontos articuladores da região do Vale do Anhangabaú por categoria: zonas de influência de teatros, cinemas e casas de shows.	112	Mapa 21 — Mapeamento dos pontos articuladores da região do Vale do Anhangabaú por categoria: zonas de influência de restaurantes, bares, etc.	116	
Figura 252 — Movimento do coletivo “A Batata Precisa de Você”, em 2014.	248	Mapa 6 — Trabalho de Conclusão de Curso de graduação em arquitetura e urbanismo na FAAP-SP em 2012.	92	Mapa 11 — Mapeamento dos pontos articuladores da região do Vale do Anhangabaú por categoria: zonas de influência de espaços culturais.	112	Mapa 22 — Mapeamento dos pontos articuladores da região do Vale do Anhangabaú por categoria: zonas de influência de feiras, sacolões e mercados municipais.	116	
Figura 253 — Movimento do coletivo “A Batata Precisa de Você”, em 2014.	248	Mapa 7 — Mapeamento em sobreposição dos pontos articuladores do cotidiano com sua zona de influência da região do Vale do Anhangabaú.	109	Mapa 12 — Mapeamento dos pontos articuladores da região do Vale do Anhangabaú por categoria: zonas de influência de museus e bibliotecas.	112	Mapa 23 — Mapeamento dos pontos articuladores da região do Vale do Anhangabaú por categoria: pontos mapeados das categorias de alimentação.	117	
Figura 254 — Movimento do coletivo “A Batata Precisa de Você”, em 2014.	248	Mapa em transparência 1 — Vale do Anhangabaú, categoria: teatros, cinemas e casas de shows.	109	Mapa 13 — Mapeamento dos pontos articuladores da região do Vale do Anhangabaú por categoria: pontos mapeados de teatros, cinemas e casas de shows.	113	Mapa 24 — Mapeamento dos pontos articuladores da região do Vale do Anhangabaú por categoria: pontos mapeados de restaurantes, bares, etc.	117	
		Mapa em transparência 2 — Vale do Anhangabaú, categoria: bibliotecas e musesu.	109	Mapa 14 — Mapeamento dos pontos articuladores da região do Vale do Anhangabaú por categoria: pontos mapeados de espaços culturais.	113	Mapa 25 — Mapeamento dos pontos articuladores da região do Vale do Anhangabaú por categoria: pontos mapeados de feiras, sacolões e mercados municipais.	117	
		Mapa em transparência 3 — Vale do Anhangabaú, categoria: espaços culturais.	109	Mapa 15 — Mapeamento dos pontos articuladores da região do Vale do Anhangabaú por categoria: pontos mapeados de museus e bibliotecas.	113	Mapa 26 — Mapeamento dos pontos articuladores da região do Vale do Anhangabaú por categoria: zonas de influência das categorias de transporte público e compartilhado e ruas exclusivas para pedestres.	121	
		Mapa em transparência 4 — Vale do Anhangabaú, categoria: pontos de wi-fi livre e equipamentos públicos de tecnologia.	109	Mapa 16 — Mapeamento dos pontos articuladores da região do Vale do Anhangabaú por categoria: pontos mapeados de clubes e centros esportivos.	114			
		Mapa em transparência 5 — Vale do Anhangabaú, categoria: feiras livres, sacolões e mercados municipais.	109					
		Mapa em transparência 6 — Vale do Anhangabaú, categoria: restaurantes, bares, etc.	109					

Mapa 27 — Mapeamento dos pontos articuladores da região do Vale do Anhangabaú por categoria: zonas de influência de pontos, terminais, faixas exclusivas e corredores de ônibus e ruas exclusivas para pedestres. 121	Mapa 37 — Dados da região do Vale do Anhangabaú: mapa do índice de vulnerabilidade social da região da Sé e República. 145	Mapa 42 — Mapeamento dos pontos articuladores da região do Largo da Batata por categoria: zonas de influência de espaços culturais. 163	Mapa 53 — Mapeamento dos pontos articuladores da região do Largo da Batata por categoria: Pontos mapeados de feiras livres, sacolões e mercados municipais. 169
Mapa 28 — Mapeamento dos pontos articuladores da região do Vale do Anhangabaú por categoria: zonas de influência de estações de metrô e ruas exclusivas para pedestres. 121	Mapa 38 — Dados da região do Vale do Anhangabaú: mapa da densidade demográfica da região da Sé e República. 145	Mapa 43 — Mapeamento dos pontos articuladores da região do Largo da Batata por categoria: pontos mapeados de categorias culturais. 164	Mapa 54 — Mapeamento dos pontos articuladores da região do Largo da Batata por categoria: zonas de influência das categorias de transporte público e compartilhado. 172
Mapa 29 — Mapeamento dos pontos articuladores da região do Vale do Anhangabaú por categoria: pontos mapeados das categorias de transporte público e compartilhado e ruas exclusivas para pedestres. 122	Mapa 39 — Mapeamento em sobreposição dos pontos articuladores do cotidiano com sua zona de influência da região do Largo da Batata. 161	Mapa 44 — Mapeamento dos pontos articuladores da região do Largo da Batata por categoria: pontos mapeados de teatros, cinemas e casas de shows. 164	Mapa 55 — Mapeamento dos pontos articuladores da região do Largo da Batata por categoria: zonas de influência de pontos, terminais, faixas exclusivas e corredores de ônibus. 172
Mapa 30 — Mapeamento dos pontos articuladores da região do Vale do Anhangabaú por categoria: Pontos mapeados de pontos, terminais, faixas exclusivas e corredores de ônibus e ruas exclusivas para pedestres. 122	Mapa em transparência 10 — Largo da Batata, categoria: teatros, cinemas e casas de shows. 161	Mapa 45 — Mapeamento dos pontos articuladores da região do Largo da Batata por categoria: pontos mapeados de espaços culturais. 164	Mapa 56 — Mapeamento dos pontos articuladores da região do Largo da Batata por categoria: zonas de influência de estações de metrô. 172
Mapa 31 — Mapeamento dos pontos articuladores da região do Vale do Anhangabaú por categoria: pontos mapeados de estações de metrô e ruas exclusivas para pedestres. 122	Mapa em transparência 11 — Largo da Batata, categoria: espaços culturais. 161	Mapa 46 — Mapeamento dos pontos articuladores da região do Largo da Batata por categoria: zonas de influência de clubes e centros esportivos. 165	Mapa 57 — Mapeamento dos pontos articuladores da região do Largo da Batata por categoria: pontos mapeados das categorias de transporte público e compartilhado. 173
Mapa 32 — Mapeamento dos pontos articuladores da região do Vale do Anhangabaú por categoria: pontos mapeados de transporte compartilhado: paraciclos e bicicletários públicos e ruas exclusivas para pedestres. 123	Mapa em transparência 12 — Largo da Batata, categoria: pontos de wi-fi livre e equipamentos públicos de tecnologia. 161	Mapa 47 — Mapeamento dos pontos articuladores da região do Largo da Batata por categoria: Zonas de influência de pontos de wi-fi livre e equipamentos públicos de tecnologia. 165	Mapa 58 — Mapeamento dos pontos articuladores da região do Largo da Batata por categoria: pontos mapeados de pontos, terminais, faixas exclusivas e corredores de ônibus. 173
Mapa 33 — Mapeamento dos pontos articuladores da região do Vale do Anhangabaú por categoria: zonas de influência de transporte compartilhado: paraciclos e bicicletários públicos e ruas exclusivas para pedestres. 123	Mapa em transparência 13 — Largo da Batata, categoria: feiras livres, sacolões e mercados municipais. 161	Mapa 48 — Mapeamento dos pontos articuladores da região do Largo da Batata por categoria: zonas de influência das categorias de alimentação. 168	Mapa 59 — Mapeamento dos pontos articuladores da região do Largo da Batata por categoria: pontos mapeados de estações de metrô. 173
Mapa 34 — Mapeamento dos pontos articuladores da região do Vale do Anhangabaú por categoria: demarcação de vias exclusivas para pedestres. 123	Mapa em transparência 14 — Largo da Batata, categoria: restaurantes, bares, etc. 161	Mapa 49 — Mapeamento dos pontos articuladores da região do Largo da Batata por categoria: zonas de influência de restaurantes, bares, etc. 168	Mapa 60 — Mapeamento dos pontos articuladores da região do Largo da Batata por categoria: zonas de influência das linhas e estações de trem. 174
Mapa 35 — Mapa da ampliação do entorno imediato do Vale do Anhangabaú. 126	Mapa em transparência 15 — VLargo da Batata, categoria: clubes e centros esportivos. 161	Mapa 50 — Mapeamento dos pontos articuladores da região do Largo da Batata por categoria: zonas de influência de feiras livres, sacolões e mercados municipais. 168	Mapa 61 — Mapeamento dos pontos articuladores da região do Largo da Batata por categoria: zonas de influência de transporte compartilhado: paraciclos e bicicletários públicos e estações de compartilhamento de bicicletas. 174
Mapa 36 — Dados da região do Vale do Anhangabaú: arborização pública. 142	Mapa em transparência 16 — Largo da Batata, categoria: transporte público. 161	Mapa 51 — Mapeamento dos pontos articuladores da região do Largo da Batata por categoria: pontos mapeados de categorias de alimentação. 169	Mapa 62 — Mapeamento dos pontos articuladores da região do Largo da Batata por categoria: pontos mapeados das linhas e estações de trem. 175
	Mapa em transparência 17 — Largo da Batata, categoria: transporte compartilhado. 161	Mapa 52 — Mapeamento dos pontos articuladores da região do Largo da Batata por categoria: pontos mapeados de restaurantes, bares, etc. 169	
	Mapa 40 — Mapeamento dos pontos articuladores da região do Largo da Batata por categoria: zonas de influência das categorias culturais. 163		
	Mapa 41 — Mapeamento dos pontos articuladores da região do Largo da Batata por categoria: zonas de influência de teatros, cinemas e casas de shows. 163		

Mapa 63 — Mapeamento dos pontos articuladores da região do Largo da Batata por categoria: pontos mapeados de transporte compartilhado: paraciclos e bicicletários públicos e estações de compartilhamento de bicicletas. 175	Mapa 73 — Mapeamento dos pontos articuladores da região do Largo da Batata por categoria: zonas de influência das outras categorias: clubes e centros esportivos e pontos de wi-fi livre e equipamentos públicos de tecnologia. 215	Mapa 81 — Mapeamento dos pontos articuladores da região do Vale do Anhangabaú por categoria: zonas de influência das categorias de transporte compartilhado: bicicletários e paraciclos públicos, em contraposição às ruas exclusivamente para pedestres. 226	LISTA DE GRÁFICOS Gráfico 1 — Gráficos comparativos da distribuição de pontos articuladores nas regiões dos estudos de caso. 206
Mapa 64 — Mapa da ampliação do entorno imediato do Largo da Batata. 177	Mapa 74 — Mapeamento dos pontos articuladores com influência direta no Vale do Anhangabaú por categoria: zonas de influência das categorias culturais: teatros, cinemas e casas de shows, bibliotecas e museus e espaços culturais. 216	Mapa 82 — Mapeamento dos pontos articuladores da região do Largo da Batata por categoria: zonas de influência das categorias de transporte público: metrô, ônibus e trens. 227	Gráfico 2 — Gráficos comparativos da distribuição de pontos articuladores das categorias de lazer e cultura nas regiões dos estudos de caso. 207
Mapa 65 — Dados da região do Largo da Batata: arborização pública. 195	Mapa 75 — Mapeamento dos pontos articuladores com influência direta no Vale do Anhangabaú por categoria: zonas de influência das categorias de alimentação: restaurantes, bares, etc. e feiras livres, sacolões e mercados municipais. 216	Mapa 83 — Mapeamento dos pontos articuladores da região do Largo da Batata por categoria: zonas de influência das categorias de transporte compartilhado: bicicletários e paraciclos públicos e estações bikesampa e ciclosampa. 227	Gráfico 3 — Gráficos e tabelas da distribuição de pontos articuladores do cotidiano na região do Vale do Anhangabaú. 208
Mapa 66 — Dados da região do Largo da Batata: mapa da densidade demográfica da região da região de Pinheiros. 196	Mapa 76 — Mapeamento dos pontos articuladores com influência direta no Vale do Anhangabaú por categoria: zonas de influência das outras categorias: clubes e centros esportivos e pontos de wi-fi livre e equipamentos públicos de tecnologia. 216	Mapa 84 — Mapeamento dos pontos articuladores com influência direta no Vale do Anhangabaú por categoria: Zonas de influência das categorias de transporte público: metrô, ônibus e trens, em contraposição às ruas exclusivamente para pedestres. 228	Gráfico 4 — Gráficos e tabelas da distribuição de pontos articuladores do cotidiano na região do Largo da Batata. 209
Mapa 67 — Dados da região do Largo da Batata: mapa do índice de vulnerabilidade social da região do Pinheiros. 197	Mapa 77 — Mapeamento dos pontos articuladores com influência direta no Largo da Batata por categoria: zonas de influência das categorias culturais: teatros, cinemas e casas de shows, bibliotecas e museus e espaços culturais. 217	Mapa 85 — Mapeamento dos pontos articuladores com influência direta no Vale do Anhangabaú por categoria: Zonas de influência das categorias de transporte compartilhado: bicicletários e paraciclos públicos, em contraposição às ruas exclusivamente pedestres. 228	Gráfico 5 — Gráficos comparativos da distribuição de pontos articuladores das categorias de lazer e cultura com influência direta nos estudos de caso. 211
Mapa 68 — Mapeamento dos pontos articuladores da região do Vale do Anhangabaú por categoria: zonas de influência das categorias culturais: teatros, cinemas e casas de shows, bibliotecas e museus e espaços culturais. 214	Mapa 78 — Mapeamento dos pontos articuladores om influência direta no Largo da Batata por categoria: zonas de influência das categorias de alimentação: restaurantes, bares, etc. e feiras livres, sacolões e mercados municipais. 217	Mapa 86 — Mapeamento dos pontos articuladores com influência direta no Largo da Batata por categoria: Zonas de influência das categorias de transporte público: metrô, ônibus e trens. 229	Gráfico 6 — Gráficos e tabelas da distribuição de pontos articuladores com influência direta no Vale do Anhangabaú. 212
Mapa 69 — Mapeamento dos pontos articuladores da região do Vale do Anhangabaú por categoria: zonas de influência das categorias de alimentação: restaurantes, bares, etc. e feiras livres, sacolões e mercados municipais. 214	Mapa 79 — Mapeamento dos pontos articuladores om influência direta no Largo da Batata por categoria: zonas de influência das outras categorias: clubes e centros esportivos e pontos de wi-fi livre e equipamentos públicos de tecnologia. 217	Mapa 87 — Mapeamento dos pontos articuladores com influência direta no Largo da Batata por categoria: Zonas de influência das categorias de transporte compartilhado: bicicletários e paraciclos públicos e estações bikesampa e ciclosampa. 229	Gráfico 7 — Gráficos e tabelas da distribuição de pontos articuladores com influência direta no Largo da Batata. 213
Mapa 70 — Mapeamento dos pontos articuladores da região do Vale do Anhangabaú por categoria: zonas de influência das outras categorias: clubes e centros esportivos e pontos de wi-fi livre e equipamentos públicos de tecnologia. 214	Mapa 80 — Mapeamento dos pontos articuladores da região do Vale do Anhangabaú por categoria: zonas de influência das categorias de transporte público: metrô, ônibus e trens, em contraposição às ruas exclusivamente pedestres. 226		Gráfico 8 — Gráficos comparativos da distribuição de pontos articuladores das categorias de transporte nas regiões dos estudos de caso. 225
Mapa 71 — Mapeamento dos pontos articuladores da região do Largo da Batata por categoria: zonas de influência das categorias culturais: teatros, cinemas e casas de shows, bibliotecas e museus e espaços culturais. 215			Gráfico 9 — Gráficos comparativos da distribuição de pontos articuladores com influência direta nos estudos de caso. 225
Mapa 72 — Mapeamento dos pontos articuladores da região do Largo da Batata por categoria: zonas de influência das categorias de alimentação: restaurantes, bares, etc. e feiras livres, sacolões e mercados municipais públicos de tecnologia. 215

INTRODUÇÃO	26		
1. CAPÍTULO I • A QUESTÃO DOS ESPAÇOS E LUGARES NAS CIDADES CONTEMPORÂNEAS	30		
1.1. DA ATUALIDADE DA BIBLIOGRAFIA	32		
1.2. A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO	34		
1.3. ESPAÇOS LIVRES	37		
1.4. POTENCIALIDADES URBANAS: O SIGNIFICADO DO LUGAR	40		
1.5. DA CIDADE CLÁSSICA À CIDADE COLAGEM: TEORIAS DE REAPROPRIAÇÃO URBANA	45		
1.5.1. Como analisar as mudanças de contexto social	45		
1.5.2. Destrinchando algumas teorias de reapropriação urbana	46		
1.5.3. Definindo o lugar	51		
2. CAPÍTULO II • CENTRALIDADES DESCENTRALIZADAS: APONTAMENTOS SOBRE A CIDADE DE SÃO PAULO	55		
2.1. CENTRALIDADE: DELIMITANDO UM CONCEITO	56		
2.2. A FORMAÇÃO DAS CENTRALIDADES DESCENTRALIZADAS PAULISTANAS	58		
2.3. O CASO DAS BICICLETAS	72		
3. CAPÍTULO III • O VALE E O LARGO: ANÁLISES INDIVIDUAIS	76		
3.1. OS ESTUDOS DE CASO	78		
3.2. METODOLOGIA DE CONSTRUÇÃO DOS MAPEAMENTOS	84		
3.3. O VALE DO ANHANGABAÚ	94		
3.3.1. A formação do Vale	94		
3.3.2. Caderno de mapeamento em sobreposição: Pontos articuladores do cotidiano da região do Vale do Anhangabaú	108		
3.3.3. Análises gráficas de um espaço	110		
Equipamentos e pontos de lazer e cultura			
Transporte público e compartilhado			
Permeabilidade e acessibilidade			
Fachadas ativas e mobiliário público			
Arborização pública			
Índices sociais			
Mobilidade social			
3.4. O LARGO DA BATATA	150		
3.4.1. A formação do Largo	150		
3.4.2. Caderno de mapeamento em sobreposição: Pontos articuladores do cotidiano da região do Largo da Batata	160		
3.4.3. Análises gráficas de um lugar	162		
Equipamentos e pontos de lazer e cultura			
Transporte público e compartilhado			
Permeabilidade e acessibilidade			
Fachadas ativas e mobiliário urbano			
Arborização pública			
Índices sociais			
Mobilidade social			
4. CAPÍTULO IV • DIÁLOGOS PROJETUAIS: UM ESPAÇO E UM LUGAR	204		
4.1. ANÁLISES COMPARATIVAS	206		
4.2. EVIDÊNCIAS DE UM LUGAR E UM ESPAÇO	235		
Primeira evidência: programa interno e fachadas ativas			
Segunda evidência: fluxo de pedestres e transporte			
Terceira evidência: mobilidade social			
CONSIDERAÇÕES FINAIS	250		
BIBLIOGRAFIA	254

Desde a cidade clássica, no que toca ao desenho urbano, faz parte da natureza humana o desejo por se relacionar e se identificar com ela através da vivência pública. Hoje, em decorrência de quebras de paradigmas e estruturas clássicas ocorridas durante os processos de globalização e industrialização do século XX, a relação entre homem e mundo fragiliza-se; as cidades pós-modernas transformam-se em fragmentos urbanos genéricos, cidades colagem. Frente à essa realidade, desde 1960, vem sendo discutida a temática da reapropriação urbana, estratégias e visões acerca do relacionamento entre homem e cidade a fim de restabelecer, ou não, uma conexão mais firme entre as partes. Neste sentido, a presente dissertação refere-se ao estudo de como, nas cidades contemporâneas, os espaços livres das ruas poderiam ser compreendidos como um equipamento urbano para convivência coletiva. Articulado por uma composição de intervenções urbanas atuantes em escalas, acredita-se que um vínculo cotidiano com as cidades por meio desses locais é indispensável para formar e manter laços sociourbanos firmes.

Aqui se apresenta o primeiro questionamento que norteia este trabalho: dado o caos que são as cidades contemporâneas, resultado direto de uma sociedade alienada, perdida nos movimentos autofágicos capitalistas pós-modernos, como possibilitar tal reconexão entre homem e mundo?

A homogeneidade e descaracterização urbanas contemporâneas impõem impossível o entendimento da cidade enquanto totalidade. Ela se torna como algo imaterial e intangível. Aceitando esse cenário, em linha com outros autores, é ponderada como necessária uma hierarquia para a compreensão das cidades: as ruas, os bairros e a cidade como um todo. O contato com as ruas e demais espaços livres são onde interagimos e convivemos diretamente com desenho urbano; a partir desse contato será formada, em primeiro lugar, uma visão do bairro no qual ocorreu a experiência para então ser formada uma concepção da cidade.

A vida na ruas pode ser comparada a uma peça de teatro; há um cenário, atores e plateia. Assim como em uma apresentação, cada dia é singular e irrepetível, e as sensações resultantes são pessoais a quem assiste e a quem performa, diretamente influenciadas pelos humores e sensações presentes naquele dia. Dessa forma, cada experiência com as ruas oferece uma visão limitada, lastreada a um contato específico, refletindo somente uma das inúmeras facetas do que significa a totalidade da cidade. Portanto, em ordem de manter e solidificar vínculos sociourbanos íntimos, é imprescindível a convivência comunitária pública praticada diariamente, providenciando diversos contatos com os espaços livres.

Em vista da proposta hierarquia, esta dissertação foi elaborada de forma a promover a aproximação gradual de uma visão macro das cidades contemporâneas até a escala dos objetos de estudos, nas ruas; o intuito é estabelecer uma base conceitual consolidada para debate das questões centrais pesquisadas aqui. No primeiro capítulo, é proposto um panorama sobre as cidades contemporâneas, sua formação

socioeconômica e diferentes visões acerca das teorias de reapropriação urbana, contextualizando a situação e o papel dos espaços urbanos livres, de forma ainda ampla e genérica. Já o segundo capítulo é destinado a alguns apontamentos sobre a cidade de São Paulo, situando os estudos de caso no cenário da metrópole.

Já no terceiro capítulo, o foco se fecha sobre o Largo da Batata e o Vale do Anhangabaú. Ambos são centros comerciais que contam com alta concentração de infraestrutura de transporte, cultura e lazer; ambos são praças estruturais na articulação de seus bairros, de influência representativa na escala da cidade, frutos de intervenções urbanas de larga escala resultantes de concursos públicos recentes, com implantações praticamente contemporâneas. A despeito das possíveis correspondências, parece despontar no Largo da Batata uma nova vida urbana coletiva – sugerindo um processo de reapropriação do local –, enquanto o Vale do Anhangabaú permanece desprovido de vivência social, distinta do simples movimento de passagem de um lado para o outro da mesma praça.

Neste sentido o capítulo 3 é destinado a análises individuais do Vale e do Largo, com o intuito de prover ferramentas e uma base comum para a futura contraposição entre os estudos de caso, respondendo à inquietação exposta. Cada análise inicia-se por uma retrospectiva histórica de cada praça, seguida pela apresentação de mapas inéditos e autorais. Elaborados quase como desenhos à mão livre, desenvolvidos pela autora deste projeto de pesquisa, com fundamento na sobreposição de informações de sites da Prefeitura Municipal de São Paulo e de empresas fidedignas e oficiais (como, por exemplo, a Bike Sampa/Tem Bici, CET e outras entidades privadas). Em cada praça foram levantados pontos chamados de articuladores do cotidiano, elementos no cenário urbano, que foram considerados como influenciadores diretos do dia a dia de cada local; para cada ponto foi estabelecida uma zona de influência, primária, secundária ou terciária.

Além de análises minuciosas decorrentes dos mapeamentos, esta dissertação recorre a dados oficiais da Prefeitura Municipal de São Paulo, como o perfil socioeconômico de eventos urbanos de larga escala, densidade demográfica e outros. As análises individuais também são compostas por informações tomadas empiricamente por meio de visitas a campo, como levantamento da composição comercial, residencial e de serviços existentes nas imediações diretas, disponibilidade de mobiliário urbano e programas (playgrounds, academia ao ar livre, e outros) existentes nas praças. E, por fim, foram levantadas também as atividades promovidas por coletivos urbanos que ocupem os estudos de caso, a fim de obter informações sobre o engajamento social nessas áreas. Foram estipulados os seguintes itens para as análises individuais: equipamentos e pontos de lazer e cultura; transporte público e compartilhado; permeabilidade e acessibilidade; fachadas ativas e mobiliário urbano; arborização pública; índices sociais; mobilidade social.

É imprescindível explicitar que interessa à esta dissertação o estudo da situação presente do Vale do Anhangabaú e do Largo da Batata; não será tomado o tempo de resgatar ou analisar as possibilidades hipotéticas do que estes locais poderiam ser, caso as outras propostas tivessem sido implantadas. Acredita-se necessário aceitar o contexto atual dos objetos de estudo como um partido de projeto: enfrentando e trabalhando os problemas e as potencialidades que lá existam para então eventualmente possibilitar mudanças futuras.

O último capítulo, por fim, destina-se ao diálogo entre os apontamentos específicos feitos sobre o Vale e o Largo, trazendo à luz suas diferenças e similaridades. A partir do confronto do conteúdo levantado, acredita-se possível sugerir que são estudados aqui exemplos de um lugar e um espaço, conformando inclusive a viabilidade de insinuar um adendo à definição de lugar.

De acordo com os autores recorridos, é ponderado que a terminologia lugar designa mais que a consideração de um espaço apropriado; nomeia um local de alto potencial cívico que se torna substrato fértil, capaz de cultivar e nutrir um vínculo afetivo sociourbano mais profundo e íntimo, capitalizador de alterações intrínsecas em ambas as partes. Sendo assim, as vivências ocorridas nestes lugares são ainda mais determinantes à compreensão da totalidade da cidade; estes se concretizam como pontos estruturais de referência para o homem alienado. Acredita-se de tal ordem a potência do lugar que, em vista às limitações expostas acerca da compreensão do homem sobre o conjunto da cidade, a formação e a dispersão de lugares pelas cidades são vistas como imprescindíveis enquanto estratégia para reapropriação urbana.

Aqui se exprime uma segunda inquietação: parece que pouco foi discutido acerca de que vivências são estas, capazes de fomentar tais efeitos sociourbanos. Basta o simples caminhar de um quarteirão para o próximo? A esta dissertação parece que não. Presumindo o homem contemporâneo alienado, que desconhece a vivência coletiva arraigada ao espaço público, acredita-se necessária a convivência intencional com a rua; assim como qualquer prática esportiva que se aprende, este homem precisa praticar o convívio comunitário. Dessa forma, por meio da problematização dos estudos de caso selecionados, tentar-se-á considerar que a chave para a formação dos lugares pode advir do uso cotidiano intencional do local em questão.

CAPÍTULO I • A QUESTÃO DOS ESPAÇOS

E LUGARES NAS CIDADES CONTEMPORÂNEAS

1. CAPÍTULO I A QUESTÃO DOS ESPAÇOS E LUGARES NAS CIDADES CONTEMPORÂNEAS

1.1. DA ATUALIDADE DA BIBLIOGRAFIA

Como colocado na introdução, este trabalho posiciona-se a favor da reconexão entre cidade e cidadão, considerando, para tal, imprescindível a convivência coletiva intencional dos espaços urbanos públicos livres. Para consolidar esta afirmação, foi necessário recorrer a autores de diversos campos de conhecimento; serão analisados textos sobre sociologia, economia social e urbana, antropologia, arquitetura e urbanismo, entre outros. A princípio poderia ser apontado que o embasamento bibliográfico apresentado é amplo e desnecessário; todavia, acredita-se que esta seja imprescindível à composição da definição de lugar adotada e subsequentes análises dos estudos de caso.

Um dos aspectos da contemporaneidade discutidos neste capítulo é o movimento autofágico descrito pelas cidades capitalistas pós-modernas; processo no qual tradições antigas são recicladas em prol da formação de novas, ao mesmo tempo fluxos diretamente decorrentes e completamente distintos de seus originários. O livro “Tudo que é sólido desmancha no ar” (1982) discute a problemática com especial atenção, alertando que esse movimento cíclico flexível possibilita dizer que o período pós-moderno é ao mesmo uma continuação e uma mudança quando comparado a seu predecessor, o período moderno. Neste sentido, o autor, Marshall Berman, discorre que o movimento moderno não terá um fim claro; será continuamente reciclado e ressignificado.

Essa característica cíclica foi ficando evidente na construção da bibliografia da presente dissertação. Há consciência de que algumas das aproximações de autores propostas não são ortodoxas ou lineares, contudo, assim também é a relação à linha de pensamento explorada por esta dissertação: são estudadas cidades colagem, nas quais as vivências são múltiplas, orgânicas e sem hierarquia; local onde as mais diversas visões corroboram, por oposição ou paralelismo, à unicidade e completude de um conjunto maior.

À medida em que foram feitas as leituras do embasamento teórico que, a seguir, será apresentado, foi ficando claro que havia ressonâncias entre os mais diferentes autores. Mesmo distanciados por mais de dez anos, há correlações entre as publicações de Berman (1982) e David Harvey e Fredrik Jameson, ambos escritos na década de 1990, assim como, por volta dos anos 2000, Rem Koolhaas ainda se dá ao trabalho de criticar textos das décadas 1960, 1970 e 1980. Com as falas de Laura Jane Smith sobre desenvolvimento de memória coletiva, de 2006, podem ser feitas conexões claras às de Christian Norberg-Schulz, material escrito entre 1976 e 1983. Textos de Jan Gehl (2015), Paola Jacques (2008) e Adriana Sansão (2012) ainda compartilham o tom de Jane Jacobs em “Death and Life of the Great American Cities”, escrito no começo dos anos 1960.

Inclusive sobre este último livro citado, sua atualidade fica um tanto mais clara quando, ainda na década de 1980, Marshall Berman destina um capítulo exclusivamente para discuti-lo. Segundo Berman, a ingenuidade aparente do texto de Jacobs mascara atitudes sociourbanas extremamente revolucionárias acerca da imprescindível reapropriação urbana. Indo além, ao estudar os coletivos que hoje atuam na região do Largo da Batata, fica nítido que as diretrizes de Jacobs, ao lado de visões realistas, como as de Collage City (Fred Koetter e Colin Rowe, 1978), permanecem pertinentes e tangíveis até hoje. Também interessa mencionar que o manifesto “A Batata Precisa de Você” (2015) explicitamente faz menção às obras de David Harvey, Michel de Certeau, Jan Gehl, Henri Lefebvre e Adriana Sansão, todos autores recorridos nesta dissertação.

1.2. A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO

Em seu livro “Condição pós-moderna” (1993), David Harvey escreve que Charles Jencks sugere que o momento do fim do período moderno e início do que é vivido hoje foi a demolição do Conjunto Habitacional Pruitt-Igoe (Saint Louis, Missouri, EUA), em 1972. Como colocado por Harvey, a volatilidade do mundo contemporâneo dificulta precisar uma data específica – essa é apenas uma das possibilidades aceitas –, entretanto é de comum acordo entre diferentes autores que houve uma mudança entre períodos. Como será descrito a seguir, ocorre uma transição conjuntural sociológica, econômica, cultural e política, entretanto, como atestado por Harvey e outros autores inclusos nesta dissertação, não houve rupturas estruturais. O pós-modernismo parece, por vezes, se conformar como uma espécie de continuação, em alguns momentos crítica, do contexto do período moderno, herdando conceitos, paradigmas e, portanto, consequências desse momento histórico.

Firmemente apoiada em um modelo capitalista intitulado por David Harvey como acumulação flexível, a sociedade pós-moderna vive a aceleração e a compreensão da noção do espaço-tempo. Com o advento da globalização tecnológica, aliada à industrialização ocorrida no século XX, o tempo torna-se efêmero e escasso, dada à impulsividade contínua da nova realidade capitalista. A efemeridade é fruto de uma cultura da obsolescência incutida pelo capitalismo moderno, a dinâmica de uma sociedade do descarte, que torna as relações mais instantâneas, sejam estas sociais, urbanas, comerciais, financeiras, etc.⁽¹⁾.

Em mesma linha, há o livro “Tudo que é sólido desmancha no ar”. A frase de Marx, extraída do Manifesto Comunista (1848), foi tomada emprestada por Marshall Berman para intitular seu livro de 1982, que, com o subtítulo “A aventura da modernidade”, discute os efeitos desse período de quebra de paradigmas. Segundo o autor, modernização é o processo socioeconômico que nos cerca, a constante produção de capital através de trabalho humano, enquanto a modernidade seria a realização desse esforço. Para ele, parte da premissa básica do capitalismo contemporâneo é a vivência de uma sociedade vinculada a um movimento autofágico constante, que quebra paradigmas e conceitos, criando novos a partir destes; “uma tradição de destruir a tradição”⁽²⁾. Dessa forma, a aventura da modernidade pode ser transcrita como a experiência coletiva desse incessante e persistente impulso socioeconômico, baseado no esforço humano em se tornar sujeito atuante e referenciar-se no mundo contemporâneo.

Em mais um ponto de comum acordo entre os autores, duas das maiores heranças advindas do período moderno são o desenho e as políticas urbanas. O grande projeto moderno era focado em planejamentos e desenvolvimentos urbanos de larga escala, com abrangência metropolitana, tecnologicamente racionais e eficientes. O mundo da via expressa, o assim chamado mundo modernista por Berman, traz consigo o preço da modernidade: o voto em favor do progresso, do desenvolvimento em

prol da máquina, incidiu na transgressão e, conseqüentemente, na destruição de valores e instituições da cidade tradicional, desconectando a cidade do cidadão. Aqui é perceptível que a fragmentação se torna um aspecto socioeconômico e cultural intrínseco da realidade pós-moderna.

Como discutido por Berman, Marx tende à visão de uma sociedade capitalista que vive em constante movimento; para ele é através do trabalho humano ininterrupto que se concebe a realidade social, que se realiza em uma progressão dialética. Estruturado em uma visão materialista da História, o conhecimento parte da ação concreta de caráter transformador – práxis – e é veículo para a criação da realidade social. Portanto, o mundo, enquanto espaço de prática da práxis, é modificado diretamente por esta.

Seguindo a lógica disposta, seria possível considerar as cidades contemporâneas decorrências diretas, visíveis e materializadas do trabalho humano e, portanto, essas deveriam de alguma forma relacionar-se a esse homem; uma vez que, produzida por ele, esta deveria expressar singularidades e particularidades dessa sociedade. Todavia, Berman advoga que, apesar de efetivamente as cidades serem fruto edificado de uma produção coletiva capitalista, a relação entre homem e mundo fragiliza-se frente à realidade instável do mundo contemporâneo. Em meio à globalização, que ocorre desde o início do século XX, processos socioeconômicos afetam todas as facetas da vida pública e privada, em uma atmosfera “(.) de agitação e turbulência, aturdimento psíquico e embriaguez, expansão das possibilidades de experiência e destruição das barreiras morais e dos compromissos pessoais, autoexpansão e autodesordem, fantasmas na rua e na alma (.)” (1982, página 27 a 28). O resultado é uma sociedade anestesiada; o homem contemporâneo torna-se oco, “homens-massa”, despido de ideologia e de identidade, conformado na realidade de um sistema social e político opressivo⁽³⁾.

Tomando o gancho de Berman, como já estabelecido, o pensamento capitalista contemporâneo permeia todas as facetas do que se relaciona à produção humana e, não por acaso, as cidades não escapam à falta de profundidade pós-moderna. Por consequência do consumismo desenfreado da sociedade do descarte, a estética contemporânea incute-se às mercadorias em geral e, no que diz respeito à produção sociocultural, a arquitetura se torna o fetiche máximo desse mercado.

(...) a crítica e a análise formal (da transformação do edifício em escultura virtual, típica do alto modernismo, ou em um “pato” monumental, segundo Robert Venturi) incluem uma reavaliação do urbanismo e da instituição estética. Nessa ótica, atribui-se ao alto modernismo a responsabilidade pela destruição da teia urbana da cidade tradicional e de sua antiga cultura da vizinhança (por meio da disjunção radical de seu contexto ambiental do novo edifício utópico do alto modernismo), ao mesmo tempo em que o elitismo e o autoritarismo proféticos do movimento moderno são implacavelmente identificados no gesto imperioso do mestre carismático (JAMESON, 1996, página 28).

(1) HARVEY, David. Condição pós-moderna. São Paulo: Edições Loyola, 1993, página 258.

(2) BERMAN, Marshall. Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade. São Paulo: Companhia das Letras, 2007, página 24.

(3) BERMAN, Marshall. Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade. São Paulo: Companhia das Letras, 2007, página 40

Por envolver diferentes agentes para a sua concretização, tanto em sentido construtivo quanto orçamentário, os empreendimentos imobiliários se transformam um produto econômico inestimável para investimentos privados; os arranha-céus high-tech tornam-se veículos midiáticos de poder. Como imensos outdoors patrocinados por empresas de grande porte, focadas em retorno publicitário e financeiro, esses edifícios corroboram para a homogeneização da cultura, por vezes sendo construídos indiscriminadamente e indiferentes ao contexto local no qual se inserem. A importância do excerto de Jameson é compreender que o movimento do capital se tornou uma dominante social e cultural e é em relação à essa manipulação generalizada que as décadas subsequentes aos anos 1950 entraram em conflito direto, como será debatido no item 1.4.

Frente às observações levantadas, propõe-se uma reflexão contígua aos autores citados anteriormente: se, em decorrência da individualização e do achatamento da sociedade pós-moderna, as cidades contemporâneas se transformaram em um grande espaço aglutinado de imagens superpostas de forma contínua e desordenada (inexistência organizacional responsável pela descaracterização dos espaços livres públicos como eixo estrutural urbano e social), de que forma podemos nos referenciar e conectar com o restante da sociedade, com a própria cidade ou mesmo com o restante do mundo?

A identidade de lugar se torna uma questão importante nessa colagem de imagens espaciais superpostas que implodem em nós, porque cada um ocupa um espaço de individuação (um corpo, um quarto, uma casa, uma comunidade plasmadora, uma nação) e por que o modo como nos individualizamos molda a identidade. Além disso, se ninguém “conhece o lugar” nesse mutante mundo colagem, como é possível elaborar e sustentar uma ordem social segura? (HARVEY, 1993, página 272).

Assim como outros autores que serão apresentados nos itens subsequentes, Harvey (1993) discute que as cidades são como mitos de si mesmas e a definição destes transpassa a compreensão da sociedade que nelas reside. Dessa maneira, o mito das cidades pós-modernas permanece uma incógnita perdida na volatilidade capitalista, resíduo de uma cultura alienada entre construções avulsas, dispersas e mal conectadas por um tecido urbano fragilizado.

Harvey sugere que o enraizamento do homem oco de Berman e, portanto, a compreensão do mito de sua cidade, transpassa pela retórica do pedestre e seus movimentos diários. A vida cotidiana torna-se fonte fundamental e pervasiva do empoderamento sociourbano, criando cidades dentro das cidades; pontos dispersos de conexão urbana que reorganizam e revitalizam seu entorno. É urgente o desprendimento de proposições intervencionistas de larga escala, conceito projetual ultrapassado de requalificação urbana modernista. Para Harvey, é necessário ir além de proposições para o homem utópico (moderno) ou alienado (pós-moderno), a solução reside em ativamente desenvolver projetos regionalistas, de menor escala, focados nos moradores dessas cidades contemporâneas.

1.3. ESPAÇOS LIVRES

Em linhas gerais, espaço livre ou espaço aberto é um termo amplo que se refere a todos os espaços das cidades contemporâneas que não são edificadas. Dessa forma, designa inúmeros formatos e tipologias urbanas, compreendidas tanto na esfera pública quanto privada; são exemplos ruas, calçadas, quintais, recuos prediais, parques, pátios internos, praças, margens de rios, canteiros centrais, estacionamentos, entre tantos outros. Importante esmiuçar que as áreas públicas a que esta terminologia se refere são as de livre acesso, uma vez que há áreas de posse pública de acesso restrito (como prefeituras, museus, hospitais, etc.).

Dessa forma fica explícito que espaço livre não é tão somente uma área verde e/ou de preservação ambiental. De fato, estes e tantos mais espaços arborizados são também espaços abertos, entretanto, o conceito não se restringe a eles, já que uma praça seca também se classifica como espaço livre. Apesar de admitir a importância da implementação de mais áreas arborizadas, em especial, na cidade de São Paulo, este não é o foco desta pesquisa e esta não se aterá a discussão acerca do perfil ecológico dos estudos de caso. Considerar-se-á aqui uma conceituação mais próxima da apontada por Vera Tângari (2009), que sugere que espaços abertos são como um tecido pervasivo livre de edificação, que adentra e se mistura nas reentrâncias urbanas de circulação e permanência, privados ou públicos, correlacionando um sistema de objetos edificadas a um sistema de ações humanas, provendo ao indivíduo espaços de vivência coletiva, em que se desenvolvem as relações de conectividade e complementaridade sociopolíticas.

Acerca da temática e da compreensão da funcionalidade e ordenação dos espaços livres, ou abertos, Eugenio Queiroga, em sua tese de livre-docência, ao associar questões dialéticas espaciais miltonianas com o pensamento complexo moriniano, expressa a ideia de sistema para a compreensão das cidades, como:

Um sistema é um objeto complexo, suficientemente aberto, pois estabelece relações com outros sistemas, e suficientemente fechado, caso contrário não se constituiria como tal. Um sistema implica não somente a relação de seus elementos, mas tais relações constituem organização e estrutura relativamente estáveis, que caracterizam o objeto completo (o todo sistêmico). A organização, por sua vez, contém dialeticamente as relações que definem o sistema e que o transformam, alterando sua estrutura, possibilitando sua permanência e contendo a possibilidade concreta de sua dissolução. Seu circuito explicativo envolve a compreensão não linear: elementos – inter-relações – organização – todo (QUEIROGA, 2012, páginas 73 a 74).

Queiroga ainda afirma que sistemas sumarizam questões temporais, simbólicas, unitárias, de multiplicidade, totalidade, diversidade, organização e complexidades urbanas (2012, página 73), sendo que cada sistema sempre está contido em um “sistema de sistemas” (MORIN, 2008 apud QUEIROGA, 2012, página 74). É a partir destas conceituações, que o arquiteto apresenta a noção de sistemas de espaços livres urbanos (SELs), definidos como os “(.) elementos e as relações que organizam e estruturam o conjunto de todos os espaços livres de um determinado recorte urbano – da escala intraurbana à metropolitana.” (2012, página 75).

Os sistemas podem variar tanto em grupo de análise (transporte público, comunicação, etc.), quanto em abrangência, interpolando-se e se organizando em hierarquias verticais e horizontais que, por

sua vez, formam subsistemas. Por exemplo, ao analisar um sistema de espaços públicos versus um sistema de espaços livres é possível notar dois sistemas distintos em uma relação simétrica (horizontal). Ao mesmo tempo, na interseção destes, forma-se um terceiro sistema em uma hierarquia vertical (assimétrica), um subsistema de espaços públicos livres. Neste sentido, as cidades se tornam sistemas de sistemas, formadas no conflito e na atuação de diferentes agentes sociais (homens), políticos (capital) e o meio físico.

Neste sentido, Milton Santos (1985) considera a cidade uma totalidade. Ao mesmo tempo que ela provê ao indivíduo um contexto social, político, econômico e físico, essa mesma complexidade a torna impossível de ser compreendida de forma global. A multiplicidade de movimentos constantes de mudança natural das cidades contemporâneas, associada à atuação dos diversos sistemas, a torna inconstante. Para se aproximar delas são apontados como possibilidade a dissecação e o desmembramento dos diferentes sistemas, estudados caso a caso; todavia, mesmo esse método poderia ser dito falho, uma vez que a análise para o entender em sua completude sempre será parcial, enviesada pela visão subjetiva de cada indivíduo.

() o espaço total, que escapa à nossa apreensão empírica e vem ao nosso espírito sobretudo como conceito, é que constituem o real, enquanto as frações do espaço, que nos parecem tanto mais concretas quanto menores, é que constitui o abstrato, na medida em que o seu valor sistêmico não está na coisa tal como a vemos, mas no seu valor relativo dentro de um sistema mais amplo (SANTOS, 1985, página 18).

Michel de Certeau também coloca que as cidades contemporâneas são como um simulacro teórico, ou visual. Chamando-as de cidades-conceito, elas seriam arenas nas quais a ação contraditória e conflitante dos diferentes sistemas as transformam, ao mesmo tempo, em maquinarias e heroínas da mordenidade (1990, página 160). Neste ciclo de causa e consequência de sua própria realidade, Certeau as pondera utópicas por três motivos principais: por produzirem um espaço próprio mental, político e fisicamente poluído; por viverem um não tempo, um tempo avesso a continuidade e ritmo, que substitui as tradições sociais; e por que este lugar, onde poderes políticos panópticos difusos incorrem, gera o que ele chama de homens universais.

Semelhantes aos homens ocos de Berman, os homens universais andam pela cidade sem conhecê-la; “o corpo não está mais enlaçado pelas ruas que o fazem rodar e girar segundo uma lei anônima” (1990, página 158). Desconhecedores e desfamiliarizados do significado de prática de vivência coletiva cotidiana, Certeau compara os homens universais a cegos que tateiam no breu não organizado, impossível de gerir e imprevisível que são as cidades. Para Certeau, estes homens também podem ser lidos como uma metáfora da própria cidade, dada a sua anonimidade e homogeneidade; a cidade torna-se um nome próprio, contida e perdida em si mesma.

Divergindo integralmente da dissecação cientificista de sistema de Santos, Certeau oferece como opção para a compreensão das cidades o convívio e seu uso cotidiano. Segundo ele, o caminhar no dia a dia é instrumental em trazer visão aos cegos; estes novos homens conectados às cidades se tornarão representação de uma cidade transeunte, já não mais utópica e indistinta.

() analisar as práticas microbianas, singulares e plurais, que um sistema urbanístico deveria administrar ou suprimir e que sobrevivem a seu preceito; seguir o pulular desses procedimentos que, muito longe de ser controlados ou eliminados pela administração panóptica, se reforçam em uma proliferação ilegítimada, desenvolvida e insinuada nas redes da vigilância, combinadas segundo táticas ilegíveis, mas estáveis a tal ponto que se constituem regulações cotidianas e criatividade sub-reptícias que se ocultam apenas graças aos dispositivos e aos discursos, hoje avançados, da organização observadora (CERTEAU, 1990, página 162).

Retomando o conceito de espaço livre, no livro “Sistemas de espaços livres” (2009), Tângari e outros autores atestam por diversos exemplos que os espaços livres são parte integral da construção da individualidade e da coletividade sociourbanas, justificando-se por meio da capacidade de esses espaços se relacionarem e compreenderem diferentes sistemas no escopo da cidade. Como estipulado no item anterior, assumindo as cidades contemporâneas resultantes de homens alienados, impervias à heterogenia e à diversidade sociourbana, denotar os espaços abertos é extremamente pertinente. Indo além, evidenciar cada espaço livre em sua individualidade é reconhecer respiros urbanos e, observá-los enquanto uma só unidade é dar liberdade e fluidez a um tecido urbano enrigecido e opaco.

Apesar de ter em mente esse potencial urbano, que é inestimável, acredita-se necessária uma crítica ao conceito. Os textos do livro em questão exaltam os espaços livres como definitivos para a requalificação urbana e, como apontado por Certeau, de fato o uso coletivo das cidades é imprescindível. Todavia, pela amplitude de áreas e tipologias urbanas que a terminologia abarca, parece muito utópico considerar que todos esses espaços abertos têm potencial para catalisar e se realizar enquanto local pivô da vida urbana somente pelo fato de serem não edificadas. Se assim fosse, ter afirmado as cidades contemporâneas socialmente ocas seria, no mínimo, contraditório, uma vez que a vida urbana engajada e enraizada já aconteceria em seus espaços abertos espontaneamente.

Como será discutido no item a seguir, acredita-se que há uma gradação que distingue espaço enquanto delimitação territorial (o meio físico urbano) e social. Também chamado de lugar, este último parece ter capacidade de se tornar palco para a vivência do público, onde esta ocorrerá mais intensa e intimamente. O que se coloca plausível é assumir que, impreterivelmente, em algum momento um ou mais desses espaços livres virão a se tornar lugares.

Sendo assim, se estabeleceria um subsistema dentro do sistema de espaços livres: um sistema de lugares livres urbanos, públicos e privados. Admitindo que estes são conectados entre si pelas ruas das cidades, estes lugares dispersos pelo território, associados aos demais espaços livres, funcionam em um conjunto, possivelmente afetando a cidade em uma escala ampla. Eventualmente poder-se-ia então creditá-los com a funcionalidade de um equipamento urbano de grande influência, provedor e mantenedor da vida pública coletiva para as cidades contemporâneas.

Nesse momento é necessário fazer uma ressalva acerca da estratégia de compreensão das cidades que será tomada neste trabalho. Enquanto a noção de sistemas é cara a este trabalho, especialmente na configuração da ideia de um sistema de lugares urbanos públicos, a desconstrução das cidades em sistemas

parece perder de vista a ação humana cotidiana. Assim como Certeau, acredita-se que o ato de se afeiçoar às cidades, de se familiarizar com elas, advém do convívio com o espaço público, momentos nos quais se criam conexões pessoais e íntimas. Como colocado pelo filósofo francês, isso só é possível através do caminhar pelas cidades de forma constante e coletiva, estabelecendo um diálogo e uma negociação entre as partes possibilitando, portanto, dizer que o caminhar é uma ação comunicativa fática.

Apesar de que esta dissertação se coloca mais alinhada a uma aproximação e compreensão sociourbana fenomenológica, as considerações de Certeau parecem inviabilizar uma análise mais concisa e concreta da conformação social, urbana, econômica e política desses possíveis espaços públicos. Esta discussão será retomada à frente, nas justificativas dos mapeamentos dos estudos de caso do Largo da Batata e do Vale do Anhangabaú. Todavia já se coloca aqui que há o intuito de encontrar uma ponte ou um caminho entre análises científicas e fenomenológicas. Se possível, é esperado que se possa vislumbrar um retrato instantâneo do cenário mutante desses estudos de caso, sem tolher a individualidade dos mesmos ou reduzi-los a um conjunto de ações lastreadas ao conteúdo levantado para os mapas.

1.4. POTENCIALIDADES URBANAS: O SIGNIFICADO DO LUGAR

No item anterior muito se discutiu sobre o poder que a malha de espaços livres tem a oferecer à sociedade, ao funcionarem articulados e conectados entre si. Dessa forma, caso esse sistema pudesse ser concebido, não haveria questionamento acerca da sua capacidade de atuação na escala da cidade. Todavia, a influência e a força individual de cada uma dessas áreas ainda permanecem abertas para debate. Ainda pensando em termos amplos, uma calçada estreita teria o mesmo impacto e o mesmo potencial sociurbano que um bulevar? E que uma praça ou um parque? No caso de São Paulo, um canteiro entre faixas da “Marginal Pinheiros” teria a mesma influência e o mesmo impacto diário no cotidiano urbano que a ciclovía na Avenida Faria Lima?

A resposta polêmica deve divergir; é inegável que cada um desses espaços tem uma capacidade única de transformação que pode vir a ser utilizada. O canteiro da Marginal, por exemplo, poderia receber uma instalação artística. Todavia, o acesso a ele, o uso desse local enquanto espaço de convivência, fica inviabilizado pela velocidade dos carros na avenida em questão, divergindo assim categoricamente das oportunidades sociais de uma praça típica. Como visto em Certeau no item anterior, a vivência do cotidiano da cidade, do confronto e mediação com outros indivíduos e com a própria cidade é imprescindível na formação do vínculo emocional sociurbano. Como veremos a seguir, acredita-se que a base para um relacionamento mais íntimo e arraigado entre cidade e cidadão se forma nesse convívio diário.

Uma das grandes temáticas relacionadas a arquitetura e urbanismo contemporâneos é a discussão acerca do significado do lugar, ou espaço antropológico, como chamado por Michel de Certeau. Este estudo fenomenológico é definido com a investigação da consciência dos objetos; método de retorno ao lugar, exploração de sentimentos e sensações sociurbanas presentes a partir da análise da perda do lastro entre o espaço físico e a vivência cotidiana das cidades, bem como apontamentos de teorias para a sua reconexão.

Retomando os apontamentos no item anterior, Michel de Certeau considera que: “Praticar o espaço é portanto repetir a experiência jubilatória e silenciosa da infância. É, no lugar, ser outro e passar ao outro. (.)” (1990, página 177 – grafismos conforme texto original). Como crianças, no reencontro entre o homem universal e a cidade, que se dá no ato de caminhar por ela, ele aprende suas nuances e inicia seu processo de conhecimento de sua faceta coletiva (enquanto parte da cidade) e individual. Crescendo à luz desse novo contato, o homem cria novas memórias que o enraízam no contexto urbano, desfazendo a ilegibilidade metafórica das cidades. Para o autor, o resíduo dessas memórias são os lugares.

Um lugar é uma ordem (seja qual for) em que se distribuem elementos na relações de coexistência. (.) Aí impera a lei do “próprio”: os elementos considerados existem uns dos outros, cada qual situado num lugar “próprio” e distinto que o define. Um lugar é portanto uma configuração instantânea de posições. Implica uma indicação de estabilidade. Existe espaço sempre que se tomam em conta vetores de direção, quantidades de velocidade e a variável tempo. O espaço é um cruzamento de móveis. É de certo modo animado pelo conjunto dos movimentos que aí se desdobram. Espaço é efeito produzido pelas operações que o orientam, o circunstanciam, o temporalizam e o levam a funcionar em unidade polivalente de programas conflituais ou proximidades contratuais. O espaço estaria para o lugar como a palavra quando falada, isto é, quando é percebida na ambiguidade de uma efetuação, mudada em um termo que depende de múltiplas convenções, colocada como o ato de um presente (ou de tempo), e modificado pelas transformações devidas a proximidades sucessivas. Diversamente do lugar, não tem portanto nem univocidade nem estabilidade, um “próprio” (CERTEAU, 1990, página 184).

É estabelecido que a diferença do significado de lugar e espaço é que um deriva do outro; o lugar é o espaço praticado, que constrói um sistema de signos que possibilita a leitura da cidade pelo homem universal. Aponta-se que essa atribuição é tão estática quanto a própria cidade: na mesma medida em que as cidades vivem um movimento de mudança constante, os lugares se transformam em espaços e vice-versa, variando em função das relações sociais estabelecidas por uma comunidade ao longo do tempo. Coloca-se que as cidades não são presas a essas memórias: assim como todo organismo vivo, elas criam novos vínculos a partir dessas. “Só há lugar quando frequentado por espíritos múltiplos, ali escondidos em silêncio, e que se pode “evocar” ou não. (.) Os lugares são histórias fragmentárias e isoladas entre si, dos passados roubados à legibilidade por outro (.)” (1990, página 175).

A conclusão de Certeau é que o urbanismo das cidades se torna diretamente influenciável pelo espaço dos pedestres. A potência do lugar, sua capacidade de transformação, é então calcada no seu uso. “Um espaço torna-se um lugar através da sua utilização; por exemplo, são os pedestres que dão vida às ruas” (CERTEAU, 1990, página 79 e 80). Já para o geógrafo Milton Santos, a potência do lugar não se restringe somente ao uso de um espaço ou somente à dimensão simbólica e cultural deste; para o autor, o lugar advém da associação entre materialidade (espaço) e imaterialidade (vivência), que é ao mesmo tempo vivido e percebido, provendo o que ele chama de dimensão espacial do cotidiano (1996, página 128):

A localidade se opõe à globalidade, mas também se confunde com ela. O mundo, todavia, é nosso estranho. Entretanto se, pela sua essência, ele pode esconder-se, não pode fazê-lo pela sua existência, que se dá nos lugares. No lugar, nosso próximo, se superpõe, dialeticamente, o eixo das sucessões, que transmite os tempos externos das escalas superiores e os eixos dos tempos internos, que é o eixo das coexistências, em que tudo se funde, enlaçando, definitivamente, as noções e as realidades de espaço e tempo.

No lugar – um cotidiano entre as mais diversas pessoas, firmas e instituições – cooperação e conflito são a base da vida em comum. Por que cada qual exerce uma ação própria, a vida social se individualiza; e por que a contiguidade é criadora de comunhão, a política se territorializa, com o confronto entre organização e espontaneidade. O lugar é o quadro de uma referência pragmática ao mundo, do qual vêm solicitações e ordens precisas de ações condicionadas, mas é também do teatro insubstituível das paixões humanas, responsáveis, através da ação comunicativa, pelas mais diversas manifestações de espontaneidade e da criatividade.

O lugar então concretiza-se como a totalidade do cotidiano, um lugar/mundo entendido entre a relação do espaço geográfico e o território usado. Nesse momento, torna-se necessário diferenciar essas terminologias, já que estas diferem a explicação do termo espaço já exposto por Certeau. Para Santos, espaço geográfico define-se como concreto, resultante da dialética entre o espaço material e o social e é visto por ele como um fator importante na sociedade. O espaço geográfico acontece não somente como um reflexo social, mas sim como arena de ação dessa sociedade, na qual agem os elementos dinâmicos e inertes que a influenciam, como um sistema de objetos, fluxos e ações (SANTOS, 1996).

Para Santos, a compreensão de um indivíduo acontece a partir de escalas de totalidades, até que se chegue à dimensão espacial do cotidiano. Primeiro vê-se o espaço geográfico, no qual se produz o mundo, seguido pelo território, que é a totalidade da formação socioespacial. No território agem as forças do Estado (firmas, instituições e pessoas) e portanto é formado por agentes internos e externos, que conflitam entre novas e velhas infraestruturas que, por fim, geram as rugosidades do território, suas características intrínsecas. Estes são sistemas complexos, nos quais influem sistemas de estruturas verticais e horizontais em desigualdade, em evolução permanente, que incitam princípios de mudança na dimensão espacial do cotidiano, ou seja, provém a potencialidade aos lugares.

Segundo Christian Norberg-Schulz, lugares não podem ser definidos por metodologias científicas, mas sim por sua capacidade de dar significado ao ambiente urbano através de pontos específicos. Em linha com os autores, o lugar é considerado como o espaço habitado, que ele resume como o relacionamento íntimo entre homem e local. Para o autor, a arquitetura revela a natureza do espaço, seu caráter e especificidade, e cria uma paisagem construída, dominada pela espacialidade dos edifícios. Ao tomar partido e vivenciar essa diversidade, em outras palavras, a partir da criação de lugares, essa paisagem construída é transformada em paisagem habitada e, portanto, conhecida, servindo de orientação e identificação para os habitantes das cidades (1983).

“O propósito existencial do construir (arquitetura) é fazer um sítio transformar-se em um lugar, isto é, revelar os significados presentes de modo latente no ambiente dado” (NORBERG-SCHULZ, 1976 apud NESBITT, 2006, página 455). A fala de Norberg-Schulz evidencia a importância do ponto que para ele transforma o espaço em lugar, o caráter. Também intitulado de *genius loci*, o caráter torna-se intrínseco e indissociável do espaço apropriado, podendo ser traduzido como o espírito do lugar, suas sensações e qualidades ambientais advindas da utilização do lugar e usufruto de suas vocações. O autor aponta que os lugares são como detalhes que explicam o ambiente; eles manifestam qualidades peculiares, que podem ser únicas ou múltiplas em um mesmo lugar, além de poderem se transformar e renovar ao longo do tempo, gerando novos conteúdos para aquele local.

No texto “O fenômeno do lugar”, Norberg-Schulz discute a criação dos lugares e a reorientação sociológica urbana em analogia à sintaxe gramatical (1976 apud NESBITT, 2006, página 452):

A estrutura do lugar expressa-se em totalidades ambientais que incluem os aspectos do espaço e de seu caráter. Esses lugares são chamados de “países”, “regiões”, “paisagens”, “assentamentos” e “construções”. E isso nos traz de volta a “coisas” concretas do mundo da vida cotidiana, do qual partimos, e nos relembra as palavras de Rilke: “Quem sabe não estamos aqui para dizer (...)”.

Por isso, lugares são designados por substantivos e isso implica dizer que os consideramos “coisas (reais) que existem”, que é o sentido original da palavra “substantivo”. O espaço, como um sistema de relações, é indicado por preposições. No dia a dia raramente falamos sobre “espaços”, mas sobre coisas que estão “acima” ou “abaixo”, “antes” ou “atrás” uma das outras, ou usamos preposições como “de”, “em”, “entre”, “sob”, “sobre”, “para”, “desde”, “com”, “durante”. Todas essas preposições indicam relações topológicas do tipo mencionado acima. Por fim, o caráter é indicado por adjetivos, conforme já dissemos. Um caráter é uma totalidade complexa e um adjetivo sozinho não pode dar conta de mais de um aspecto dessa totalidade. Muitas vezes, porém, o caráter é tão nítido que uma só palavra é suficiente para captar sua essência.

O autor segue por afirmar que, em mesma medida que a linguagem permite a comunicação entre indivíduos – forma pela qual ambos compreendem termos e estabelecem uma conexão, no caso, verbal e/ou escrita –, a partir da criação e dispersão de diversos lugares pelas cidades seria possível estabelecer uma relação visual análoga. Ao desenvolver uma linguagem urbana, seriam criados padrões comunicativos que seriam compreensíveis a uma comunidade; esses novos signos possibilitariam o entendimento e a apropriação da paisagem construída, tornando-a, por fim, paisagem conhecida. Como Certeau, Norberg-Schulz acredita que o processo de compreensão do homem passa pela visualização e condensação de um aprendizado público e coletivo, a fim de criar algo novo, um microcosmos apreendido.

Os apontamentos de Norberg-Schulz e dos demais autores apresentados evidenciam que o ato de vivenciar a cidade é necessariamente coletivo, afinal, se assim não fosse, não haveria necessidade em estabelecer uma linguagem comum, já que não haveria algo a ser comunicado a alguém. Neste ponto, um paralelo pode ser feito com os pensamentos de Laura Jane Smith acerca do desenvolvimento e repercussões de memórias coletivas. Em seu livro “Uses of heritage” (2006) são debatidas as diferentes visões acerca do que é patrimônio; extrapolando os significados mais comuns, a autora aponta para uma visão ampla do termo como um processo cultural “(.) that engages with acts of remembering that work to create ways to understand and engage with the present (.)” (página 44).

Smith lê patrimônio cultural como um verbo, uma vez que este processo envolve necessariamente a ação humana como agente transformadora do seu entorno. Proveniente de uma prática coletiva derivada de uma história e uma cultura definidas, a memória ou identidade coletiva é vista como experiência compartilhada. A autora aponta que o patrimônio cultural acaba por legitimar grupos e comunidades, guiando pensamentos, valores e mentalidade que podem advir de memórias, músicas, linguagens, tradições e outras atividades que incidam no compartilhamento de emoções e experiências. “The engagement of emotion and the sharing of this emotive experience or performance, together with sharing of acts of remembering and memory making, are vital elements of the glue that creates and binds collective identities” (página 77).

Em uma cidade qualquer, já que essas se conformam a partir da convivência de diferentes grupos sociais, podem ser encontradas diversas identidades coletivas, que vão se sobrepondo por meio da interação entre as várias comunidades. Especificamente em relação à contemporaneidade, em alinhamento com os autores anteriormente discutidos, Smith escreve que a modernidade arrasou com costumes e tradições das cidades clássicas, forçando com que as comunidades de hoje encontrem novas formas de rearticular e reconquistar seu passado, criando novos vínculos no presente e com o futuro.

Em alinhamento com Smith, Certeau coloca que a errância incessante dos cegos pelas cidades simboliza a busca por essa identidade, o preenchimento do sentimento de ausência coletiva e individual. Para ele, os lugares são a concepção desse sonho de pertencimento, a possibilidade da realização de um lastro social para o homem universal enquanto coletividade urbana e, por consequência, conhecimento de si mesmo. Nesse contexto, poder-se-ia aproximar os apontamentos de Norberg-Schulz aos de Smith, sugerindo que o lugar (substantivo) e seu(s) caráter(es) (adjetivo) são despertados a partir da identidade coletiva (verbo), da experiência compartilhada que forma os laços, que cadenciam o ritmo da linguagem urbana, ensinando e possibilitando que o homem retome para si os espaços nas cidades contemporâneas. Certeau ainda pondera que a potência dos lugares é tão influente a ponto de considerá-los quase entidades urbanas, como nomes próprios no enunciado das cidades, metáforas de si próprios, que:

Designam o que “autoriza” ou (faz possíveis ou críveis) as apropriações espaciais, aquilo que se repete (ou se recorda) de uma memória silenciosa e fechada, aquilo que se acha estruturado e não cessa de ser marcado por uma origem infantil (in-fans). (.) Pode-se reconhecê-los já nas funções dos nomes próprios: eles tornam habitável ou crível o lugar que vestem com uma palavra (esvaziando-se do seu poder classificador, adquirem o de outra coisa): lembram ou evocam fantasmas (mortos, supostamente desaparecidos) que ainda perambulam, escondidos nos gestos e nos corpos que caminham; e, enquanto nomeiam, isto é, impõe uma injunção vinda do outro (uma história) alteram a identidade funcionalista afastando-se dela, criam no próprio lugar essa erosão ou não lugar aí cavado pela lei do outro (2014, página 174).

Assim como discutido no item anterior sobre a abrangência da terminologia de espaços livres, que não previa o discernimento da nuance entre espaços e lugares, acredita-se que aqui é necessário dar mais um passo na definição do lugar. A concepção de lugar pautada pelos autores anteriormente citados indica necessário o compartilhamento do espaço, ou seja, afere-se a importância do uso do mesmo. Entretanto, esta dissertação se inquieta frente à uma questão: que uso é este? Como se dá essa ação capaz de catalisar a transformação do espaço em lugar?

Para José Lamas, parques, praças e outros elementos urbanos são (2014, página 102) “(.) a vontade e o desenho de uma forma e de um programa (.)”, funcionam, em teoria, como pontos de encontro e, normalmente, são associados a atividades de lazer. Já a rua, em seu sentido amplo, para o autor, é um espaço de circulação e simples passagem, apesar de ser o elemento estrutural organizador dos fluxos e hierarquias da cidade. Todavia, um espaço de circulação pode, por meio de boas intervenções, vir a se tornar um local de convivência, como no caso de alargamentos de calçada para criação de bulevares.

De forma similar, uma praça que não seja utilizada para outra função além da transposição de um quarteirão para o próximo poderia ser considerada um espaço de circulação, já que ela deixaria de ser um local de permanência. Por conseguinte, é plausível sugerir que não é somente por seu uso que os lugares são estabelecidos, mas sim pelo uso intencional da área em questão. Percebe-se que não basta apenas atribuir a um local qualquer função: simplesmente denominar que um local funcione uma praça, não significa que ele o será, por mais que ele tenha sido elaborado e construído com este intuito.

Hoje, retomando o item 1.1 deste capítulo, o homem ainda está alienado, cego e oco, perdido no movimento incessante de cidades caóticas e capitalistas, compostas por recortes e fragmentos urbanos. Aturdido por seu contexto, esse homem passa de quarteirão em quarteirão, sem atenção aos detalhes e espaços disponíveis, carecendo da oportunidade social da vivência coletiva da qual ele não aprendeu ainda a desfrutar. Assim como na prática de atividades esportivas ou intelectuais, é necessário praticar a vida pública disponibilizando tempo de permanecer ou conviver em um espaço de forma rotineira. Em meio a esse aprendizado de se relacionar com outros coletiva e publicamente, haverá a transformação desse espaço em lugar e seria assim formado, por fim, o elo firme e profundo que Smith indica necessário para a identidade coletiva.

Portanto, para os propósitos deste trabalho será adotada esta definição de lugar como: espaço catártico de transformação intrínseca do cidadão e da cidade, formado no momento de sua utilização intencional cotidiana em caráter de permanência. Parece que surge aqui, de fato, uma solução para a reunião do homem oco com seu território, seu reencontro e reorientação sociourbana. Entretanto, até esse momento os apontamentos feitos aqui são apresentados genericamente, ainda observando a relação entre homem e cidade como uma hipótese, um desejo. Nesse sentido, no item a seguir serão abordadas diferentes possibilidades e visões acerca da reapropriação urbana, tentando trazer à realidade, esta, talvez, utopia.

1.5. DA CIDADE CLÁSSICA À CIDADE COLAGEM: TEORIAS DE REAPROPRIAÇÃO URBANA

1.5.1. Como analisar as mudanças de contexto social

Em primeiro lugar, é necessário fazer algumas considerações acerca das décadas subsequentes a 1960. Berman sinaliza que as décadas de 1960 e 1970, principalmente nos países desenvolvidos, se opõem aos posicionamentos modernos, em especial com foco na reivindicação social do território urbano. Berman atribui a cada uma dessas décadas um subtítulo para evidenciar o que, para ele, as distinguem, sendo “o grito das ruas” (década de 1960) e “trazer tudo de volta ao lar” (década de 1970).

Assim como o restante dos anos 1960, que foi um período socialmente conturbado com lutas por mudanças sociais, a arquitetura e o urbanismo desse período foi marcado por um forte caráter ativista engajado, que se colocava em oposição direta ao modernismo, no sentido de proclamar a retomada da rua – lê-se o termo neste momento como a reconquista do espaço livre público, a busca pela liberdade nas cidades. Já na década seguinte, com o colapso socioeconômico dos anos 1970, fez-se necessário reavaliar as empreitadas sociourbanas e optar por novos caminhos, por meio da recuperação de modos de vida

passados, tanto na esfera privada (nos lares) quanto na esfera pública (identidades coletivas). “(.) nos anos 1970 foi a ideia ecológica da reciclagem: a descoberta de novos significados e potencialidades nas velhas coisas e formas de vida” (1982, página 396).

O autor segue por elencar três formas de modernismo após a década de 1970, que ele distingue entre ausente, negativa e afirmativa. A primeira seria a que se abstém da vida moderna, na qual os objetos são autorreferenciados e desprovidos de relação histórica, social. A segunda apresenta uma visão pessimista frente às questões impostas, proclamando a inexistência de liberdade dos problemas impostos pela modernidade. Por fim, a última, a afirmativa, é considerada por Berman como um modernismo pop, que se prestava ao estudo e ao culto da cultura da modernidade, do “despertar para a verdadeira vida que vivemos” (CAGE, John apud BERMAN, 1982, página 44).

Retomando os apontamentos feitos nos itens anteriores neste capítulo, acerca da flexibilidade e da continuidade do modernismo contemporâneo, apesar de que “Tudo que é sólido desmancha no ar” lançava seu olhar para os fatos ocorridos até a década de 1980, será tomada a liberdade de expandir as visões de Berman e aplicá-las às estratégias e concepções mais recentes acerca da retomada das cidades. Admitindo a continuidade do pós-modernismo dada a sua capacidade de autofagia e reinvenção, essas três visões permanecem pertinentes.

1.5.2. Destrinchando algumas teorias de reapropriação urbana

Com certeza envolta nas considerações afirmativas de Berman, encontra-se o conhecido livro de Jane Jacobs “Morte e vida das grandes cidades” (1961). Nele, é explorada a ideia de que uma cidade mais saudável advém do bom e constante fluxo da utilização das calçadas no dia a dia – chamado pela autora de “balé das ruas”⁽⁴⁾, resultado das idas e vindas das pessoas ao longo dos dias. Este, por sua vez, seria garantido através de diversas estruturas sociais, econômicas e urbanas estabelecidas e disseminadas pelas cidades em diferentes escalas de abrangência e hierarquizadas entre: a cidade como um todo, os distritos e as ruas nos bairros. Relacionando este pensamento ao conteúdo discutido no item anterior, Jacobs defende o estabelecimento de vários pontos de encontro, ou seja, a criação de lugares ao longo do percurso de ruas e distritos a fim de se garantir a organização e a compreensão da cidade.

Assim como Michel de Certeau, Jacobs defende que a compreensão do conjunto urbano é resultado direto da vivência nas ruas. Como as ruas, especificamente as calçadas, são os locais em que ocorre nosso primeiro e mais constante contato com a cidade, as experiências que nelas acontecem durante esse trajeto incidem diretamente na concepção da totalidade da cidade. “(..) streets and their sidewalks, the main public places of a city, are its most vital organs. (...) If the streets look interesting, the city looks interesting; if they look dull, the city looks dull” (JACOBS, 1961, página 37).

A autora advoga que sem o estabelecimento de um relacionamento pessoal e íntimo, portanto afetivo, com o espaço urbano é impossível revalorizar as cidades. Neste sentido, assim como em qualquer novo relacionamento afetivo que se inicia, a autora também afirma que a confiança necessária para o bom uso dos espaços públicos não se forma rapidamente; ela deve ser cultivada por meio de muitos pequenos contatos cotidianos formadores de opinião. Do cultivo desse relacionamento criar-se-á um vínculo afetivo arraigado ao público; é estabelecido aqui um ciclo virtuoso de recuperação urbana: quanto mais pessoas andam nas ruas, menos as ruas se tornam perigosas e, por consequência, mais pessoas a utilizam.

Dado que esses contatos urbanos ocorrem no momento do compartilhamento do espaço público, este necessariamente incide em uma troca de experiências entre todos os elementos presentes em um determinado espaço, em um determinado momento e por um determinado período. A experiência, o ato de se afeiçoar à cidade, é então resultado da somatória de inúmeros fatores sociais, emocionais, urbanos e ambientais que, muitas vezes, se encontravam presentes naquele contexto por acaso; portanto, essa experiência é única, subjetiva e irrepetível. A afeição ao urbano resultaria em agrupamentos sociais, como vizinhanças e associações de bairro, nas quais as experiências do uso da rua são sentidas, mantidas, compartilhadas e expandidas dentro de uma comunidade e, por vezes, para além dela.

Neste sentido, o papel do engajamento social aqui demonstrado por Jacobs esbarra no desenvolvimento de uma identidade coletiva de Smith, na medida em que envolve a experiência de compartilhamento em um espaço físico. As vizinhanças se tornam os grupos sociais aos quais Smith se referia e será por meio destes que se articulará o novo eixo existencial dessa comunidade. Indo além, Berman aponta que, embora o livro por vezes pareça envolto em uma áurea bucólica e singela, ele é radicalmente moderno em suas concepções, que transparecem algumas das características transformadoras da década de 1960 ao buscar uma rua mais comunitária, familiar e igualitária entre diferentes sexos e etnias.

Em paralelo, podem ser citados os livros “A imagem da cidade” (1960), de Kevin Lynch, e “Paisagem urbana” (1971), de Gordon Cullen. Advogando em linha com os pensamentos de Christian Norberg-Schulz, ambos os autores tratam, cada um à sua maneira, as cidades como uma floresta de símbolos e analisam possibilidades diversas da reorientação urbana através da leitura destes.

No processo de orientação, o elo estratégico é a imagem ambiental, o quadro mental generalizado do mundo físico exterior de que cada indivíduo é portador. Essa imagem é produto tanto da sensação imediata quanto da lembrança de experiências passadas, e seu uso se presta a interpretar as informações e orientar a ação. A necessidade de reconhecer e padronizar nosso ambiente é tão crucial e tem raízes tão profundamente arraigadas no passado, que essa imagem é de enorme importância prática e emocional para o indivíduo (LYNCH, 1960, página 4).

A nossa primeira ação para criar um sistema deverá seguramente ser a organização deste campo, de modo a que os fenômenos possam ser classificados logicamente num Atlas do ambiente. (.) Se considerarmos o Atlas como um ficheiro de palavras (visuais), então a organização será a arte de juntar uma palavra a outra, de modo a construir um discurso lúdico, que seja inerente ao problema específico do desenho. (.) O diálogo parou quando as virtudes ambientais da arquitetura vitoriana foram substituídas por outras virtudes mais pessoais, como a verdade, a honestidade e a autoexpansão. Vê-se aonde isso nos levou, está tudo aborrecidíssimo. Perdemos nosso público. Temos que juntar, separar, dividir, ocultar, revelar, concentrar, diluir, prender, libertar, atrasar e acelerar (CULLEN, 1971, páginas 196 a 197).

(4) JACOBS, Jane. The Death and Life of Great American Cities. Nova York: Modern Library Edition, 1961, página 66.

É possível ver aqui a distinção entre décadas feita por Berman. O livro de Lynch, lançado na década de 1960, descreve as cidades de Boston, Los Angeles e Jersey de forma mais incisiva e próxima do ativismo visto em Jacobs, atestando que é somente no desfrutar da experiência de viver o cotidiano das cidades que estas adquirem significado. Apesar da aproximação com a autora, não convém classificá-lo como um posicionamento afirmativo pós-moderno; poder-se-ia dizer que o livro está mais próximo de uma visão ausente, uma vez que não se posiciona nem a favor nem contra seu contexto contemporâneo. Ao contrário de Jacobs, que se põe ao combate da alienação da vida comunitária urbana pós-moderna, Lynch se atém a propor a reorientação do homem através dos signos urbanos, buscando, por vezes, exemplos em arquiteturas mais clássicas.

Por outro lado, no livro de Cullen, escrito dali uma década, em 1971, é possível notar um tom mais pitoresco, por meio do qual o autor se propõe a elencar e catalogar fisionomias do desenho urbano, como uma espécie de dicionário gramatical das cidades. A escrita de Cullen parece de fato aludir ao que Berman comenta como a retomada dos fantasmas do passado, do resgate de conexões sociourbanas clássicas, opondo-se à realidade contemporânea, colocando-se mais próximo da visão negativa do pós-modernismo. Apesar desse posicionamento, Cullen aponta que “Hoje em dia o ambiente construído encontra-se totalmente fragmentado em zonas desconexas: casas para um lado, árvores para o outro, i.e., zonas totalmente desligadas umas das outras como uma série desarticulada de notas musicais tocadas no piano com um único dedo” (1971, página 55). A temática da fragmentação urbana como realidade da conformação contemporânea foi um tema amplamente abordado nos anos 1970 e é ainda discutida nos dias de hoje.

O pós-modernismo cultiva, em vez disso, um conceito do tecido urbano como algo necessariamente fragmentado, um “palimpsesto” de formas passadas superpostas umas às outras em uma “colagem” de usos correntes, muitos dos quais podem ser efêmeros (HARVEY, 1993, página 69).

Um livro que se conecta a esse pensamento de David Harvey é o “Cidade-colagem” de Fred Koetter e Colin Rowe (1978). Entre as categorias de Berman, poder-se-ia classificá-lo, provavelmente, no perfil afirmativo, entretanto em total oposição às visões de Jacobs. Ao passo que Jacobs e mesmo Lynch parecem conformar-se com a realidade contemporânea, contornando-a ao procurar por estratégias urbanas mais clássicas – como o estabelecimento de vizinhanças e identificações de padrões visuais –, Koetter e Rowe se dizem enfrentar o mundo pós-moderno sem “picturesque retrieval strategies”⁽⁵⁾; para eles, os outros enfoques são antimodernos.

(5) ROWE, Colin. KOETTER, Fred. Collage City. Washington: Mit Press, 1984, página 36.

Em “Cidade-colagem” os autores procuram um novo modelo urbano, “the city of collisive intentions”⁽⁶⁾, no qual coexistiriam dialeticamente ambas as visões, moderna e pitoresca; que incluiriam não somente a cidade racionalista e fria, mas também a cidade das pessoas de crescimento mais orgânico. Segundo eles, qualquer uma das duas estratégias sozinhas são utópicas e, portanto, insuficientes, e fracassos de implantação, como apontado pelo excerto (1978, página 83):

To summarize: it is here proposed that, rather than hoping and waiting for the withering away of the object (while, simultaneously manufacturing versions of it in profusion unparalleled), it might be judicious, in most cases, to allow and encourage the object to become digested in a prevalent texture or matrix. It is further suggested that neither object nor space fixation are, in themselves, any longer representative of values attitudes. The one may, indeed, characterize the “new” city and the other the old; but, if these are situations which must be transcended rather than emulated, the situation to be hoped for should be recognized as one in which both buildings and spaces exist in an equality of sustained debate.

Como o próprio título do livro já indica, os autores analisam as cidades contemporâneas tomando partido da sua fragmentação urbana indiscutível e inerente, trabalhando o tecido urbano como colagens; uma sucessão de espaços urbanos independentes. Em sua visão, o arquiteto urbanista deve trabalhar como um bricoleur, utilizando todos e quaisquer recursos à sua disposição a fim de reciclar os significados dos espaços intersticiais das cidades; a criação dos lugares aqui é abordada como ready-mades espalhados ao longo do tecido urbano. Dessa forma, a introdução de novos ou uma organização em uma ordem específica desses locais na conformação de um conjunto urbano maior pouco importa, já que cada lugar é autorreferenciado e articulado. Para os autores, a virtude desse novo modelo de cidade é que a sua noção de todo advém justamente do caos que a conforma.

Apesar de seu posicionamento, Rowe e Koetter apontam que a tradição enquanto memória agregada aos lugares é indispensável às cidades. Para eles, as tradições de uma cultura emergem da necessidade da conexão humana a um ambiente socialmente estruturado e organizado. São a forma de comunicação de valores; elas se transformam em parte intrínseca dessa sociedade e auxiliam em sua compreensão e desenvolvimento. Entretanto, é discutido que a tradição quando somente apropriada sem discernimento crítico torna-se mito; em consequência, as cidades resultantes desse processo se transformariam em meras exibições caricatas de uma cultura; é necessário questionar as tradições, agregando a elas novos significados nas cidades contemporâneas.

(6) ROWE, Colin. KOETTER, Fred. Collage City. Washington: Mit Press, 1984, capítulo 5.

Já em tempos mais recentes, na década de 1990, é possível trazer as considerações de Rem Koolhaas à discussão. Nos últimos anos, o arquiteto vem discutindo as cidades em um ponto de vista também afirmativo pós-moderno, inclusive em certo alinhamento com as noções feitas em “Cidade-colagem”, no que se refere a enfrentar as cidades sem tentar alterar seu curso fragmentado de vida. Bem envolto na discussão das cidades high-tec midiáticas, trazida anteriormente por Fredric Jameson, Koolhaas posiciona-se nitidamente em prol dos grandes edifícios – ponto no qual difere de Koetter e Rowe.

Em seu ensaio “A Cidade genérica” (1995), Koolhaas relata encontrar as ruas das cidades contemporâneas descaracterizadas de simbologia, de função e de história, perdidas em meio a um processo de diluição de sua identidade. Em linha com as explicações anteriores, por serem fruto do capitalismo globalizado, as cidades genéricas tornam-se amorfas e autofágicas, aprisionadas em sua não identidade global. Elas são multirraciais e multiculturais, compostas por pessoas em trânsito constante. Bem como Harvey com suas aldeias globais, Koolhaas também sugere que algumas dessas cidades poderiam ser chamadas de metrópoles virtuais: espaços urbanos perdidos na compressão do espaço tempo, tornando-se ambíguas, indistintas e homogêneas.

No texto “Grandeza, ou o problema do grande” (2014), Koolhaas aponta que a escala e a complexidade dos edifícios atuais fazem com que eles rivalizem com a própria cidade, deixando-a impessoal e fragmentada ao tomarem para si, em certa medida, a função da rua como um possível novo palco social da vida coletiva; criam-se nesse momento as cidades genéricas. Para ele, a grandeza é a cidade, e por isso inviabiliza as formas mais clássicas de convivência e apropriação urbana. Na provocativa visão do autor, a rua transformou-se em um resíduo, que se apresenta deslocado no cenário urbano, como um vestígio de um passado ultrapassado⁽⁷⁾. “O exterior da cidade já não é um teatro coletivo” (2014, página 25).

Para o autor, essa fragmentação urbana incorre no que ele chama de junkspaces (espaços lixo). Em um artigo nomeado pelo termo, o autor discorre sobre espaços residuais da modernidade que estão por toda parte e sem restrições ou limitações; para ele, sua descontinuidade personifica a contemporaneidade: efêmera, transitória, supérflua e, por exato motivo, política, embora sem posicionamento partidário claro. Para Koolhaas os espaços lixo funcionam de forma cíclica: quanto mais genéricas as cidades se tornam, mais junkspaces elas criam e cada vez mais específicos; o espaço público é tomado por ele, tornando-se urbanidade, e não urbanismo. Em oposição total às concepções de Jacobs, as cidades contemporâneas de Koolhaas vivem em ciclos viciosos: quanto menos pessoas usam as ruas, elas se tornam mais perigosas e desprovidas de conteúdo, novos espaços lixo são criados e por aí em diante.

Por fim, hoje ainda há espaço para pensamentos afirmativos bem próximos aos de Jane Jacobs, os quais exploram a capacidade de experiências urbanas em transformarem tanto o espaço urbano quanto as pessoas que nele interagem, dando novos significados para cidade e cidadão, por meio de uma sensibilização emocional envolvida no momento único e transitório, que é a experiência entre espaço e corpo. É um

exemplo a pesquisa de Adriana Fontes com o conceito de amabilidade urbana (2012). A amabilidade é a qualidade que surge da articulação das especificidades físicas de um determinado espaço catalisado por uma intervenção urbana temporária, e é o meio pelo qual experiência (local ou intervenção) e experienciador (homem) se conectariam, transformando por fim o espaço em si⁽⁸⁾. A autora foca seu trabalho em intervenções temporárias, entretanto, ao considerar que todo contato entre cidade e cidadão é efêmero e singular, acredita-se cabível estender o conceito da amabilidade para intervenções de outros formatos, mesmo as permanentes.

Em paralelo, Paola Jacques explora as corpografias (2008). Em artigo com título homônimo, a autora defende que a ressignificação da conexão entre cidade e cidadão poderia ser trabalhada por meio da sensibilização emocional envolvida no momento único e transitório, que é a experiência entre espaço e corpo. Segundo a autora, a efemeridade da experiência, que poderia ser considerada quase como um ato urbano performático entre o cenário (cidade) e os atores (cidadão ou experienciador). Esta seria a tal ponto vital e catártica que modificaria não somente o corpo, como também o espaço; o encontro criaria um sentimento contíguo ao cenário e ao ator, que os conectaria, produzindo uma nova cartografia corporal; ou corpocartografia – corpografia⁽⁹⁾.

1.5.3. Definindo o lugar

Como mencionado, este trabalho parte do princípio de que a rua tem papel indispensável e estrutural para a garantia de uma vida pública mais ativa, característica sociourbana que foi deixada de lado em decorrência do contexto socioeconômico anteriormente apontado. Acredita-se que, assim como cada apresentação de uma peça de teatro é sempre singular, irrepetível e pessoal – uma vez que, apesar de o espectador assisti-la em meio a uma plateia maior de pessoas, essa experiência transmite sensações que são assimiladas e variam de um indivíduo para outro –, o contato com os espaços livres das cidades também é único, transformador, pessoal e íntimo, possibilitando por meio dele a reconexão entre homem e cidade.

É ponderado que todas as visões apresentadas no item anterior estão de alguma forma incorporadas a este trabalho já que, na realidade, todas são perspectivas de aproximação a um problema comum; todas são veículos críticos válidos para tentativas de reconexão urbana e social entre o homem e o mundo. Mesmo a visão de Koolhaas – possivelmente a mais radical: no momento que em o autor nega em absoluto a vivência pública, ainda assim existe alguma procura pelo enraizamento do homem em seu mundo pela oposição; a negação pode ser lida como uma forma de se agarrar à nova velocidade da contemporaneidade, assumindo-a ao se submeter ao caos urbano, a fim de encontrar novos métodos de se relacionar com o mundo.

(8) FONTES, Adriana Fontes. Amabilidade urbana: marcas das intervenções temporárias na cidade contemporânea. URBS: Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales. Volume 2, número 1, páginas 69 a 93, 2012.

(9) JACQUES, Paola Berenstein. Corpografias urbanas. Vitruvius, Arquitectos 093.07, ano 8, fev./2008. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitectos/08.093/165>, acessado no dia 2 de julho de 2016.

(7) KOOLHAS, Rem. Três textos sobre a cidade. Barcelona: Gustavo Gili, 2013. 1993, páginas 25 a 26.

Sem o receio de tomar uma posição mais sonhadora – esbarrando nas críticas de Koetter e Rowe –, toma-se como partido nesta dissertação a necessidade de criação de lugares, respiros de ar e enraizamento social, espalhados pelas cidades que possam, em um sentido amplo na escala urbana, articular-se como um equipamento ubano. Lugares então são vistos como polos mantenedores desse laço afetivo sociourbano íntimo, advindos necessariamente da prática diária da vivência pública coletiva; residiria no compartilhamento intencional dos espaços públicos a chave para essa necessária familiariade entre homem e mundo. Dessa forma, haverá disponibilidade para diferentes grupos sociais se organizarem e se apropriarem, à sua maneira, de diferentes espaços e estes então funcionariam como os ciclos virtuosos de Jacobs: ao possibilitar a individualidade das comunidades, as boas práticas de viver publicamente seriam reverberadas por entre os bairros até serem sentidas por toda a cidade.

Assumindo esse posicionamento, este trabalho se coloca em alinhamento com outros vieses das concepções afirmativas analisadas. À luz das teorias de Jacobs, Jacques, Lynch, Harvey e outros, parece necessário trabalhar as cidades não somente em uma escala macro das metrópoles, mas, especialmente, pensá-la nos pequenos contatos diários de forma pontual. A transformação para o homem oco justamente ocorreu no momento da dissociação entre ele e seu território; é preciso resgatar de alguma forma uma conexão que supra essa identificação regional, que é ao mesmo tempo individual e coletiva, como explicado.

Todavia, na leitura dos autores debatidos, também fica patente que todas as possibilidades apresentadas recaem nas cidades utópicas que Koetter e Rowe discutem. Se por um lado há um brilho na busca por uma sociedade engajada e ativista de Jacobs ou o resgate pitoresco de uma cidade clássica antimoderna de Cullen, não se pode perder de vista que essa sociedade reside, convive e se confronta diariamente com uma cidade genérica de Koolhaas. Parece nesse momento que seria necessário, de fato, encontrar estratégias de meio-termo, talvez mais em linha com as cidades colagem, nas quais diferentes partes individuais se unem para formar um todo. Assim como em uma peça de teatro, em que há um cenário, atores principais e secundários, músicos, funcionários de backstage e outras funções que se organizam em prol de uma única peça, nas cidades há o balé das ruas, parques, carros, casas, arranha-céus e favelas que devem coexistir de alguma forma para melhor atuar nas performances do dia a dia.

CAPÍTULO II • CENTRALIDADES
DESCENTRALIZADAS:

APONTAMENTOS SOBRE A CIDADE DE SÃO PAULO

2. CAPÍTULO II
CENTRALIDADES DESCENTRALIZADAS:
APONTAMENTO SOBRE A CIDADE DE SÃO PAULO

2.1. CENTRALIDADE: DELIMITANDO UM CONCEITO

Henri Lefebvre em seu livro “O direito à cidade” (2008) analisa que as cidades contemporâneas passam por um processo de “implosão/explosão”⁽¹⁰⁾. A expansão desordenada homogeneizada destas, com o deslocamento residencial para as periferias ou subúrbios e a implementação de edifícios corporativos em seu lugar, causa o colapso do tecido urbano devido ao tamanho e à densidade que este adquire.

Este território está encerrado num tecido urbano cada vez mais cerrado, não sem diferenciações locais e sem ampliação da divisão (técnica e social) do trabalho para as regiões, aglomerações e cidades. Ao mesmo tempo, nesse tecido e mesmo noutros lugares, as concentrações urbanas tornam-se gigantescas; as populações se amontoam atingindo densidades inquietantes (por unidade de superfície ou de habitação) (LEFEBVRE, 2008, página 18).

O tecido urbano contemporâneo começa a ser visto como um organismo vivo; uma “proliferação biológica” (página 18) distribuído irregularmente pelo território geográfico que domina. Formando um ecossistema, uma “unidade coerente constituída ao redor de uma ou de várias cidades, antigas ou recentes” (página 19), transcende suas limitações morfológicas se tornando suporte de um modo e de uma lógica cultural e social de viver. Esse modo de viver define uma sociedade urbana, seja esta intensa ou degradada, articulada por uma base econômica que comporta sistemas de objetos (água, eletricidade, carros e tudo o mais que é englobado pelas exigências e serviços da modernidade) e valores (lazer, costumes, modismos, etc.).

Para Henri Lefebvre a formação desse ecossistema, em sua magnitude, incorre no rompimento total com as características das cidades clássicas; o resultado direto disso é que as cidades contemporâneas capitalistas se tornam policêntricas. É estipulado que a rachadura do centro original de uma cidade incorre em dois produtos; o primeiro é a proliferação de diversos outros centros comerciais dispersos pela cidade em questão, desconexos entre si e sem hierarquia ou conexão. O segundo produto diz respeito ao núcleo urbano original: ao mesmo tempo que ele permanece essencial na formação do conceito da cidade, quando esse não desaparece diluído pelos movimentos da modernidade, ele se deteriora. A cidade capitalista o transforma em uma lembrança, uma versão apagada e mutilada do passado.

O autor defende que esses novos centros dispersos podem ser descritos como centralidades, confinadas em si mesmas. Aqui, centralidade designa área de polaridade urbana que influi em seu entorno, atuando intrinsecamente no funcionamento da região por esta afetada, normalmente atreladas a uma função (empresarial, comercial, cultural, etc.). Em analogia, esse processo é similar ao das cidades

medievais: assentamentos articulados por mercados, praças de igrejas, etc., no qual cada cidade adquire uma centralidade específica, seja esta focalizada em um único ponto nodal ou dispersa entre vários. Dessa forma, Lefebvre indica que as centralidades contemporâneas são centros de decisão, os quais:

(.) concentram os meios do poder: informação, formação, organização, operação. Ou ainda: repressão (coações, inclusive a violência) e persuasão (ideologia, publicidade). Em redor desse centro se repartirão, em ordem dispersa, segundo normas e coações previstas, as periferias, a urbanização desurbanizada. Todas as condições se reúnem assim para que exista uma dominação perfeita, para uma exploração apurada das pessoas, ao mesmo tempo como produtoras, como consumidoras de produtos, como consumidoras de espaço (2008, página 32 a 33).

Dessa forma, em última instância, essas centralidades são centros de consumo do espaço. Ativamente desfazem os signos e referências arquitetônicas e criam novas subculturas, novos e variados modos de vida que nascem das diferentes ocupações desses centros. Lefebvre segue por explicar que essa realidade acirra ainda mais a degradação sociourbana do tecido urbano, na medida em que as centralidades se apresentam “politicamente” sem agregar mais pessoas ou coisas, mas sim conhecimentos e informações.

(10) LEFEBVRE, Henri. O direito à cidade. São Paulo: Centauro Editora, 2008, página 18.

2.2. A FORMAÇÃO DAS CENTRALIDADES DESCENTRALIZADAS PAULISTANAS

Fundada em 25 de janeiro de 1554, a Vila de São Paulo de Piratininga constituiu-se no alto de uma ladeira próxima à margem esquerda do Rio Tamanduateí, na região da Várzea do Glicério. Edificou-se a primeira construção: o Pátio do Colégio, local onde funcionaram ao mesmo tempo, por um certo período, uma escola para catequese indígena, uma igreja e a sede da “prefeitura”; com o decorrer dos anos, a prefeitura e a igreja matriz se desprenderam do local.

O acesso dificultado pela Serra do Mar e as declividades do terreno causaram o isolamento da colina histórica, como assim ficou conhecido esse primeiro assentamento. Dessa forma, pelos primeiros três séculos de sua existência, a Vila de São Paulo de Piratininga permaneceu sem grandes expansões além dos limites iniciais. Ao longo do século 16 a vila ainda recebeu certa atenção, sendo utilizada como centro irradiador dos desbravamentos do interior do país, entretanto, ao final da fase do bandeirismo a cidade passou por problemas econômicos.

Durante essa primeira fase da Cidade da Colina, São Paulo se reduzia a pouco mais de doze ruas que receberam, ainda no século 17, o Largo da Memória próximo às margens do Rio Anhangabaú⁽¹¹⁾, o Mosteiro de São Bento, no largo homônimo, e o Convento de São Francisco no Largo do Ouvidor. No século seguinte seriam construídos o Largo, a Igreja de Santa Ifigênia e a de Nossa Senhora da Consolação. Outro eixo polarizador na época era a descida até o Vale do Anhangabaú, seguindo para a atual Praça Roosevelt pela Rua da Consolação, passando por parte do Espigão dos morros da cidade, em direção às fazendas que se instalaram no vale do Rio Pinheiros.

(11) HEREÑU, Pablo Emilio Robert. Sentidos do Anhangabaú. Dissertação de mestrado, FAU-USP: São Paulo, 2007, página 21.

Figura 1 — Mapa em perspectiva da cidade da colina, evidenciando a área urbanizada entre 1560 e 1580. Pontos “A” e “B” identificam a Igreja da Sé e o Pátio do Colégio, respectivamente. Fonte: REIS, 2004, página 19.

No início do século 19, a fase de estagnação econômica da cidade começou a ceder, com a produção cafeeira na região paulistana. São Paulo foi aos poucos deixando as articulações antigas delimitadas pelo poder religioso na região do bairro da Sé e passou a organizar-se entre novos polos, como a Faculdade de Direito no Largo do Ouvidor (que se instalara no espaço do Convento de São Francisco, cedido pela congregação) e o novo bairro burguês, República.

Figura 2 — Colina histórica, por volta de 1860. Fonte: TOLEDO, 1981, página 33.

Figura 3 — Panorama da cidade de São Paulo, pela Várzea do Carmo, em 1828. Aquarela de Juliano Pallière. Fonte: TOLEDO, 1981, página 40.

Fonte: TOI EDO, 1981, página 47.

Figura 5 — Largo e rua São Bento

Figura 6 — Estação da Luz e suas

Figura 7 – Plan-história da cidade

Localizado no outro lado do vale do Rio Anhangabaú, o novo bairro foi loteado em grandes porções de terra. Em suas imediações foi inaugurada a Avenida Paulista, ainda residencial (1891), e foram executadas algumas reformas urbanas, como a retificação da Várzea do Glicério, a construção do primeiro Viaduto do Chá (em 1892, nessa ocasião, em estrutura metálica), do que viriam a ser a Praça Roosevelt, a Praça da República e o Edifício Caetano de Campos, entre outros. Nessa época, a Cidade Velha (bairro da Sé) passou a agregar parte da nata paulistana, assim como, posteriormente, os bairros Higienópolis e Vila Buarque.

Devido ao crescimento econômico do mercado cafeeiro, nasceu a necessidade de construção de uma ferrovia para agilizar o escoamento da produção. A São Paulo Railway foi inaugurada em 1867, conectando Jundiaí a Santos, passando pela cidade de São Paulo e estendendo-se até Campinas. No tocante à cidade de São Paulo, a linha férrea acabou por ser um dos primeiros fatores que contribuíram para o espraiamento da futura metrópole paulistana. Dada a declividade acentuada da Cidade da Colina, a Estação da Luz, uma das paradas mais importantes da São Paulo Railway, foi construída próxima às margens do Rio Tamanduateí; essa decisão acabou por gerar novos assentamentos residenciais e comerciais no entorno da estação, princípio do que se tornariam os bairros da Luz e Campos Elíseos.

Figura 8 — Estação da Luz já no início do século XX.
Fonte: REIS, 2004, página 179.

Essa fase é considerada por historiadores como a “segunda fundação” de São Paulo⁽¹²⁾, na qual a cidade expandiu-se para abrigar novos trabalhadores e funcionários que vieram em busca de trabalho, por conta do mercado de café e da abolição da escravidão (1888). A partir desse momento surgiram novos loteamentos, instigados a suprir a enorme demanda por residências para essa nova classe operária. Construídos de forma desordenada e com menor preocupação urbanística, nasceram bairros operários ao longo dos Rios Tamanduateí, Tietê e Anhangabaú, nas imediações dos bairros centrais; são exemplos os bairros do Brás, Bom Retiro, Santa Ifigênia, Penha, Pinheiros e Santo Amaro.

Crescendo no sentido do Rio Pinheiros, a sudoeste, a “segunda fundação” da cidade marcou o momento em que se iniciou a dispersão dos centros comerciais em São Paulo. Em especial com a abertura da Avenida Paulista, surgiram novos bairros de alta classe; conhecidos como os bairros-jardins, muitos loteamentos planejados da Companhia City (São Paulo Improvements & Freehold Land Co. Ltd.), foram construídos os Jardins América, Europa e Paulista, o Alto da Lapa, o Alto de Pinheiros, eventualmente cruzando o Rio Pinheiros, na região do Butantã e do Morumbi. A partir dessa época também foram construídos o Aeroporto de Congonhas, o Parque do Ibirapuera, a Universidade de São Paulo, o Instituto Butantã, o Jockey Clube, o São Paulo Futebol Clube, a Rádio e Televisão Bandeirantes, o Palácio dos Bandeirantes e as represas.

(12) HEREÑU, Pablo Emilio Robert. Sentidos do Anhangabaú. Dissertação de mestrado, FAU-USP: São Paulo, 2007, página 23.

Figura 9 — Avenida Paulista no início do século XX.
Fonte: REIS, 2004, página 179.

Figura 10 — Bairro Higienópolis, Rua Maranhão, por volta de 1920.
Fonte: REIS, 2004, página 177.

Figura 11 — Bairro de Pinheiros, Rua Cardeal Arcoverde com a Rua Teodoro Sampaio, cerca do início do século XX.
Fonte: TOLEDO, 1981, página 76.

São Paulo já contava com cerca de 1.000.000 de habitantes, dispersos entre os bairros mencionados e tantos outros, ainda basicamente conectados aos bairros centrais da Sé e da República por uma malha viária colonial⁽¹³⁾. Apesar dessa relação com a cidade central, o crescimento desordenado e descontínuo de São Paulo fez com que os demais bairros ainda se conformassem como loteamentos isolados por áreas rurais. Em até certo ponto independentes em comércio e serviços, os diversos bairros podem ser considerados cidades dentro da cidade, cada qual com uma vivência e uma definição diversa.

São Paulo, ao encerrar-se o século 19, e nas primeiras décadas do século atual
(.) Uma porção central, caracterizada por um arruamento e áreas edificadas relativamente compactas, “núcleo de urbanização compacta e contínua”, circundada por um cinturão de núcleos isolados (.) “São Paulo não é uma grande cidade (Grossatdt), mas um amontoado de pequenas cidades construídas uma ao lado da outra e uma dentro da outra, uma cidade que está em vias de se transformar em cidade grande, e a única coisa grandiosa nela é seu futuro” (Emst von Hesse-Wartergg). Artur Dias também se impressionou com a citada característica de São Paulo, pois salienta que a vista do alto mostrava blocos que davam ideia de “várias cidades sucessivamente agrupadas dentro da linha exterior instável (LANGENHUCH, página 86, 1971 apud BEM, página 30, 2006).

Em vista dessa conformação, por volta de 1930 e 1950 surgiram propostas de reformas de planejamento urbano visando à integração da cidade, priorizando a incorporação da circulação de veículos em geral e automóveis. Com as políticas urbanas inauguradas pelo Plano de Avenidas de Prestes Maia (1930)⁽¹⁴⁾, de abertura de grandes avenidas de alto fluxo viário conectando radialmente a cidade, São Paulo passou por um outra fase de expansão e especulação imobiliária, principalmente verticalizada. Entre esses vinte anos, surgiu uma nova leva de marcos urbanos paulistanos, como os Edifícios Itália, Altino Arantes, São Vito e Mercúrio (na região central), a retificação dos cursos dos Rios Pinheiros e Tietê, o complexo Parque Dom Pedro II e, posteriormente, em 1971, a construção do hoje denominado Elevado Presidente João Goulart (antes Elevado Presidente Costa e Silva, informalmente apelidado de “Minhocão”). Além da constituição das avenidas que hoje formam os Corredores Norte-Sul e Leste-Oeste, bem como as avenidas marginais dos Rios Pinheiros e Tietê, entre tantas outras obras para implementação de transporte público e rodovias interestaduais.

Aqui se vislumbra a cidade moderna de São Paulo, constituída pela relação entre cidade central, centro expandido e demais espraiamentos urbanos, além do vetor sudoeste. Durante as décadas subsequentes, viram-se a formação de novos e decadência de antigos polos comerciais, cada vez mais deslocados e independentes do centro da cidade. Como exemplos: principalmente entre os anos 1960 e 1970 o centro comercial paulistano concentrou-se na Avenida Paulista; mais à frente, na década de 1990, foi a vez da Avenida Brigadeiro Faria Lima e, posteriormente, da Avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini, na zona Sul de São Paulo.

(13) BEM, José Paulo de. São Paulo: cidade / memória e projeto. Dissertação de doutorado, FAU-USP: São Paulo, 2006, página 28.

(14) Plano de Avenidas que depois se transforma nos Melhoramentos de São Paulo (1945) e Anteprojeto de um Sistema de Transporte Rápido (1956). BEM, José Paulo de. São Paulo: cidade / memória e projeto. Dissertação de doutorado, FAU-USP: São Paulo, 2006, página 66.

Figura 12 — R. Líbero Badaró, 1930.
Fonte: REIS, 2004, página 197.

Figura 13 — Praça da Sé, com a Catedral em construção, por volta de 1930.
Fonte: REIS, 2004, página 197.

Figura 14 — Av. Ipiranga, cerca de 1940.
Fonte: REIS, 2004, página 201.

Figura 15 — Edifício Copan.
Fonte: REIS, 2004, página 201.

Figura 16 — Centro de São Paulo por volta de 1945.
Fonte: REIS, 2004, página 190.

Figura 17 — Vista do centro paulistano cerca de 1950, em primeiro plano o jardim e Estação da Luz.
Fonte: REIS, 2004, página 206.

Figura 18 — Parque do Ibirapuera.
Fonte: REIS, 2004, página 202.

Figura 19 — Planta da cidade de São Paulo em 1929-30.
Fonte: REIS, 2004, página 251.

Figura 20 — Planta da cidade de São Paulo em 1927.
Fonte: REIS, 2004, página 251.

Figura 21 — Imagens de satélite da cidade de São Paulo, 2002.
Fonte: REIS, 2004, página 254 e 255.

Figura 22 — Av. Paulista, 1970.
Fonte: Acervo Estadão, 2015.

Figura 23 — Avenida Paulista, anos 2000.
Fonte: Avener Prado, Folhapress, 2015.

Figura 24 — Avenida marginal do Rio Tietê nos anos 2000.
Fonte: REIS, 2004, página 208.

Figura 25 — Avenidas marginais do Rio Tietê durante sua construção.
Fonte: REIS, 2004, página 214.

Figura 26 — Avenidas marginais do Rio Pinheiros, em 1926.
Fonte: Acervo Estadão (Fernando Marques), 2012.

Figura 27 — Avenida marginal do Rio Pinheiros, 2014, a partir da Ponte Eusébio Matoso.
Fonte: G1 (Caio Prestes), 2014.

Figura 28 — Av. Faria Lima, anos 2000.
Fonte: Acervo Estadão (Hélio Romero), 2014.

Figura 29 — Avenida Faria Lima, 1970.
Fonte: Grupo Folha, 2012.

Figura 30 — Av. Nove de Julho por dentro do Túnel Nove de Julho, em 1946, vista para Jardins.
Fonte: São Paulo Antiga, 2013.

Figura 31 — Av. Nove de Julho por dentro do Túnel Nove de Julho, em 2013, mesmo ângulo.
Fonte: São Paulo Antiga, 2013.

Figura 32 — Av. Eng. Luís Carlos Berrini, 2019.
Fonte: Veja São Paulo, 2019.

À luz do conceito delimitado de centralidade no item anterior, nota-se que é cabível enquadrar a cidade de São Paulo contemporânea como um exemplo desse processo de implosão e explosão. Nascida de um centro comercial (bairros Sé, República e adjacências), que aos poucos foi se diluindo em múltiplos espraiamentos dispersos e mal conectados, em decorrência de uma expansão acelerada para suprir demandas sociais e econômicas, por vezes, pressionadas pelo mercado imobiliário. Essas centralidades, criadas a partir desse centro histórico, foram criando corpo: autossuficientes, foram se desenvolvendo longe da sombra do centro original paulistano, criando novas referências urbanas em si mesmas.

Além disso, na leitura desse histórico da metrópole paulistana, fica nítida a importância em entender a formação e as implicações decorrentes das centralidades descentralizadas que conformam São Paulo em relação aos estudos de caso aqui proposto. Para a análise das dinâmicas do Largo da Batata e do Vale do Anhangabaú é fundamental compreender seu lugar na história da formação da cidade: ambos são centralidades, uma formada pela história de constituição da cidade, e a outra, o Largo da Batata, desenvolvido a partir da circulação de mercadorias agrícolas transportadas das fazendas da região dos Rios Pinheiros e Tietê até os bairros centrais da cidade.

“O núcleo urbano não cedeu seu lugar a uma “realidade” nova e bem definida, tal como a aldeia deixou a cidade nascer. E, no entanto, seu reinado parece acabar.” (LEFEBVRE, 2008, página 20). O excerto elucida uma observação acerca dos estudos de caso. Observa-se entre eles a relação complexa entre o núcleo original de uma cidade e suas diversas centralidades: apesar de haver a degradação evidente do Vale do Anhangabaú (entre os bairros da Sé e República), este ainda sobrevive e se articula em si próprio e com seu entorno. Ao mesmo tempo, o Largo da Batata vive independente dessa e de outras centralidades, estabelecendo relações sociourbanas autorais e distintas do restante da cidade.

Também é possível ver aqui uma descrição muito alinhada à delimitada no capítulo I, acerca da produção do espaço urbano das cidades contemporâneas. É reconhecível uma São Paulo moderna, edificada por meio de intervenções urbanas de larga escala, lastreadas à circulação de veículos individuais e fruto de crescimento urbano desordenado vinculado à especulação imobiliária. Especialmente nas avenidas Berrini e Faria Lima, mas também na Avenida Paulista e, talvez futuramente, no próprio Largo da Batata, seja possível visualizar a dominância da estética do capital discutida por Jameson: áreas urbanas densamente construídas por grandes edifícios verticalizados comissionados para sedes de empresas de grande porte; entre eles, há espaços urbanos livres resilientes. Assim como em outros autores, cada uma dessas avenidas se torna uma cidade em São Paulo, bairros independentes, desconexos das tradições e lógicas urbanas da organização original da cidade na qual se inserem; cidades dentro de cidades, como já foi colocado por Michel de Certeau (1990).

2.3. O CASO DAS BICICLETAS

Durante a década de 1980 foi discutido o Plano de Ciclovias de São Paulo (1981)⁽¹⁵⁾, que subdividia a cidade em 14 setores urbanos, totalizando 174 km. Esse estudo não foi implantado, mas foi o primeiro trabalho efetivo no sentido de estabelecer as bicicletas como um modal formal de circulação viária na cidade. Concomitantemente também foi feito um estudo de interligação da Cidade Universitária ao Parque do Ibirapuera, passando pela Avenida Lineu de Paula Machado e pela Avenida Juscelino Kubitschek, representando intenções importantes no sentido da conexão dos extremos do centro expandido, e adjacências, por meio de uma extensa ciclovía a partir do Parque do Ibirapuera (Vila Mariana).

Este primeiro plano cicloviário foi o primeiro a propor a instalação de ciclovias nas Avenidas Brigadeiro Faria Lima, Pedroso de Morais e Doutor Fonseca Rodrigues, somando apenas 6,9 km. Vale mencionar que os 14 setores elencados não previam a instalação de nenhuma rota nos bairros Sé e República. Dez anos depois, cerca dos anos 1990, retomou-se a discussão propondo um novo plano cicloviário. Este, com 110 km totais de extensão por toda a metrópole, também não contemplava ciclovias no centro histórico da cidade. Em todo caso, o plano manteve a conexão Parque do Ibirapuera-Cidade Universitária e já indicava a conexão cicloviária futura que seria feita pela Operação Urbana Consorciada Faria Lima, entre os bairros Vila Leopoldina e Vila Mariana, chegando ao Parque do Ibirapuera.

Infelizmente, até 1993, durante o gestão municipal de Paulo Maluf, apenas 30 km das ciclovias previstas foram entregues, principalmente localizadas dentro de parques. Passados mais de dez anos, a CPTM (Companhia Paulista de Transportes Metropolitanos) e o metrô liberaram o transporte de bicicletas e cresceu a demanda pelo uso desse modal de transporte. Em resposta, em 2008, foi inaugurada a primeira ciclofaixa de lazer, disponível aos domingos e feriados das 7 às 12 horas, conectando os Parques do Povo, das Bicicletas e do Ibirapuera.

Gradualmente nos anos seguintes, foi liberado (com restrições) o transporte de bicicletas via ônibus, os horários de uso das ciclofaixas de lazer foram ampliados, novas rotas foram desenvolvidas e vias permanentes foram delimitadas por todo o centro expandido e o centro histórico (desde 2012), finalmente. Inclusive, em 2010, foi inaugurada a ciclovía da Avenida Marginal Pinheiros: construída entre a Linha 9 Esmeralda da CPTM e o leito do Rio Pinheiros, é a mais extensa rota permanente da cidade, com 21,5 km na margem leste e mais 8 km na margem oeste, aberta ao público todos os dias, das 5h30 às 19 horas. Hoje em dia, após a gestão Fernando Haddad, há mais de 460 km de vias exclusivas entre ciclovias, ciclofaixas, ciclorrotas e ciclofaixas de lazer.

Com essas políticas públicas, foram iniciados dois programas privados de bicicletas compartilhadas. Inspirados em implantações internacionais bem-sucedidos (como a de Londres, 2010, ou Paris, 2007, entre tantas outras cidades), surgiu o BikeSampa (do Banco Itaú) e o Ciclosampa (do Bradesco Seguros). Hoje, o alcance desses programas é considerável: contempla 2.600 bicicletas e 260 estações para a BikeSampa, atuante desde 2012; a Ciclosampa está instalada desde 2011 e conta com 170 bicicletas em 17 estações, além de ser patrocinadora oficial e exclusiva das ciclofaixas de lazer de domingos e finais de semana.

Atualmente, em decorrência dessas experiências, despontam novos programas que dão ainda mais flexibilidade a esse modal de transporte: táxis bicicletas (como o Bikxi, desde 2017), empresas de entregadores de mercadorias (como os Courrieiros, desde 2012) e empresas de compartilhamento sem estação fixa. As chamadas bicicletas e os patinetes elétricos livres podem ser deixados em qualquer lugar ou em lugares públicos determinados dentro de uma zona de controle para que o próximo usuário possa utilizá-lo. Até o final de 2018 serão disponibilizadas 20 mil Yellow Bikes (desde 2018) e mais de 50 patinetes da Grin (desde 2018), exemplos desse tipo de empresa, atuantes apenas em área limitada no centro expandido paulistano.

A importância, vista nos variados programas compartilhados, é que eles evidenciam uma nova lógica de convivência urbana. O uso da bicicleta e/ou patinetes, próprios ou comunitários, dá mais flexibilidade à enrigecida mobilidade urbana da metrópole paulistana. Além disso, provém um contato mais direto e causal entre as pessoas e os espaços livres das cidades: mais conectados à escala dos pedestres, com uma velocidade desenvolvida mais baixa, possibilitam que o usuário observe a cidade em um passo menos acelerado e, por vezes, desvinculado do ritmo de abrir e fechar incessante dos semáforos dos demais veículos. Indo adiante, a ampla disponibilidade de estações de compartilhamento, quando necessárias, dá ao usuário ainda mais liberdade de parar a qualquer momento em seu trajeto para desfrutar de forma espontânea do espaço público livre, se assim lhe for conveniente.

Relacionando essa discussão aos estudos de caso desta dissertação de mestrado, o breve histórico acerca das políticas públicas visando ao uso das bicicletas serve como evidência do distanciamento entre o centro histórico e o restante da cidade, em especial do centro expandido. Os primeiros planos cicloviários paulistanos impactavam praticamente toda a cidade, com exceção a esses bairros centrais. Além disso, quando as ciclofaixas de lazer foram instauradas, houve uma diferença de quatro anos até a inauguração da primeira rota no centro histórico, que passava apenas por poucas ruas da Sé. E o Circuito Ciclístico Turístico Cultural Centro só seria conformado dali uns anos.

Mais uma vez, evidencia-se a discrepância entre o desenvolvimento do centro histórico e do centro expandido dentro da São Paulo contemporânea. Aqui já nascem correlações e distinções entre essas centralidades, como: centro novo versus centro histórico, núcleo original paulistano, entre outros que serão abordados mais à frente nesta dissertação.

(15) MALAESTA, Maria Ermelina B. Boletim Técnico 50: A história dos estudos de bicicletas na CET. São Paulo: CET-SP, 2012, página 17

Figura 33 — Av. Paulista fechada aos domingos, 2015.
Fonte: Folhapress (Adriano Vizoni), 2015.

Figura 34 — Av. Paulista vista como um parque, 2015.
Fonte: Folhapress (Adriano Vizoni), 2015.

Figura 35 — Ciclovia da Marginal Pinheiros.
Fonte: Acervo Estadão (Felipe Rau), 2016.

Figura 36 — Ciclofaixa de lazer na Av. Rep. do Líbano.
Fonte: Folhapress (Isadora Brant), 2012.

Figura 37 — Ciclofaixa Av. Faria Lima, 2018.
Fonte: Grupo Folha (Diego Padgruschi), 2018.

Figura 38 — Ciclofaixa Av. Faria Lima, 2018.
Fonte: Grupo Folha (Diego Padgruschi), 2018.

Figura 39 — Yellow bikes em São Paulo.
Fonte: FolhaPress (Joel Silva), 2018.

Figura 40 — Patinetes Grin em São Paulo.
Fonte: Estadão (Werther Santana), 2019.

Figura 41 — Serviço Bikxi em São Paulo.
Fonte: Exame, 2017.

Figura 42 — Patinetes Grin em São Paulo.
Fonte: Estadão (Werther Santana), 2019.

Figura 43 — Estação de bicicletas Ciclosampa.
Fonte: FolhaPress (Amon Borges), 2016.

Figura 44 — Estação Bikesampa Terminal Bandeira, 2016.
Fonte: Folhapress (Zanone Fraissat), 2016.

CAPÍTULO III • O VALE E O LARGO:

ANÁLISES INDIVIDUAIS

3. CAPÍTULO III
O VALE E O LARGO: ANÁLISES INDIVIDUAIS

3.1. OS ESTUDOS DE CASO

A seleção dos estudos de caso foi feita tendo em mente que nenhuma escolha, fossem poucos ou muitos cases, não seria capaz de sintetizar ou resumir a cidade de São Paulo. Como visto anteriormente, a compreensão de qualquer totalidade já pode ser considerada uma incongruência, dada a parcialidade do observador por sua visão acerca de seu objeto final de estudo. Portanto, presumir entender a totalidade de uma cidade como São Paulo, em sua magnitude e complexidade policêntrica, seria ingênuo.

Tendo isso em mente, este trabalho procurou por praças públicas contemporâneas de alto potencial cívico na cidade de São Paulo, que impactem não somente seu entorno imediato, como também o bairro no qual se inserem; ou seja, que pudessem ser consideradas como centralidades no contexto urbano de São Paulo. Também ficou definido que seriam estudadas somente duas praças, dado o tempo limitado disponível para o mestrado, para poder ir a fundo nas considerações dos mapeamentos e análises diversas. Neste sentido, ambos, o Largo da Batata (2013) e o Vale do Anhangabaú (1991), se enquadram nessas delimitações, além de proverem interesse por suas correlações e disparidades.

Enquanto similaridade, como mencionado no capítulo anterior, ambas as praças são firmemente ligadas à história da urbanização da cidade de São Paulo, antiga e contemporânea. O Vale nasceu da necessidade de transposição entre os bairros da Sé e da República no século 19, tornou-se mediador geográfico do crescimento urbano da região central da cidade, determinando e organizando as conexões disponíveis até hoje. Já no caso de Pinheiros, o crescimento do bairro desponta polarizado pelo comércio popular do Mercado dos Caipiras (1910), por sua localização privilegiada no eixo Avenida Paulista e fazendas e sítios às margens dos Rios Pinheiros e Tietê. A influência do comércio de produtos agrícolas reverbera até hoje no bairro, agora articulado pelo Mercado Municipal de Pinheiros, desde a década de 1990.

Outro ponto a ser levantado é que ambos são hubs⁽¹⁶⁾ viários. De um lado há o Vale, que lida com o entroncamento das Avenidas 9 de Julho e 23 de Maio, seguindo em direção à Avenida Prestes Maia (chamado Sistema Y pelo Plano de Avenidas 1930), além do Terminal Bandeira de ônibus, pontos de ônibus da Praça Pedro Lessa e as saídas de metrô das Linhas Azul e Vermelha. O Largo, por sua vez, também acomoda saídas de metrô da Linha Amarela, bem como é conectado intrinsecamente ao Terminal Pinheiros de Ônibus e às estações homônimas da CPTM (Linha Esmeralda) e metrô (Linha Amarela). Com sua história recente marcada por esses elementos, no momento da implantação das reformas dessas praças,

MAPA DOS BAIRROS DA CIDADE DE SÃO PAULO ATUAL:
LOCALIZAÇÃO COMPARATIVA DOS ESTUDOS DE CASO

Mapa 1 — Mapa de localização dos estudos de caso desenvolvido pela autora desta dissertação de mestrado. Fonte: Geosampa, 2019.

(16) Termo substantivo emprestado da língua inglesa que, segundo o dicionário Collins, designa locais que sejam de grande importância para uma atividade específica, como aeroportos ou centros empresariais.

ambas haviam se transformado em locais de passagem. Com a deterioração desses espaços públicos pela vida em trânsito, resultante dessa conformação, eventualmente, poder-se-ia até compará-las aos espaços lixos de Koolhaas discutidos no capítulo anterior; espaços vinculados a um uso específico, singular e temporário produzido pela lógica incessante da modernidade.

Ainda apontando correlações entre os estudos de caso, é possível também relacioná-los pelo fato de que ambos os locais são frutos de intervenções urbanas de larga escala, projetos urbanos que reformularam intensamente a região na qual se inserem, alterando drasticamente sua realidade. Além disso, são intervenções praticamente contemporâneas, distanciadas por 20 anos, e, no entanto, são propostas urbanas díspares. A intervenção no Largo da Batata tem um viés mais higienista, voltada a melhorias de um espaço deteriorado por conta da sua conexão à Avenida Faria Lima, centro financeiro importante na escala da cidade desde os anos 1990. Isso é possível notar pelo desenho urbano do Largo, que não se articulava como uma praça por si própria, mas sim respaldada pela força de prédios que seriam construídos em sua borda no terreno baldio da Cotia Trade; como estes nunca foram erguidos, a esplanada foi deixada como um grande espaço livre novo e limpo, disperso e desarticulado. O mobiliário urbano hoje disponível foi somente instalado em 2016, advindo da pressão dos coletivos urbanos que por lá se sedimentaram.

Por outro lado, o projeto do Vale do Anhangabaú foi concebido com propósitos cívicos ativistas nítidos; Rosa Klias e Jorge Wilhelm, autores, tinham a intenção de transformá-lo em palco para protestos e reivindicações, além de uma praça de lazer e convivência. Vê-se isso na diretriz de substituição do nome da Praça Ramos de Azevedo por “praça para comícios e eventos públicos”, o que infelizmente nunca foi implementado e, bem no centro desta, foi criado um imenso canteiro verde. Sem desfrutar do potencial cívico, dada a puniância de comércio e equipamentos de cultura à sua volta, a implantação atual careceu de trazer à vida os sonhos projetados, disponibilizando um espaço novo, livre, recortado e desconexo.

Cada projeto de reforma urbana põe em questão as estruturas, as da sociedade, as das relações imediatas (individuais) e cotidianas, mas também as que se pretende impor, através da via coatora e institucional, àquilo que resta da realidade urbana. Em si mesma reformista, a estratégia de renovação urbana se torna “necessariamente” revolucionária, não pela força das coisas, mas contra as coisas estabelecidas (LEFEBVRE, 2008, página 113).

Com o excerto de Henri Lefebvre acerca do resultado desse formato de intervenção urbana, pode-se lembrar aqui os apontamentos de Marshall Berman sobre o processo da modernidade como “uma tradição de destruir a tradição”⁽¹⁷⁾. A transformação tão abrupta dos espaços urbanos, pelo menos nos casos do Vale e do Largo, de fato aparecem como marcas de processos urbanos, evidenciando as mudanças que neles ocorreram e ocorrem.

Aqui é necessário fazer uma ressalva. Por vezes pode ser dito que reformas urbanas de larga escala incidem necessariamente na mudança propositada de classes sociais, das mais populares para as mais

abastadas por conta de pressões do mercado imobiliário. Esse processo é conhecido como gentrificação e tornou-se uma marca de projetos urbanos da década de 1990, que buscavam por uma estética específica mercadológica, como apontado anteriormente por Jameson no capítulo I. Todavia, neste trabalho não se acredita plausível considerar as praças aqui estudadas como situações mais clássicas de gentrificação.

Como será visto mais à frente, a conformação atual do Largo da Batata é fruto da Operação Urbana Consorciada Faria Lima, feita nos anos 2000. É evidente que esta intervenção, de caráter mais higienista, de fato impactou no bairro e foi realizada, entre outros motivos, por conta de a Avenida Faria Lima ter se tornado um importante corredor comercial de São Paulo. Apesar de que é imprescindível resguardar as vivências hoje disponíveis na região (em geral, um comércio de rua em pequenas edificações, alinhado e aberto às calçadas, com poucos edifícios murados), acredita-se que é necessário relevar que esta praça já há muito tempo não remonta às suas origens populares, com o Mercado dos Caipiras. Especialmente após 1940, a região passou por muitas transformações, com os loteamentos residenciais de alto padrão em seu entorno, que foram determinantes na gradual transformação social do baixo Pinheiros. No caso do Vale também houve uma mudança de classes, mas justamente ao inverso. Apesar de todo o potencial urbano do centro de São Paulo, atualmente os bairros da Sé e da República não são mais ocupados por classes paulistanas mais abastadas, como no início de sua história, e a implementação do projeto de intervenção que deu à forma atual do Vale, na década de 1990, não parece ter invertido esse processo.

Dessa maneira, acredita-se que as mudanças que vão “(.) contra as coisas estabelecidas” (LEFEBVRE, 2008, página 113) no caso dos objetos de estudo desta dissertação têm mais relação com a má ou não atenção a uma vida cotidiana. Como apontado anteriormente, evidências podem ser vistas nos estudos de caso no que toca à implantação final (no Vale do Anhangabaú) e preceitos projetuais (no Largo da Batata): praças que não deram, pelo menos inicialmente, suporte à vivência espontânea do espaço ali disposto. Há a impressão de que estes espaços públicos desconsideraram seu contexto social e urbano, tanto que naquele momento inexistia o quanto ao futuro.

A despeito disso, é interessante notar que justamente por conta de que essas intervenções entraram em contato com seu contexto sociourbano que cada uma se encontra em momentos tão distintos. Se por um lado florescem no Largo vivências coletivas maduras, vinculadas ao espaço público – sugerindo um processo de revalorização do local –, por outro, o Vale permanece em pausa, parecendo, praticamente desde o século 19, à espera de uma fagulha que desperte suas essências.

É necessário delimitar outra questão importante deste trabalho. Outro ponto comum é que os projetos do Largo e do Vale atuais não foram encomendados pela Prefeitura de São Paulo; ambas as praças foram alvo de concursos públicos e os projetos escolhidos definiram a conformação urbana disponível hoje. Por esse motivo, poderia ser tentador explorar a questão da apropriação urbana (ou falta dela), dos estudos de caso em comparação às outras tantas possibilidades projetuais que foram propostas para estas praças. De fato, seria uma opção compará-las com os segundos e terceiros colocados ou às menções honrosas, bem como contrapô-las às inúmeras outras propostas feitas para estas áreas ao longo dos anos. Entretanto, esta não é a intenção deste trabalho.

(17) BERMAN, Marshall. Tudo que é sólido desmancha no ar: A aventura da modernidade. São Paulo: Companhia das Letras, 2007. Tradução Carlos Felipe Moisés e Ana Maria L. Ioriatti, página 42.

Aqui a especulação hipotética do que o Vale e o Largo poderiam ser nessas outras situações não interessa. À luz de “Cidade-colagem”, de Fred Koetter e Colin Rowe (1984), esta dissertação se aterá à realidade da “city of collise intentions”⁽¹⁸⁾. Nela, o tecido urbano recortado e, a princípio, individualizado e autorreferenciado se unifica justamente pela sobreposição da multiplicidade de referências sociais, econômicas, históricas e urbanas. A resultante realidade caótica da cidade passa a ser considerada mais que um mero elemento de contextualização dos lugares e espaços; ela se torna um dado, um ponto de partida indissociável da formação e compreensão sociourbana. Neste sentido, esta dissertação iniciará o enfrentamento dos estudos de caso partindo da conformação atual dos mesmos, tomando-as como fatores irrevogáveis. O intuito é compreender o Largo e o Vale no momento presente, olhando para as possibilidades futuras dos mesmos.

Como gatilho para as análises dos estudos de caso, é colocado o seguinte excerto de Jane Jacobs em *Death and Life of the Great American Cities* (1961, página 168):

If only kinds of city neighborhoods that demonstrate useful functions in real-life-self-government are the city as a whole, streets, and districts, then effective neighborhood physical planning for cities should aim at these pruposes:
First, to foster lively and interesting streets.
Second, to make the fabric of these streets as continuous a network as possible throughout a district of potencial subcity size and power.
Third, to use parks and squares and public buildings as park of the street fabric’s complexity and multiple use. They should not be used to island off different uses from each other, or to island off subdistricts neighborhoods.
Fourth, to emphasize the functional identity of areas large enough to work as districts.

“(.) to foster lively and interesting streets” – para a autora este primeiro quesito é uma das formas de garantir que a vivacidade das ruas seria através da dispersão de pequenos pontos atrativos ao longo das ruas (usos secundários), que vão gerando interesse para o transeunte, convidando-o a circular pelo bairro. Ainda assim, é ressaltada a necessidade de interpolar entre esses outros equipamentos urbanos de maior atrativo social (usos primários), como parques, teatros, etc. Estes são capazes de atrair mais pessoas, inclusive de outras localidades, o que por sua vez movimenta o comércio e os serviços no seu entorno, atraindo mais pessoas para esses pequenos pontos (usos terciários e secundários). “A lively city scene is not a lively proportion of size, but wide variety of its enormous collection of small elements” (1961, página 193).

Jacobs ainda afere que a vivacidade das ruas também poder ser incentivada ao mesclar áreas residenciais e comerciais. Combinar diferentes usos urbanos é de interesse, pois os indivíduos envolvidos em cada uma destas zonas possuem horários de atividade variados. Por consequência, a utilização do espaço público também. “On successful city streets, people must appear at different times” (1961, página 198). Também são colocados como alternativas para ruas mais ativas: o adensamento urbano; o desincentivo ao uso de carros; o incentivo ao transporte público variado; a dispersão de parques, praças; arborização;

e mobiliário urbano pelas ruas, propiciando que pedestres tenham suportes para utilizar e contemplar o espaço urbano à sua disposição.

Os segundo e terceiro itens de sua fala dizem respeito à necessidade da permeabilidade dos espaços públicos, do que ela chama de “streets without eyes”⁽¹⁹⁾. Os extensos quarteirões, densamente ocupados por imensos prédios ou mesmo construções mais baixas cercadas com muros, não propiciam caminhar pela cidade ao não proverem áreas de convivência ou interesse à vivência coletiva. Trabalhando os espaços livres das ruas como um tecido permeável e mais contínuo possível, dá-se mais liberdade e flexibilidade para a circulação dos pedestres, já que pequenos quarteirões formam mais faces disponíveis para comércio e serviço, que, como já colocado, também auxiliam na manutenção do ciclo virtuoso de retomada da rua. Além disso, a autora segue em linha com a discussão do capítulo I sobre o concepção de um sistema de espaços livres públicos, advogando pela necessidade de tirar partido de todo e qualquer porção de terreno disponível para uso público de convívio, seja este uma praça, um parque, um terreno resiliente ou área do térreo de prédios privados.

Aqui também poder-se-ia levantar a possibilidade de criação de mais ruas fechadas para pedestres, entretanto Jacobs se coloca avessa ao conceito. A autora descreve que mesmo em ruas exclusivas, os pedestres circulam nas bordas destas, nas calçadas, por que é nelas que estão os atrativos sociais e comerciais: lojas, restaurantes, cafés, acesso aos edifícios, etc. Além disso, a separação entre veículos e pedestres não reduz o trânsito na região, uma vez que o volume de carros e áreas de estacionamento necessárias para acomodá-los somente são transpostos de um ponto para o outro. Todavia, é necessário reduzir a dominância dos automóveis e motocicletas sobre as ruas, já que a alta velocidade empregada pelos veículos formam barreiras físicas tão fortes quanto os muros das casas. É preciso que os pedestres ativamente retomem e apropriem as ruas e, para isso, é apontado como uma possibilidade a diminuição da velocidade média dos carros e a inclusão de mais faixas de pedestres para facilitar o cruzamento da via.

Basicamente esses três primeiros itens mencionados em *Death and Life of the Great American Cities* dizem respeito a estratégias urbanas para trazer mais pessoas ao espaço público, incentivo ao “balé das ruas”⁽²⁰⁾. Como discutido no capítulo I desta dissertação, para Jacobs essa performance diária, a vivência nas calçadas e ruas com constância e em fluxos variados, é determinante para o conhecimento e para a confiança nos espaços públicos das cidades. É por meio do emprego dessas estratégias que se estabeleceria e se garantiria um ciclo sociourbano virtuoso: quanto mais atrativo o bairro, mais as pessoas sentem-se seguras nas ruas, o que atrai ainda mais pessoas para aquela região.

Por fim, há o quarto quesito indicado no excerto, “(.) to emphasize the functional identity of areas large enough to work as districts”. Aqui a jornalista coloca sua marca mais importante, explicita a

(19) JACOBS, Jane. *The Death and Life of Great American Cities*. Nova York: Modern Library Edition, 1961, página 123.

(20) JACOBS, Jane. *The Death and Life of Great American Cities*. Nova York: Modern Library Edition, 1961, página 66.

(18) ROWE, Colin. KOETTER, Fred. *Collage city*. Washington: Mit Press, 1984, página 36.

necessidade de uma conexão afetiva para a reconexão sociourbana. Jacobs menciona que todos os quatro pontos listados tendem a funcionar melhor quando empregados conjuntamente. Entretanto, com raras exceções, ocorre a revalorização dessas áreas quando as pessoas que a utilizam diariamente não se sentem conectadas a elas. Assim como defendido no primeiro capítulo desta dissertação, Jacobs segue a linha de que as experiências urbanas têm a capacidade de transformar tanto o espaço quanto as pessoas que nele interagem, ressignificando cidade e cidadão por meio de uma sensibilização emocional envolvida no momento único e transitório que é a experiência entre espaço e corpo.

Como também já apresentado, essa sensibilização é um processo tanto individual, quanto coletivo. Ao mesmo tempo em que a relação entre corpo e espaço é delimitada por cada indivíduo em um contexto temporal, espacial e emocional específico, ela ocorre em um espaço público, no qual outros tantos indivíduos passam por uma sensibilização similar, tornando-se parte indissociável da realidade e da personalidade de seus ocupantes. Essa correlação, se trabalhada em constância, acaba por ser reexperimentada e repassada adiante; em uma analogia, cada experiência sociourbana pode ser vista como uma pedra jogada em um lago. Ondas vão se formando a partir do ponto inicial de contato. Em um mundo ideal, cada pessoa que se relaciona com o lugar tem a chance de tomar para si a lembrança da experiência para o seu próprio bairro, iniciando outros processos similares. Aqui se forma a “functional identity” mencionada por Jacobs, que vai além do(s) grupo(s) social(ais) que nela se enraizaram, que reverberará sua influência aos bairros, distritos e, quem sabe, à cidade como um todo.

3.2. METODOLOGIA DE CONSTRUÇÃO DOS MAPEAMENTOS

Antes de adentrar às análises individuais dos estudos de caso, é necessário descrever e justificar a construção dos mapas inéditos e autorais das regiões em questão, que serão utilizados para as críticas e compreensões dispostas nesta dissertação.

As informações dispostas nos mapas foram obtidas por meio da justaposição dos dados disponíveis nos sites oficiais da Prefeitura (Geosampa, Infocidade e de empresas associadas, como Bike Sampa/Tem Bici, Ciclo Sampa e outros) com as massas dos edifícios históricos e/ou relevantes àquele local e identificação de pontos de interesse social (sejam estes esportivos, de lazer, educacionais, culturais e de mobilidade – trem, metrô, ônibus, bicicletas e outros). Tentar-se-á evidenciar os pontos responsáveis – ou que poderiam ser responsáveis – por articular o dia a dia das regiões em questão. Os mapas 1 a 4 apresentados nas páginas seguintes são os mapas da região do Vale do Anhangabaú e do Largo da Batata.

A base de desenho para os mapas, com o desenho dos quarteirões, praças, avenidas, ruas, etc. resulta da associação do Google Maps, Gegram e Geosampa e foi montado como um desenho à mão livre. A ele foram sobrepostos o mapeamento da arborização viária (proveniente do Geosampa) e o redesenho dos projetos do Largo e do Vale. A intenção foi humanizar os traços técnicos das bases de dados cartográficos, representando a realidade do traçado urbano com mais liberdade para, enfim, expor a relação do desenho urbano dos estudos de caso e seu entorno.

Grande parte das categorias utilizadas nos mapas foi feita a partir da nomenclatura utilizada pelo sistema Geosampa, da Prefeitura de São Paulo. Os modais de transporte metrô, trem e ônibus (com identificação das linhas, dos corredores exclusivos, dos pontos de parada, etc.) seguem o site em questão e, no caso do mapeamento da rede de bicicletas, também as bases de dados dos sites da Ciclo Sampa, Tem Bici/Bike Sampa e Cidade São Paulo, identificando tanto ciclofaixas (vias de final de semana e feriados), ciclorrotas e ciclovias (vias permanentes), paraciclos e bicicletários públicos e os pontos de sistemas de bicicletas compartilhadas.

Com relação aos equipamentos de cultura e lazer, seguiram-se principalmente as categorias do Geosampa, sendo que alguns itens do site foram aglutinados em uma mesma categoria, tendo em mente associar equipamentos urbanos similares. Os itens listados no site como equipamentos de cultura foram separados entre “teatros, casas de show e cinemas”, “museus e bibliotecas” e “espaços culturais e outros” (em que se inserem locais multifuncionais, como o Complexo Aché Cultural ou o Centro Cultural Praça das Artes). Os equipamentos de conectividade digital foram renomeados nos mapas da autora para “pontos de wi-fi livre e equipamentos de tecnologia”, contendo tanto os pontos de wi-fi livre disponibilizados pela Prefeitura, como Telecentros – programas de inserção digital – e Fablabs – laboratórios de criação que disponibilizam diferentes máquinas e suportes para desenvolvimento de projetos e protótipos variados. A categoria chamada no Geosampa como abastecimento e esporte está identificada como “feiras livres, sacolões e mercados municipais” e “clubes e centros esportivos” (na qual estão listados desde clubes privados, públicos e/ou comunitários a estádios esportivos), respectivamente.

Já no caso dos pontos identificados na categoria “restaurantes, bares, etc.” são provenientes do banco de dados do Google Maps, selecionados a partir de uma pesquisa por restaurantes, cafés, padarias, bares e outros estabelecimentos públicos e/ou privados de serviço de alimentação. Acredita-se necessário fazer a ressalva de que a base do Google pode não refletir a realidade da quantidade de estabelecimentos existentes. Como se acredita que a representação dessa categoria é importante, na falta de uma gama de dados eventualmente mais completa, a base do Google foi aceita nesta pesquisa com o intuito de refletir o perfil geral do bairro. Para retratar com mais precisão as influências diretas da categoria nos estudos de caso, foram levantados a partir das visitas técnicas feitas os estabelecimentos relacionados a alimentação disponíveis nas bordas imediatas das praças.

À luz das ideias de Jane Jacobs (1961) na importância da mescla de usos primários e secundários, cada um desses equipamentos urbanos e estabelecimentos selecionados será devidamente referenciado no mapa e a ele será designado um raio de atuação com relação ao seu entorno. Por exemplo, na região do Largo da Batata, o SESC Pinheiros ou o Complexo Aché Cultural ou o Centro Cultural Banco do Brasil ou o Teatro Municipal na região do Vale do Anhangabaú têm uma atuação forte não somente dentro de seus bairros, como também na cidade como um todo. Exposições e outros eventos que neles ocorrem atraem atenção de pessoas por toda São Paulo. Ao passo que um pequeno restaurante na Rua Padre Carvalho (em Pinheiros) ou na Rua Direita (na Sé) tem uma influência muito mais restrita a seu bairro, quando não somente aos quarteirões imediatamente vizinhos a ele.

MAPEAMENTO DOS PONTOS ARTICULADORES DO COTIDIANO
COM SUA ZONA DE INFLUÊNCIA DA REGIÃO DO
VALE DO ANHANGABAÚ

- LEGENDA**
- LINHA ELEVADA DE METRÔ
 - PARADAS DE METRÔ
 - LINHA DA CPTM
 - PARADAS DA CPTM
 - CICLOVIAS E CALÇADAS COMPARTILHADAS
 - CICLOFAIXAS DE LAZER DOMINGOS E FERIADOS
 - BICICLETÁRIOS E PARACICLOS PÚBLICOS
 - CICLOSAMPA E BIKESAMPA
 - CORREDORES DE ÔNIBUS
 - FAIXAS EXCLUSIVAS DE ÔNIBUS
 - TERMINAIS DE ÔNIBUS
 - PARADAS DE ÔNIBUS
 - RUAS EXCLUSIVAS PARA PEDESTRES
 - ÁRVORES EM PASSEIO PÚBLICO
 - TEATROS, CINEMAS E CASAS DE SHOWS
 - BIBLIOTECAS E MUSEUS
 - ESPAÇOS CULTURAIS
 - PONTOS DE WI-FI LIVRE E EQUIPAMENTOS PÚBLICOS DE TECNOLOGIA
 - FEIRAS LIVRES, SACOLÕES E MERCADOS MUNICIPAIS
 - RESTAURANTES, BARES, ETC.
 - CLUBES E CENTROS ESPORTIVOS
 - TRANSPORTE PÚBLICO
 - TRANSPORTE COMPARTILHADO

Mapa 2 — Mapa autoral desenvolvido pela autora desta dissertação de mestrado.
Fontes: Geosampa, Infocidade, Bikesampa, Ciclosampa, Detran, Google Maps e SP de Bike entre 2015 e 2018.

MAPEAMENTO DOS PONTOS ARTICULADORES DO COTIDIANO
COM SUA ZONA DE INFLUÊNCIA DA REGIÃO DO
LARGO DA BATATA

- LEGENDA**
- LINHA ELEVADA DE METRÔ
 - PARADAS DE METRÔ
 - LINHA DA CPTM
 - PARADAS DA CPTM
 - CICLOVIAS E CALÇADAS COMPARTILHADAS
 - CICLOFAIXAS DE LAZER DOMINGOS E FERIADOS
 - BICICLETÁRIOS E PARACICLOS PÚBLICOS
 - CICLOSAMPA E BIKESAMPA
 - CORREDORES DE ÔNIBUS
 - FAIXAS EXCLUSIVAS DE ÔNIBUS
 - TERMINAIS DE ÔNIBUS
 - PARADAS DE ÔNIBUS
 - RUAS EXCLUSIVAS PARA PEDESTRES
 - ÁRVORES EM PASSEIO PÚBLICO
 - TEATROS, CINEMAS E CASAS DE SHOWS
 - BIBLIOTECAS E MUSEUS
 - ESPAÇOS CULTURAIS
 - PONTOS DE WI-FI LIVRE E EQUIPAMENTOS PÚBLICOS DE TECNOLOGIA
 - FEIRAS LIVRES, SACOLÕES E MERCADOS MUNICIPAIS
 - RESTAURANTES, BARES, ETC.
 - CLUBES E CENTROS ESPORTIVOS
 - TRANSPORTE PÚBLICO
 - TRANSPORTE COMPARTILHADO

Mapa 3 — Mapa autoral desenvolvido pela autora desta dissertação de mestrado.
Fontes: Geosampa, Infocidade, Bikesampa, Ciclosampa, Detran, Google Maps e SP de Bike entre 2015 e 2018.

MAPEAMENTO DOS PONTOS ARTICULADORES DO COTIDIANO DA REGIÃO DO VALE DO ANHANGABAÚ

LEGENDA

- LINHA ELEVADA DE METRÔ
- PARADAS DE METRÔ
- LINHA DA CPTM
- PARADAS DA CPTM
- CICLOVIAS E CALÇADAS COMPARTILHADAS
- CICLOFAIXAS DE LAZER DOMINGOS E FERIADOS
- BICICLETÁRIOS E PARACICLOS PÚBLICOS
- CICLOSAMPA E BIKESAMPA
- CORREDORES DE ÔNIBUS
- FAIXAS EXCLUSIVAS DE ÔNIBUS
- TERMINAIS DE ÔNIBUS
- PARADAS DE ÔNIBUS
- RUAS EXCLUSIVAS PARA PEDESTRES
- ÁRVORES EM PASSEIO PÚBLICO
- TEATROS, CINEMAS E CASAS DE SHOWS
- BIBLIOTECAS E MUSEUS
- ESPAÇOS CULTURAIS
- PONTOS DE WI-FI LIVRE E EQUIPAMENTOS PÚBLICOS DE TECNOLOGIA
- FEIRAS LIVRES, SACOLÕES E MERCADOS MUNICIPAIS
- RESTAURANTES, BARES, ETC.
- CLUBES E CENTROS ESPORTIVOS
- TRANSPORTE PÚBLICO
- TRANSPORTE COMPARTILHADO

ESCALA GRÁFICA
METROS X MINUTOS CAMINHADOS
(considerando: 4,5KM/H)

Mapa 4 — Mapa autoral desenvolvido pela autora desta dissertação de mestrado.
Fontes: Geosampa, Infocidade, Bikesampa, Ciclosampa, Detran, Google Maps e SP de Bike entre 2015 e 2018.

MAPEAMENTO DOS PONTOS ARTICULADORES DO COTIDIANO DA REGIÃO DO LARGO DA BATATA

LEGENDA

- LINHA ELEVADA DE METRÔ
- PARADAS DE METRÔ
- LINHA DA CPTM
- PARADAS DA CPTM
- CICLOVIAS E CALÇADAS COMPARTILHADAS
- CICLOFAIXAS DE LAZER DOMINGOS E FERIADOS
- BICICLETÁRIOS E PARACICLOS PÚBLICOS
- CICLOSAMPA E BIKESAMPA
- CORREDORES DE ÔNIBUS
- FAIXAS EXCLUSIVAS DE ÔNIBUS
- TERMINAIS DE ÔNIBUS
- PARADAS DE ÔNIBUS
- RUAS EXCLUSIVAS PARA PEDESTRES
- ÁRVORES EM PASSEIO PÚBLICO
- TEATROS, CINEMAS E CASAS DE SHOWS
- BIBLIOTECAS E MUSEUS
- ESPAÇOS CULTURAIS
- PONTOS DE WI-FI LIVRE E EQUIPAMENTOS PÚBLICOS DE TECNOLOGIA
- FEIRAS LIVRES, SACOLÕES E MERCADOS MUNICIPAIS
- RESTAURANTES, BARES, ETC.
- CLUBES E CENTROS ESPORTIVOS
- TRANSPORTE PÚBLICO
- TRANSPORTE COMPARTILHADO

ESCALA GRÁFICA
METROS X MINUTOS CAMINHADOS
(considerando: 4,5KM/H)

Mapa 5 — Mapa autoral desenvolvido pela autora desta dissertação de mestrado.
Fontes: Geosampa, Infocidade, Bikesampa, Ciclosampa, Detran, Google Maps e SP de Bike entre 2015 e 2018.

Inspirada na gradação de usos primários e secundários de Jane Jacobs (1961), esta dissertação se propõe a distinguir os pontos articuladores do cotidiano em três níveis de atratividade: primária, secundária e terciária. Acredita-se que assim será possível representar de forma mais apurada as possibilidades e características de cada bairro. Dessa forma fica estabelecido que equipamentos urbanos e terminais viários, cuja influência transpasse os limites das áreas de intervenção aqui analisadas, serão considerados atividades primárias. Pontos de atratividade intermediária ou secundária serão aqueles ainda proeminentes e capazes atrair um bom fluxo de pessoas, mas com influência mais restrita ao seu bairro. Por fim, estabelecimentos ou outros pontos de baixa atratividade, como comércio e serviços em geral ou pontos de ônibus ou estações de bicicletas compartilhadas, serão considerados elementos terciários.

Para criar uma escala única para análise comparativa das zonas de influência nos mapas, serão desenhadas manchas concêntricas a esses pontos em um tom mais claro; estas representam uma hierarquia de influência estipulada pela autora desta dissertação, dado o impacto de cada ponto no contexto do bairro, entre 1,5 minuto, 3 minutos e 6 minutos de caminhada. Esse parâmetro foi adotado por vincular a representação cartográfica à circulação dos pedestres: 1,5 minuto aceitando um passo de 4,5 km/h, considerado por Jan Gehl em Cidades para Pessoas (2014, p.43) como média, representam 115 metros, ou seja, pouco maior que a dimensão convencional de um quarteirão. Por consequência, 3 minutos de caminhada significam 225 metros e, 6 minutos, 450 metros.

Indo além, os raios estabelecidos também mantêm correspondência com a área de influência de cada ponto no mapa, no sentido de que as menores zonas podem até atrair pessoas de lugares mais distantes, mas essencialmente sua presença no cotidiano da rua é contida no quarteirão onde o estabelecimento está localizado; sendo assim, estas serão representadas por raios de 115 metros (1,5 minuto). Depois, serão identificados pontos de influência intermediária, marcados por raios de 225 metros (3 minutos). Por fim, os pontos que forem considerados como articuladores principais dos bairros são representados com alcance de 450 metros de raio (6 minutos).

Complementando o mapeamento autoral desenvolvido, serão também analisados outros dados sociais. Por meio do site oficial da Prefeitura de São Paulo, Geosampa, foi possível ter acesso a dados relacionados à demografia e à qualidade de vida na região central; estes não foram incluídos no mapeamento de pontos de influência do cotidiano da região. Todavia são representativos para compreensão das correlações e distinções entre o Vale do Anhangabaú e o Largo da Batata.

Outro dado disponível no Geosampa é o IPVS (Índice Paulista de Vulnerabilidade Social), que mede a qualidade de vida e a desigualdade social no Estado de São Paulo a partir da análise de dados de renda, escolaridade, saúde, condições de inserção no mercado de trabalho, acesso a serviços públicos e oportunidade de mobilidade social. Escalado em seis grupos, sendo o 1 de baixíssima e o 6 de altíssima vulnerabilidade, os dados são revistos a cada dez anos e o último relatório emitido é de 2010, pelo SEADE (Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados).

Por último também serão ponderados aspectos detectados empiricamente por meio de visitas a campo, como a disponibilidade de mobiliário urbano, a situação presente de manutenção, o cuidados

dos objetos de estudo, as organizações sociais encontradas nas regiões (item chamado de mobilidade social) e será feita uma análise das atividades comerciais e de serviços nos limites das praças. Em questões arquitetônicas e urbanas, o termo fachada ativa de um edifício diz respeito às atividades comerciais e serviços, em geral independentes ao programa do empreendimento, disponibilizadas no nível do térreo, abertas às calçadas. Esta dissertação toma a liberdade de aplicar o conceito aos estudos de caso, sugerindo que as calçadas que confrontam os limites das praças, que formam o vazio livre, seriam as fachadas ativas do Vale e do Largo.

Retomando a discussão sobre os mapeamentos do Largo da Batata e do Vale do Anhangabaú, de pronto alguns comentários podem ser levantados com relação aos mapeamentos, como, por exemplo, a correlação entre o embasamento teórico desta dissertação versus a cientificidade dos mapas.

Esta dissertação de fato se vincula a uma análise fenomenológica dos estudos de caso, implicando-se vital e imprescindível no processo de revalorização urbana a ação humana engajada. No capítulo I o argumento desenvolvido é de que o vínculo sociourbano coletivo arraigado não se forma apenas no uso de espaços livres das cidades contemporâneas; esses estão à disposição da sociedade e a sua simples existência não é suficiente para desencadear o processo afetivo que aqui se busca.

Também foi considerado que não basta nomear um espaço como uma praça, ou similar, para que ele o seja; somente passar por esta praça como quem transita de um quarteirão para o próximo não dá a este local a capacidade de um equipamento de atividade comunitária de lazer, por mais que ele tenha sido pensado para tal fim. A formação do lugar enquanto espaço antropológico, delimitador de uma identidade sociourbana, é mais complexo que isso e não se dá não somente no caminhar (ou seja, no uso do espaço), mas sim no uso cotidiano intencional do local em questão. O uso premeditado, o ato pensado de ir e conviver entre tais pessoas e tal área por um determinado período de tempo, é necessário porque assim se disponibiliza a criação de memórias e identidade coletivas.

Dessa forma, acredita-se que não há conflito entre essas premissas e a formalidade dos mapas, uma vez que os mapas não são apresentados enquanto verdades universais e imutáveis. Michel de Certeau escreve sobre a criação de mapas urbanos (1990, p. 163):

Certamente, os processos de caminhar pela cidade podem reportar-se em mapas urbanos de maneira a transcrever-lhes os traços (aqui densos, e aqui leves) e as trajetórias (passando por aqui e não por lá). Mas essas curvas em cheios e vazios remetem somente, como palavras, daquilo que passou. Os destaques dos percursos perdem o que foi: o próprio ato de passar a operação de ir, vagar ou “olhar as vitrines”, noutras palavras, a atividade dos passantes é transposta em pontos que compõem sobre a linha totalizante e reversível. Só se deixa então captar um resíduo colocado no não tempo de uma superfície de projeção. Visível, tem como efeito tornar visível a operação que a tornou possível. Essas fixações constituem procedimentos de esquecimento.

Em associação com a base cartográfica já descrita, a elaboração dos mapas autorais envolveu visitas técnicas às regiões. Ou seja, à luz do excerto de Certeau, foram feitos mapas invisíveis, traços e trajetórias a pé para a compreensão dos objetos de estudo. Nesse sentido, os mapeamentos finais são transcrições gráficas derivadas do compartilhamento urbano de determinados locais, em determinados períodos de tempo e com determinadas pessoas; calcados na vivência pessoal da autora, seguem em linha com a análise e com o processo de pensamento fenomenológico adotado para este trabalho. Também há

MAPEAMENTO DOS EQUIPAMENTOS DE CULTURA E LAZER DE SÃO PAULO E DOS BAIRROS DA SÉ E REPÚBLICA, EM 2012

Mapa 6 — Mapa autoral desenvolvido pela autora deste memorial de qualificação acerca da região da Sé e República para Trabalho de Conclusão de Curso de graduação em arquitetura e urbanismo na FAAP-SP em 2013. Fontes: Infocidade, CPTM, SPTrans, metrô, Emurb, Google Maps e Associação Viva o Centro e Nossa São Paulo entre 2011 e 2012.

um esforço em manter sua subjetividade ao transcrever esse conteúdo em produto gráfico. Podem ser colocados como exemplos: mensurar a escala destes partindo da velocidade de caminhada e redesenhar os mapas da Prefeitura, incluindo o projeto dessas áreas com suas árvores, canteiros, desenho de piso, mobiliário urbano e outros detalhes.

Na mesma medida, assumir a subjetividade dos mapas não deve, eventualmente, descartá-los para as análises a seguir. Assim como também já foi discutido nesta dissertação, da mesma forma que é impossível ter uma compreensão da cidade como uma totalidade, não é possível solicitar que os mapas do Vale do Anhangabaú e do Largo da Batata o sejam. Análises de objetos de estudo em geral são enviesadas, marcadas pela parcialidade de quem as desenvolve. Dessa maneira, admite-se a pertinência dos mapas para esta pesquisa.

As ideias desta pesquisa se iniciaram em 2012, com o trabalho de conclusão de curso de graduação em Arquitetura e Urbanismo, da Fundação Armando Alvares Penteado (FAU-FAAP-SP). O trabalho em questão (descrito brevemente no mapa 5) foi concebido como continuação dos estudos desenvolvidos na AA (Architectural Association) em 2010, propondo a identificação de áreas de interesse cívico no centro antigo da cidade de São Paulo. As áreas de intervenção foram selecionadas a partir de um processo de mapeamento e sobreposição de camadas de informações variadas sobre equipamentos públicos e privados de lazer e cultura e diferentes modais de transporte público da cidade de São Paulo. O produto final apresentado, além desses mapeamentos, foi a proposição de pequenas praças dispersas pela região, intuindo a formação de um sistema de intervenções urbanas que articulassem e unissem os dois bairros, Sé e República.

A forma de representação gráfica indicada no mapa 5, utilizada em 2012 para entender as relações urbanas entre os equipamentos urbanos selecionados, foi unir os pontos de cultura e de lazer como em um jogo de liga pontos. Revisitando o trabalho hoje, acredita-se que as manchas resultantes foram aleatórias, podendo ser conectados os pontos como se os desejasse sem uma metodologia precisa; as formas sobrepostas dificultavam a visão do mapa, por vezes dando a entender que a área de intervenção era mais ou menos bem servida pelos equipamentos indicados. Por esse motivo, para a pesquisa do mestrado, optou-se pelas zonas de influência concêntricas a cada ponto.

3.3. O VALE DO ANHANGABAÚ

3.3.1. A formação do Vale

Como grande parte do histórico dos bairros Sé e República já foi descrita no item 2.1, aqui se colocará a explicação da cronologia e da história específica do Vale do Anhangabaú.

A praça atual conforma-se na várzea do Rio Anhangabaú, vale formado entre os bairros Sé e República; ele historicamente não foi edificado e era utilizado para a passagem entre bairros, delimitando a área no sentido leste-oeste. No outro eixo, norte-sul, a praça conforma-se entre o Viaduto Santa Ifigênia e o Viaduto do Chá, chegando até quase ao Terminal Bandeira.

A primeira grande interferência no Vale foi a construção do Viaduto do Chá: comissionada por pressão de interesses econômicos privados, a primeira ponte foi inaugurada em 1892; com 152 metros de comprimento em cinco vãos, largura de 14,70 metros e cerca de 20 metros de altura em estrutura metálica. A conexão entre cidade nova e cidade velha se tornou mais eficaz, acelerando ainda mais o mercado imobiliário local, que já despontava desde 1870 e 1880. Durante essa época o Viaduto disponibilizou aos paulistanos novas formas de vivenciar os espaços públicos, tornando-se local de protesto e reivindicação (1896).

Com essa consideração, anos depois, em 1913, foi inaugurado o Viaduto Santa Ifigênia; naquela época o Vale do Anhangabaú estendia-se para além da projeção do viaduto, chegando até pequenas construções. Hoje o viaduto delimita o extremo norte do Vale do Anhangabaú, conectando o Largo São Bento, no bairro da Sé, com o Largo de Santa Ifigênia, na República. Seguindo a implantação bem-sucedida do Viaduto do Chá, o novo viaduto também visava melhorias na conexão comercial entre as margens do Vale do Anhangabaú. Também construído em estrutura metálica, o viaduto tem 13,60 metros de largura por 225 metros de comprimento, divididos em cinco vãos, 30 metros em cada ponta e mais arcos centrais com 55 metros.

Por essa época, nas bordas do Anhangabaú, em alinhamento com o Viaduto do Chá, no lado da República, estavam o Teatro São José (1909) e o Teatro Municipal (1911). Casas para óperas e concertos musicais, ambos os teatros foram contruídos por um desejo de modernidade de uma sociedade paulistana que procedia por importar costumes e culturas imigrantes cosmopolitas. O Teatro São José, mais modesto frente à magnitude do Teatro Municipal com Praça Ramos de Azevedo – sua conexão com o Vale do Anhangabaú –, acabou se tornando obsoleto e, por fim, foi demolido após um incêndio. No seu lugar, foi construído o prédio da Companhia Light, hoje conhecido como Edifício Alexandre Mackenzie, inaugurado em 1929.

Figura 45 — Primeiro viaduto do Chá, 1892, visto a partir a Rua Barão de Itapetininga.
Fonte: MILANO, 1949, página 42.

Figura 46 — Parque Anhangabaú, 1920, com vista para os teatros Municipal e São José.
Fonte: REIS, 2004, página 162.

Figura 47 — Viaduto de Santa Ifigênia, 1916, com vista para o Mosteiro de São Bento.
Fonte: São Paulo Antiga, 2017.

Figura 48 — Mapa da região central da cidade de São Paulo, incluindo a planta do Parque Anhangabaú em 1930. Fonte: TOLEDO, 1981, página 121.

Nos anos que se seguiram, foram elaboradas muitas propostas para o Vale do Anhangabaú, sendo que a primeira menção de reforma surgiu em 1906. A proposta selecionada foi a chamada Parque Anhangabaú, inaugurada em 1917, parte de um pacote de reformas urbanas que incluíram a construção do Palácio das Indústrias (1917, hoje o Museu Catavento) e do Mercado Municipal (1933) na várzea do Carmo, futuro Parque Dom Pedro II. O Parque do Anhangabaú foi pensado como uma grande área para pedestres ajardinada, integrada à Praça Ramos de Azevedo e com uma avenida central, prolongamento da Avenida 23 de Maio. O projeto aprovado foi chamado de “conciliatório”, já que atendia parcialmente aos problemas urbanos que se apresentavam: propunha áreas de interesse ao mercado imobiliário (com a desapropriação parcial da encosta da Rua Líbero Badaró); provia mais vazão à malha viária; e criava novos espaços de uso público, inclusive com uma espécie de mirante na extensão do passeio público ao nível da Rua Líbero Badaró. Do lado oposto do Viaduto do Chá ainda foram previstos terrenos para a construção de dois novos prédios, fechando a composição com os teatros na margem oposta; aqui foram edificados o Palacete de Prates e o Edifício Sampaio Moreira (ambos, 1914).

Figura 49 — Vista aérea do Parque Anhangabaú por volta de 1930. À esquerda, o Parque Dom Pedro II e ao centro o Edifício Martimelli e a Avenida São João. Fonte: REIS, 2004, página 156.

Figura 50 — Vista panorâmica do Vale do Anhangabaú por volta de 1930, a partir da Praça Ramos de Azevedo. Aqui retratando desde o Edifício Martimelli até o Edifício Sampaio Moreira.
Fonte: MILANO, 1949, página 111.

Figura 52 — Vista panorâmica do Vale do Anhangabaú por volta de 1930, a partir da Praça Ramos de Azevedo. Aqui retratando desde o Edifício Sampaio Moreira até o Palacete de Prates.
Fonte: MILANO, 1949, página 111.

Figura 51 — Vale do Anhangabaú, já com o novo Viaduto do Chá e Edifício Alexandre Mackenzie (Shopping Light).
Fonte: MILANO, 1949, página 58.

Nos anos que se seguiram, o Vale do Anhangabaú gradualmente se tornou um local exclusivamente para passagem de veículos. Perdendo aos poucos as características do Parque Anhangabaú, os canteiros foram dando espaço à faixas de circulação em alta velocidade, disponibilizando vazão ao fluxo de automóveis e ônibus. Em resposta, em 1930 foi proposta a reforma do Vale dentro do escopo do Plano de Avenidas de Prestes Maia, despontando como ponto-chave para a estruturação da circulação da cidade por dois pontos principais. Primeiro, o Vale se tornaria um cartão-postal do centro de São Paulo, com grandes e majestosos edifícios conectados por uma nova praça. O segundo ponto diz respeito ao Sistema Y: no ponto de conexão entre avenidas importantes na borda sul do Vale, próximo ao Viaduto do Chá, se estruturaria o corredor de circulação viária Norte-Sul de São Paulo.

Figura 53 — Parque Anhangabaú, 1920, com vista para os Teatros Municipal e São José.
Fonte: REIS, 2004, página 152.

A proposta implantada veio somente em 1938 e divergiu em muito do plano estético e visual original de Prestes Maia. A construção do Viaduto Jacaréi acima da Avenida 9 de Julho e a criação da Praça da Bandeira, complexo de ilhas de separação de tráfego localizado no entroncamento do Sistema Y, terminaram por descaracterizar completamente o Parque do início do século XX. Do outro lado do Vale, o desenho do Parque Anhangabaú dilui-se ainda mais com a anexação da praça dos Correios, abaixo do Viaduto Santa Ifigênia. Contemporaneamente, também foi construído o novo Viaduto do Chá, para abrigar a passagem de mais veículos e desafogar o trânsito caótico da região; implantado no mesmo local do anterior, a nova estrutura em concreto tem 25 metros de largura, 20 metros de altura e 64 metros de vão central, suportado por dois grandes pilares acrescidos de mais 17,50 metros em cada uma das extremidades (até as bordas da Sé e República).

Figura 54 — Vale do Anhangabaú em 1961, vista para o Viaduto Santa Ifigênia.
Fonte: São Paulo Antiga, 2013.

Figura 55 — Viaduto do Chá, 1974.
Fonte: Vitruvius, 2015.

Figura 56 — Palácio dos Correios, 1977.
Fonte: São Paulo Antiga, 2019.

Figura 57 — Manifestação Diretas Já no Vale do Anhangabaú no dia 16 de abril de 1984.
Fonte: Folha 1, Grupo Folha, 2017.

Ao longo dos anos, outros tantos prédios de grande porte foram edificados nas margens do Anhangabaú, como o Mirante do Vale (1959) e o CBI Esplanada (1948). Nas décadas de 1970 e 1980 foram tomadas medidas de grande impacto nas imediações do Anhangabaú. Poder-se-ia elencar aqui a transformação urbana de algumas ruas dos bairros Sé e República em exclusivas para pedestres; consideradas agora como bulevares integrados ao Anhangabaú, a intenção era conformar a região como uma grande praça pública, livre de carros, segura para pedestres. Outro apontamento relevante foi a inauguração das linhas de metrô subterrâneas, com as paradas da Praça São Bento, em frente ao Mosteiro de São Bento, e as do próprio Vale do Anhangabaú. No tocante a questões sociais, o Vale tem destaque nos anos 1980, com as passeatas em favor da volta do voto direto para eleições presidenciais; o Movimento Diretas Já, como ficou conhecido, fez seu protesto mais importante lá em 16 de abril de 1984, com 1,5 milhão de manifestantes.

Figura 58 — Viaduto do Chá e Edifício Alexandre Mackenzie por volta dos anos 1980.
Fonte: REIS, 2004, página 205.

Frente ao desterro e à confusão urbana na qual o Vale se encontrava, foram elaborados diversos projetos de reforma e requalificação da praça, mas a solução só veio em 1981, com o Concurso Anhangabaú. Inaugurado em 1991, o projeto vencedor de Rosa Klias e Jorge Wilhelm propunha um espaço cívico para a recuperação do espaço; praça de formato alongado, com cerca de 440 metros de comprimento por medidas que variam de 60 a 80 metros de largura. A concepção era conformar uma grande praça para pedestres, ajardinada e livre da circulação de carros e ônibus, que seria totalmente enterrada abaixo da praça. Alimentado pelas ruas exclusivas de pedestres em sua borda, o Vale se conectaria de forma mais fluida ao bairro por meio das saídas do metrô (São Bento e Anhangabaú), bem como pela Avenida São João, por meio do Largo do Café e da Praça dos Correios.

Infelizmente, esse conceito e a implantação real do projeto diferiram em muito. Por exemplo, com a diminuição da praça na área da Praça da Bandeira, por conta das obras do metrô já avançadas, a circulação

dos pedestres que saem do terminal de ônibus ou do metrô se tornou isolada e acanhada pelo túnel de passagem dos veículos. O mesmo ocorreu com a saída do metrô São Bento; esta ficou estrangulada com a alça de retorno às avenidas, transformando-se em uma passagem estreita para chegar à praça principal. Além disso, o concurso intuía a formação de espaços de alto caráter cívico que não se comprovaram, como a Praça Ramos de Azevedo; esta seria renomeada para “praça para comícios e eventos públicos”. Hoje o local é obstruído por um grande canteiro verde, que não dá espaço para a realização de tal propósito.

Outros tantos comentários sobre os desventuras do projeto de Klias e Wilhelm são possíveis. Todavia a questão final é que o Vale enquanto equipamento de lazer público coletivo não se concretizou. As cicatrizes deixadas na área, acrescidas de todos os problemas sociais e de segurança decorrentes da decadência e do esvaziamento residencial de toda a região central da cidade parecem bloquear a revalorização do Vale e dos bairros em seu entorno.

Figura 59 — Planta do projeto de Klias e Wilhelm.
Fonte: Archdaily, 2017.

Figura 60 — Croquis da proposta.
Fonte: site Jorge Wilhelm, 2019.

Figura 61 — Croquis da proposta do Vale do Anhangabaú.
Fonte: site Jorge Wilhelm, 2019.

Figura 62 — Croquis da proposta.
Fonte: site Jorge Wilhelm, 2019.

Mais recentemente, ainda se notam políticas e incentivos públicos no sentido da recuperação dessas áreas. É possível colocar aqui a própria Lei Cidade Limpa (2006) que, com a limpeza visual decorrente, devolveu aos paulistanos alguns visuais urbanos importantes. Em especial nos bairros aqui trabalhados, a remoção dos excessos publicitários, que corroboravam para deixar a região mais degradada e poluída, deu liberdade à sociedade de observar e contemplar o conjunto arquitetônico e histórico do centro.

Além disso, o Vale, assim como toda a região central paulistana, tornou-se palco de apresentações e intervenções temporárias artísticas ao longo dos anos. Costuma ser utilizado, por curtos espaços de tempo, como palco de atividade/intervenção artística, que problematiza questões culturais, sociais, econômicas, ambientais, etc. que, aliás, são pertinentes ao espaço de implantação do projeto em questão. A performance fica a cargo dos visitantes, realizada na interação entre palco e enredo.

O primeiro grande evento urbano implantado no centro histórico foi a segunda edição do Arte/Cidade, em 1994; este foi um projeto artístico engajado e uma das instalações mais conhecidas foi o Periscópio de Guto Lacaz no antigo Shopping Light. Mais recentemente, despontam dois grandes eventos urbanos, a Virada Cultural e a Virada Esportiva. Eventos anuais, que ocorrem desde 2004 e 2007, respectivamente, são dissidências temáticas da La Nuit Blanche: programa cultural anual que consiste em manter todos os equipamentos de cultura (teatros, museus, galerias de arte, etc.) de uma região abertos por um dia e uma noite inteiras com uma programação gratuita articulada por um circuito espalhado pela cidade ou em alguns bairros. O primeiro evento reportado ocorreu em Helsinki em 1984 e desde então muitas outras cidades se inspiraram nesse exemplo; hoje são encontrados similares em mais de 120 cidades por toda a Europa, a América do Norte e o Brasil.

Com temáticas polêmicas e engajadas relacionadas ao contexto urbano, econômico e social de cada cidade naquele ano, esses eventos associam atividades nos museus, teatros, etc. a instalações artísticas nas ruas, propiciando ao seu participante experienciar contatos sociourbanos absolutamente diferenciados das possibilidades cotidianas daqueles ambientes. Por exemplo, quase todos os anos a Virada Esportiva disponibiliza descer do Viaduto do Chá ao Vale do Anhangabaú por tirolesa e a Virada Cultural de 2012 propunha um passeio de balão a partir da praça, ao lado do Viaduto do Chá.

Foram obtidos alguns dados sobre a Virada Cultural. A partir dos relatórios de pesquisa de perfil de público do evento feitos pela SP Turismo, de 2012 a 2017, é relatado que a maior parte dos participantes é paulista, do sexo masculino, com ensino médio completo, branca, assalariada, com renda entre 2 e 4 salários mínimos, não portadora de deficiências, moradora da zona sul e com cerca de 30 anos; a modalidade de transporte mais utilizada para chegar aos palcos foi o metrô. Os dados de 2012 e 2013 evidenciam que a maior parte das pessoas chegava aos eventos entre as 18 e 23 horas de sábado e entre as 9 e 14 horas de domingo, saindo entre as 23 horas de sábado e as 6 horas de domingo ou as 18 horas de domingo, com o fechamento do evento. A nota média geral dada aos eventos em 2015 e 2016 girava em torno de 8,3 numa escala de satisfação; até a edição de 2016 a média total de participantes até 2016 se mantinha em torno de 3 a 4 milhões de pessoas.

Figura 63 — Vista aérea do Vale do Anhangabaú após a reforma de Kliass e Whilhem. Fonte: Folhapress (Keiny Andrade), 2015.

Figura 64 — Vista aérea do Vale do Anhangabaú após a reforma de Kliass e Whilhem. Fonte: Folhapress (Keiny Andrade), 2015.

Em 2017 a nota do evento foi 7,9 e apenas 1,6 milhão de pessoas compareceram. Esse esvaziamento atribui-se às políticas públicas empregadas pela gestão municipal de João Dória, que optou por descentralizar os palcos do centro histórico de São Paulo; estes foram distribuídos por toda a cidade. Em 2018, na 14ª edição da Virada Cultural, o evento retornou com mais exclusividade e peso ao centro paulistano, mantendo algumas outras atrações dispersas em CEUs e outros equipamentos urbanos por São Paulo; a presença do público foi de 3 milhões de participantes, 2 milhões destes somente na região central. Até o momento ainda não foi divulgado o relatório sobre a pesquisa do perfil de público de 2018 pela SP Turismo.

Ao contrário da Virada Cultural que, na maioria, é concentrada no centro de São Paulo, a Virada Esportiva por outro lado nasceu pensada na escala da cidade, com atividades esportivas radicais, tradicionais, infantis, aquáticas e de salão, distribuídas em centros esportivos, clubes, praças, arenas e parques. O evento em 2017 contou com a presença de 3 milhões de pessoas e os dados do relatório de pesquisa de perfil de público feito pela SP Turismo em 2016, 2014 e 2013 deram nota média 8,5 para o evento, evidenciando que os participantes são mais da metade homens paulistanos de cerca de 30 anos, com renda entre 2 e 3 salários mínimos, assalariados e com ensino médio completo. Em 2016, 47,7% dos entrevistados praticavam atividade física entre cinco e três vezes por semana, na maioria corrida, skate ou futebol; quando perguntados sobre o local de prática dessa atividade, 20,2% informou ser ao ar livre, em parques.

Outros dados relevantes são que os participantes do evento, na maioria, vão acompanhados por uma ou duas pessoas, entre as quais ao menos uma criança de até 10 anos e comparecem, normalmente, a apenas um polo de atividade. Devido ao evento ser distribuído entre muitos locais pela cidade não é possível indicar uma região específica de São Paulo com maior presença. Todavia quando perguntados se atenderiam a mais de um polo de atividade, 16,6% acenaram comparar ao Vale do Anhangabaú (perfil social de 2016). Até o momento ainda não foi divulgado o relatório sobre a pesquisa do perfil de público de 2017 e 2018 pela SP Turismo.

Figura 65 — Virada Cultural no Vale do Anhangabaú em 2014.
Fonte: O Globo, 2014.

Figura 66 — Instalação Periscópio no Edifício Alexandre Mackenzie, de Guto Lacaz, para a edição do Arte/Cidade em 1994.
Fonte: Vitruvius, 2015.

Figura 67 — Virada Esportiva, intervenção no Viaduto do Chá, em 2012.
Fonte: Esportividade, 2016.

Figura 68 — Virada Cultural no Vale do Anhangabaú em 2012.
Fonte: Trópicos tropicais, 2016.

Dentro dos incentivos públicos à vivência coletiva também é importante citar o impacto do uso das bicicletas na região, que proveu novas formas de relacionamento entre cidade e cidadão. Aberta em 2012 inicialmente somente aos finais de semana com um curto percurso circular entre a Praça da Sé e a Rua Líbero Badaró, hoje toda a região da Sé e da República tem uma malha ciclovária mais densa e expressiva, grande parte permanente. Neste sentido, mesmo aparentemente subutilizadas, as ciclovias e calçadas compartilhadas constituem-se como intervenções permanentes, convivendo e conflitando diariamente com os fluxos e com a rotina da região. Todavia as ciclofaixas reversíveis de lazer atuam como intervenções periódicas, repetindo-se todos os domingos e feriados. É apontado aqui que intervenções urbanas temporárias e periódicas são extremamente importantes na reciclagem dos espaços nos quais elas se inserem, porém não criam laços firmes, já que a conexão entre cidade e cidadão fica lastreada à intervenção em questão.

O Vale, em 2018, está degradado e devassado: enquanto há uma grande quantidade de pessoas transitando pelas ruas laterais e dentro dos bairros adjacentes, não há movimento correspondente no próprio Vale. Além disso, as fontes foram desligadas e os canteiros não indicam receber manutenção adequada. Há mendicância, entre outras evidências. Até o momento, as políticas empregadas não parecem capazes de estabelecer vínculos mais duradouros para despertar o grande potencial cívico do Vale. O sonho do Vale do Anhangabaú enquanto lugar permanece em pausa.

3.3.2. Caderno de mapeamento em sobreposição:
Pontos articuladores do cotidiano da região do Vale do Anhangabaú

Mapa em transparência 1 — Categoria: teatros, cinemas e casas de shows.

Mapa em transparência 2 — Categoria: bibliotecas e museus.

Mapa em transparência 3 — Categoria: espaços culturais.

Mapa em transparência 4 — Categoria: pontos de wi-fi livre e equipamentos públicos de tecnologia.

Mapa em transparência 5 — Categoria: feiras livres, sacolões e mercados municipais.

Mapa em transparência 6 — Categoria: restaurantes, bares, etc.

Mapa em transparência 7 — Categoria: clubes e centros esportivos.

Mapa em transparência 8 — Categoria: transporte público.

Mapa em transparência 9 — Categoria: transporte compartilhado.

MAPEAMENTO DOS PONTOS ARTICULADORES DO COTIDIANO COM SUA ZONA DE INFLUÊNCIA DA REGIÃO DO VALE DO ANHANGABAÚ

ESCALA GRÁFICA
METROS X MINUTOS CAMINHADOS
(considerando: 4,5KM/H)

Mapa 7 — Mapa autoral desenvolvido pela autora desta dissertação de mestrado.
Fontes: Geosampa, Infocidade, Bikesampa, Ciclosampa, Detran, Google Maps e SP de Bike entre 2015 e 2018.

3.3.3. Análises gráficas de um espaço
Equipamentos e pontos de lazer e cultura

A primeira constatação que pode ser feita é acerca da densidade de pontos articuladores do entorno do Vale do Anhangabaú. De acordo com o mapeamento levantado, são mais de 222 equipamentos de lazer e cultura, distribuídos entre as respectivas categorias discriminadas na legenda do mapa.

Primeiramente serão analisados os equipamentos de cultura. Aqui serão englobadas as categorias teatros, cinemas e casas de shows; bibliotecas e museus; espaços culturais. É possível constatar que os equipamentos indicados estão espalhados dentro dos bairros adjacentes, exceto o Praça das Artes e o Teatro Municipal que estão na margem oeste do Vale do Anhangabaú.

Há outros equipamentos de atividade primária equiparável nas redondezas que ainda atingem diretamente o Vale do Anhangabaú como sua zona de influência. Por exemplo, há o Centro Cultural Banco do Brasil, que se conecta quase diretamente à praça, e a Biblioteca Mário de Andrade, na Praça Dom Gaspar. Ainda há uma distância de pouco mais de 6 minutos de caminhada, transpassando 450 metros, poder-se-ia levantar o centro Caixa Econômica Cultural, a Faculdade de Direto da Universidade de São Paulo e o SESC 24 de Maio.

Enquanto equipamentos de influência intermediária, é possível verificar pontos como a Galeria do Rock, o Pátio do Colégio, a Galeria Metrôpole (que tem uma casa de shows dentro do complexo) e a Casa da Marquesa de Santos. Estes pontos de atividade ou de atração secundária não chegam a estabelecer relações diretas com o Vale, já que sua influência foi restringida nos mapeamentos a até 3 minutos de caminhada (por volta de 225 metros). Outro ponto de média intensidade que poderia ser levantado é o Museu Catavento, entretanto por se localizar na outra margem do Rio Tamandateí, sua influência não chega a atingir o Vale.

Também é possível analisar as categorias por sua densidade. Dos 41 pontos mapeados na categoria de teatros, cinemas e casas de shows apenas três foram considerados como de alta influência em seu entorno. No mais, esta categoria é principalmente composta por muitos pontos de baixa influência (cerca de 115 metros de raio), na maioria localizados na região da República, em especial nas proximidades da Praça Roosevelt e do Edifício Copan.

Por outro lado, os estabelecimentos categorizados como museus e bibliotecas e espaços culturais estão dispostos de forma mais equilibrada entre os bairros e com menor disparidade de influência. Com um total de 23 pontos, foram identificados cinco espaços culturais de grande e dois de média influência. Já com relação às bibliotecas e museus, foram levantados 29 pontos totais, sendo destes dois de grande e seis de média atratividade. Com relação aos espaços culturais, nota-se que entre os 23 equipamentos identificados, oito estão na Rua Boa Vista, via que conecta o Largo de São Bento à Praça da Sé; destes, dois foram considerados como equipamentos de grande influência, o Centro Cultural Banco do Brasil e o Caixa Econômica Cultural. Algumas das bibliotecas e museus também são encontradas neste eixo e se torna perceptível que a maioria dos demais pontos marcados no mapa também se concentram na região da Sé, em especial na parte sul do mapa, nas proximidades do Largo de São Francisco.

Mapa 8 — Zonas de influência de categorias culturais.

Mapa 9 — Pontos mapeados das categorias culturais.

MAPEAMENTO DE
PONTOS ARTICULADORES
DA REGIÃO DO VALE
DO ANHANGABAÚ POR
CATEGORIA

Todos os mapas acima apresentados são autorais, desenvolvidos pela autora desta dissertação de mestrado. Fontes: Geosampa, Infocidade, Bikesampa, Ciclosampa, Detran, Google Maps e SP de Bike entre 2015 e 2018.

Mapa 10 — Zonas de influência de teatros, cinemas e casas de shows.

Mapa 11 — Zonas de influência de espaços culturais.

Mapa 12 — Zonas de influência de museus e bibliotecas.

Mapa 13 — Pontos mapeados de teatros, cinemas e casas de shows.

Mapa 14 — Pontos mapeados de espaços culturais.

Mapa 15 — Pontos mapeados de museus e bibliotecas.

Todos os mapas acima apresentados são autorais, desenvolvidos pela autora desta dissertação de mestrado. Fontes: Geosampa, Infocidade, Bikesampa, Ciclosampa, Detran, Google Maps e SP de Bike entre 2015 e 2018.

Todos os mapas acima apresentados são autorais, desenvolvidos pela autora desta dissertação de mestrado. Fontes: Geosampa, Infocidade, Bikesampa, Ciclosampa, Detran, Google Maps e SP de Bike entre 2015 e 2018.

Avançando nas categorias, há clubes e centros esportivos, condensando equipamentos públicos e privados. A região dispõe de poucos estabelecimentos com este propósito, limitados a um total de três e apenas um expressivo de fato, o SESC 24 de Maio; este localizado na rua homônima, exclusiva para pedestres, na região da República. Os demais pontos identificados estão dispersos por todo o mapa, sem atender diretamente ao Vale do Anhangabaú.

Sobre os pontos de wi-fi livre e equipamentos públicos de tecnologia há uma boa distribuição entre os bairros, contando com um grande laboratório Fablab e um telecentro comunitário, sendo que um destes se encontra no próprio Vale do Anhangabaú e outro na Rua Major Sertório; estes foram identificados como pontos de baixa atratividade. Os demais 13 pontos identificados fazem referência ao wi-fi livre. Cada um com alcance de cerca de 200 metros, é possível notar que houve a intenção clara de que o usuário tivesse rede de internet disponível em todo o centro histórico, principalmente no entorno das ruas exclusivas para pedestres e no Vale. No mais, há pontos nas áreas cívicas relevantes nas imediações, como a Praça Roosevelt, a Praça da Sé, no entorno do Terminal Bandeira, na praça do Mercado Municipal (na região do Parque Dom Pedro II) e no Largo do Arouche.

Com relação às últimas duas categorias, que dizem respeito à alimentação, nota-se uma densidade muito alta de pontos mapeados. Somando 111 pontos, foi identificado apenas um ponto de grande influência que se repete nas duas categorias, que se relaciona ao Mercado Municipal de São Paulo. As feiras, sacolões e mercados municipais representam um total de seis equipamentos e estão distribuídos mais a sudoeste e norte do mapa. Quanto aos demais pontos, 103 identificados, representam restaurantes, bares, etc. e se apresentam em grande densidade no bairro República, principalmente nas imediações do Elevado Presidente João Goulart e da Praça da República.

Mapa 16 — Pontos mapeados de clubes e centros esportivos.

Todos os mapas acima apresentados são autorais, desenvolvidos pela autora desta dissertação de mestrado. Fontes: Geosampa, Infocidade, Bikesampa, Ciclosampa, Detran, Google Maps e SP de Bike entre 2015 e 2018.

Mapa 17 — Pontos mapeados de wi-fi livre e equipamentos públicos de tecnologia.

Mapa 18 — Zonas de influência de pontos de wi-fi livre e equipamentos públicos de tecnologia.

Mapa 19 — Zonas de influência de clubes e centros esportivos.

Todos os mapas acima apresentados são autorais, desenvolvidos pela autora desta dissertação de mestrado. Fontes: Geosampa, Infocidade, Bikesampa, Ciclosampa, Detran, Google Maps e SP de Bike entre 2015 e 2018.

MAPEAMENTO DE PONTOS ARTICULADORES DA REGIÃO DO VALE DO ANHANGABAÚ POR CATEGORIA

Mapa 20 — Zonas de influência das categorias de alimentação.

Mapa 21 — Zonas de influência de restaurantes, bares, etc.

Mapa 22 — Zonas de influência de feiras, sacolões e mercados municipais.

MAPEAMENTO DE PONTOS ARTICULADORES DA REGIÃO DO VALE DO ANHANGABAÚ POR CATEGORIA

- LEGENDA
- LINHA ELEVADA DE METRÔ
 - PARADAS DE METRÔ
 - LINHA DA CPTM
 - PARADAS DA CPTM
 - CICLOVIAS E CALÇADAS COMPARTILHADAS
 - CICLOFAIXAS DE LAZER DOMINGOS E FERIADOS
 - BICICLETÁRIOS E PARACICLOS PÚBLICOS
 - CICLOSAMPA E BIKESAMPA
 - CORREDORES DE ÔNIBUS
 - FAIXAS EXCLUSIVAS DE ÔNIBUS
 - TERMINAIS DE ÔNIBUS
 - PARADAS DE ÔNIBUS
 - RUAS EXCLUSIVAS PARA PEDESTRES
 - ÁRVORES EM PASSEIO PÚBLICO
 - TEATROS, CINEMAS E CASAS DE SHOWS
 - BIBLIOTECAS E MUSEUS
 - ESPAÇOS CULTURAIS
 - PONTOS DE WI-FI LIVRE E EQUIPAMENTOS PÚBLICOS DE TECNOLOGIA
 - FEIRAS LIVRES, SACOLÕES E MERCADOS MUNICIPAIS
 - RESTAURANTES, BARES, ETC
 - CLUBES E CENTROS ESPORTIVOS
 - TRANSPORTE PÚBLICO
 - TRANSPORTE COMPARTILHADO

Mapa 23 — Pontos mapeados das categorias de alimentação.

Mapa 24 — Pontos mapeados de restaurantes, bares, etc.

Mapa 25 — Pontos mapeados de feiras, sacolões e mercados municipais.

MAPEAMENTO DE PONTOS ARTICULADORES DA REGIÃO DO VALE DO ANHANGABAÚ POR CATEGORIA

- LEGENDA
- LINHA ELEVADA DE METRÔ
 - PARADAS DE METRÔ
 - LINHA DA CPTM
 - PARADAS DA CPTM
 - CICLOVIAS E CALÇADAS COMPARTILHADAS
 - CICLOFAIXAS DE LAZER DOMINGOS E FERIADOS
 - BICICLETÁRIOS E PARACICLOS PÚBLICOS
 - CICLOSAMPA E BIKESAMPA
 - CORREDORES DE ÔNIBUS
 - FAIXAS EXCLUSIVAS DE ÔNIBUS
 - TERMINAIS DE ÔNIBUS
 - PARADAS DE ÔNIBUS
 - RUAS EXCLUSIVAS PARA PEDESTRES
 - ÁRVORES EM PASSEIO PÚBLICO
 - TEATROS, CINEMAS E CASAS DE SHOWS
 - BIBLIOTECAS E MUSEUS
 - ESPAÇOS CULTURAIS
 - PONTOS DE WI-FI LIVRE E EQUIPAMENTOS PÚBLICOS DE TECNOLOGIA
 - FEIRAS LIVRES, SACOLÕES E MERCADOS MUNICIPAIS
 - RESTAURANTES, BARES, ETC
 - CLUBES E CENTROS ESPORTIVOS
 - TRANSPORTE PÚBLICO
 - TRANSPORTE COMPARTILHADO

Figura 69 — Faculdade de Direito da USP.
Fonte: Folhapress (Davi Ribeiro), 2016

Figura 70 — Biblioteca Mário de Andrade, na Pç. D. Gaspar.
Fonte: ArchDaily (Maíra Acayaba), 2019.

Figura 75 — Galeria do Rock.
Fonte: Catraca Livre, 2019.

Figura 76 — Pátio do Colégio.
Fonte: Prefeitura Municipal de São Paulo, 2019.

Figura 71 — Centro Cultural Caixa Econômica.
Fonte: Veja São Paulo, 2019.

Figura 72 — Centro Cultural Banco do Brasil.
Fonte: site oficial, 2014.

Figura 77 — Solar da Marquesa de Santos.
Fonte: Acervo Estadão, 2011.

Figura 78 — Teatro Municipal.
Fonte: Veja São Paulo, 2019.

Figura 73 — Sesc 24 de Maio.
Fonte: Archdaily (Nelson Kon), 2018.

Figura 74 — Praça das Artes, acesso Avenida São João.
Fonte: Archdaily (Nelson Kon), 2013.

Figura 79 — Museu Catavento.
Fonte: Grupo Folha, 2019.

Figura 80 — Mercado Municipal de São Paulo.
Fonte: São Paulo Antiga, 2010.

Transporte público e compartilhado

Nota-se que a região é bem atendida por transporte público. Contando com a paradas das Linhas Azul, Vermelha e Amarela de metrô, os bairros da Sé e da República se interligam ao restante da cidade; inclusive o transporte entre o Largo da Batata e o Vale do Anhangabaú é de cerca de 15 minutos de metrô, considerando percurso entre as Estações República e Faria Lima, Linha Amarela.

Importante notar a situação privilegiada do próprio Vale do Anhangabaú, que conta com três saídas de metrô em seu perímetro: as estações homônimas, da Linha Vermelha ao sul da praça, e a São Bento, Linha Azul no outro extremo. Além destas, as estações de metrô mais próximas são República (Linhas Vermelha e Amarela, na Praça da República) e Sé (Linhas Azul e Vermelha, na Praça da Sé); ambas distantes quase 1 km, estão no hall das estações mais movimentadas de São Paulo, transportando em média 260 mil pessoas e 536.800 mil por dia (dados da Secretaria de Transportes Metropolitanos, 2017), respectivamente. No entorno há ainda as estações Santa Cecília (Linha Vermelha; não representada, próxima da borda esquerda superior do mapa), Dom Pedro II (Linha Vermelha, há mais de 1 km do Vale) e Luz (Linhas Amarela e Azul; também não representada no mapeamento, ao norte do recorte, próxima à parada da CPTM). Começa a ficar claro que apesar de o centro de São Paulo ser servido por uma rede metroviária sem precedentes para os padrões da cidade, poucas influem diretamente no dia a dia do Vale.

Ainda em relação a transporte sobre trilhos, há a linha férrea Coral, da CPTM. A linha passa ao norte do mapa, cruzando o Rio Tamanduaté, e conecta a Linha Diamante à Linha Safira pelas Estações Lapa, Júlio Prestes (antiga Estação da Luz) e Brás, todas não representadas no mapeamento desta dissertação. Dessa forma, a influência deste modal na compreensão da circulação de pessoas em relação ao Vale do Anhangabaú não será levada em consideração.

Figura 81 — Vista dos pontos de ônibus no Vale do Anhangabaú, no Viaduto Santa Ifigênia.
Fonte: acervo pessoal da autora desta dissertação, 2018.

Mapa 26 — Zonas de influência das categorias de transporte público e compartilhado e ruas exclusivas para pedestres.

Mapa 27 — Zonas de influência de pontos, terminais, faixas exclusivas e corredores de ônibus e ruas exclusivas para pedestres.

Mapa 28 — Zonas de influência de estações de metrô e ruas exclusivas para pedestres.

MAPEAMENTO DE PONTOS ARTICULADORES DA REGIÃO DO VALE DO ANHANGABAÚ POR CATEGORIA

Todos os mapas acima apresentados são autorais, desenvolvidos pela autora desta dissertação de mestrado.
Fontes: Geosampa, Infocidade, Bikesampa, Ciclosampa, Detran, Google Maps e SP de Bike entre 2015 e 2018.

Mapa 29 — Pontos mapeados das categorias de transporte público e compartilhado e ruas exclusivas para pedestres.

Mapa 30 — Pontos mapeados de pontos, terminais, faixas exclusivas e corredores de ônibus e ruas exclusivas para pedestres.

Mapa 31 — Pontos mapeados de estações de metrô e ruas exclusivas para pedestres.

Mapa 32 — Pontos mapeados de transporte compartilhado: paraciclos e bicicletários públicos e ruas exclusivas para pedestres.

Mapa 33 — Zonas de influência de transporte compartilhado: paraciclos e bicicletários públicos e ruas exclusivas para pedestres.

Mapa 34 — Demarcação de vias exclusivas para pedestres.

É possível discernir que há uma densidade acentuada de pontos, corredores e faixas exclusivas de ônibus distribuídos por todo o mapa, em especial nos eixos do Elevado Presidente João Goulart, Avenida Ipiranga, Avenida da Consolação, Avenida São João, Avenida 9 de Julho e Avenida Rio Branco. Com a circulação de ônibus basicamente concentrada no centro novo, não há paradas de ônibus no bairro da Sé; os pontos que atendem a essa região ficam restritos aos arredores do Largo de São Francisco, aos próprios terminais Bandeira e Parque Dom Pedro II ou estão na outra margem do Rio Tamanduateí. Além destes terminais, ainda há o terminal do Largo do Arouche e é perceptível uma grande concentração de paradas de ônibus na região do Largo do Paissandu.

Hoje, no recorte do mapa desta dissertação, são identificados mais de 120 pontos de paradas dispersas pelas ruas e 21.000 km de faixas exclusivas e corredores de ônibus (dados extraídos do portal Geosampa em 2018). Apesar dessa grande e densa malha de transporte público, as zonas de influência dos Terminais Dom Pedro II e do Largo do Arouche não atingem diretamente o Vale do Anhangabaú, distante cerca de 1 km deste. O único terminal que atende ao objeto de estudo é o Terminal Bandeira, localizado na margem sul do Vale, próximo à Estação Anhangabaú do metrô.

Além desses modais de transporte público, é possível observar que toda a região central estudada possui uma rede cicloviária consolidada. Expandida durante os finais de semana com ciclofaixas reversíveis de lazer, os bairros República e Sé hoje se conectam por alguma rotas, como: partindo da Avenida Duque de Caxias, passa-se pela Praça da República, Rua Barão de Piratininga, Viaduto do Chá, chegando à Catedral da Sé via Largo de São Francisco. Outra rota possível seria sair da Rua Barão de Piratininga para a Rua Conselheiro Crispiniano, passar pelo Largo do Paissandu, Viaduto Santa Ifigênia, Largo de São Bento e, por meio da Rua Boa Vista, chegar à Praça da Sé.

Há ainda outras tantas possibilidades, inclusive pelo próprio Vale: seguindo por trás do antigo Shopping Light, passando a Estação Anhangabaú, é possível cruzar todo o Vale do Anhangabaú e subir para a Sé ou República pela Avenida São João, seja pelo Largo do Café ou pela frente do Palácio dos Correios, respectivamente. Ainda acerca da mobilidade no centro antigo e novo paulistano, é possível perceber que os bicicletários disponíveis são públicos, associados às saídas de metrô, trens e terminais de ônibus. Não há ainda programas de compartilhamento de bicicletas com estação fixa e, por enquanto, as empresas atuantes em São Paulo de patinetes e bicicletas livres não disponibilizam estes equipamentos na região. Ainda é importante salientar que na visita técnica, realizada durante um domingo, não foi encontrada a demarcação das ciclofaixas reversíveis dentro do Anhangabaú, apesar de elas constarem no banco de dados da CET.

Pelos percursos cicloviários descritos percebe-se que estes, em parte, coincidem com as vias de uso exclusivo de pedestres. Chamadas calçadas compartilhadas, são uma solução da Prefeitura de São Paulo para implantação de ciclofaixas permanentes, sendo disponibilizadas em vias “quando o volume de pedestres é pequeno e a calçada não tem largura suficiente para acomodar uma ciclovia ou uma ciclofaixa” . Vistas como parte de esforços públicos na revitalização da região, hoje estas totalizam 4,5 km dentre cerca de 9,5 km de vias permanentes e reversíveis disponibilizadas no recorte estudado do centro de São Paulo. Além disso, foram encontrados sete pontos de bicicletários e paraciclos públicos, sendo que nenhum chega a atingir o Vale do Anhangabaú com sua zona de influência; o mais próximo seria o bicicletário do Terminal Bandeira.

Permeabilidade e acessibilidade

Tomando o gancho das questões que concernem às ruas exclusivas para pedestres, estas permeiam todo o núcleo central da cidade antiga e da nova. Como comentado no histórico breve sobre a formação do Vale do Anhangabaú, a implementação das ruas exclusivas para pedestres advém de um esforço público desde a década de 1980 em conformá-las em um parque livre de carros.

Neste sentido, já se estabelece aqui que a circulação de veículos particulares é difícil, articulada nas bordas deste miolo central transeunte. Por exemplo, quem tente fazer um circuito de automóvel entre Praça da República e Praça da Sé terá que pegar a Avenida Ipiranga, passar pela Avenida São Luís (ao lado da Biblioteca Mário de Andrade) e Rua Coronel Xavier de Toledo, transpor o Viaduto do Chá, passar ao lado da Faculdade de Direito da USP no Largo São Francisco, chegando à Catedral da Sé pela Rua Senador Paulo Egídio. Para o restante, teria que descer a Rua Riachuelo, passar ao lado da Avenida 23 de Maio e pegar o Corredor Norte-Sul até a Avenida Prestes Maia (passando pelo túnel embaixo do Vale do Anhangabaú), fazer o contorno à esquerda na Avenida Senador Queirós, passar pela Rua 25 de Março e pelo Largo de Santa Ifigênia, finalmente chegando à Avenida Ipiranga. O percurso é, no mínimo, caótico e mal conectado, impondo problemas de logística para o comércio da região, que tem pouca disponibilidade de acesso quando localizado nas ruas exclusivas de pedestres.

Retornando a atenção a estas vias, a intenção original é que as ruas exclusivas para transeuntes da Sé e República se articulariam justamente por meio do Vale, todavia, como se pode notar pelo mapeamento, o acesso a pé para a praça não é tão simples. Uma das formas de chegar ao Vale é pelas escadas ao lado do Viaduto do Chá ou pela grande escadaria da Praça Ramos de Azevedo, em volta da fonte, aos pés do Teatro Municipal. Ainda na margem oeste, na República, as conexões são escassas ocorrendo principalmente pela Avenida São João e pela Praça Pedro Lessa, já no final do Vale do Anhangabaú.

Na margem direita do Vale já há mais possibilidades. Há, após o Viaduto do Chá, três vias pelas quais se acessa a Rua Líbero Badaró: uma escadaria não nomeada, seguida por outra escadaria na Rua Dr. Miguel Couto e na Avenida São João, conexão em rampa, já mencionada. O eixo da Avenida São João é extremamente importante: ligando o Largo do Paissandu ao Largo do Café, é a única conexão direta entre a República e a Sé feita necessariamente pelo Vale do Anhangabaú; esta, inclusive, é marcada por um desenho de piso especial e diferenciado, integrado ao da praça. No mais, o Vale pode ser admirado do alto, na transposição do Viaduto do Chá e do Viaduto Santa Ifigênia.

Além das dificuldades de acesso das ruas laterais para o Vale, também se destaca que a circulação interna da praça é complexa. Com o desenho dos canteiros centrais, grandes e compridos, acrescido das escadarias centrais desenhadas pelos arquitetos, há poucas possibilidades pelas quais um pedestre consiga traçar uma linha razoavelmente reta entre a Sé e República. Dessa forma, por mais que o Vale aconteça entremeadado às ruas e aos prédios adjacentes pelo desenho do piso (como no caso da Avenida São João), é demandado muito esforço por parte do transeunte não somente no momento de acessar a praça, como também em circular por ela.

- LEGENDA**
- ||| LINHA ELEVADA DE METRÔ
 - PARADAS DE METRÔ
 - ||| LINHA DA CPTM
 - PARADAS DA CPTM
 - CICLOVIAS E CALÇADAS COMPARTILHADAS
 - CICLOFAIXAS DE LAZER DOMINGOS E FERIADOS
 - BICICLETÁRIOS E PARACICLOS PÚBLICOS
 - CICLOSAMPA E BIKESAMPA
 - CORREDORES DE ÔNIBUS
 - ||| FAIXAS EXCLUSIVAS DE ÔNIBUS
 - TERMINAIS DE ÔNIBUS
 - PARADAS DE ÔNIBUS
 - RUAS EXCLUSIVAS PARA PEDESTRES
 - ÁRVORES EM PASSEIO PÚBLICO

MAPA AMPLIADO DA REGIÃO DO VALE DO ANHANGABAÚ

Mapa 35 — Mapa autoral desenvolvido pela autora desta dissertação de mestrado, ampliando o entorno imediato do Vale do Anhangabaú.
Fontes: Geosampa, Infocidade, Bikesampa, Ciclosampa, Detran, Google Maps e SP de Bike entre 2015 e 2018.

Figura 82 — Vista geral do Vale do Anhangabaú pelo Viaduto do Chá, evidenciando a obstrução pelos canteiros centrais e escadarias do eixo da Praça Ramos de Azevedo até a Rua Líbero Badaró.
Figura 83 — Vista do Vale do Anhangabaú pelo Viaduto Santa Ifigênia.
Fonte: acervo pessoal da autora desta dissertação, 2018.

Outro dado relevante a ser apontado é sobre a dimensão dos quarteirões em toda a região central; em ambos os lados é possível notar que não houve uma organização clara na abertura das vias, que ocorrem de forma irregular e recortada, principalmente na cidade antiga. Com exceção aos quarteirões na margem leste entre o próprio Vale e a Rua Líbero Badaró, em ambos os bairros adjacentes os blocos são maciços e grandes tanto em comprimento quanto em largura, em especial nas ruas fechadas para pedestres.

Aqui começa a ser perceptível que a região do Vale do Anhangabaú é pouco acessível por conta da baixa permeabilidade do tecido urbano, apesar de toda disponibilidade de transporte público evidente. Densamente construídos por prédios verticalizados, sem recuos laterais ou frontais, estes quarteirões direcionam o fluxo de pedestres de forma rígida e acabam por funcionar como obstáculos; não há espaço para a fluidez do ato de caminhar, que é irregular, aleatório e difuso.

Figura 84 — Escadaria não nomeada de acesso à Rua Líbero Badaró, vista a partir do Vale do Anhangabaú.
Figura 85 — Escadaria da Rua Dr. Miguel Couto, vista a partir do Vale do Anhangabaú.
Figura 86 — Vista do Vale do Anhangabaú pela Praça Ramos de Azevedo, no nível do Teatro Municipal.
Figura 87 — Escadaria lateral do Viaduto do Chá, vista a partir da Rua Formosa.
Fonte: acervo pessoal da autora desta dissertação, 2018.

Figura 88 — Vista do eixo da Avenida São João.
Figura 89 — Vista para a República a partir do eixo da Avenida São João.
Figura 90 — Vistas para a Sé a partir do eixo da Avenida São João.
Figura 91 — Vista da fonte (desativada) e escadaria posicionadas no centro do eixo da Avenida São João.
Fonte: acervo pessoal da autora desta dissertação, 2018.

Fachadas ativas e mobiliário público

Em contrapartida à densidade e à dimensão dos quarteirões das imediações do objeto de estudo, é importante notar que os térreos destes quarteirões são primordialmente preenchidos por comércio e serviço, provendo algum suporte de interesse para a circulação dos transeuntes. O mesmo já não ocorre no caso do próprio Vale.

Figura 92 — Vista da Rua Barão de Itapetininga, na República.

Figura 93 — Vista da Rua Líbero Badaró, na Sé.

Fonte: acervo pessoal da autora desta dissertação, 2018.

No lado da Sé, o percurso inicia-se na saída da Estação Anhangabaú, que ocorre pela alça exclusiva de pedestres que ladeia o jardim murado com grades metálicas do Edifício Conde Matarazzo. O embasamento desse prédio, que acomoda o gabinete da Prefeitura Municipal de São Paulo, não é recuado do Vale e, neste nível, apenas disponibiliza aberturas para acesso à garagem. Ainda antes do Viaduto do Chá, há uma construção baixa cujo nível na Rua Líbero Badaró toma função de praça, conectando o Edifício Conde Matarazzo ao viaduto; no nível do Vale do Anhangabaú está também fechada com grades metálicas.

Assim como no caso desse edifício, praticamente todos os demais que serão elencados aqui têm portaria veicular para o Vale. Em alguns casos, estas são acompanhadas de portarias para pedestres. Todavia esses são acessos secundários, uma vez que as entradas principais são pelas Rua Líbero Badaró ou pelas demais ruas perpendiculares ao Vale. Também é relevante mencionar que a faixa de circulação de veículos, não nomeada, é restringida por totens baixos em concreto pintado de branco, sem diferenciar o piso desta área do piso do restante da praça de pedestres.

Figura 94 — Vale do Anhangabaú com vista para os Edifícios Conde Matarazzo e Alexandre Mackenzie.

Figura 95 — Embasamento do Edifício Conde Matarazzo, Prefeitura Municipal de São Paulo.

Figura 96 — Alça lateral de acesso ao metrô Anhangabaú, no bairro da Sé.

Figura 97 — Embasamento do Edifício Mercantil Finasa.

Fonte: acervo pessoal da autora desta dissertação, 2018.

Figura 98 — Embasamento do Condomínio Edifício Grande São Paulo, estacionamentos privados.
Figura 99 — Embasamento do Condomínio Edifício Grande São Paulo, academia Smart Fit.
Figura 100 — Esquina do Vale do Anhangabaú com Avenida São João, na Sé.
Figura 101 — Comércio após a Avenida São João, na Sé. Ao fundo, Viaduto Santa Ifigênia.
Fonte: acervo pessoal da autora desta dissertação, 2018.

Figura 102 — Vista do Edifício Atento - Líbero Badaró, da Estação de metrô São Bento e Viaduto Santa Ifigênia.
Fonte: acervo pessoal da autora desta dissertação, 2018.

Passando o Viaduto do Chá e seguindo em direção ao Viaduto Santa Ifigênia há uma agência da Caixa Econômica Federal (Edifício Conde de Prates), um acesso à garagem (Edifício Mercantil Finasa), uma academia Smart Fit e estacionamento privado (Condomínio Edifício Grande São Paulo), seguidos por pequenas lojas, com alguns pontos de comércio e serviços no alinhamento da Avenida São João. Este núcleo comercial é formado pelos térreos de pequenas construções (entre dois e três andares, exceto por um dos prédios que tem até cinco andares) e ali se encontram um restaurante em cada esquina, uma padaria, três pequenas lojas de produtos variados, um espaço vazio para aluguel, uma outra loja de artigos diversos e mais três restaurantes. Em seguida há os fundos do Edifício Atento – Líbero Badaró: destoando das demais construções das imediações do Vale, este prédio conta com recuos laterais e frontal fechados por gradil metálico e no térreo há apenas aberturas para acesso veicular; não há sequer acesso para pedestres nessa fachada e o muro de alvenaria que faz a divisa com o vizinho (metrô) é coroado com rolos de arame farpado. Por fim, há o acesso à Estação São Bento, Linha Azul: a entrada é recuada do alinhamento da praça e conta com um jardim murado com grades, que acomoda pilares do Viaduto Santa Ifigênia.

Repetindo o mesmo percurso a partir República: ao sair do metrô Anhangabaú, na Rua Formosa, há um canteiro ajardinado do outro lado da rua onde já se vê o desenho de piso do Vale se formar. Junto ao prédio do metrô, sem recuo frontal ou lateral, há dois restaurantes e duas portarias para pedestres, acessos para um prédio de cerca de 14 andares e outro mais baixo, de três andares. Em seguida, há o Condomínio Edifício Jarbas de Andrade Fernandes – sem recuos frontais e laterais, é um prédio de média altura em pele de vidro, fechado ao público, com gradil metálico – e o edifício sede do Sindicato do Comerciantes de São Paulo; também envidraçado, sem recuos laterais ou frontais, tem portaria para pedestres. Por fim, o prédio do Shopping Light possui um único acesso para pedestres neste nível e as suas janelas são protegidas por grades. Aqui é o limite do acesso veicular na Rua Formosa, ponto onde a rua se encontra com as escadarias do Viaduto do Chá. Ainda vale ressaltar que nas portas da Estação Anhangabaú foi encontrado também comércio informal, tipo camelô.

Figura 103 — Rua Formosa a partir da Estação de metrô Anhangabaú, na República.
Figura 104 — Esquina da Rua Formosa com a Rua Quirino de Andrade.
Figura 105 — Edifício Alexandre Mackenzie e Viaduto do Chá, a partir da Rua Formosa.
Figura 106 — Embasamento do Edifício Alexandre Mackenzie e Viaduto do Chá, a partir do Vale do Anhangabaú.
Fonte: acervo pessoal da autora desta dissertação, 2018.

Seguindo adiante, a partir da Praça Ramos de Azevedo, há o Edifício CBI Esplanada, seguido por um sobrado de dois andares, um terreno baldio (por meio do qual se enxerga o Edifício do Praça das Artes), o Palácio dos Correios e o Edifício Mirante do Vale. À excessão do Edifício CBI Esplanada, que tem seu endereço principal pelo próprio Vale, os demais prédios citados são acessados pela Avenida São João, pela Praça Pedro Lessa e pela Avenida Prestes Maia, respectivamente. Em nenhum destes há comércio ou serviços no nível do Anhangabaú. Ao final do Vale, na Praça Pedro Lessa, é possível notar dois edifícios verticalizados, cerca de 11 andares, seguidos por construções menores e mais antigas, de dois a quatro andares; aqui há restaurantes, lojas de artigos variados e um atacado, além dos acessos aos andares superiores desses prédios.

Figura 107 — Integração da Praça Ramos de Azevedo com o Vale do Anhangabaú.
Figura 108 — Vista da margem do bairro República, desde o Edifício CBI Esplanada até o Edifício Mirante do Vale.
Figura 109 — Embasamento do Edifício CBI Esplanada.
Fonte: acervo pessoal da autora desta dissertação, 2018.

Figura 110 — Encontro da Avenida São João com o Vale do Anhangabaú, ao fundo o Praça das Artes.
Figura 111 — Palácio dos Correios, esquina com Avenida São João e Praça Pedro Lessa.
Figura 112 — Esquina do Palácio dos Correios com a Praça Pedro Lessa.
Figura 113 — Praça Pedro Lessa, vista a partir do Vale do Anhangabaú.
Figura 114 — Praça Pedro Lessa, vista para o Vale do Anhangabaú.
Fonte: acervo pessoal da autora desta dissertação, 2018.

Figura 115 — À direita, Praça Pedro Lessa, ao fundo, Viaduto Santa Ifigênia e Edifício Mirante do Vale.
Fonte: acervo pessoal da autora desta dissertação, 2018.

Na Avenida São João, na região da República, a partir do terreno baldio na esquina com o Vale, há uma lanchonete e um prédio desocupado seguidos pelo conjunto do Conservatório Dramático e Musical de São Paulo e o Praça das Artes. Em sequência, até a o Largo do Paissandu, há o prédio da Central da Habitação da Prefeitura Municipal de São Paulo, um prédio desocupado, uma loja de artigos variados, um restaurante, mais um prédio abandonado, outro restaurante e um loja na esquina. Do outro lado da avenida, no sentido do Vale, há mais um restaurante na esquina, seguido por um conjunto de espaços comerciais disponíveis para aluguel, quatro restaurantes, um mercado, uma barbearia e outra loja de artigos diversos, até que se chegue ao Palácio dos Correios.

O mesmo não se repete na Avenida São João na região da Sé: enquadrando o Edifício Altino Arantes ao fundo, há também dois restaurantes nas esquinas com o Vale. A partir daí, de um dos lados há o embasamento de um prédio sem aberturas para a rua e, na esquina seguinte, o Edifício Martimelli (sede das Secretarias da Prefeitura de São Paulo). Já no outro lado, há espaços comerciais vagos no primeiro quarteirão, seguidos pela fachada cega do Edifício Banco do Brasil. Todos os edifícios descritos da Avenida São João são alinhados com o limite do lote, não possuem recuos laterais e, em sua maioria, são edifícios de média altura, à exceção dos edifícios Banco do Brasil, sede da Central de Habitação da Prefeitura Municipal de São Paulo e Martimelli.

Figura 116 — Avenida São João, na República.

Figura 117 — Avenida São João, na Sé.

Figura 118 — Avenida São João, na Sé.

Fonte: acervo pessoal da autora desta dissertação, 2018.

Após a descrição das margens do Vale, é possível notar que a praça pode ser seccionada em alguns blocos com características distintas: o principal – que ocorre do Viaduto do Chá até a Avenida São João – e quatro núcleos secundários: as duas alças de acesso antes do Viaduto do Chá, o entorno do Viaduto Santa Ifigênia e o eixo da Avenida São João.

Sobre os núcleos comerciais, é possível notar que nessas regiões há mais disponibilidade de serviços e comércio no nível térreo e que estes estão, principalmente, localizados nos térreos de edificações de baixo ou médio porte, sem recuos laterais ou frontais. Estas podem ser vistas como áreas de transição que intermedeiam a relação do bloco principal do Vale ao restante da cidade, mantendo uma conexão forte com dia a dia e lógica de funcionamento do interior dos bairros adjacentes. À medida que se adentra na seção principal do Vale, essa característica comercial e de serviço vai se dissolvendo nos térreos dos demais edifícios, se tornando dispersa e pontual.

Outra característica que distingue a seção principal do Vale do Anhangabaú está em suas margens, compostas por edifícios, em sua maioria, de grande porte com cerca de 30 andares; todas as edificações com embasamento no nível do Vale em blocos de aparência maciça – como no caso do Teatro Municipal ou do Edifício Conde Matarazzo – ou espelhada – como o CBI Esplanada ou o Mirante do Vale. Este dado, acrescido à ausência de recuos frontais e laterais, à diminuição da atividade comercial independente nas fachadas e ao fato de a praça ser um acesso secundário para esses edifícios, as margens se tornam muros, inibindo a vivência diária do Anhangabaú.

Ainda por causa de sua altura e por não possuírem recuos laterais, as edificações acabam por formar obstáculos visuais para quem está na Sé ou na República; por exemplo, a partir da Rua Líbero Badaró, a volumetria dos edifícios, associada à largura da via e ao desnível natural até o fundo do Vale, quase se inviabiliza a visualização da praça. O mesmo se passa na República, entretanto esse impedimento ocorre por conta do desenho das vias; é possível visualizar o Vale apenas pela Praça Ramos de Azevedo e pela Avenida São João.

Dessa forma, as possibilidades de admiração do Vale se dão pelos Viadutos do Chá e Santa Ifigênia ou pela escadaria do Teatro Municipal de São Paulo, todos locais de alto fluxo de pedestres onde não há bancos ou outro mobiliário urbano que propicie tal contemplação. Se dispõe aqui uma dicotomia interessante: ao passo que todos esses edifícios tiram partido do Vale para ter vistas mais amplas em seus diversos andares, pouco contribuem para sua utilização diária, na medida em que segregam e restringem a interação do Vale com o restante do centro.

Figura 119 — Viaduto do Chá, vista para República.
Figura 120 — Viaduto Santa Ifigênia, vista para a Sé.
Fonte: acervo pessoal da autora desta dissertação, 2018.

Complementando esses apontamentos, é salientado que não há atrativos no centro do Vale: foram encontradas algumas bancas de jornal, todas dispostas nas laterais das ruas internas (Rua Formosa, na República, e a lateral veicular não nomeada na margem da Sé) com sua abertura voltada para os edifícios, sendo que apenas duas destas estão na margem oeste. Também é relevante apontar que apesar de o Vale dispor de iluminação, lixeiras e orelhões, não há um mobiliário urbano de apoio (como mesas, cadeiras, bancos, etc.) além das beiradas elevadas dos canteiros e das escadarias, parte do desenho urbano do projeto; os únicos bancos avulsos identificados estão localizados no último quarteirão leste da Avenida São João, na região da Sé. Ainda é preciso mencionar que há diversas esculturas espalhadas pelo Vale e suas imediações.

Figura 121 — Instalação murada e desativada no centro do Vale do Anhangabaú.
Figura 122 — Banca de jornal em frente ao Edifício CBI Esplanada.
Figura 123 — Escadarias utilizadas como bancos e arquibancadas.
Figura 124 — Escadarias do Vale do Anhangabaú.
Fonte: acervo pessoal da autora desta dissertação, 2018.

Arborização pública

Percebe-se que há uma distribuição assimétrica entre os bairros apresentados no recorte da região central no tocante à arborização pública. A partir do Vale do Anhangabaú, na porção nordeste do mapa, nos bairros Sé e Brás, não há registro da Prefeitura de São Paulo de árvores plantadas em vias públicas, com exceção de algumas escassas nas Avenidas Senador Queirós, Mercúrio e Rangel Pestana. Além disso, as áreas verdes, enquanto praças e parques, são relativamente restritas nesses bairros, compreendidos entre o Parque Dom Pedro II – que é fechado com grades. A Praça da Sé e o próprio Vale do Anhangabaú têm canteiros ajardinados, com algumas áreas arborizadas. Também importa apontar que no próprio Vale há áreas verdes muradas com grades: o jardim ao lado da escadaria que ladeia o Edifício Conde de Prates, o jardim lateral do acesso à Estação São Bento e os jardins inclinados da Avenida São João, na Sé. Vizinho do Vale do Anhangabaú foi também construída uma nova praça, no Largo São Bento. Sombreada pela empena colorida do Edifício São Bento, a nova praça se transformou em um espaço de lazer relevante nas imediações.

Nos demais bairros evidenciados no mapa (Luz, Vila Buarque, República, Consolação e Bela Vista) —, a arborização pública é densa e frequente em quase todas as vias, com ressalva às ruas exclusivas para pedestres, próximas ao Vale do Anhangabaú, exceto pela Praça Pedro Lessa e Largo do Café. Além disso, há uma boa distribuição de áreas verdes com a Praça Dom Gaspar, a Praça da República, o Largo do Arouche e a Praça Roosevelt. Com a ressalva que esta última praça listada é seca, com alguns canteiros ajardinados, as áreas mencionadas são de livre acesso, sem muros ou grades e com arborização expressiva.

Mapa 36 — Arborização pública, mapa autoral desenvolvido pela autora desta dissertação de mestrado.
Fonte: Geosampa, entre 2017 e 2018.

Figura 125 — Vista da Praça Pedro Lessa.
Figura 126 — Vista geral da arborização do Vale do Anhangabaú, vista para o Viaduto Santa Ifigênia.
Figura 127 — Vista geral da arborização do Vale do Anhangabaú, vista para o Viaduto do Chá.
Fonte: acervo pessoal da autora desta dissertação, 2018.

Figura 128 — Praça Ramos de Azevedo, vista a partir do Vale do Anhangabaú.
Figura 129 — Canteiro no Vale do Anhangabaú, na altura da Avenida São João.
Figura 130 — Canteiro ao lado da escadaria não nomeada de acesso à Rua Líbero Badaró.
Fonte: acervo pessoal da autora desta dissertação, 2018.

Índices sociais

Nota-se que a demografia da região central é baixa; a maior parte do mapa indica uma densidade baixa ou média, de 0,0 a cerca de 140,0 hab/km². É perceptível também que a densidade se intensifica quanto mais à noroeste, bairros República, Consolação e Vila Buarque; marcados em tom laranja escuro e marrom, aqui a densidade varia na faixa de 200 hab/km² para mais, excedendo em alguns pontos 700 hab/km². Já, em comparação, no Vale propriamente dito a densidade fica entre 36,82 e 10,41 hab/km²; a área mais densamente ocupada é na parte sudoeste, onde este índice chega 116,78 hab/km².

No mapa do entorno do Vale do Anhangabaú é possível ver que a porção oeste está representada por índices 1 e 2, na maioria, com algumas áreas grupo 3; estas equivalem a uma condição socioeconômica alta e média, ou seja, camadas de baixíssima (grupo 1) ou baixa (grupo 3) vulnerabilidade social. Por sua vez, à medida que se segue ao outro extremo do mapa, registra-se o aumento dos grupos 2 e, em especial, 3, de tal forma que o índice de vulnerabilidade da região aumenta. Percebe-se ainda que no centro do mapa, há uma região registrada como grupo 5 e 4, índices de média e alta vulnerabilidade; estas manchas representam o entorno da Rua 25 de Março e da Praça da Sé, respectivamente. O Vale do Anhangabaú se divide entre duas manchas: na República, identificada como grupo 2 e, na Sé, 0; o tom cinza, assim como no Parque Dom Pedro II, marca áreas onde não houve medição.

Mapa 37 — Mapa do índice de vulnerabilidade social da região do Vale do Anhangabaú.
Mapa 38 — Mapa da densidade demográfica da região do Vale do Anhangabaú.
Fonte: Geosampa, entre 2017 e 2018.

Mobilidade social

A Associação Viva o Centro atua na região central da cidade de São Paulo desde 1991, consolidando-se como organização de caráter cívico apartidário, sem fins lucrativos e com propósito voltado para o desenvolvimento social, econômico, cultural e urbano do centro histórico paulistano. Nesse intuito, a associação apresenta duas frentes de trabalho principais.

A primeira foca no desenvolvimento de políticas públicas perante os poderes executivo e legislativo, participando, por exemplo na Comissão Procentro (gerenciando o Programa de Requalificação Urbana e Funcional do Centro de São Paulo, criado pela Prefeitura de São Paulo), na Comissão Executiva da Operação Urbana Centro, no Conselho Consultivo da Associação Comercial de São Paulo, no Conselho Municipal de Turismo da Prefeitura de São Paulo e no programa estadual Centro Seguro, entre outros tantos.

Outra frente desenvolvida pela Viva o Centro são atividades ligadas ao fomento de núcleos de participação coletiva da sociedade. Em 1995 a região do centro histórico foi subdividida em 50 microrregiões chamadas de Ações Locais, com intenção de:

() exercer intensa vigilância sobre as condições urbanas de sua área específica, registrando os problemas, denunciando-os aos órgãos públicos competentes e deles cobrando soluções. A ação local deve também encaminhar às autoridades sugestões e projetos para melhorar os serviços da microrregião. A ação local fundamenta-se no pleno exercício da cidadania, por isso a participação é gratuita, voluntária e de caráter cívico, rigorosamente isenta de conotações político-partidárias, de credo ou doutrina (extraído do site oficial da Associação Viva o Centro).

Cada ação local é gerida por pessoas participantes da área de atuação em questão; estas formam um conselho de participação local, responsável por eleger um comitê gestor em eleições anuais da associação. Hoje, são mais de 110 microrregiões delimitadas, porém apenas 24 destas estão ativas, o que equivale a 22% do total. Entre as restantes 86 iniciativas a serem implantadas consta uma ação local chamada Anhangabaú, que se destina exclusivamente ao desenvolvimento de projetos nos limites da praça estudada.

Em contrapartida, no entorno do Vale do Anhangabaú, hoje há iniciativas tomadas na Rua Líbero Badaró, no Largo de São Bento, na Rua Barão de Itapetininga e na Rua 24 de Maio. Assim como nas outras tantas Ações Locais, a atividade dessas microrregiões em grande parte consiste em divulgar a programação ativa nos museus, teatros, centros culturais e esportivos, cinemas, etc., como ciclos de palestras, exposições, atividades culturais e educativas variadas.

Além disso, desde 2009 a Associação Viva o Centro ainda desenvolve um programa chamado Aliança pelo Centro Histórico, focada apenas na promoção de melhorias do bairro da Sé. Sua área de atuação delimitada pela Rua Riachuelo, Praça Dr. João Mendes, Rua Anita Garibaldi, Rua Dr. Bitencourt Rodrigues e Rua Florêncio de Abreu, findando no alinhamento dos edifícios da margem leste do Vale do Anhangabaú. Sem adentrá-lo, a empreitada conta com uma equipe de agentes comunitários que percorrem as vias elaborando relatórios de inconformidades de zeladoria; estes são direcionados a cada ação local para análise e eventual implementação de propostas. Uma das preocupações da Aliança é a atividade noturna

Figura 131 — Virada Cultural na Avenida São João, em 2018.
Fonte: Uol (Mariana Pekin), 2018.

Figura 132 — Virada Cultural no Vale do Anhangabaú, instalação do parque de diversões em 2018.
Fonte: Destak (Carla Carniel), 2018.

Figura 133 — Virada Cultural no Vale do Anhangabaú, instalação em 2018.
Fonte: Uol (Mariana Pekin), 2018.

da região da Sé, que fica deserta após o horário comercial; neste sentido, em parceria com a Prefeitura, foi feito o primeiro Festival de Natal, com atividades educativas e culturais e shows variados durante um final de semana de dezembro de 2018.

Essa não é uma empreitada estranha à realidade da região central paulistana, que já há alguns anos é alvo de eventos urbanos efêmeros de larga escala, como mencionado no histórico do objeto de estudo em questão. Em 2018, além do Festival de Natal, foram reportados outros grandes eventos urbanos, o Carnaval de Rua de São Paulo, a Virada Esportiva e a Virada Cultural. Nestas edições, o Anhangabaú teve destaque especial na programação.

Durante o Carnaval, o Vale teve shows aos sábados e domingos, com nomes como Alceu Valença e Baby do Brasil; em 2018, a região da Sé recebeu o maior número de desfiles de rua, contabilizando 125 blocos de carnaval. Já a abertura da 12ª Virada Esportiva foi pouco expressiva nesse ano, inclusive com orçamento mais enxuto, se comparado às anteriores; por exemplo, em 2017 o investimento da Secretaria Municipal de Esportes e Lazer foi de R\$ 3 milhões, enquanto em 2018 foi de R\$ 1,845 milhão.⁽²¹⁾ A inauguração aconteceu, sem grande repercussão na mídia, no Vale do Anhangabaú, com a quebra do recorde de maior distância percorrida com slackline: atravessar os 300 metros entre o prédio da CET (que fica na esquina da Rua Barão de Itapetininga com a Praça Ramos de Azevedo) e o Edifício Conde Matarazzo há cerca de 50 m de altura. Além disso, durante o evento ocorrido no primeiro final de semana de dezembro de 2018, o Anhangabaú acomodou atividades como kung fu, paredes de escalada, tênis, patinação, sumô, entre outras.

Na 14ª Virada Cultural, o Anhangabaú transformou-se em Parque de Diversões, um dos maiores polos do ano, contando com carros bate-bate, barco viking, roda-gigante, e outras tantas atrações que formaram filas de até uma hora por atração. A praça também acomodou shows com Sidney Magal, Gretchen e Valesca Popozuda, Rouge e Rita Cadillac. No total foram 300 eventos e o público foi de cerca de 3 milhões de pessoas dispersas por toda a cidade de São Paulo, sendo destas 2 milhões apenas na região central; público ainda abaixo da média de 4 milhões, mantida até 2016. Até a entrega desta dissertação de mestrado, não foram liberados os relatórios acerca do público presente durante esses eventos.

(21) ESPORTIVIDADE. Prefeitura investe até R\$ 1,845 milhão na Virada Esportiva-2018 de São Paulo. São Paulo: Blog Esportividade, 2018.

Figura 134 — Virada Esportiva no Vale do Anhangabaú, aulas de artes marciais com a Liga Garra de Águia, em 2018. Fonte: Prefeitura Municipal de São Paulo, 2018.

Figura 135 — Show de abertura da Virada Esportiva, Vale do Anhangabaú em 2018. Fonte: SP Lovers, 2018.

Figura 136 — Carnaval de Rua na Praça do Patriarca, em 2018. Fonte: Correio Independente, 2018.

Figura 137 — Carnaval de Rua no Vale do Anhangabaú, em 2018. Fonte: Uol (Reinaldo Canato), 2018.

3.4. O LARGO DA BATATA

3.4.1. A formação do Largo

Situado em frente à Igreja Matriz, junto às ruas hoje conhecidas como Martim Carrasco, Fernão Dias e Teodoro Sampaio, em cerca de 1910 foi construído o “Mercado dos Caipiras”; a partir de então se estabeleceu o bairro de Pinheiros como um ponto focal em São Paulo. Ao mesmo tempo atuando como conector entre as chácaras mais distantes e o centro da cidade – bairros da Sé e República –, o bairro articulava-se independente deste, exercendo grande influência em seu entorno imediato, nas periferias e no interior do Estado de São Paulo .

Nas décadas que se seguiram, a movimentação econômica gerada pelo do Mercado, principalmente pela Cooperativa Agrícola de Cotia Trade, estimulou o desenvolvimento da região. O bairro começou a crescer ao redor do que então passou a ser chamado de Largo da Batata, nomeado assim, pois este produto era amplamente comercializado ali por imigrantes japoneses.

Aos poucos, no entorno desse Largo, nasceu um comércio local. Foram abertas novas avenidas e ruas (como a Avenida Rebouças, a Rua Cardeal Arcoverde e a Estrada das Boiadas – atual Avenida Diógenes Ribeiro de Lima) e o bairro começou a ser ampliado em direção ao Butantã, bairro de natureza principalmente residencial na outra margem do Rio Pinheiros, que vinha crescendo desde a implantação do Instituto Butantã (1901) e foi parcelado pela Companhia City por volta de 1920.

A partir da década de 1920 é que se iniciaram as mudanças mais abrangentes e estruturais no bairro. Com o crescimento descentralizado da cidade e a consolidação de Pinheiros por conta de sua polaridade comercial, o bairro começou a ser alvo de obras de infraestrutura para melhor conectá-lo ao centro da cidade. Os primeiros bondes datam do início do século, energia elétrica foi instalada por volta de 1915 e, de 1927 a 1943, foi feita a retificação da várzea do Rio Pinheiros, a primeira grande intervenção pública na região.

Figura 138 — Largo de Pinheiros em 1908.
Fonte: REALE, 1982, página 68.

Figura 139 — Largo de Pinheiros na década de 1920.
Fonte: REALE, 1982, página 69.

Figura 140 — Mercado dos Caipiras, 1911.
Fonte: REALE, 1982, página 73.

Figura 141 — Mercado de Pinheiros cerca de 1920.
Fonte: REALE, 1982, página 75.

Fonte: REALE, 1982.

Com a finalização da obra, a expansão do bairro em direção às novas margens do rio foi consolidada, e a área foi ocupada por comércio, principalmente ao redor das novas Ruas Butantã e Cardeal Arcoverde. Naquela ocasião, foram loteadas as terras próximas às Avenidas Rebouças e Eusébio Matoso para formar o bairro residencial de alto padrão, hoje conhecido como Jardim Paulistano. O contraponto entre um bairro de classe alta frente o comércio popular do Largo da Batata evidencia a segregação social e espacial na qual o bairro de Pinheiros aos poucos se conformará.

A partir dos anos 1950, a região de Pinheiros é reconhecida pela Prefeitura de São Paulo como um subcentro contido em uma zona mista e são iniciadas as primeiras reformas urbanas para o melhoramento do bairro, com alargamento de calçadas e do próprio largo, com a canalização de córregos e outras intervenções. Outra obra de grande porte ocorreu na década de 1960, com a construção do Terminal de Ônibus de Pinheiros, que passou a acomodar cerca de 70 linhas de ônibus.

Essa nova característica é estrutural para a compreensão da degradação do bairro. Se, por um lado, a centralidade já mencionada de Pinheiros foi reforçada com o advento do terminal, por outro, o bairro passou a receber um fluxo muito maior de pessoas, de passageiros dessas linhas de ônibus, na sua maioria, de renda mais baixa. Poder-se-ia dizer que se iniciou ali o processo de degradação do bairro, que mudou para atender às demandas da nova realidade das pessoas em trânsito, com vendedores ambulantes e outros pequenos comércios dispersos e adensamento da circulação de ônibus e automóveis.

Nos anos seguintes até hoje, o bairro passou por muitas transformações, como, por exemplo, a Lei de Zoneamento do Município de São Paulo, de 1972, e a abertura da Avenida Faria Lima, em 1968. Contido em um bairro de zona mista e pouco verticalizada, então Pinheiros se encontrava em um zoneamento predominantemente comercial e em uma área liberada à verticalização dos edifícios. Outro evento relevante para a região foi o fechamento da Cooperativa Agrícola de Cotia, em 1994, dando espaço para o crescimento do comércio ambulante informal na região do antigo Mercado dos Caipiras, transformado no Mercado Municipal de Pinheiros.

Fonte: AMARAL, 1985, página 80.

Figura 144 — Largo de Pinheiros por volta da 1980.
Fonte: AMARAL, 1985, página 103.

Já na década de 1990, ocorreu uma valorização das terras na região, em reflexo do crescimento econômico da Avenida Faria Lima, que se consolidava como um dos mais importantes eixos financeiros da cidade. Com isso, aos olhos da Prefeitura de São Paulo, tornou-se necessário tomar atitudes com relação à degradação do Largo e, em 2007, iniciou-se o processo de reconversão urbana do Largo da Batata. Parte da OUC Faria Lima (operação urbana consorciada), o projeto de escala metropolitana abrangeu toda a extensão da Avenida Faria Lima, desde a Avenida Hélio Pellegrino até o final do bairro de Pinheiros, no encontro da Avenida Pedroso de Moraes.

Com o intuito de ampliar as áreas públicas (praças e centros culturais), melhorar a circulação de ônibus e promover investimentos privados na região, essa reforma urbana foi calcada em algumas grandes alterações no bairro: a reforma específica do Largo, transformando-o em uma esplanada e com uma nova praça anexa, em frente à Igreja de Nossa Senhora de Monte Serrat; conexão e alargamento de algumas ruas; a construção da Linha 4 – Amarela do metrô; e a realocação do terminal de ônibus para a Rua Capri, mais próxima da Avenida das Nações Unidas, às margens do Rio Pinheiros.

Além dessas obras, a OUC Faria Lima previa desde o início a implementação de uma ciclofaixa permanente no canteiro central, dada a exigência da Lei Municipal nº 10.907/90 (1990), quando passou a ser obrigatória a demarcação de ciclovias em novas avenidas. A ciclovia, quando completa com seus 11,5 km, conectaria as duas pontas mais distantes da intervenção urbana em questão, o CEAGESP (Vila Leopoldina) e o Parque do Ibirapuera (Vila Mariana). Todavia, na primeira fase da OUC, em 2012, foram entregues apenas 6 km e esta só seria finalizada na gestão de Fernando Haddad, em 2016.

Figura 145 — Planta do perímetro de influência da Operação Urbana Consorciada Faria Lima.
Fonte: Prefeitura Municipal de São Paulo, 2016.

Figura 146 — Planta do projeto de reforma urbana de Tito Lívio.
Fonte: Prefeitura Municipal de São Paulo, 2016.

Figura 147 — Croquis de Tito Lívio para Largo da Batata.
Fonte: Vitruvius, 2002.

Figura 148 — Croquis de Tito Lívio para Largo da Batata.
Fonte: Vitruvius, 2002.

Figura 149 — Proposta de Tito Lívio para Largo da Batata.
Fonte: Vitruvius, 2002.

Figura 150 — Proposta de Tito Lívio para Largo da Batata.
Fonte: Vitruvius, 2002.

Figura 151 — Proposta de Tito Lívio para Largo da Batata.
Fonte: Vitruvius, 2002.

Apesar de ter sido oficialmente declarada entregue a obra do Largo em 2013, o projeto aprovado, de autoria do arquiteto Tito Lívio Frascino, foi parcialmente implantado. Cortado pela Avenida Faria Lima, o complexo de praças se distribui em duas grandes parcelas de proporções quase quadradas; a leste (também conhecida popularmente como do mercado) medindo aproximadamente 100 por 150 metros, enquanto as duas oeste em conjunto 105 por 135 metros (também chamadas como do bicicletário e da igreja). Não foi construído o edifício “ícone” do projeto no terreno baldio da Cooperativa Agrícola Cotia Trade, com a marquise e o centro de eventos vermelho. Também havia a previsão de quiosques, bancas para ambulantes que seriam cadastrados pela Subprefeitura de Pinheiros, bancos e outros equipamentos espalhados pela esplanada e pela praça, além de uma grande quantidade de árvores. Alvo de uma intervenção urbana higienista, o Largo da Batata transformou-se em um praça seca devassada, em um espaço sem referências ou incentivos à sua utilização.

Mais recentemente, a partir de 2014, grupos sociais se formaram a partir do incômodo comum gerado pelo espaço vazio disponível no Largo. Começaram a aparecer ocupações informais, como pequenos quiosques, praças improvisadas e feiras itinerantes de livros, além de outros projetos temporários de pequena escala. Começou a ser possível verificar uma mudança social e espacial na esplanada; enquanto as figuras 11 e 12 retratam uma certa apatia social e aridez espacial do Largo em 2013, as demais figuras mostram uma esplanada altamente utilizada e vívida apenas dois ou três anos depois.

Como descrito em seu site oficial, o coletivo “A Batata Precisa de Você” é uma associação informal de moradores e visitantes do bairro que desde 2014 atua com o intuito de “transformar o Largo da Batata em um espaço de estar e não apenas de passagem”. Como descrito, as primeiras intervenções do coletivo foram acanhadas, organizando pequenos shows e feiras de livros, mas, com o passar do tempo, o grupo foi avidamente ocupando o vazio da esplanada. Além das intervenções artísticas e shows a céu aberto, foram construídas pequenas pracinhas feitas com móveis de pallet, plantas em vasos e gramado sintético; foi criada uma biblioteca coletiva – a Batatoteca – e outros programas sociais e de lazer, como grupos de canto, yoga, aulas de computação, culinária e outros.

A apropriação do espaço pelo coletivo tomou tamanha proporção que o grupo iniciou, em 2016, um programa de jardinagem, com plantio e manutenção de plantas variadas, além das já plantadas pela Prefeitura. A empreitada desses coletivos começou a chamar tamanha atenção da Prefeitura que, em resposta, tomou a iniciativa de construir novos pontos de ônibus, com pergolados para proteger os transeuntes do sol, e foi acrescentado novo mobiliário urbano, como bancos e mesas.

Em 2018, notava-se que o Largo já dava alguns indícios de degradação e de falta de manutenção. Muitos dos mobiliários urbanos implantados foram pichados, o piso estava rachado e havia uma área ajardinada com brinquedos infantis que foi tomada por indigentes. Entretanto, a vida arraigada no Largo permaneceu. As atividades comunitárias foram mantidas e, inclusive, percebia-se que a região havia se transformado em um dos novos pontos de comício e manifestações públicas, especialmente durante as eleições presidenciais de 2018. Via-se então que essa nova fase do Largo da Batata ainda recente já começava a se firmar, passando pelas mediações e conflitos naturais da convivência social coletiva.

Figura 152 — Largo de Pinheiros em 2013, antes das intervenções do coletivo “A Batata Precisa de Você”.
Fonte: site São Paulo São, 2016.

Figura 153 — Mesma praça de outro ângulo, em 2016.
Fonte: site São Paulo São, 2016: Mauro Calliar.

Figura 154 — Fotos dos novos equipamentos públicos instalados pela Prefeitura Municipal de São Paulo, 2016.
Fonte: site São Paulo São, 2016: Mauro Calliar.

Figura 155 — Batatoteca, 2015
Fonte: site Largo da Batata, 2015.

Figura 156 — Aulas de inclusão digital no Largo, 2015.
Fonte: site Largo da Batata, 2015.

Figura 157 — Aula de ioga no Largo da Batata, 2015.
Fonte: site Largo da Batata, 2015.

Figura 158 — Mobiliário DIY feito pelo coletivo, 2015.
Fonte: site Largo da Batata, 2015.

Figura 159 — Usuários do Largo da Batata, 2016.
Fonte: site São Paulo São, 2016: Mauro Calliar.

3.4.2. Caderno de mapeamento em sobreposição:
Pontos articuladores do cotidiano da região do Largo da Batata

Mapa em transparência 10 — Categoria: teatros, cinemas e casas de shows.

Mapa em transparência 11 — Categoria: espaços culturais.

Mapa em transparência 12 — Categoria: pontos de wi-fi livre e equipamentos públicos de tecnologia.

Mapa em transparência 13 — Categoria: feiras livres, sacolões e mercados municipais.

Mapa em transparência 14 — Categoria: restaurantes, bares, etc.

Mapa em transparência 15 — Categoria: clubes e centros esportivos.

Mapa em transparência 16 — Categoria: transporte público.

Mapa em transparência 17 — Categoria: transporte compartilhado.

MAPEAMENTO DOS PONTOS ARTICULADORES DO COTIDIANO COM SUA ZONA DE INFLUÊNCIA DA REGIÃO DO LARGO DA BATATA

LEGENDA

	LINHA ELEVADA DE METRÔ		PARADAS DE ÔNIBUS
	PARADAS DE METRÔ		RUAS EXCLUSIVAS PARA PEDESTRES
	LINHA DA CPTM		ÁRVORES EM PASSEIO PÚBLICO
	PARADAS DA CPTM		TEATROS, CINEMAS E CASAS DE SHOWS
	CICLOVIAS E CALÇADAS COMPARTILHADAS		BIBLIOTECAS E MUSEUS
	CICLOFAIXAS DE LAZER DOMINGOS E FERIADOS		ESPAÇOS CULTURAIS
	BICICLETÁRIOS E PARACICLOS PÚBLICOS		PONTOS DE WI-FI LIVRE E EQUIPAMENTOS PÚBLICOS DE TECNOLOGIA
	CICLOSAMPA E BIKESAMPA		FEIRAS LIVRES, SACOLÕES E MERCADOS MUNICIPAIS
	CORREDORES DE ÔNIBUS		RESTAURANTES, BARES, ETC.
	FAIXAS EXCLUSIVAS DE ÔNIBUS		CLUBES E CENTROS ESPORTIVOS
	TERMINAIS DE ÔNIBUS		TRANSPORTE PÚBLICO
			TRANSPORTE COMPARTILHADO

ESCALA GRÁFICA METROS X MINUTOS CAMINHADOS (considerando: 4,5KM/H)

Mapa 39 — Mapa autoral desenvolvido pela autora desta dissertação de mestrado.
Fontes: Geosampa, Infocidade, Bikesampa, Ciclosampa, Detran, Google Maps e SP de Bike entre 2015 e 2018.

3.4.3. Análises gráficas de um lugar
Equipamentos e pontos de lazer e cultura

A análise do Largo da Batata foi iniciada pelos pontos elencados de lazer e cultura. Seguindo o mapeamento apresentado, foram encontrados 60 equipamentos de lazer e cultura totais, somando as distintas categorias, sendo estas: teatros cinemas e casas de show e espaços culturais. Importante notar que no Largo, diferentemente do caso do Vale, não foram identificados museus e bibliotecas no recorte apresentado nesta dissertação.

Levando em consideração as sobreposições de equipamentos identificados, foram encontrados sete pontos primários de atividade: o Complexo Aché Cultural, o Sesc Pinheiros, o Mercado Municipal de Pinheiros, a Casa Natura, o Shopping Eldorado e o Vila Butantan Food Park. Os quatro primeiros citados atuam diretamente no dia a dia do Largo: o Mercado de Pinheiros está na borda da praça e os demais se localizam nas imediações; inclusive articulados entre si pela esplanada, chegar a eles significa uma caminhada de cerca de seis minutos para o Complexo Aché Cultural ou para o Sesc Pinheiros e apenas três minutos até a Casa Natura. O Shopping Eldorado está a mais ou menos nove minutos de caminhada, de tal maneira que o raio de 450 metros de sua influência não chega a atuar diretamente no estudo de caso em questão. Por fim, o Vila Butantan Food Park: como o nome já indica, se localiza na outra margem do Rio Pinheiros e sua área de atuação não chega a impactar o Largo da Batata. No mais, não foram identificados pontos de grande ou de média influência na região.

Separados por categorias, constam 36 equipamentos dentro do recorte de teatros, cinemas e casas de shows. Estão identificados como pontos de grande influência o Shopping Eldorado, o Sesc Pinheiros e a Casa Natura; como já mencionado, situados na parte inferior do mapa, suas zonas de atuação afetam diretamente o Largo, sendo que a Casa Natura e o Sesc se localizam praticamente nas bordas da praça. No mais, é possível notar que o restante dos equipamentos identificados está condensado na porção nordeste do Largo, no bairro da Vila Madalena, notoriamente boêmio.

Essa disposição também se repete com a categoria espaços culturais: 10 dos 24 pontos elencados se encontram nessa região; o restante se distribui por Pinheiros e Jardim Paulistano, na sua maioria, com excessão de dois estabelecimentos localizados no Alto de Pinheiros – após o conjunto da Sabesp, a Subprefeitura de Pinheiros e o Butantã – com o Vila Butantan Food Park na outa margem do Rio Pinheiros. Nesta categoria foram elencados somente dois pontos de grande influência, o Sesc Pinheiros e o Complexo Aché Cultural.

Mapa 40 — Zonas de influência das categorias culturais.

Mapa 41 — Zonas de influência de teatros, cinemas e casas de shows.

Mapa 42 — Zonas de influência de espaços culturais.

MAPEAMENTO DE
PONTOS ARTICULADORES
DA REGIÃO DO LARGO DA
BATATA POR CATEGORIA

Todos os mapas acima apresentados são autorais, desenvolvidos pela autora desta dissertação de mestrado. Fontes: Geosampa, Infocidade, Bikesampa, Ciclosampa, Detran, Google Maps e SP de Bike entre 2015 e 2018.

Mapa 43 — Pontos mapeados de categorias culturais.

Mapa 44 — Pontos mapeados de teatros, cinemas e casas de shows.

Mapa 45 — Pontos mapeados de espaços culturais.

Mapa 46 — Zonas de influência de clubes e centros esportivos.

Mapa 47 — Zonas de influência de pontos de wi-fi livre e equipamentos públicos de tecnologia.

Todos os mapas acima apresentados são autorais, desenvolvidos pela autora desta dissertação de mestrado.
Fontes: Geosampa, Infocidade, Bikesampa, Ciclosampa, Detran, Google Maps e SP de Bike entre 2015 e 2018.

Todos os mapas acima apresentados são autorais, desenvolvidos pela autora desta dissertação de mestrado.
Fontes: Geosampa, Infocidade, Bikesampa, Ciclosampa, Detran, Google Maps e SP de Bike entre 2015 e 2018.

Seguindo para as demais categorias, há clubes e centros esportivos que contemplam apenas um ponto de grande influência, o Sesc Pinheiros, na Rua Paes Leme. Também só foi encontrado um ponto de wi-fi livre, compreendido pela categoria pontos de wi-fi livre e equipamentos de tecnologia, disponibilizado no centro do Largo da Batata, na esplanada principal, ao lado do terreno baldio da Cotia Trade; com alcance de cerca de 200 metros atende a todo o espaço livre da praça.

Por fim, há as categorias de alimentação, em que ocorre uma grande densidade de pontos, chegando a 154 estabelecimentos. Destes, seis dizem respeito a feiras, sacolões e ao Mercado Municipal; na maioria distribuídos no entorno do Largo, foram elencados como pontos de grande influência o Mercado Municipal de Pinheiros e Vila Butantan Food Park. Já os 148 estabelecimentos listados entre restaurantes, bares, etc. estão aglutinados entre os bairros de Pinheiros, Jardim Paulistano e Vila Madalena e distinguem-se três como de atividade primária: o Mercado Municipal de Pinheiros, novamente o Vila Butantan Food Park, e o Shopping Eldorado.

Figura 160 — Sesc Pinheiros, vista aérea.
Fonte: Arcoweb, 2019.

Figura 161 — Shopping Eldorado, à esquerda, e torre Eldorado Bussiness Tower, à direita.
Fonte: Aflalo/Gasperini Arquitetos, 2019.

Figura 162 — Casa Natura Musical.
Fonte: site oficial Casa Natura Musical, 2019.

Figura 163 — Butantã foodpark.
Fonte: Veja São Paulo, 2019.

Figura 164 — Mercado Municipal de Pinheiros.
Fonte: acervo pessoal da autora desta dissertação, 2018.

Figura 165 — Edifício Tomie Ohtake, onde fica o Complexo Achê Cultural.
Fonte: Arcoweb, 2019.

Figura 166 — Ed. Tomie Ohtake.
Fonte: Arcoweb, 2019.

Mapa 48 — Zonas de influência das categorias de alimentação.

Mapa 49 — Zonas de influência de restaurantes, bares, etc.

Mapa 50 — Zonas de influência de feiras livres, sacolões e mercados municipais.

MAPEAMENTO DE PONTOS ARTICULADORES DA REGIÃO DO LARGO DA BATATA POR CATEGORIA

- LEGENDA
- LINHA ELEVADA DE METRÔ
 - PARADAS DE METRÔ
 - LINHA DA CPTM
 - PARADAS DA CPTM
 - CICLOVIAS E CALÇADAS COMPARTILHADAS
 - CICLOFAIXAS DE LAZER DOMINGOS E FERIADOS
 - BICICLETÁRIOS E PARACICLOS PÚBLICOS
 - CICLOSAMPA E BIKESAMPA
 - CORREDORES DE ÔNIBUS
 - FAIXAS EXCLUSIVAS DE ÔNIBUS
 - TERMINAIS DE ÔNIBUS
 - PARADAS DE ÔNIBUS
 - RUAS EXCLUSIVAS PARA PEDESTRES
 - ÁRVORES EM PASSEIO PÚBLICO
 - TEATROS, CINEMAS E CASAS DE SHOWS
 - BIBLIOTECAS E MUSEUS
 - ESPAÇOS CULTURAIS
 - PONTOS DE WI-FI LIVRE E EQUIPAMENTOS PÚBLICOS DE TECNOLOGIA
 - FEIRAS LIVRES, SACOLÕES E MERCADOS MUNICIPAIS
 - RESTAURANTES, BARES, ETC
 - CLUBES E CENTROS ESPORTIVOS
 - TRANSPORTE PÚBLICO
 - TRANSPORTE COMPARTILHADO

Mapa 51 — Pontos mapeados de categorias de alimentação.

Mapa 52 — Pontos mapeados de restaurantes, bares, etc.

Mapa 53 — Pontos mapeados de feiras livres, sacolões e mercados municipais.

MAPEAMENTO DE PONTOS ARTICULADORES DA REGIÃO DO LARGO DA BATATA POR CATEGORIA

- LEGENDA
- LINHA ELEVADA DE METRÔ
 - PARADAS DE METRÔ
 - LINHA DA CPTM
 - PARADAS DA CPTM
 - CICLOVIAS E CALÇADAS COMPARTILHADAS
 - CICLOFAIXAS DE LAZER DOMINGOS E FERIADOS
 - BICICLETÁRIOS E PARACICLOS PÚBLICOS
 - CICLOSAMPA E BIKESAMPA
 - CORREDORES DE ÔNIBUS
 - FAIXAS EXCLUSIVAS DE ÔNIBUS
 - TERMINAIS DE ÔNIBUS
 - PARADAS DE ÔNIBUS
 - RUAS EXCLUSIVAS PARA PEDESTRES
 - ÁRVORES EM PASSEIO PÚBLICO
 - TEATROS, CINEMAS E CASAS DE SHOWS
 - BIBLIOTECAS E MUSEUS
 - ESPAÇOS CULTURAIS
 - PONTOS DE WI-FI LIVRE E EQUIPAMENTOS PÚBLICOS DE TECNOLOGIA
 - FEIRAS LIVRES, SACOLÕES E MERCADOS MUNICIPAIS
 - RESTAURANTES, BARES, ETC
 - CLUBES E CENTROS ESPORTIVOS
 - TRANSPORTE PÚBLICO
 - TRANSPORTE COMPARTILHADO

Transporte público e compartilhado

Como já mencionado na descrição do transporte público disponível no Vale do Anhangabaú, as duas praças estudadas neste trabalho são relativamente conectadas. Tanto pela Linha Azul (Estação São Bento), quanto pela Linha Vermelha (Estação Anhangabaú) é necessária uma baldeação pela a Estação Luz ou pela Estação República, respectivamente, para tomar a Linha Amarela e chegar até a Estação Faria Lima. Esta desemboca diretamente no Largo da Batata, com duas saídas, uma em cada margem da avenida homônima, e transporta cerca de 34.197 pessoas por dia (dado de 2017, da Secretaria de Transportes Metropolitanos).

Mais importante que indicar a conexão da Linha Amarela ao centro de São Paulo, é salientar que essa linha é responsável por conectar o Largo à Avenida Paulista e ao restante da parte norte da Vila Madalena, com as Estações Consolação e Fradique Coutinho, respectivamente. Nestas regiões já há uma lógica de uso público mais presente, sendo que só a estação Consolação é responsável pelo transporte de 116.404 pessoas por dia (dado de 2017, da Secretaria de Transportes Metropolitanos). Além disso, passando a Estação Faria Lima, há a parada do Terminal de Ônibus Pinheiros e a conexão com a CPTM, seguida pelas Estações Butantã e São Paulo-Morumbi (em construção); as Estações Butantã e Higienópolis-Mackenzie também corroboram positivamente para o uso do Largo: trazem com rapidez os jovens que estudam na Cidade Universitária e nas faculdades da região de Higienópolis e Pacaembu.

Como já explicado, o Terminal Pinheiros é intrinsecamente ligado à formação da região. A interligação entre o terminal de ônibus e as estações de metrô e CPTM homônimas, agiliza a conexão intermodal e atrai uma quantidade substancial de pessoas no dia a dia da região; por esta razão todo o complexo foi representado com uma única zona de grande influência, raio 450 metros. Localizado a quase 1 km de distância do objeto de estudo em questão, o complexo terminal não influencia diretamente no Largo. Contudo, o fato de parte dos pedestres da região da Vila Madalena e do interior de Pinheiros precisarem, necessariamente, passar pelo Largo da Batata para acessar o metrô Faria Lima e chegar ao terminal é inestimável ao funcionamento cotidiano da praça.

Ainda em relação à CPTM, os trilhos da Linha Esmeralda passam nas margens do Rio Pinheiros e, como já mencionado, se interligam ao Terminal Pinheiros. É possível notar que no mapa estão representadas duas estações desta linha: a Hebraica-Rebouças (conectada ao Shopping Eldorado), identificada como um ponto de média atratividade, e a própria Estação Pinheiros (considerada na zona de influência do terminal como um todo). Esta linha ferroviária é uma das mais movimentadas do município: chega a transportar 601,3 mil pessoas por dia (dado da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos, 2017) e somente na Estação Pinheiros passam cerca de 138.074 pessoas por dia (dado da Secretaria de Transportes Metropolitanos, 2017). Com 32,8 km, a Linha Esmeralda conecta o extremo sul de São Paulo (Estação Grajaú, próxima à Represa Billings) a Osasco; e também se interliga à Linha Diamante, que segue até o centro paulistano, com paradas nos bairros Brás, Lapa e Luz.

São contabilizados 71 pontos de parada de ônibus, 1 terminal de ônibus e aproximadamente 9.300km de faixas exclusivas e corredores de ônibus no recorte feito da região de Pinheiros (dados extraídos do portal Geosampa em 2018). Os pontos de ônibus, em sua maioria, ocorrem nas margens das Avenidas Faria Lima, Eusébio Matoso, Vital Brasil, Valdemar Ferreira e Rebouças; e das Ruas Cardeal Arcoverde, Teodoro Sampaio, Butantã e Paes Leme; coincidentemente, estas abrigam as faixas exclusivas e corredores de ônibus mapeados.

Percebe-se que na margem leste do Rio Pinheiros as linhas acabam sempre por cruzar a Avenida Faria Lima, onde se encontram 19 pontos de ônibus – o equivalente a 27% da quantidade total disponível no recorte feito da região. Inclusive é possível verificar que as Ruas Teodoro Sampaio, Cardeal Arcoverde, Butantã e Paes Leme se encontram em um ponto comum: o Largo da Batata; fluindo a partir de ou/e em direção ao objeto de estudo, a praça se torna o nó central de distribuição das pessoas que baldeiam entre diferentes linhas de ônibus e entre os demais modais de transporte público.

Por fim, há o transporte ciclovitário. Como já descrito no histórico da região, a construção da ciclovia permanente no canteiro central da Avenida Faria Lima foi uma das diretrizes da operação urbana consorciada; dessa forma, o modal é intrinsecamente associado ao nascimento do novo Largo da Batata. Dentro da região de Pinheiros delimitada por este estudo são encontradas 21 estações fixas de bicicletas compartilhadas (Bike Sampa e Ciclo Sampa) e mais três bicicletários públicos (juntos às estações de metrô e de trem), bem como alguns paraciclos públicos na esplanada. Também há registro de outras tantas bicicletas e patinetes livres, porém não há como estabelecer seu paradeiro já que para eles não há estações delimitadas; como descrito anteriormente, desde o início deste ano estão disponibilizadas cerca de 20 mil Yellow Bikes e mais 50 patinetes Grin. Hoje são encontradas cerca de 4,5 km de vias ciclovitárias exclusivas, reversíveis e permanentes na região estudada de Pinheiros.

Além da ciclovia da Avenida Faria Lima, nota-se que a região também dispõe de outras rotas ciclovitárias permanentes, a exemplo da própria ciclovia da Avenida Marginal Pinheiros – posicionada entre as margens do rio e a linha férrea –, a ciclovia da Avenida Professor Frederico Hermann Júnior – também implementada em canteiro central arborizado –, a ciclofaixa da Rua Arthur de Azevedo e algumas outras vias na região do Butantã. Em adição, são disponibilizadas aos finais de semana e feriados as ciclofaixas de lazer, no trecho da Avenida Rebouças até a Avenida Faria Lima e na interligação da Ponte Eusébio Matoso com a ciclovia da Avenida Valdemar Ferreira, que segue até a Cidade Universitária.

A organização dos percursos ciclovitários exclusivos é bem simples e principalmente articulado pela própria Avenida Faria Lima; analogamente ao caso dos corredores e faixas exclusivas de ônibus, é perceptível que a rede ciclovitária tende a se conectar com a avenida em questão. Em outra similaridade, é possível notar que os pontos de bicicletas compartilhadas também se alinham ao eixo viário – são encontradas seis das 21 estações compartilhadas mapeadas, ou seja, 28% do total –, ou encontram-se em ruas perpendiculares, a poucos quarteirões. Há três estações de bicicletas compartilhadas próximas ao Terminal Pinheiros e, no mais, as 12 estações restantes estão espalhadas pela região de Pinheiros.

Mapa 54 — Zonas de influência das categorias de transporte público e compartilhado.

Mapa 55 — Zonas de influência de pontos, terminais, faixas exclusivas e corredores de ônibus .

Mapa 56 — Zonas de influência de estações de metrô.

Mapa 57 — Pontos mapeados das categorias de transporte público e compartilhado.

Mapa 58 — Pontos mapeados de pontos, terminais, faixas exclusivas e corredores de ônibus.

Mapa 59 — Pontos mapeados de estações de metrô.

Todos os mapas acima apresentados são autorais, desenvolvidos pela autora desta dissertação de mestrado. Fontes: Geosampa, Infocidade, Bikesampa, Ciclosampa, Detran, Google Maps e SP de Bike entre 2015 e 2018.

Todos os mapas acima apresentados são autorais, desenvolvidos pela autora desta dissertação de mestrado. Fontes: Geosampa, Infocidade, Bikesampa, Ciclosampa, Detran, Google Maps e SP de Bike entre 2015 e 2018.

Mapa 60 — Zonas de influência das linhas e estações de trem.

Mapa 61 — Zonas de influência de transporte compartilhado: paraciclos e bicicletários públicos e estações de compartilhamento de bicicletas (Ciclosampa e Bikesampa).

Mapa 62 — Pontos mapeados das linhas e estações de trem.

Mapa 63 — Pontos mapeados de transporte compartilhado: paraciclos e bicicletários públicos e estações de compartilhamento de bicicletas (Ciclosampa e Bikesampa).

Permeabilidade e acessibilidade

A primeira questão que poderia ser colocada é que a circulação de carros flui na região de Pinheiros. Sem ruas exclusivas para pedestres, todas as vias representadas no mapa são de uso livre para automóveis, motocicletas e ônibus – conforme suas devidas linhas metropolitanas. Todavia, o mesmo não pode ser dito com relação à circulação de pedestres no interior do Largo da Batata.

A vida pública do Largo acontece em partes, subdividida em porções de terreno pelo eixo da Avenida Faria Lima – via larga, de quatro faixas de rolagem e mais um canteiro central generoso – e, em seguida, pela Rua Berel Aizenstein, continuação da Rua Fernão Dias. São formadas aqui três praças: a do mercado (lado leste), a do bicicletário (principal à oeste) e da igreja (à oeste).

A praça leste, que originalmente era a peça principal da composição do Largo da Batata, hoje em grande parte se apresenta como um espaço espremido entre a estação de metrô Faria Lima, a Avenida Faria Lima e o terreno baldio da antiga Cotia Trade. Passando este terreno baldio, a praça se expande formando o acesso para o Mercado Municipal de Pinheiros e todo o restante do lazer e cultura disponível no bairro Vila Madalena.

Seguindo para o norte, em direção ao Complexo Aché Cultural, nota-se um canteiro verde maior, onde foi instalado um playground infantil; este hoje utilizado por mendigos como refúgio. No final da praça do mercado, há uma última fatia do Largo, conformado pelas curvas sinuosas da Rua Cardeal Arcoverde e Rua Cristóvão Gonçalves (sequência da Rua Baltazar Carrasco); aqui ainda se percebe a continuação da paginação do piso e há uma ou outra árvore. Há ainda outras pequenas continuações da praça leste: uma fica no quarteirão após a Rua Teodoro Sampaio, onde o desenho do piso segue até a frente ao edifício sede do CREA-SP (Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Estado de São Paulo). No outro extremo do Largo, há uma calçada mais estreita conformada entre as Ruas Cardeal Arcoverde e Baltazar Carrasco e seguida por uma ilha, esta conformada pelo encontro das ruas Baltazar Carrasco e Cristóvão Gonçalves com a Avenida Faria Lima.

Figura 167 — Situação atual do playground infantil na praça oeste, hoje ocupada por indigentes.
Fonte: acervo pessoal da autora desta dissertação, 2018.

Mapa 64 — Mapa autoral desenvolvido pela autora desta dissertação de mestrado, ampliando o entorno imediato do Largo da Batata.
Fontes: Geosampa, Infocidade, Bikesampa, Ciclosampa, Detran, Google Maps e SP de Bike entre 2015 e 2018.

Figura 168 — Cruzamento da Avenida Faria Lima com a Rua dos Pinheiros.
Figura 169 — Cruzamento pedestre da Avenida Faria Lima pelo centro do Largo da Batata, visualizando as duas praças oeste a partir do canteiro central.
Fonte: acervo pessoal da autora desta dissertação, 2018.

Figura 170 — Cruzamento pedestre da Avenida Faria Lima pelo centro do Largo da Batata, visualizando a praça leste (do mercado) a partir da praça oeste principal (da igreja).
Figura 171 — Cruzamento da Avenida Faria Lima com a Rua Baltazar Carrasco.
Fonte: acervo pessoal da autora desta dissertação, 2018.

Já a praça oeste principal, do bicicletário, ocorre entre a Avenida Faria Lima, a Rua Martim Carrasco, a Rua Berel Aizenstein e a Rua Teodoro Sampaio. Aqui há destaque para a composição de prédios circulares revestidos com pastilhas vermelhas e azuis da Estação Faria Lima do metrô. Elementos chamativos, cuja arquitetura destoa do bicicletário público anexo a ela ou com a estação da outra margem, ambos de arquitetura em estrutura metálica e vidro, ou mesmo com os pergolados metálicos recentemente instalados. Por fim, a praça da igreja se inicia na transposição da Rua Berel Aizenstein, seguindo o alinhamento da Rua Teodoro Sampaio, Rua Fernão Dias e Rua Campo Alegre, responsável por articular o restante do Largo com a Igreja de Monte Serrat. Além disso, há um canteiro triangular conformado pelas Ruas Teodoro Sampaio e Rua dos Pinheiros com a Avenida Faria Lima, no extremo sul do Largo, que finaliza o desenho urbano; aqui não há continuação do desenho de piso encontrado nas outras praças.

Retomando a questão da mobilidade, fica nítido que a circulação de pedestres entre tantas praças é complexa. A passagem do lado oeste para o leste é principalmente dificultada pelo trânsito pesado da Avenida Faria Lima, via pela qual passam carros, motos e ônibus, nos dois sentidos, bem como bicicletas e patinetes no canteiro central. A passagem dos transeuntes ocorre em três pontos: há duas faixas de pedestres nas pontas do Largo, junto às Ruas dos Pinheiros (sul) e Cardeal Arcoverde (norte), e uma bem no centro. As das extremidades ocorrem em nível, todavia, a transposição central é mais complexa: envolve dois lances de escadas ou de rampas que cruzam a ciclovias central, onde não há semáforo para ordenamento das bicicletas. Além disso, todo o canteiro central nessa parte da Avenida Faria Lima é fechado nas laterais com tarugos de concreto, delimitando a travessia dos pedestres e bloqueando parcialmente a visão de uma margem para outra.

Em vista dessas considerações, é apontado também que o Largo tem uma característica que o distingue: tanto a praça do mercado quanto a do bicicletário e igreja são planas e, em grande parte, livres. Com canteiros em nível com o piso, sem muretas que os circundem, e mobiliário urbano disperso, os poucos obstáculos fixos em seu interior se resumem às estações de bicicletas compartilhadas e aos bancos em concreto, elementos mais longilíneos. Isso dá liberdade e flexibilidade ao pedestre, disponibilizando a criação de caminhos próprios e aleatórios com facilidade.

Seguindo adiante, é importante descrever a conformação dos quarteirões do entorno do Largo da Batata. É possível notar a organização e o ritmo na disposição dos blocos, em especial nas imediações do Alto de Pinheiros, Butantã e Jardim Paulistano, todos bairros planejados de alto padrão e pouco verticalizados. Ainda na parte superior do mapa, a partir da Rua Cunha Gago, observa-se um cuidado similar na disposição ortogonal dos quarteirões. Aqui os quarteirões são normalmente retangulares e dispostos ortogonalmente, ou seguindo curvas suaves, variando em suas proporções para manter uma modulação nos bairros.

O mesmo não pode ser dito sobre o bairro de Pinheiros propriamente dito, especialmente entre a Rua Paes Leme, Avenidas Faria Lima, Eusébio Matoso e Nações Unidas, bem no centro do mapa. Nesta

seção, ao contrário da ortogonalidade ritmada já mencionada, os quarteirões vão gradualmente se tornando mais compridos e não é encontrada uma lógica nítida na abertura das vias; por exemplo, o quarteirão onde se localiza o Sesc Pinheiros (entre as Ruas Paes Leme, Butantã, Bruno Simoni e Amaro Cavalheiro) chega a medir 310 metros de comprimento por 350 metros de largura (dimensões aproximadas pelo portal Geosampa, 2018); há também o bloco de 405 metros de comprimento por 92 metros de largura (dimensões aproximadas pelo portal Geosampa, 2018) formado pelas Ruas Fernão Dias, Chopin Tavares de Lima e pela Avenida Faria Lima. Também é possível notar muitas ruas sem saída e a conformação de quarteirões ilhados; como blocos resilientes pelas vias em seu entorno, há um triangular formado pelo laço da Rua dos Cariris e outro retangular no retorno da Rua Amaro Cavalheiro.

A área em questão é pouco verticalizada, contando com alguns poucos prédios mais altos, como o próprio Sesc Pinheiros e o prédio da Editora Abril, e apresenta principalmente a atividade comercial. É perceptível que a maior parte dos edifícios de grande porte se posicionam nas calçadas da Avenida Faria Lima, inclusive aumentando em quantidade, quanto mais ao sul do mapa, principalmente nas proximidades do Largo. Estes, na maioria, são construídos sem recuo frontal ou lateral e possuem fachada ativa; ou seja, há atividade comercial independente no pavimento térreo. Tomando este gancho, iniciar-se-á aqui a descrição das bordas do Largo.

Figura 172 — Estação de bicicletas compartilhadas na praça leste, do mercado.
Fonte: acervo pessoal da autora desta dissertação, 2018.

Fachadas ativas e mobiliário urbano

A análise começará pela praça do mercado, pelo quarteirão entre as Ruas dos Pinheiros e Teodoro Sampaio. Antes do edifício do CREA-SP, que tem recuo frontal e não tem fachada ativa, há uma sequência de cinco pequenas edificações de dois andares onde há uma padaria, seguida por um mercado, duas padarias e uma agência lotérica. No quarteirão seguinte, que já é a praça leste, há o prédio da saída do metrô Faria Lima e o tapume metálico do terreno baldio da Cotia Trade; terreno que demilita os acessos ao Mercado Municipal de Pinheiros, tanto por dentro da praça quanto pelas Ruas Teodoro Sampaio e Doutor Manoel Carlos Ferraz de Almeida.

Figura 173 — Comércio na Avenida Faria Lima, entre as Ruas Teodoro Sampaio e dos Pinheiros.

Figura 174 — Esquina da Rua Teodoro Sampaio com o Largo da Batata.

Fonte: acervo pessoal da autora desta dissertação, 2018.

Figura 175 — Vista da praça oeste, do mercado, esquina com a Rua Teodoro Sampaio.
Fonte: acervo pessoal da autora desta dissertação, 2018.

Na Rua Teodoro Sampaio, encontra-se atividade comercial intensa, tanto formal quanto informal, já que é possível verificar que há muitos camelôs nas duas calçadas. Após o edifício sede do CREA-SP, aqui alinhado com o limite do lote, há uma loja do Magazine Luiza, seguida por cinco lojas de roupas e objetos, um consultório dentista e mais três lojas de vestuário. Todo esse comércio está dividido entre pequenos sobrados de dois ou três andares ou no térreo de alguns prédios de média altura, de tal forma que também há acesso a eles pela Teodoro Sampaio.

Virando à esquerda, na Rua Doutor Manoel Carlos Ferraz de Almeida, há um prédio com uma galeria comercial pública interna; as vitrines das lojas são voltadas para a rua e há um acesso ao interior comercial logo ao lado do prédio do Mercado Municipal de Pinheiros. Por fim, na esquina com a Rua Cardeal Arcoverde, há uma torre de pele de vidro comercial; de toda a descrição feita até aqui, este é a primeira construção que conta com recuos laterais e frontais e com gradil de vidro.

Descendo pela Rua Cardeal Arcoverde, em direção à Avenida Faria Lima, há dois prédios baixos, com três andares: o primeiro parece abandonado, tem recuo frontal, enquanto o outro tem uma padaria e o acesso aos andares superiores é alinhado no limite do lote. Em seguida, na esquina com a curva da mesma rua, há duas construções: um edifício comercial contemporâneo — recuado, todavia aberto à rua, sem gradil —, e um restaurante, que chega até a calçada da Rua Baltazar Carrasco.

Figura 176 — Rua Teodoro Sampaio.
Figura 177 — Rua Teodoro Sampaio.
Figura 178 — Esquina da Rua Teodoro Sampaio com o Largo da Batata, pela Rua Dr. Manoel Ferraz de Almeida.
Fonte: acervo pessoal da autora desta dissertação, 2018.

Figura 179 — Mercado Municipal de Pinheiros, na Rua Doutor Manoel Carlos Ferraz de Almeida (entrada dos fundos).
Figura 180 — Edifício murado e recuado e outras construções baixas na esquina da Rua Doutor Manoel Carlos Ferraz com a Rua Cardeal Arcoverde.
Figura 181 — Edifício contemporâneo na esquina da Rua Doutor Manoel Carlos Ferraz com a Rua Cardeal Arcoverde.
Figura 182 — Na Rua Baltazar Carrasco, restaurante e edifício murado e recuado.
Fonte: acervo pessoal da autora desta dissertação, 2018.

Figura 183 — Rua Baltazar Carrasco: praça leste, restaurante e edifício murado e recuado vistos a partir do canteiro central da Avenida Faria Lima.
Fonte: acervo pessoal da autora desta dissertação, 2018.

No lado oeste, a praça principal (do bicicletário) inicia-se na sequência de uma longa caminhada desde a Rua Chopin Tavares de Lima: são cerca de 165 metros de comprimento (Geosampa, 2018) de calçada com restaurantes, academia, casas noturnas, bares e serviços ininterruptos, dispostos sem recuos laterais ou frontais em prédios de um a três andares. Essa calçada vai gradualmente se ampliando até chegar à esquina da praça do bicicletário, propriamente dita; ali, na quina, há um bar que estende seus serviços com cadeiras e mesas dobráveis numa área reservada, demilitada com tarugos de concreto – antiga Rua Martim Carrasco. Neste bulevar, que transpassa a praça até a Rua Berel Aizenstein, há o restaurante citado, uma loja de produtos e roupas, uma loja de artigos de pesca, seguidos por seis outros restaurantes, bares e padarias.

Na Rua Berel Aizenstein, que confronta com a praça do bicicletário, há uma sequência de prédios baixos, de um a três andares vacantes, e um terreno baldio, próximo à Rua Campo Alegre. Na esquina, há uma padaria, seguida por uma clínica dentista e um pequeno mercado; aqui já se está na praça oeste secundária, na altura da Igreja de Nossa Senhora de Monte Serrat. No outro lado dessas praças, nas Ruas Paes Leme e Butantã em direção à Avenida Faria Lima, encontra-se a mesma tipologia: pequenas construções (de um a três andares) e alguns pequenos prédios, todos alinhados ao limite do lote e sem recuos frontais; tipicamente comerciais, há loja de produtos de beleza, farmácia, minissupermercados, estacionamento, lojas de artigos religiosos, restaurantes, bares, agência bancária, mercados e lojas de roupas e produtos variados, bem como acesso aos andares superiores de algumas edificações. Por fim, na esquina da Rua dos Pinheiros com a Avenida Faria há um edifício contemporâneo: uma torre arredondada, de térreo recuado e com gradil metálico.

Figura 184 — Vista do comércio da Avenida Faria Lima, fotografada a partir da praça leste, do mercado.

Figura 185 — Restaurante na esquina da Avenida Faria Lima com a Rua Martim Carrasco.

Figura 186 — Comércio na Rua Martim Carrasco.

Figura 187 — Vista geral do comércio da Rua Martim Carrasco, fotografada a partir da praça oeste principal.
Fonte: acervo pessoal da autora desta dissertação, 2018.

Figura 188 — Vista da praça oeste secundária, com a Igreja de Nossa Senhora de Monte Serrat ao fundo e o comércio da Rua Campo Alegre.

Figura 189 — Bicletário e estação do metrô da praça oeste principal.

Figura 190 — Comércio na Rua Paes Leme, na borda da praça oeste principal.

Fonte: acervo pessoal da autora desta dissertação, 2018.

Figura 191 — Edifício na esquina da Rua Paes Leme com a Avenida Faria Lima.
Fonte: acervo pessoal da autora desta dissertação, 2018.

Com essa extensa descrição fica patente a profusão de serviços disponibilizados no entorno imediato do Largo da Batata e é realizada uma característica interessante: a permeabilidade. Ao mesmo passo que o Largo acontece em uma composição de praças fragmentadas, o que interfere com a circulação de pedestres, é difícil delimitar precisamente suas divisas. Auxiliadas pelo desenho do piso, o Largo vai se embrenhando e se espalhando para além das praças centrais em calçadas e ilhotas dispersas de forma natural e discreta, de tal forma a se confundirem com o restante do desenho urbano da região.

Por fim, muito já foi escrito sobre as margens do Largo. Porém ainda é preciso apontar os suportes à vida disponíveis dentro dele. Na praça do mercado há paraciclos, estação de compartilhamento de bicicletas, bancos, duas bancas de jornal e uma grande área sombreada com pergolado metálico. A demanda por bicicletas da Bikesampa é tão alta que foi feito um estacionamento provisório no recuo entre o terreno baldio da Cotia Trade e o prédio do metrô Faria Lima. Ainda do outro lado da praça, mais ou menos alinhada ao Mercado Municipal de Pinheiros, há uma área ajardinada, reservada a crianças, com brinquedos e bancos; parte do Projeto Batatalab foi chamado Projeto Ilha, implantado em 2017 como um playground em madeira.

Na praça do bicicletário também há outros suportes instalados pelo mesmo projeto, próximos ao bicicletário público; inclusive, vale mencionar que esta pequena construção pública abriga uma floricultura. Também são encontradas mesas de ping-pong, bancos variados, canteiros com hortas comunitárias, paraciclos, outra área (menor) pergolada, bem na beira da Avenida Faria Lima. Além destes, há mesas e cadeiras metálicas dobráveis, cadeiras de sol e ombrelones, disponíveis para quem quiser desfrutá-los.

Figura 192 — Academia pública em frente à Igreja de Nossa Senhora de Monte Serrat.
Figura 193 — Academia pública em frente à Igreja de Nossa Senhora de Monte Serrat.
Figura 194 — Pergolado, estação de compartilhamento e depósito de bicicletas BikeSampa na praça oeste.
Fonte: acervo pessoal da autora desta dissertação, 2018.

Figura 195 — Bancos e outros tipos de mobiliário urbano, público e do coletivo, na praça do mercado.
Figura 196 — Banca de jornal e arborização pública na praça do mercado.
Figura 197 — Feira de livros, bancos públicos e banca de jornal na praça do mercado.
Fonte: acervo pessoal da autora desta dissertação, 2018.

Figura 198 — Bancos públicos, mesas e cadeiras dobráveis e instalações variadas do coletivo “A Batata Precisa de Você” na praça do bicicletário.
Figura 199 — Mobiliário público e DIY produzido pelo coletivo na praça do bicicletário.
Figura 200 — Projeto de manutenção de canteiros com hortas coletivas, no encontro com a Rua Martim Carrasco.
Fonte: acervo pessoal da autora desta dissertação, 2018.

Na praça da igreja há uma área de academia pública, com equipamentos em funcionamento, e uma outra área de playground infantil. E associados a esse mobiliário público, também são encontrados os já mencionados pontos de ônibus, árvores, iluminação pública, lixeiras e orelhões, tanto na praça leste como na oeste principal, do bicicletário. Também vale comentar que as praças menores, resilientes, contam com iluminação pública e arborização e, a última do lado oeste (entre a Rua dos Pinheiros e Avenida Faria Lima) dá espaço a um monumento histórico. Aqui é necessário colocar uma nota que, em 2018, especialmente depois das eleições presidenciais, foi possível notar que houve uma certa depredação do Largo; quase todas as superfícies dos bancos, mesas e pergolados estão pichados e os canteiros infantis estão coupados por indigentes, sem cuidado com o paisagismo.

Figura 201 — Playground infantil ocupado por indigentes na praça do mercado.
Figura 202 — Bicicletário público vandalizado. Mobiliário público e DIY produzido, inclusive com mesas de ping-pong, pelo coletivo na praça oeste; também vandalizado.
Fonte: acervo pessoal da autora desta dissertação, 2018.

Arborização pública

Com relação à arborização pública, nota-se que a região estudada é bem servida neste quesito. É possível notar que os bairros adjacentes possuem arborização densa em praticamente todas as ruas; com Alto de Pinheiros e Butantã – que são bairros implantados pela Companhia City –, assim como o Jardim Paulistano, o Largo da Batata acaba cercado por bairros implantados, seguindo o conceito de cidade-jardim. Exceto apenas as ruas compreendidas entre as Avenidas Faria Lima, Nações Unidas (Marginal Pinheiros) e Eusébio Matoso, que compõem a área menos arborizada do mapa.

Em contrapartida à qualidade da arborização pública disponível, é possível notar uma baixa quantidade de praças verdes. O Largo propriamente dito mais se assemelha à uma praça seca: são encontradas árvores plantadas em canteiros, bem como hortas comunitárias. Também é possível identificar alguns jardins um pouco maiores nas proximidades da Igreja Nossa Senhora de Monte Serrat e, no final do Largo, na altura do Mercado Municipal de Pinheiros.

Seguindo no sentido do Complexo Aché Cultural são encontradas duas pequenas porções de terreno resilientes, onde há algumas árvores que poderiam servir como pocket parks; um é fechado com grades e o outro permanece sem uso definido, ocupado informalmente por um bar que fica na esquina da Rua Padre Velho. Há também uma outra área verde desocupada em um lote atrás da Igreja de Monte Serrat que poderia servir a tal propósito, inclusive articulando-se de alguma forma ao complexo de praças do Largo da Batata.

Além do Largo como um todo, há poucas grandes praças nas imediações, podendo apenas indicar a Praça Victor Civita (Rua Sumidouro em frente ao edifício Birman, sede da Editora Abril, às margens da Marginal Pinheiros), a Praça da Igreja Nossa Senhora do Perpétuo Socorro, na região do Jardim Paulistano, na Rua Honório Líbero, e a Praça dos Omaguás, em frente ao prédio da Livraria Fnac (recentemente fechada) na Rua Pedroso de Moraes. O que há em profusão na região são canteiros verdes que poderiam ser considerados como pequenos parques lineares, espalhados pelas grandes avenidas, como Faria Lima, Professor Fonseca Rodrigues (continuação da citada anteriormente, não foi representada no mapa), Professor Frederico Hermann Júnior e Avenida Valentim Gentil (na outra margem do Rio Pinheiros, no Butantã). Vale notar que das avenidas citadas, apenas a última não apresenta uma ciclovia em seu canteiro canteiro central. Aqui também é necessário colocar a própria ciclovia da Marginal Pinheiros, que ladeia o rio e é sombreada pelas árvores provenientes do Projeto Pomar, iniciativa existente desde 1999.

Mapa 65 — Arborização pública, mapa autoral desenvolvido pela autora desta dissertação de mestrado.
Fonte: Geosampa, entre 2017 e 2018.

DADOS SOBRE A REGIÃO DO LARGO DA BATATA

ESCALA GRÁFICA
METROS X MINUTOS CAMINHADOS
(considerando: 4,5KM/H)

Figura 203 — Praça resiliente na Rua Padre Velho.
Figura 204 — Praça resiliente na Avenida Faria Lima.
Fonte: acervo pessoal da autora desta dissertação, 2018.

Índices sociais

Conforme os dados do portal Geosampa, nota-se que a região de Pinheiros tem baixa densidade demográfica, que compreende 0,0 até cerca de 90 hab/km². É possível relacionar esse dado a dois fatores: o primeiro, que o Largo da Batata é cercado por bairros estritamente residenciais, pouco verticalizados, Butantã, Jardim Paulistano, Alto de Pinheiros e Pinheiros. O segundo motivo é que a região sudeste do Largo, que segue em direção à Avenida Faria Lima, é uma área mais comercial do que residencial, com vias reconhecidas por seu comércio e seus serviços; a caráter de exemplo, podem ser colocadas a própria Avenida Faria Lima, a Avenida Eusébio Matoso, a Rua Teodoro Sampaio, a Rua dos Pinheiros, a Avenida Pedroso de Moraes e a Rua Paes Leme, entre outras.

O Largo da Batata em si apresenta uma baixa densidade demográfica, não excedendo 64,69 hab/km²; há apenas uma área identificada em tom laranja mais forte em que se atinge 115,37 hab/km², no entorno do Mercado Municipal de Pinheiros e da Casa Natura Musical.

É possível denotar que no entorno da Rua Costa Carvalho, próximo ao encontro da Avenida Faria Lima com a Avenida Professor Fonseca Rodrigues, encontra-se um núcleo mais adensado, em tons laranja a marrom, indicativos de densidade 110 até 945 hab/km². Seguindo para a porção nordeste do mapa, nota-se que a densidade de habitantes por quilômetro quadrado aumenta drasticamente; também em tons laranja à marrom, chega a atingir 1.870 hab/km² na região da Vila Madalena.

Com relação ao Índice Paulista de Vulnerabilidade Social (IPVS), é registrado que praticamente todo o entorno do Largo da Batata categoriza-se como índice 1, como baixíssima vulnerabilidade social. Há áreas entre a Marginal Pinheiros até a Avenida Pedroso de Moraes, na altura do edifício Birman e Complexo Aché Cultural, e outras mais ao norte do recorte utilizado, marcadas em verde-claro; esta cor é indicativa de índice 2, equivalente também a uma condição socioeconômica alta e média. No mais, há apenas uma pequena porção no Largo da Batata, entre a Rua dos Pinheiros, a Avenida Faria Lima e a Rua Teodoro Sampaio, na qual não foi feita medição do IPVS.

Mapa 66 — Mapa da densidade demográfica da região da região do Largo da Batata.
Fonte: Geosampa, entre 2017 e 2018.

DADOS SOBRE A
REGIÃO DO
LARGO DA BATATA

Mapa 67 — Mapa do índice de vulnerabilidade social da região do Largo da Batata.
Fonte: Geosampa, entre 2017 e 2018.

DADOS SOBRE A
REGIÃO DO
LARGO DA BATATA

Mobilidade social

Como colocado no histórico do bairro, após 2013, em vista do desterro higiênico no qual o Largo da Batata foi inaugurado, a praça foi gradualmente ocupada por moradores e frequentadores da região. Em 2014 estes se consolidaram como o coletivo chamado “A Batata Precisa de Você”, com as intenções de:

- (.) fortalecer a relação afetiva da população local com o Largo da Batata; e evidenciar o potencial de um espaço hoje ainda árido como local de convivência; testar possibilidades de ocupação e reivindicar infraestrutura permanente que melhore a qualidade do Largo como espaço público. É um exercício de democracia em escala local, um movimento de cidadania e concretização social e urbana. Uma maneira que as pessoas têm de se manifestar, de modo inteligente e propositivo, por melhorias imediatas nas suas condições (site oficial do coletivo).

Inspirados por Henri Lefebvre, David Harvey, entre outros, o coletivo é norteado por conceitos como urbanismo prático e ativo (ações de baixo custo de implantação e de microescala), placemaking (reinvenção e ressignificação de espaços públicos de forma coletiva) e compartilhamento de conhecimento, criatividade e projetos tipo DIY (do inglês, em tradução livre, faça vocês mesmo); para eles, a cidade tem que ser pensada como uma construção social. A objetivo final é dar a liberdade e disponibilizar meios para que as pessoas se apropriem dos espaços públicos.

Em 2014 o coletivo efetuou um levantameto extenso das limitações e potenciais do Largo, identificando os fluxos de circulação, disponibilidade de árvores no interior da praça, etc. Com base neste material, foram elaboradas atividades comunitárias no próprio Largo. No site oficial do coletivo estão descritas propostas como o Batatalab e Batatas Construtoras (laboratório para produção de mobiliário urbano de baixo custo para a praça), BatataMemo (rodas de discussão sobre a história e a memória do bairro e como efetuar mudanças para o futuro do Largo), Batatas Jardineiras (que atuam na plantação e manutenção de novas árvores e hortas, jardins ecológicos experimentais no Largo), Mobilidade Pinheiros (que se atém a conversas sobre a temática de mobilidade na região) e o próprio “A Batata Precisa de Você”, que efetua encontros programados todas as sextas-feiras à tarde sobre novas atividades no Largo e seus arredores.

O coletivo possui uma lógica administrativa não hierárquica: as iniciativas podem ser apresentadas por qualquer um por meio de agendamento no site do “A Batata Precisa de Você” ou por meio das páginas oficiais da rede social Facebook. A orientação do coletivo é a constante reciclagem do Largo da Batata por meio de ocupações temporárias regulares, formando um ciclo contínuo entre ocupar, construir e usar o espaço público em questão. Além disso, a organização também atua no sentido de estabelecer diálogos com gestores públicos e associações de bairro.

Em 2015 foi elaborado um encarte do coletivo, em parceria com a Prefeitura de São Paulo, informando que desde de sua constituição foram feitos 74 encontros, mais de 300 atividades, 13 mil pessoas mobilizadas, 25 canteiros cuidados, 50 novos mobiliários urbanos e uma faixa de pedestres formalizada. Em complementação, foram liberados alguns dados sobre o público da região em 2015, indicando que a maioria das pessoas utilizava o Largo semanalmente ou diariamente, sendo a atividade principal era sentar-se e observar o dia a dia da região; destas, menos da metade reside em Pinheiros. Os entrevistados também exprimiram sugestões de melhorias para o Largo. Entre tantas, constam: uma biblioteca, mais bancos para “ver, desenhar, ler, trabalhar e comer”, coberturas para chuva e sol, mais plantas e árvores, parque infantil, banheiros públicos.

Vale ainda colocar que as experiências desenvolvidas pelo coletivo deram origem a uma nova organização, o Instituto A Cidade Precisa de Você. Com diretoria similar e seguindo as mesmas táticas de mobilização coletiva e descentralização, desde sua formação até 2017, foram mais de 200 mobiliários urbanos implantados em sete áreas de intervenções distribuídas em São Paulo. Também foram realizados três passeios urbanos, seis oficinas, cinco eventos próprios. Além disso o Instituto participou de seis debates e apresentações nacionais e internacionais, como o United Nations Sustainable Development Summit, em Nova York, em 2015.

Apesar de ainda não ter sido liberado um relatório de atividades do ano de 2018, a partir das páginas oficiais do coletivo “A Batata Precisa de Você” nas redes sociais, é possível ver que foram promovidos diversas empreitadas e eventos na região. Foram feitas rodas de conversas de temas variados, construção de mobiliário com pallets, happy hours nas pérgolas da praça, mutirões para testes de detecção de HIV (organizado pela Prefeitura Municipal de São Paulo), aulas de tai chi chuan e mutirões para manutenção de canteiros, entre outros. Em todo caso, é dizer que desde 2017 houve uma certa dispersão nos grupos atuantes na região, sendo que hoje os mais ativos são as Batatas Jardineiras e Largo da Batalha.

Também foram realizados eventos que se estendem para além de Pinheiros, como um piquenique na Vila Itororó (bairro Bela Vista, São Paulo) para encerramento da oficina das Batatas Construtoras, feita na região, e uma reunião para troca de experiências com um novo movimento popular que pretende atuar embaixo do Viaduto Júlio de Mesquita, no bairro do Bixiga, São Paulo. Outro ponto a ser ressaltado é que em 2018 o Largo foi palco de diversos comícios e atos políticos, como as reuniões Batata Quente (realizadas nos dias 18 e 19 de abril) e os protestos do Movimento #EleNão; entre outros eventos em oposição à candidatura do presidente eleito, Jair Bolsonaro, no dia 29 de setembro se reuniram cerca de 500

Figura 205 — Manutenção de canteiros e hortas coletivas no Largo da Batata, na praça leste, 2018.
Figura 206 — Parceria do Batatas Jardineiras com o Museu da Casa Brasileira, museu em São Paulo, 2018.
Figura 207 — Manutenção de canteiros e hortas coletivas no Largo da Batata, na praça oeste, 2018.
Figura 208 — Atividades do Batatas Jardineiras no Jardim Damasceno, 2018.
Fonte: Perfil oficial do coletivo Batatas Jardineiras, 2018.

Figura 209 — Pocket show no Largo da Batata, atividade incentivada pelo grupo Largo da Batalha, 2019.
Figura 210 — Pocket show no Largo da Batata, atividade incentivada pelo grupo Largo da Batalha, 2019.
Fonte: Perfil oficial do coletivo Largo da Batalha, 2019.

mil pessoas no Largo da Batata⁽²²⁾. Relevante também apontar que o Largo durante a noite tem uma vida movimentada, alimentada pelos bares, casas de shows variadas e restaurantes disponíveis nas imediações.

Ainda vale salientar que em 2018 a Virada Cultural e a Virada Esportiva não providenciaram atividades no Largo, ou nos arredores imediatos. Ainda em 2017 a praça participou da Virada Esportiva, com atividades variadas e a Arena Adidas, atrativo principal destinado à prática de futebol. No carnaval de rua de São Paulo, a região de Pinheiros como um todo acomodou 101 blocos durante três finais de semana, com eventos como a Confraria do Pasmado, na Rua dos Pinheiros, que teve público estimado entre 15 e 20 mil pessoas e o Toca um Samba Aí, na Avenida Faria Lima, com estimativa entre 5 e 10 mil participantes⁽²³⁾.

(22) O GLOBO. Protestos contra Bolsonaro ocorrem em 26 estados e DF; atos a favor, em 16. São Paulo: G1, 2018.

(23) O GLOBO. Carnaval 2018 em SP: veja a lista de todos os blocos autorizados. São Paulo: G1, 2018.

Figura 211 — Movimento Boa Praça, parceria do Instituto A Cidade Precisa de Você com o Batatas Jardineiras, 2019.
Figura 212 — Diferentes atividades do Instituto A Cidade Precisa de Você por São Paulo, 2018.
Figura 213 — Oficina de mobiliário DIY usando pallets no Parque da Água Branca, 2016.
Figura 214 — Diferentes atividades do Instituto A Cidade Precisa de Você por São Paulo, 2018.
Fonte: Perfil oficial do Instituto A Cidade Precisa de Você, 2019.

Figura 215 — Bloco de Carnaval de rua na região de Pinheiros, em 2018
Fonte: Uol, 2018

Figura 216 — Carnaval de rua no Largo da Batata, em 2018.
Fonte: Veja São Paulo, Prefeitura Municipal de São Paulo, 2018.

Figura 217 — Virada Esportiva no Largo da Batata, Arena Adidas de futebol, em 2018.
Fonte: Esportividade (Heloisa Ballarini/Secom), 2018.

Figura 218 — Movimento #Elenão no Largo da Batata, em 2018.
Fonte: Uol (Reinaldo Canato), 2018.

CAPÍTULO IV • DIÁLOGOS PROJETUAIS: UM ESPAÇO E UM LUGAR

4.1. ANÁLISES COMPARATIVAS

Sem distinção entre grande, média ou baixa influência, somando todas as categorias, foram identificados 360 pontos articuladores do cotidiano da região do Vale do Anhangabaú, sendo que 222 representam categorias de cultura e lazer e 138 categorias de transporte, tanto público quanto compartilhado. Já no Largo da Batata a totalidade de pontos mapeados atinge 316, sendo 216 nas categorias de cultura e lazer e 100 no que diz respeito aos modais ônibus, trem, bicicletas e metrô. Com base nos dados coletados nos mapeamentos que compõem o capítulo anterior, foram elaborados os gráficos apresentados a seguir.

GRÁFICOS COMPARATIVOS DA DISTRIBUIÇÃO DE
PONTOS ARTICULADORES NAS REGIÕES DOS ESTUDOS DE CASO

Gráfico 1 — Gráficos produzidos pela autora desta dissertação com base nas informações extraídas dos mapeamentos dos pontos articuladores das regiões dos estudos de caso aqui apresentados.
Fontes: Geosampa, Infocidade, Bikesampa, Ciclosampa, Detran, Google Maps e SP de Bike entre 2015 e 2018.

É possível notar que no Vale do Anhangabaú as categorias de alimentação representam 50% dos pontos identificados (111 estabelecimentos), frente à realidade do Largo da Batata, onde estas atingem 72% (154 estabelecimentos). Em contraponto, as categorias de teatros, cinemas, casas de shows, espaços culturais, museus e bibliotecas da região central somadas equivalem a 42% do gráfico (93 equipamentos culturais), sendo que as categorias culturais totalizam apenas 28% em Pinheiros (60 equipamentos culturais), lembrando que não foram encontrados bibliotecas ou museus no recorte da região do Largo.

GRÁFICOS COMPARATIVOS DA DISTRIBUIÇÃO DE
PONTOS ARTICULADORES DAS CATEGORIAS DE LAZER E
CULTURA NAS REGIÕES DOS ESTUDOS DE CASO

Gráfico 2 — Gráficos produzidos pela autora desta dissertação com base nas informações extraídas dos mapeamentos dos pontos articuladores das regiões dos estudos de caso aqui apresentados.
Fontes: Geosampa, Infocidade, Bikesampa, Ciclosampa, Detran, Google Maps e SP de Bike entre 2015 e 2018.

GRÁFICO E TABELAS COMPARATIVOS DA DISTRIBUIÇÃO DE PONTOS ARTICULADORES DO COTIDIANO NA REGIÃO DO VALE DO ANHANGABAÚ

QUANTIDADE DE PONTOS MAPEADOS POR CATEGORIA			
GRAU DE INFLUÊNCIA	TEATROS, CINEMAS E CASAS DE SHOWS	BIBLIOTECAS E MUSEUS	ESPAÇOS CULTURAIS
PRIMÁRIA	3	2	5
SECUNDÁRIA	0	6	2
TERCIÁRIA	38	21	16

QUANTIDADE DE PONTOS MAPEADOS POR CATEGORIA			
GRAU DE INFLUÊNCIA	CLUBES E CENTROS ESPORTIVOS	PONTOS DE WI-FI LIVRE E EQUIPAMENTOS PÚBLICOS DE TECNOLOGIA	FEIRAS LIVRES, SACOLÕES E MERCADOS MUNICIPAIS
PRIMÁRIA	1	0	1
SECUNDÁRIA	0	13	0
TERCIÁRIA	2	2	6

QUANTIDADE DE PONTOS MAPEADOS POR CATEGORIA			
GRAU DE INFLUÊNCIA	RESTAURANTES, BARES, ETC.	TRANSPORTE PÚBLICO	TRANSPORTE COMPARTILHADO
PRIMÁRIA	1	3	0
SECUNDÁRIA	0	8	0
TERCIÁRIA	103	120	7

Gráfico 3 — Gráfico e tabelas produzidos pela autora desta dissertação com base nas informações extraídas dos mapeamentos dos pontos articuladores das regiões dos estudos de caso aqui apresentados. Fontes: Geosampa, Infocidade, Bikesampa, Ciclosampa, Detran, Google Maps e SP de Bike entre 2015 e 2018.

GRÁFICO E TABELAS COMPARATIVOS DA DISTRIBUIÇÃO DE PONTOS ARTICULADORES DO COTIDIANO NA REGIÃO DO LARGO DA BATATA

QUANTIDADE DE PONTOS MAPEADOS POR CATEGORIA			
GRAU DE INFLUÊNCIA	TEATROS, CINEMAS E CASAS DE SHOWS	BIBLIOTECAS E MUSEUS	ESPAÇOS CULTURAIS
PRIMÁRIA	3	0	4
SECUNDÁRIA	0	0	0
TERCIÁRIA	33	0	20

QUANTIDADE DE PONTOS MAPEADOS POR CATEGORIA			
GRAU DE INFLUÊNCIA	CLUBES E CENTROS ESPORTIVOS	PONTOS DE WI-FI LIVRE E EQUIPAMENTOS PÚBLICOS DE TECNOLOGIA	FEIRAS LIVRES, SACOLÕES E MERCADOS MUNICIPAIS
PRIMÁRIA	1	0	1
SECUNDÁRIA	0	1	0
TERCIÁRIA	0	0	5

QUANTIDADE DE PONTOS MAPEADOS POR CATEGORIA			
GRAU DE INFLUÊNCIA	RESTAURANTES, BARES, ETC.	TRANSPORTE PÚBLICO	TRANSPORTE COMPARTILHADO
PRIMÁRIA	3	3	0
SECUNDÁRIA	0	3	0
TERCIÁRIA	145	70	24

Gráfico 4 — Gráfico e tabelas produzidos pela autora desta dissertação com base nas informações extraídas dos mapeamentos dos pontos articuladores das regiões dos estudos de caso aqui apresentados. Fontes: Geosampa, Infocidade, Bikesampa, Ciclosampa, Detran, Google Maps e SP de Bike entre 2015 e 2018.

Além disso, os bairros Sé e República dispõem de mais centros esportivos do que Pinheiros: respectivamente, foram encontrados três equipamentos esportivos na região central (representando 1% da quantidade de pontos mapeados) contra um no Largo da Batata (representando menos que 1% dos pontos mapeados); nesta categoria, vale acrescentar que foi encontrada uma unidade Sesc nas proximidades de cada uma das praças estudadas. O mesmo se prova com relação aos pontos de wi-fi livre e equipamentos de tecnologia, que alcançam 7% na região do Vale do Anhangabaú (15 pontos elencados), frente a menos de 1% nas imediações do Largo da Batata (1 ponto elencado).

Retomando as zonas de influência de cada um dos pontos mapeados, a partir das tabelas acima, os dois objetos de estudo apresentam uma quantidade equiparada de pontos de grande influência distribuídos entre as diversas categorias, 13 no Vale do Anhangabaú e 12 no Largo da Batata. Entretanto, entre essas categorias, por vezes há repetição de equipamentos, como no caso do Mercado Municipal de São Paulo e do Mercado Municipal de Pinheiros (representados em feiras e mercados municipais e em restaurantes, bares, etc.) ou a Biblioteca Mário de Andrade (representada em espaços culturais e em museus e bibliotecas). Descartando as sobreposições, mesmo assim é possível notar que há uma densidade maior de equipamentos culturais e de lazer na região central, onde efetivamente são encontradas oito atividades primárias, sendo elas o Praça das Artes, o Teatro Municipal, o Centro Cultural Banco do Brasil, a Biblioteca Mário de Andrade, o centro Caixa Econômica Cultural, a Faculdade de Direito do Largo São Francisco (Universidade de São Paulo), o Sesc 24 de Maio, e o Mercado Municipal. Já no Largo da Batata foram elencados seis: o Complexo Aché Cultural, o Sesc Pinheiros, o Mercado Municipal de Pinheiros, a Casa Natura Musical, o Shopping Eldorado e o Vila Butantan Food Park.

Já no caso de zonas de média influência, atividades secundárias, foi mapeado apenas um ponto de wi-fi público no Largo da Batata, disponibilizado no centro da praça. Por outro lado no Vale do Anhangabaú foram levantados 21 pontos, sendo estes referentes a Galeria do Rock, Pátio do Colégio, Galeria Metrópole, Catedral da Sé, Museu Catavento e Casa da Marquesa de Santos, além dos 13 zonas de wi-fi público. Por fim, em ambos os casos as zonas de menor influência correspondem à maioria dos pontos mapeados; com quantidade equiparada, foram levantados 188 zonas de baixa atratividade no Vale do Anhangabaú e 203 no Largo da Batata.

Até aqui as informações apresentadas descrevem que os bairros Sé e República dispõem de infraestrutura cultural de peso, mais diversa e profusa, se comparada ao bairro de Pinheiros. É possível notar também que o quadro se inverte ao analisarmos as categorias de alimentação. Essas informações já principiam algumas possíveis conclusões sobre os estudos de caso, contudo os dados em questão demonstram alguns aspectos do funcionamento cotidiano dos bairros como um todo. Acredita-se ainda ser necessário esclarecer quais são as influências que afetam especificamente às praças estudadas.

Ao isolar somente os pontos mapeados com influência direta é possível ver que a relação permanece: o Vale do Anhangabaú com uma quantidade maior de equipamentos culturais, de tecnologia e esportivos, enquanto o Largo da Batata possui mais estabelecimentos nas categorias de alimentação. Neste recorte, na região central foram mapeados 47 equipamentos no total: três pontos entre teatros, cinemas

e casas de shows (Teatro Municipal, Biblioteca Mário de Andrade e mais um ponto de baixa influência), sete espaços culturais (Sesc 24 de Maio, Biblioteca Mário de Andrade, Centro Cultural Banco do Brasil, Praça das Artes, a Galeria do Rock e mais dois pontos de baixa influência), nove museus e bibliotecas (a Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo, a Biblioteca Mário de Andrade, a Galeria do Rock e seis pontos de baixa influência), seis pontos de tecnologia (dois telecentros públicos e quatro pontos de wi-fi livre), um centro esportivo (Sesc 24 de Maio) e foram relatados 21 restaurantes, bares, etc., todos de baixa influência.

Em contraposição, no Largo da Batata são encontrados apenas 34 pontos articuladores do cotidiano, distribuídos entre dois teatros, cinemas e casas de shows (o Complexo Aché Cultural e o Sesc Pinheiros), três espaços culturais (Casa Natura Musical e, novamente, o Complexo Aché Cultural e o Sesc Pinheiros). Além disso, há um ponto de wi-fi livre, um centro esportivo (Sesc Pinheiros), 25 restaurantes, bares, etc. e duas feiras e mercados municipais, sendo que nestas duas últimas categorias consta o Mercado Municipal de Pinheiros, atividade primária na região.

GRÁFICOS COMPARATIVOS DA DISTRIBUIÇÃO DE PONTOS ARTICULADORES DAS CATEGORIAS DE LAZER E CULTURA COM INFLUÊNCIA DIRETA NOS ESTUDOS DE CASO

Gráfico 5 — Gráficos produzidos pela autora desta dissertação com base nas informações extraídas dos mapeamentos dos pontos articuladores das regiões dos estudos de caso aqui apresentados. Fontes: Geosampa, Infocidade, Bikesampa, Ciclosampa, Detran, Google Maps e SP de Bike entre 2015 e 2018.

GRÁFICO E TABELAS COMPARATIVOS DA DISTRIBUIÇÃO DE PONTOS ARTICULADORES COM INFLUÊNCIA DIRETA NO VALE DO ANHANGABAÚ

QUANTIDADE DE PONTOS MAPEADOS POR CATEGORIA			
GRAU DE INFLUÊNCIA	TEATROS, CINEMAS E CASAS DE SHOWS	BIBLIOTECAS E MUSEUS	ESPAÇOS CULTURAIS
PRIMÁRIA	2	2	4
SECUNDÁRIA	0	1	1
TERCIÁRIA	1	6	2

QUANTIDADE DE PONTOS MAPEADOS POR CATEGORIA			
GRAU DE INFLUÊNCIA	CLUBES E CENTROS ESPORTIVOS	PONTOS DE WI-FI LIVRE E EQUIPAMENTOS PÚBLICOS DE TECNOLOGIA	FEIRAS LIVRES, SACOLÕES E MERCADOS MUNICIPAIS
PRIMÁRIA	1	0	0
SECUNDÁRIA	0	4	0
TERCIÁRIA	0	2	0

QUANTIDADE DE PONTOS MAPEADOS POR CATEGORIA			
GRAU DE INFLUÊNCIA	RESTAURANTES, BARES, ETC.	TRANSPORTE PÚBLICO	TRANSPORTE COMPARTILHADO
PRIMÁRIA	0	1	0
SECUNDÁRIA	0	4	0
TERCIÁRIA	21	18	0

GRÁFICO E TABELAS COMPARATIVOS DA DISTRIBUIÇÃO DE PONTOS ARTICULADORES COM INFLUÊNCIA DIRETA NO LARGO DA BATATA

QUANTIDADE DE PONTOS MAPEADOS POR CATEGORIA			
GRAU DE INFLUÊNCIA	TEATROS, CINEMAS E CASAS DE SHOWS	BIBLIOTECAS E MUSEUS	ESPAÇOS CULTURAIS
PRIMÁRIA	2	0	3
SECUNDÁRIA	0	0	0
TERCIÁRIA	0	0	0

QUANTIDADE DE PONTOS MAPEADOS POR CATEGORIA			
GRAU DE INFLUÊNCIA	CLUBES E CENTROS ESPORTIVOS	PONTOS DE WI-FI LIVRE E EQUIPAMENTOS PÚBLICOS DE TECNOLOGIA	FEIRAS LIVRES, SACOLÕES E MERCADOS MUNICIPAIS
PRIMÁRIA	1	0	1
SECUNDÁRIA	0	1	0
TERCIÁRIA	0	0	1

QUANTIDADE DE PONTOS MAPEADOS POR CATEGORIA			
GRAU DE INFLUÊNCIA	RESTAURANTES, BARES, ETC.	TRANSPORTE PÚBLICO	TRANSPORTE COMPARTILHADO
PRIMÁRIA	1	0	0
SECUNDÁRIA	0	2	0
TERCIÁRIA	24	14	7

Gráfico 6 — Gráfico e tabelas produzidos pela autora desta dissertação com base nas informações extraídas dos mapeamentos dos pontos articuladores das regiões dos estudos de caso aqui apresentados.
Fontes: Geosampa, Infocidade, Bikesampa, Ciclosampa, Detran, Google Maps e SP de Bike entre 2015 e 2018.

Gráfico 7 — Gráfico e tabelas produzidos pela autora desta dissertação com base nas informações extraídas dos mapeamentos dos pontos articuladores das regiões dos estudos de caso aqui apresentados.
Fontes: Geosampa, Infocidade, Bikesampa, Ciclosampa, Detran, Google Maps e SP de Bike entre 2015 e 2018.

Mapa 68 — Zonas de influência das categorias culturais: teatros, cinemas e casas de shows, bibliotecas e museus e espaços culturais

Mapa 69 — Zonas de influência das categorias de alimentação: restaurantes, bares, etc. e feiras livres, sacolões e mercados municipais

Mapa 70 — Zonas de influência das outras categorias: clubes e centros esportivos e pontos de wi-fi livre e equipamentos públicos de tecnologia

MAPEAMENTO DE PONTOS ARTICULADORES DA REGIÃO DO VALE DO ANHANGABAÚ POR CATEGORIA

- LEGENDA
- LINHA ELEVADA DE METRÔ
 - PARADAS DE METRÔ
 - LINHA DA CPTM
 - PARADAS DA CPTM
 - CICLOVIAS E CALÇADAS COMPARTILHADAS
 - CICLOFAIXAS DE LAZER DOMINGOS E FERIADOS
 - BICICLETÁRIOS E PARACICLOS PÚBLICOS
 - CICLOSAMPA E BIKESAMPA
 - CORREDORES DE ÔNIBUS
 - FAIXAS EXCLUSIVAS DE ÔNIBUS
 - TERMINAIS DE ÔNIBUS
 - PARADAS DE ÔNIBUS
 - RUAS EXCLUSIVAS PARA PEDESTRES
 - ÁRVORES EM PASSEIO PÚBLICO
 - TEATROS, CINEMAS E CASAS DE SHOWS
 - BIBLIOTECAS E MUSEUS
 - ESPAÇOS CULTURAIS
 - PONTOS DE WI-FI LIVRE E EQUIPAMENTOS PÚBLICOS DE TECNOLOGIA
 - FEIRAS LIVRES, SACOLÕES E MERCADOS MUNICIPAIS
 - RESTAURANTES, BARES, ETC.
 - CLUBES E CENTROS ESPORTIVOS
 - TRANSPORTE PÚBLICO
 - TRANSPORTE COMPARTILHADO

Mapa 71 — Zonas de influência das categorias culturais: teatros, cinemas e casas de shows, bibliotecas e museus e espaços culturais

Mapa 72 — Zonas de influência das categorias de alimentação: restaurantes, bares, etc. e feiras livres, sacolões e mercados municipais públicos de tecnologia

Mapa 73 — Zonas de influência das outras categorias: clubes e centros esportivos e pontos de wi-fi livre e equipamentos

MAPEAMENTO DE PONTOS ARTICULADORES DA REGIÃO DO LARGO DA BATATA POR CATEGORIA

- LEGENDA
- LINHA ELEVADA DE METRÔ
 - PARADAS DE METRÔ
 - LINHA DA CPTM
 - PARADAS DA CPTM
 - CICLOVIAS E CALÇADAS COMPARTILHADAS
 - CICLOFAIXAS DE LAZER DOMINGOS E FERIADOS
 - BICICLETÁRIOS E PARACICLOS PÚBLICOS
 - CICLOSAMPA E BIKESAMPA
 - CORREDORES DE ÔNIBUS
 - FAIXAS EXCLUSIVAS DE ÔNIBUS
 - TERMINAIS DE ÔNIBUS
 - PARADAS DE ÔNIBUS
 - RUAS EXCLUSIVAS PARA PEDESTRES
 - ÁRVORES EM PASSEIO PÚBLICO
 - TEATROS, CINEMAS E CASAS DE SHOWS
 - BIBLIOTECAS E MUSEUS
 - ESPAÇOS CULTURAIS
 - PONTOS DE WI-FI LIVRE E EQUIPAMENTOS PÚBLICOS DE TECNOLOGIA
 - FEIRAS LIVRES, SACOLÕES E MERCADOS MUNICIPAIS
 - RESTAURANTES, BARES, ETC.
 - CLUBES E CENTROS ESPORTIVOS
 - TRANSPORTE PÚBLICO
 - TRANSPORTE COMPARTILHADO

Mapa 74 — Zonas de influência das categorias culturais: teatros, cinemas e casas de shows, bibliotecas e museus e espaços culturais.

Mapa 75 — Zonas de influência das categorias de alimentação: restaurantes, bares, etc. e feiras livres, sacolões e mercados municipais.

Mapa 76 — Zonas de influência das outras categorias: clubes e centros esportivos e pontos de wi-fi livre e equipamentos públicos de tecnologia.

MAPEAMENTO DE PONTOS ARTICULADORES COM INFLUÊNCIA DIRETA NO VALE DO ANHANGABAÚ POR CATEGORIA

- LEGENDA
- LINHA ELEVADA DE METRÔ
 - PARADAS DE METRÔ
 - LINHA DA CPTM
 - PARADAS DA CPTM
 - CICLOVIAS E CALÇADAS COMPARTILHADAS
 - CICLOFAIXAS DE LAZER DOMINGOS E FERIADOS
 - BICICLETÁRIOS E PARACICLOS PÚBLICOS
 - CICLOSAMPA E BIKESAMPA
 - CORREDORES DE ÔNIBUS
 - FAIXAS EXCLUSIVAS DE ÔNIBUS
 - TERMINAIS DE ÔNIBUS
 - PARADAS DE ÔNIBUS
 - RUAS EXCLUSIVAS PARA PEDESTRES
 - ÁRVORES EM PASSEIO PÚBLICO
 - TEATROS, CINEMAS E CASAS DE SHOWS
 - BIBLIOTECAS E MUSEUS
 - ESPAÇOS CULTURAIS
 - PONTOS DE WI-FI LIVRE E EQUIPAMENTOS PÚBLICOS DE TECNOLOGIA
 - FEIRAS LIVRES, SACOLÕES E MERCADOS MUNICIPAIS
 - RESTAURANTES, BARES, ETC.
 - CLUBES E CENTROS ESPORTIVOS
 - TRANSPORTE PÚBLICO
 - TRANSPORTE COMPARTILHADO

Mapa 77 — Zonas de influência das categorias culturais: teatros, cinemas e casas de shows, bibliotecas e museus e espaços culturais.

Mapa 78 — Zonas de influência das categorias de alimentação: restaurantes, bares, etc. e feiras livres, sacolões e mercados municipais.

Mapa 79 — Zonas de influência das outras categorias: clubes e centros esportivos e pontos de wi-fi livre e equipamentos públicos de tecnologia.

MAPEAMENTO DE PONTOS ARTICULADORES COM INFLUÊNCIA DIRETA NO LARGO DA BATATA POR CATEGORIA

- LEGENDA
- LINHA ELEVADA DE METRÔ
 - PARADAS DE METRÔ
 - LINHA DA CPTM
 - PARADAS DA CPTM
 - CICLOVIAS E CALÇADAS COMPARTILHADAS
 - CICLOFAIXAS DE LAZER DOMINGOS E FERIADOS
 - BICICLETÁRIOS E PARACICLOS PÚBLICOS
 - CICLOSAMPA E BIKESAMPA
 - CORREDORES DE ÔNIBUS
 - FAIXAS EXCLUSIVAS DE ÔNIBUS
 - TERMINAIS DE ÔNIBUS
 - PARADAS DE ÔNIBUS
 - RUAS EXCLUSIVAS PARA PEDESTRES
 - ÁRVORES EM PASSEIO PÚBLICO
 - TEATROS, CINEMAS E CASAS DE SHOWS
 - BIBLIOTECAS E MUSEUS
 - ESPAÇOS CULTURAIS
 - PONTOS DE WI-FI LIVRE E EQUIPAMENTOS PÚBLICOS DE TECNOLOGIA
 - FEIRAS LIVRES, SACOLÕES E MERCADOS MUNICIPAIS
 - RESTAURANTES, BARES, ETC.
 - CLUBES E CENTROS ESPORTIVOS
 - TRANSPORTE PÚBLICO
 - TRANSPORTE COMPARTILHADO

If only kinds of city neighborhoods that demonstrate useful functions in real-life-self-government are the city as a whole, streets, and districts, then effective neighborhood physical planning for cities should aim at these purposes:
First, to foster lively and interesting streets.
Second, to make the fabric of these streets as continuous a network as possible throughout a district of potential subcity size and power.
Third, to use parks and squares and public buildings as park of the street fabric's complexity and multiple use. They should not be used to island off different uses from each other, or to island off subdistricts neighborhoods.
Fourth, to emphasize the functional identity of areas large enough to work as districts (JACOBS, 1961, página 168).

Tendo em mente o excerto anteriormente apresentado no capítulo III, recupera-se um apontamento de Jane Jacobs acerca da vivacidade das ruas: “A lively scene is not a lively proportion of size, but great variety of its enormous collection of small element” (1961, página 193). Em um primeiro momento deixando de lado as categorias específicas relacionadas a alimentação e tecnologia, o Vale do Anhangabaú de fato apresenta uma grande variedade de pontos mapeados em diferentes graus de atratividade: totalizando 20 pontos, há nove de grande, dois de média e nove de baixa influência. Já no Largo da Batata constam seis equipamentos no total, todos de alta atratividade. Mesmo observando a disponibilidade da infraestrutura pública de tecnologia, o Vale também se sobressai por contar com os já mencionados pontos de wi-fi e telecentros comunitários.

Apesar de seu programa cultural e tecnológico mais enxuto, o Largo da Batata possui um grande diferencial: uma maior densidade de restaurantes, padarias, bares, feiras, mercados públicos, etc. Somando as duas categorias de alimentação, foram levantados 27 pontos totais – dois de alta atratividade, representando o Mercado Municipal de Pinheiros, e 25 de baixa, contra 21 no Vale do Anhangabaú, todos pontos de baixa influência. Ou seja, no Largo da Batata as atividades relacionadas à alimentação totalizam 76% dos pontos de influência direta no dia a dia da praça, enquanto no Vale do Anhangabaú estes representam apenas 45%

À luz das discussões de Jacobs (1961), em linhas gerais, a sobreposição de atividades de atratividade variada em uma mesma região é uma estratégia interessante para atrair pessoas para as ruas. Ao passo que atividades primárias e secundárias atraem um grande fluxo de pessoas em sua direção, atividades terciárias (serviços e comércio, como atacados, mercados, padarias, agências bancárias, restaurantes, lojas de roupas, bares, etc.) são responsáveis por gerar pequenos pontos de interesse nas calçadas; em uma situação mutuamente benéfica, a associação gera movimento indispensável no dia a dia das ruas. Sem perder de vista a grande importância do fluxo de pedestres nas calçadas em direção aos diversos centros culturais, esportivos, teatros, casas de shows e outros, é exposta a reflexão: as atividades desenvolvidas nesses equipamentos, públicos ou privados, geralmente, ocorrem dentro dos prédios em questão, por exemplo sessões de cinema, exposições artísticas, atividades esportivas, etc. e não nas ruas, propriamente ditas.

Em vista disso, acredita-se ser necessário observar com interesse as categorias de alimentação. Em especial se destacam restaurantes e bares que dispõem de atendimento nas calçadas. Indo além de funcionarem como pontos de interesse ao longo dos percursos pedestres, é colocado que estabelecimentos, como restaurantes ou bares com áreas de atendimento nas calçadas dão oportunidade a momentos de

convivência mais próximos com espaços livres. Assim como no caso das feiras livres de rua, atividade naturalmente realizada ao ar livre, o tempo despendido durante um almoço ou na compra das verduras da semana se torna momento de contemplação da vida pública; é um momento de convívio coletivo e público intencional. De tal forma, estes se transformam em pontos de parada para que o indivíduo admire os movimentos do cotidiano urbano; estes pequenos pontos de atratividade dispersos pelos bairros agregam ainda mais positivamente ao balé das ruas, inclusive trazendo mais movimento às calçadas em horários diversos, como à noite.

No caso do Largo, restaurantes e bares com mobiliário nas calçadas ocorrem em profusão e um exemplo muito claro de sua influência é a Rua Martim Carrasco: com suas edificações sem recuo frontal e lateral, é formado um corredor de serviços com fachada principal com vista para ao Largo. Aberto à vivência da praça do bicicletário, esses estabelecimentos acabam por interagir intimamente com o Largo. A partir deste bulevar pedestre é possível vislumbrar toda a região, dando oportunidade à observação dos fluxos cotidianos da região. Além disso, nas imediações diretas das praças da Batata foi mapeada a ocorrência de um feira pública, na Rua Teodoro Sampaio, e não se deve descartar a importância do Mercado Municipal de Pinheiros; com ofertas de produtos variados e restaurantes, pessoas que trabalhem ou residam nas imediações vão a ele para compras ou refeições com constância.

No Vale do Anhangabaú também são encontrados alguns restaurantes e bares abertos às ruas, em bem menos densidade do que no Largo da Batata. Como é possível ver no mapa das zonas de influência direta da região central, é formado um polo da categoria restaurantes, bares e afins no eixo da Avenida São João e foram levantados seis restaurantes no próprio Vale, a partir da via em questão até a Estação São Bento. Também é possível ver que as zonas de influência dos estabelecimentos mapeados na Rua Formosa nem chegam ao Viaduto do Chá, formando assim um vazio na seção principal do Vale. Já no caso do Largo da Batata a situação é completamente diversa, sendo perceptível que os estabelecimentos se dispõem quase concentricamente às praças, atingindo uma área maior de influência final e se distribuindo mais igualmente por seus arredores.

Indo além, o horário de funcionamento dos restaurantes e bares provê movimento noturno no Largo da Batata. Dispersos nas imediações da praça e por todo o bairro de Pinheiros, vão trazendo segurança aos pedestres e visitantes que caminham pelas ruas. A Rua Martim Carrasco novamente tem destaque neste sentido, fomentando o uso do Largo propriamente dito até altas horas da noite. Outro fator que auxilia na sensação de segurança é a circulação de trabalhadores pela a região; como apontado previamente, devido ao Largo acomodar diversos pontos de ônibus, estações de bicicletas compartilhadas e saídas da estação de metrô Faria Lima, forma-se um fluxo intenso de passagem de pessoas pelas praças ao longo do dia, com especial força no começo das manhãs e ao final das tardes.

Figura 219 — Vale do Anhangabaú durante a noite, vista a partir da Praça Ramos de Azevedo.
Figura 220 — Rampa de acesso do Teatro Municipal ao Vale do Anhangabaú durante a noite.
Figura 221 — Quarteirão da Avenida São João integrado ao Vale do Anhangabaú durante a noite, margem do bairro República.
Fonte: Acervo pessoal da autora desta dissertação de mestrado.

Figura 222 — Rua Martim Carrasco a noite, Largo da Batata.
Figura 223 — Praça do bicicletário à noite, evento do Grupo Largo da Batalha, Largo da Batata.
Figura 224 — Praça do bicicletário à noite, manutenção das hortas coletivas, Largo da Batata.
Fonte: Acervo pessoal da autora desta dissertação de mestrado.

Essa causalidade com pedestres não se observa no Vale do Anhangabaú com tamanha presença. Com o fim do expediente normal, há grande movimentação em direção às saídas de metrô, ao acesso ao Terminal Bandeira e aos pontos de ônibus no Largo do Paissandu, mas este também é restrito às extremidades do Vale do Anhangabaú ou ocorre pelas ruas paralelas a ele, próximas ao núcleo comercial do Viaduto Santa Ifigênia, tanto no lado da República como da Sé. Dessa forma a seção pricipal do Vale acaba por se tornar uma região erma, onde pouco ocorre e poucos caminham. Além disso, fora do horário comercial, nos restaurantes e bares das imediações diretas da praça, a circulação de pessoas impulsionada por estes primordialmente ocorre concentrada nos núcleos comerciais, sem fazer uso da seção principal da praça.

Também é importante apontar que grande parte de Pinheiros é residencial, com áreas de baixa a média densidade demográfica, mais adensadas quanto mais próximo se chega do bairro Vila Madalena. Apesar de que menos da metade dos usuários frequentes do Largo da Batata residem nas imediações, como visto no perfil de usuários do Largo (2015), é relevante considerar a movimentação de moradores pelo bairro fora do horário comercial. Este é outro diferencial da região de Pinheiros quando comparada ao entorno do Vale do Anhangabaú, que é basicamente comercial. Pelo mapa extraído do Geosampa fica nítido que a ocupação residencial ocorre além da Sé e República, nos bairros Vila Buarque e Consolação, formando uma borda em torno das ruas exclusivamente de pedestres; assim, o Vale fica privado da circulação de moradores, que independe do horário comercial.

Resgatando as diretrizes de Jane Jacobs, o uso dos espaços públicos em diferentes horários é extremamente relavante para a vitalidade urbana. Para a autora, parte da qualidade do balé das ruas é a diversidade de pessoas que as frequentam: pedestres a caminho do metrô, ciclistas cruzando pela ciclovvia, pais passeando com seus filhos pela manhã, pessoas construindo móveis públicos, amigos almoçando, trabalhadores descansando sob o sol, pessoas em bares ao final do dia, crianças com skates à tarde, um morador de rua em busca de abrigo, grupos de manutenção de canteiros, pessoas esperando por um ônibus para ir ou voltar de seus expedientes e por aí em diante. Em grande medida esse tipo de fluxo somente é possível na coexistência de usos residenciais e comerciais em um mesmo espaço, no conflito diário de usuários frequentes e eventuais.

Aqui também cabe tocar na temática das ruas exclusivas para pedestres, um dos alvos de discussão em “Death and Life of the Great American Cities” (1961). Como colocado por Jacobs, indo além dos problemas de trânsito, o fechamento veicular de vias específicas pouco agrega ao incentivo de uso das calçadas, uma vez que o pedestre tende a sempre caminhar pelas bordas das ruas e não pelo centro, onde estariam os carros; os transeuntes buscam o espetáculo das vitrines. No caso do centro paulistano, essa situação até se comprova na medida em que há comércio popular e serviços variados nas bordas das ruas, algumas bancas de jornal e muitas barracas informais dispostas no meio das vias.

A criação de vias exclusivas intui que a partir de seu fechamento essas ruas se tornarão um espaço de convivência livre de carros, nesse sentido, algo como um espaço público de convívio. Como argumentado por esta dissertação, não é apenas por desejar um novo uso a um local que este ocorrerá; há

Figura 225 — Bancos públicos na Avenida São João, bairro da Sé.

Figura 226 — Pedestres caminhando na Rua Barão de Itapetininga, no bairro República.

Figura 227 — Nova praça no Largo São Bento, vizinho do Vale do Anhangabaú. Terreno antigamente sem função determinanda, após a intervenção se transforma em momento de parada e contemplação da região.

Fonte: Acervo pessoal da autora desta dissertação de mestrado.

necessidade de criar um novo programa e uma nova lógica que suportem a mudança de uso, é necessário transformar o espaço intimamente.

No caso de Sé e República, é possível perceber que foi feito um esforço nesse sentido e a caráter de exemplo poder-se-ia citar os escassos bancos públicos, principalmente disponíveis na Avenida São João, no lado da Sé. A despeito disso a intenção original de essas ruas se conformarem como um parque não se concretiza. Em vista deste fracasso, poder-se-ia colocar que se Jacobs já advertia contra fechamento de uma via por conta das repercussões já colocadas, o que dizer acerca da malha de pedestres disponível na Sé e República; sua articulação enquanto parque se torna exponencialmente mais complexa. Já no Largo da Batata apenas poder-se-ia citar a situação do bulevar da Rua Martim Carrasco, enquanto via exclusiva para pedestres, todavia sua implantação integralmente conectada à praça a torna um caso bem-sucedido.

Transferindo o enfoque às questões de transporte público e compartilhado dos objetos de estudo, retomando os gráficos 1, 3, 4, 6 e 7, estas categorias correspondem a 32% de todo o mapeamento de pontos articuladores do cotidiano no Largo da Batata e 38% no Vale do Anhangabaú, é compreensível pelos gráficos a seguir que o modal mais presente nas regiões é o ônibus. Esta modalidade se apresenta de forma mais adensada na região da Sé e República, onde foram encontrados 123 pontos, três terminais e mais 21.000 km de faixas e corredores exclusivos de ônibus; comparativamente, na região estudada de Pinheiros, foram levantados 9.300 km de vias exclusivas, 20 pontos e um terminal de ônibus. Já com relação aos outros modais, há três estações de metrô e duas estações de trem nas imediações do Largo da Batata, enquanto no Vale do Anhangabaú só foram mapeadas oito estações de metrô, uma vez que as paradas da CPTM se localizam para além do recorte gráfico feito. Importante salientar a disponibilidade de bicicletas compartilhadas de estação fixa, bicicletários e paraciclos públicos: pouco expressivo na região central (equivalente a 5%), em Pinheiros o transporte ciclovitário representa 24% dos pontos de mobilidade mapeados.

Aqui já surgem características importantes. De fato a região central desponta em termos de disponibilidade de transporte público, inclusive contando com as estações Sé e República – duas das mais movimentadas da cidade, capazes de transportar em média 260 mil pessoas e 536.800 mil por dia (dados da Secretaria de Transportes Metropolitanos, 2017). Como já colocado na análise individual desta praça, a chegada ao Vale do Anhangabaú é privilegiada por contar com duas estações de metrô de linhas diferentes, estas conectadas às já mencionadas Estações República e Sé. Apesar disso, em especial no caso da Estação Anhangabaú por conta das alças laterais, o acesso à essas estações é dificultado pela implantação da praça: localizados nos dois extremos do Vale, as zonas de atendimento destas estações fica restrita às suas imediações.

No caso do Largo da Batata a situação é inversa: como as saídas da Estação Faria Lima estão centralizadas nas praças do mercado e bicicletário, toda a extensão do Largo é atendida, provendo transporte público a cerca de 34.197 pessoas por dia (dado de 2017, da Secretaria de Transportes Metropolitanos). Ao que consta sobre a CPTM, a Linha Esmeralda que passa pela região de Pinheiros, é uma das mais importantes da cidade, sendo que pela Estação Pinheiros propriamente dita passam cerca de 138.074 pessoas por dia (dado de 2017, da Secretaria de Transportes Metropolitanos).

GRÁFICOS COMPARATIVOS DA DISTRIBUIÇÃO DAS CATEGORIAS DE TRANSPORTE NA REGIÃO DOS ESTUDOS DE CASO

GRÁFICOS COMPARATIVOS DA DISTRIBUIÇÃO DE PONTOS ARTICULADORES DAS CATEGORIAS DE TRANSPORTE A COM INFLUÊNCIA DIRETA NOS ESTUDOS DE CASO

Gráfico 8 — Gráficos produzidos pela autora desta dissertação com base nas informações extraídas dos mapeamentos dos pontos articuladores das regiões dos estudos de caso aqui apresentados.
Gráfico 9 — Gráficos produzidos pela autora desta dissertação com base nas informações extraídas dos mapeamentos dos pontos articuladores das regiões dos estudos de caso aqui apresentados.
Fontes: Geosampa, Infocidade, Bikesampa, Ciclosampa, Detran, Google Maps e SP de Bike entre 2015 e 2018.

Mapa 80 — Zonas de influência das categorias de transporte público: metrô, ônibus e trens, em contraposição às ruas exclusivamente pedestres.

Mapa 81 — Zonas de influência das categorias de transporte compartilhado: bicicletários e paraciclos públicos, em contraposição às ruas exclusivamente pedestres.

Mapa 82 — Zonas de influência das categorias de transporte público: metrô, ônibus e trens.

Mapa 83 — Zonas de influência das categorias de transporte compartilhado: bicicletários e paraciclos públicos e estações bikesampa e ciclosampa.

Todos os mapas acima apresentados são autorais, desenvolvidos pela autora desta dissertação de mestrado. Fontes: Geosampa, Infocidade, Bikesampa, Ciclosampa, Detran, Google Maps e SP de Bike entre 2015 e 2018.

Todos os mapas acima apresentados são autorais, desenvolvidos pela autora desta dissertação de mestrado. Fontes: Geosampa, Infocidade, Bikesampa, Ciclosampa, Detran, Google Maps e SP de Bike entre 2015 e 2018.

Mapa 84 — Zonas de influência das categorias de transporte público: metrô, ônibus e trens, em contraposição às ruas exclusivamente pedestres.

Mapa 85 — Zonas de influência das categorias de transporte compartilhado: bicicletários e paraciclos públicos, em contraposição às ruas exclusivamente pedestres.

MAPEAMENTO DE PONTOS ARTICULADORES COM INFLUÊNCIA DIRETA NO VALE DO ANHANGABAÚ POR CATEGORIA

- LEGENDA
- LINHA ELEVADA DE METRÔ
 - PARADAS DE METRÔ
 - LINHA DA CPTM
 - PARADAS DA CPTM
 - CICLOVIAS E CALÇADAS COMPARTILHADAS
 - CICLOFAIXAS DE LAZER DOMINGOS E FERIADOS
 - BICICLETÁRIOS E PARACICLOS PÚBLICOS
 - CICLOSAMPA E BIKESAMPA
 - CORREDORES DE ÔNIBUS
 - FAIXAS EXCLUSIVAS DE ÔNIBUS
 - TERMINAIS DE ÔNIBUS
 - PARADAS DE ÔNIBUS
 - RUAS EXCLUSIVAS PARA PEDESTRES
 - ÁRVORES EM PASSEIO PÚBLICO
 - TEATROS, CINEMAS E CASAS DE SHOWS
 - BIBLIOTECAS E MUSEUS
 - ESPAÇOS CULTURAIS
 - PONTOS DE WI-FI LIVRE E EQUIPAMENTOS PÚBLICOS DE TECNOLOGIA
 - FEIRAS LIVRES, SACOLÕES E MERCADOS MUNICIPAIS
 - RESTAURANTES, BARES, ETC.
 - CLUBES E CENTROS ESPORTIVOS
 - TRANSPORTE PÚBLICO
 - TRANSPORTE COMPARTILHADO

Mapa 86 — Zonas de influência das categorias de transporte público: metrô, ônibus e trens.

Mapa 87 — Zonas de influência das categorias de transporte compartilhado: bicicletários e paraciclos públicos e estações bikesampa e ciclosampa.

MAPEAMENTO DE PONTOS ARTICULADORES COM INFLUÊNCIA DIRETA NO LARGO DA BATATA POR CATEGORIA

- LEGENDA
- LINHA ELEVADA DE METRÔ
 - PARADAS DE METRÔ
 - LINHA DA CPTM
 - PARADAS DA CPTM
 - CICLOVIAS E CALÇADAS COMPARTILHADAS
 - CICLOFAIXAS DE LAZER DOMINGOS E FERIADOS
 - BICICLETÁRIOS E PARACICLOS PÚBLICOS
 - CICLOSAMPA E BIKESAMPA
 - CORREDORES DE ÔNIBUS
 - FAIXAS EXCLUSIVAS DE ÔNIBUS
 - TERMINAIS DE ÔNIBUS
 - PARADAS DE ÔNIBUS
 - RUAS EXCLUSIVAS PARA PEDESTRES
 - ÁRVORES EM PASSEIO PÚBLICO
 - TEATROS, CINEMAS E CASAS DE SHOWS
 - BIBLIOTECAS E MUSEUS
 - ESPAÇOS CULTURAIS
 - PONTOS DE WI-FI LIVRE E EQUIPAMENTOS PÚBLICOS DE TECNOLOGIA
 - FEIRAS LIVRES, SACOLÕES E MERCADOS MUNICIPAIS
 - RESTAURANTES, BARES, ETC.
 - CLUBES E CENTROS ESPORTIVOS
 - TRANSPORTE PÚBLICO
 - TRANSPORTE COMPARTILHADO

Apesar de que o raio de influência deste complexo terminal não atinge diretamente o Largo, a quantidade extremamente relevante de pessoas que fazem uso desses modais cotidianamente é inestimável para o funcionamento da praça estudada. Para quem desça da porção norte do mapa, bairros Vila Madalena e interior de Pinheiros, uma das possibilidades de chegada ao terminal é o Largo da Batata, onde se acessam o metrô Faria Lima, as bicicletas de estação fixa e os pontos de ônibus.

Com relação ao transporte via ônibus na região central, a distribuição dos pontos, corredores e faixas exclusivas ocorre principalmente concentrada na República que, em acréscimo, é mal articulada entre os dois bairros, com a circulação bloqueada pelas ruas exclusivamente para pedestres. É formado um cinturão em volta do Vale do Anhangabaú pelas Avenidas Ipiranga, Senador Queirós, Mercúrio, Rangel Pestana, 23 de Maio, 9 de Julho e Consolação. Já em Pinheiros é possível notar uma lógica na implantação das vias exclusivas e dos pontos de ônibus, com eixos perpendiculares que cruzam e conectam o interior do bairro à outra margem do Rio Pinheiros, ao Terminal Pinheiros e às Avenidas Faria Lima e Eusébio Matoso.

Em comparação com os demais modais, como já colocado, o transporte ciclovitário é prejudicado na região central; apesar de haver uma malha de ciclovias e calçadas compartilhadas densa, há apenas sete bicicletários e paraciclos públicos, associados a algumas estações de metrô em todo o recorte apresentado. Além disso, durante as visitas técnicas efetuadas, foi registrada uma baixa movimentação de bicicletas, tanto nas vias permanentes quanto nas ciclofaixas reversíveis de lazer; inclusive não foi encontrada demarcação destas dentro do Vale. Já no Largo da Batata as bicicletas próprias, compartilhadas e livres são vistas com frequência, bem como outros veículos alternativos como patinetes, patins e skates. Em Pinheiros se comprova um uso sedimentado destes modais, articulados por uma série de vias permanentes e reversíveis distribuídas à similaridade da lógica dos ônibus: alinhadas ou conectadas às avenidas principais da região.

Até aqui é evidenciado um outro ponto relevante em direção a uma vivência coletiva mais arraigada, que diz respeito à permeabilidade e à acessibilidade das praças. Como mencionado, a região do Largo da Batata, com paradas de ônibus cobertas, acessos a transporte público e compartilhado, pergolados, calçadas largas, bancos e árvores plantadas em vias públicas, iluminação pública, comércio e serviços locais, se apresenta como uma opção convidativa e confortável. Também é apontado que, como as praças são razoavelmente planas, as conexões às demais vias em seu entorno se dão em nível (exceto na transposição da Avenida Faria Lima no sentido leste-oeste). Quando acrescida à característica de ter limites difusos, com praças que vão se dissolvendo nas calçadas e quarteirões em sua imediação, o Largo demanda pouco esforço por parte do transeunte em utilizá-lo diariamente.

Também há que ser citada a conexão direta entre Cidade Universitária, interior da Vila Madalena e Avenida Paulista. Feita pela Linha Amarela, traz para Pinheiros uma grande quantidade de jovens e estudantes em busca dos restaurantes, bares, centros culturais, casas de shows e atividades culturais no próprio Largo e nas imediações. O fluxo dessas pessoas, em particular, é importante pois enuncia mais ponto relevante a ser discutido, dá espaço a uma nova lógica de uso urbano. Esse grupo social, tipicamente mais jovem, é o que principalmente se engaja em atividades coletivas e comunitárias, que utiliza novos

meios de transporte mais ecológicos, busca serviços e comércio como os disponíveis nas imediações e procura mudanças na organização atual sociourbana.

Uma evidência clara dessa presença são as próprias bicicletas e patinetes compartilhados. Estes modais de transporte apresentam muitas vantagens em comparação a outros mais convencionais: são alternativas ecologicamente mais conscientes; desenvolvem velocidade menor que motocicletas e automóveis, dando oportunidade a que o usuário interaja mais com o ambiente à sua volta; disponibilizam que o usuário pare a qualquer momento sua viagem, ao contrário de percursos de ônibus, trem ou metrô, que é vinculado a um trajeto e a paradas determinados. As bicicletas e patinetes, em especial os livres, inauguram uma nova relação com a vida pública, mais flexível e livre, propiciando uma relação urbana e social mais próxima e comunitária.

Por outro lado, há reservas com relação às imediações do Largo, entre as quais poder-se-ia citar como exemplo a própria Avenida Faria Lima. Como discutido na análise individual, a Avenida Faria Lima corta o Largo da Batata em duas porções, oeste e leste, e o acesso entre as partes ocorre em apenas três momentos, nas duas extremidades e pelo centro das praças. Dados os fluxos diários característicos desta via – que apresenta uma movimentação intensa de automóveis e motocicletas, com corredores de ônibus em ambos os sentidos e, no canteiro central, a ciclovia profusamente utilizada – acaba-se por inibir o cruzamento entre as porções leste e oeste; em certa medida, a avenida se transforma em um obstáculo.

Além disso, poder-se-ia colocar que, por conta do terreno abandonado da Cotia Trade, a praça do mercado é mais espremida e dispõe de um programa mais enxuto do que as praças à oeste. Na praça leste há apenas um playground infantil (hoje tomado por indigentes), alguns bancos em concreto, uma banca de jornal e o acesso ao metrô e ao Mercado Municipal de Pinheiros. Aqui também estão as estações e um estacionamento da Bikesampa, que atravancam a circulação de pedestres pelo centro da praça. Em contrapartida, na porção oeste principal há uma área de piso mais livre e ampla, dispondo de academia pública, banca de jornal, inúmeros bancos de concreto, mobiliário de pallets e em madeira, mesas e cadeiras metálicas dobráveis, esculturas, mesas de ping-pong, hortas comunitárias, bicicletário público, bem como o acesso ao metrô e à Igreja de Nossa Senhora de Monte Serrat.

Outro ponto que se poderia comentar é acerca dos serviços disponibilizados nas bordas de cada uma das três praças. Se por um lado as praças à oeste têm nas suas laterais, à exceção das frentes que se abrem à Avenida Faria Lima e à Igreja de Nossa Senhora de Monte Serrat, serviços variados, como atacados, lojas de vestuário, padarias, bares, casas de shows, restaurantes, mercados e outros tantos, o mesmo já não ocorre na praça leste. Novamente por conta do terreno baldio da Cotia Trade, esta praça fica privada do contato direto ao comércio popular, mais voltado a vestuário e artigos variados, disponível nas Ruas Teodoro Sampaio e parte da Rua Manoel Carlos Ferraz de Almeida, onde se encontra o Mercado Municipal de Pinheiros. É importante observar que, na realidade, à exceção da Rua Martim Carrasco que, de fato, é integrada à praça do bicicletário, as bordas do Largo da Batata são feitas por ruas, pelas faixas de circulação veicular; os serviços descritos estão nas calçadas do outro lado, abertas à praça. Também vale

apontar que a maioria das construções não tem recuos frontais e laterais, com reservas a dois edifícios mais contemporâneos não edificadas nos limites dos lotes e que contam com gradil.

Já analisando o Vale do Anhangabaú pelos mesmos critérios, é possível notar que o cenário difere muito. Ao contrário da situação em que o pedestre que caminha pelas calçadas de Pinheiros de repente se depara com o Largo da Batata, é praticamente impossível chegar ao Vale do Anhangabaú por acaso. Por conta do grande desnível existente dessa praça em relação os bairros adjacentes, todos os acessos à praça exigem escadas ou rampas, como no caso da Avenida São João ou na lateral do Edifício CBI Esplanada, – para referência, a escadaria próxima ao Edifício Conde de Prates vence quase 9 metros de altura de diferença. O uso espontâneo da praça em questão também se vê tolhido pela dificuldade em visualizar o Vale do Anhangabaú a partir das ruas paralelas a ele, em decorrência do desenho das ruas da região da República e dos grandes edifícios construídos nas duas margens.

Outro ponto de extrema relevância é que a baixa permeabilidade e acessibilidade ao Vale do Anhangabaú não somente ocorre no tocante às chegadas e saídas da praça. A circulação em seu interior também é complexa e pouco eficiente. É praticamente impossível descrever um trajeto reto entre as margens, sendo necessário constantemente desviar dos grandes canteiros ajardinados e escadarias internas. Mesmo no eixo comercial da Avenida São João, que seria mais convidativo a pedestres, por ocorrer em rampa em ambas margens, há um bloqueio bem no centro do Vale do Anhangabaú: uma escadaria e uma fonte, hoje desativada.

Associado às dificuldades em circulação e acesso, ainda é necessário explicitar dois pontos que corroboram negativamente a vivência diária do Vale do Anhangabaú. O primeiro, que já foi amplamente debatido, refere-se às ruas exclusivamente para pedestres nas imediações da praça que, de certa forma, interferem com a vivência do Vale. O segundo diz respeito à ocupação de suas fachadas.

Como apontado, no Vale propriamente há uma baixa disponibilidade de serviços – quase restrita aos núcleos comerciais – e programa de lazer e cultura permanentes – que hoje se resumem aos bancos e escadas de pedra, às bancas de jornal, além dos acessos às linhas metropolitâneas. Também se observa que na praça central (compreendida entre o Viaduto do Chá e a Avenida São João) a maioria das aberturas dos grandes edifícios para a praça são acessos veiculares. A caráter de exemplo, das sete torres comerciais de grande porte encontradas nesta seção apenas uma tem seu endereço principal no Vale do Anhangabaú, o CBI Esplanada; as demais têm, por vezes, portarias secundárias para pedestres. Aqui ainda há que se comentar que grande parte da margem da República é ocupada por fachadas cegas: um prédio abandonado (vizinho ao CBI Esplanada) e os tapumes do terreno baldio que forma a esquina da Avenida São João. Aqui se torna claro o confinamento vivenciado pelo Vale e que seu uso, mesmo a simples passagem pelo local, hoje não ocorre de forma tão espontânea quanto no caso do Largo da Batata.

Em contrapartida, o Vale tem grandes qualidades. Uma delas é o fato de ser uma praça íntegra e única; isso representa uma vantagem em questões de segurança na circulação de pedestres. Também poderia ser colocado que, sem recuos frontais e laterais, os grandes edifícios e as demais construções

foram implantadas com boa integração urbana à praça, o que agrega certa unicidade espacial ao Vale do Anhangabaú, delimitando de forma bem definida as bordas que conformam a praça.

Até aqui, foram tratados os três primeiros aspectos do discurso de Jacobs, restando discutir o quarto quesito: “() to emphasize the functional identity of areas large enough to work as districts.” (1961, página 168).

No primeiro é encontrada uma associação bem-establishada, a Associação Viva o Centro, atuante desde 1991, que apresenta uma lógica de organização social interessante: a ideia das Ações Locais, resultante da setorização da Sé e República, cada qual gerida por pessoas envolvidas na área em questão. Apesar da ideia cativante, vê-se hoje que as microrregiões ativas são muito poucas (110 no total, apenas 24 em atividade); inclusive, entre as inativas se encontra uma que seria focada exclusivamente no Vale do Anhangabaú. Além disso, pelo material levantado a partir do site oficial da associação (2017 e 2018) é perceptível que as atividades desenvolvidas pelas Ações Locais estão atualmente mais focadas na divulgação das programações dos equipamentos de lazer e cultura em suas imediações do que no desenvolvimento de produtos mais específicos para suas microrregiões.

Assim poder-se-ia sugerir que o vínculo entre o Vale e seus usuários é mais distante, menos pessoal. Uma possível evidência que respalda esse pensamento é o perfil dos eventos urbanos, promovidos nos bairros aqui mencionados. Pela análise individual, percebe-se que ao longo da agenda cultural anual paulistana diversos eventos urbanos de larga escala ocupam o centro histórico paulistano: a Virada Cultural, a Virada Esportiva e o Carnaval de Rua, entre outros. Nessa programação, o Vale, com certa constância, se torna palco importante e polo atrativo representativo, recebendo grande público e grande destaque.

Todos esses eventos são positivos para a região. O caráter inédito desenvolvido, marca indissociável, é extremamente interessante para atrair pessoas para as ruas por despertar o interesse por experiências tão diferenciadas. Por vezes, o espaço livre vazio dificulta sua apropriação justamente por sua ampla gama de possibilidades de utilização e esse formato de evento cultural, efêmero, acaba por forçar determinadas reflexões em quem vivencia as atividades disponibilizadas. Eventos urbanos de grande porte passam a funcionar como guias sobre como experienciar o espaço urbano, não se restringindo somente à instalação ou à atração propriamente dita. A espontaneidade do projeto facilita o uso, quebrando a timidez entre os atores (usuários) e o cenário (rua).

Contudo, esse mesmo caráter efêmero cria laços finitos, existentes pela duração da instalação. O vínculo decorrente de um evento urbano advém primeiro de uma relação intervenção/espaço, seguida por intervenção/pessoa e então pessoa/espaço. Como o evento urbano é o vetor que une espaço e pessoa, com o fim da instalação o vínculo se dissipa. Um desconhecedor do centro histórico que descer de tirolesa do Viaduto do Chá para o Vale do Anhangabaú ou caminhar e assistir a shows nas ruas do centro histórico a altas horas da noite certamente terá memórias inestimáveis. Todavia, como ele interagirá com o mesmo local em plena terça-feira na hora do almoço?

Retornando ao estudo de caso em questão, confrontando os apontamentos sobre o cotidiano do Vale do Anhangabaú com sua agenda cultural, é possível colocar que esses eventos urbanos são quase como evidências de um vínculo sociourbano pouco arraigado; seria necessário complementar a tração social positiva, proveniente dos eventos urbanos de larga escala, com atividades permanentes, de influência diária. Na mesma medida que intervenções temporárias e efêmeras, atividades desenvolvidas cotidianamente ou de forma periódica são vetores para vínculos sociourbanos mais firmes; aqui poder-se-ia talvez ensinar os desconhecedores a se apropriar dos espaços públicos disponíveis. Um exemplo de atividade permanente poderiam ser as ciclofaixas e calçadas compartilhadas. E exemplo de atividades periódicas, as ciclovias de lazer. Porém, como já discutido, o sistema hoje parece subutilizado e, apesar de haver registro de vias reversíveis no Vale do Anhangabaú, estas não estavam demarcadas nos dias das visitas técnicas realizadas para este trabalho.

Já no caso do Largo da Batata, a situação é bem diversa do Vale o Anhangabaú. Ao passo que há registro de eventos urbanos de larga escala, sendo especificamente proeminente o Carnaval de Rua em Pinheiros, são encontradas diversas atividades e intervenções periódicas e permanentes na região. Desenvolvidas a partir de desmembramentos variados do coletivo “A Batata Precisa de Você” (2014), constantemente são agendadas desde rodas de conversa sobre a história do bairro, aulas de computação, festas juninas, hortas comunitárias e tantas outras atividades. A intenção fica clara em nutrir experiências e vivências comunitárias na praça. Há ainda que apontar que a curiosa existência de cadeiras e mesas de ferro dobráveis avulsas, disponibilizadas à comunidade, e as mesas de ping-pong, intervenções de mobiliário urbano realizadas pela organização em questão.

Começa a se tornar perceptível uma relação muito íntima com o espaço público por parte de seus usuários, que buscam, como colocado anteriormente, por “ver, desenhar, ler, trabalhar e comer” (2015) no Largo da Batata; aqui é demonstrado um apego curioso à vida pública. Além disso, há outros incentivos públicos que atuam em conjunto com as atividades do coletivo, como as feiras públicas e as ciclofaixas de lazer – enquanto atividades periódicas – e mesmo, como atividade permanente, as ciclovias existentes na região, com especial atenção à da Avenida Faria Lima.

Também é possível verificar a importância social de Pinheiros no sentido em que a região se tornou um polo de manifestações políticas extremamente importante no cenário paulistano. Nos últimos anos, em especial em 2018, foram registrados diversos comícios e protestos no Largo da Batata, aos quais se atribui inclusive o estado de degradação dos pisos e do mobiliário urbano público – há pichação, mendicância, sujeira no chão e placas de piso rachadas. Sem descartar a necessidade evidente de manutenção, acredita-se que a situação encontrada denota a firmeza do vínculo afetivo formado entre usuários e o Largo da Batata, que sobrevive a despeito dos conflitos indissociáveis da vida pública.

4.2. EVIDÊNCIAS DE UM LUGAR E UM ESPAÇO

A fim de concluir o presente trabalho, acredita-se necessário rememorar as definições de espaço e lugar sugeridas no capítulo I. A partir da analogia proveniente da aproximação dos pensamentos de Christian Norberg-Schultz (1976) e Laura Jane Smith (2006), os lugares são como substantivos; designam “coisas” tangíveis e reais, às quais podem ser dados um ou mais adjetivos – carateres, genius loci ou essências, a partir de então, indissociáveis do local em questão – despertados, por sua vez, por verbos, expressões da ação humana. A formação da identidade coletiva, então calcada necessariamente no compartilhamento intencional da vivência pública, é colocada como meio pelo qual ativamente são transformados os espaços; estes, por sua vez, podem ser considerados como preposições, identificando relações espaciais em um sistema sintático. O lugar se constitui de tal forma estrutural que, como colocado por Milton Santos, acaba por prover ao indivíduo ferramentas para compreensão política e cultural de si mesmo e de seu contexto, expressada pelo autor como a dimensão espacial do cotidiano. “(.) quadro de uma referência pragmática ao mundo, do qual vêm solicitações e ordem precisas de ações condicionadas, mas é também do teatro insubstituível das paixões humanas, responsáveis, através da ação comunicativa” (1996, página 128).

Em atenção às delimitações expostas, o primeiro passo é expressar motivos pelos quais esta dissertação considera que estas duas praças são espaços, vistos enquanto locais com potencialidade capazes de sustentar a transformação radical proveniente de um laço sociourbano íntimo.

Retoma-se que já foi estabelecido que ambas as praças fazem parte de bairros considerados centralidades na cidade de São Paulo, são elementos urbanos polarizadores no contexto da metrópole que influem em seu entorno, atreladas a funções específicas, no caso, comerciais. Pelas análises expostas nesta dissertação, acredita-se que em alguns pontos de fato foram encontrados os conflitos comuns entre um centro histórico (Vale do Anhangabaú) e demais centralidades (Largo da Batata) descritos por Henri Lefvbre (2008); de fato se comprova, em alguma medida, a relação entre um centro mutilado e apagado, preso a um passado, contraposto a um novo centro autorreferenciado que se desenvolve de forma independente.

Já passando aos mapeamentos e às demais informações coletadas, torna-se claro que as duas praças possuem infraestrutura de transporte coletivo e equipamentos de lazer, tecnologia, alimentação, esportivos e culturais ímpares. Ainda vistas de forma genérica, as praças também compartilham outros quesitos em comum, como, por exemplo, arborização, disponibilidade de mobiliário urbano e sua localização, por serem implantadas no coração de regiões comerciais que possuem áreas residenciais nas imediações, em bairros privilegiados no contexto da cidade de São Paulo. Assim sendo, poder-se-ia colocar que, até aqui, ambos os locais são espaços de alto potencial cívico, mais que simples espaços urbanos livres.

Tomando este posicionamento, resta discutir se de fato e de que forma a região do Largo da Batata foi capaz de evocar seu(s) caráter(es), enquanto que o Vale do Anhangabaú permanece à espera. A seguir serão apontadas pistas que, na visão desta dissertação, possibilitam categorizar o Largo da Batata como um lugar. São apresentados três aspectos indicativos para suporte de tal proposição, programa interno e fachadas ativas: os restaurantes; fluxos de pedestres e transporte: as bicicletas; mobilidade social: os apelidos. Aproveitando o ensejo da argumentação em questão, também será ampliada a discussão pela qualificação do Vale do Anhangabaú enquanto espaço.

Primeira evidência: programa interno e fachadas ativas

Acredita-se que benefícios da mescla e sobreposição de atividades de diferentes categorias e poder de atratividade, ou seja, maior sensação de segurança pública e incentivo ao caminhar e conviver nos espaços livres, podem ser vistos claramente no Largo da Batata. Sem esquecer do restante da imensa disponibilidade comercial, cultural e de lazer da região de Pinheiros, é possível notar muita atividade nas fachadas do próprio Largo da Batata, densamente ocupadas por serviços e comércio, bares e restaurantes; eyes on the streets, retomando Jane Jacobs.

Indo além, as praças contam em seu programa, com elementos importantes das categorias restaurantes, feiras e tantos outros relacionados à alimentação. São encontrados nas bordas imediatas das praças os muitos restaurantes e bares com atendimento intimamente conectado à praça do bicicletário na Rua Martim Carrasco, bem como com Mercado Municipal de Pinheiros e a feira livre da Rua Teodoro Sampaio, ligados à praça leste.

Assim, vê-se que a rotina interna às praças é articulada por atividades feitas em espaços abertos, desde as primeiras horas da manhã até o final da noite. Além disso, as praças em si apresentam um programa de atividades próprio, independente do oferecido nas suas bordas. Há pontos de ônibus, estações de metrô, bicicletários públicos e estações compartilhadas de bicicletas, academia pública e playground infantil, sem entrar ainda no mérito das diversas intervenções e mobiliário feitos pelo coletivo “A Batata Precisa de Você”.

Acredita-se necessário fazer a reserva de que há facilidades natas em termos de acessibilidade e permeabilidade na implantação do Largo da Batata, por exemplo: por ser uma região de menor declividade, a integração das praças com o restante da região de Pinheiros é mais simples. Em compensação na região central, é necessário usar escadarias e rampas para chegar ao Vale do Anhangabaú, bem como desviar da disposição dos canteiros verdes e escadarias internas da praça; de fato esses elementos inibem que o transeunte que caminhe casualmente pela região, escolha passar pela praça. Entretanto, esses apontamentos por si só não dão conta de explicar a realidade atual do objeto de estudo.

Poder-se-ia colocar que existe atividade comercial e de serviços nos núcleos comerciais encontrados no Vale do Anhangabaú, todavia a situação dos estudos de caso diferem muito. Enquanto no Largo da Batata serviços e comércio encontrados nas fachadas ativas, bem como os acessos a transporte público, ocorrem de forma concêntrica às praças, no Vale do Anhangabaú estes estão localizados em peso em suas extremidades, nos núcleos secundários comerciais. Como discutido anteriormente, a influência desses núcleos comerciais acaba mais ligada ao interior dos bairros Sé e República, atingindo de forma residual o centro do Vale – onde comércio e os serviços se resumem a uma academia Smart Fit, algumas bancas de jornal e uma agência bancária.

O vazio de influências gerado na seção principal também é acentuado pela falta de outras atividades desenvolvidas em sua extensão; além dos bancos formados pelos canteiros e escadarias, não há mobiliário público ou outros suportes que atraíam pessoas para o centro da praça. De tal forma competindo com bairros adjacentes com tamanha disponibilidade cultural, de transporte, de lazer, tecnologia, de

Figura 228 — Restaurantes na Rua Martim Carrasco.

Figura 229 — Academia pública na praça oeste secundária.

Figura 230 — Mobiliário público e instalações do coletivo “A Batata Precisa de Você”.
Fonte: acervo pessoal da autora desta dissertação de mestrado, 2018.

serviços e comercial, o Vale tem dificuldade em direcionar o fluxo de pedestres para ele, com sua escassa disponibilidade de atividades próprias. Assim, é tolhido, ao mesmo tempo, o uso casual e intencional do Vale do Anhangabaú; é demandar muito esforço por parte do transeunte descer desníveis que chegam a 9 metros de altura para vivenciar um local que ele desconhece e onde não há atrativos estabelecidos.

Em todo caso, acredita-se que há grande interesse no uso deste local, mas faltam atividades que providenciem a aproximação entre cidade e cidadão. Por exemplo, quando são realizados os grandes eventos urbanos, a população comparece em peso, entretanto a conexão formada é frágil e tão efêmera quanto a intervenção em si; carecem de suportes à vivência coletiva cotidiana que deem força a essa fagulha sociourbana incipiente do Anhangabaú.

Figura 231 — Banca de flores do bicicletário na praça oeste principal.
Figura 232 — Usuários em um final de semana na praça do bicicletário.
Fonte: acervo pessoal da autora desta dissertação de mestrado, 2018.

Figura 233 — Restaurantes na Rua Martim Carrasco e crianças brincando na praça do bicicletário.
Figura 234 — Restaurantes da Rua Martim Carrasco.
Figura 235 — Usuários aguardando por transporte público na praça da igreja.
Fonte: acervo pessoal da autora desta dissertação de mestrado, 2018.

Segunda evidência: fluxo de pedestres e transporte

Mesmo que articulado de forma confusa por conta das ruas exclusivas para pedestres, a região central desponta com uma infraestrutura privilegiada, inclusive com duas estações de metrô e vários pontos de ônibus (Terminal Bandeira e os existentes na região da Praça Pedro Lessa), dentro do Vale do Anhangabaú. Já na região de Pinheiros como um todo é encontrado um sistema de transporte público mais enxuto, todavia eficiente, estruturado em alinhamento com grandes avenidas, contando com muitos incentivos ao uso de modais alternativos, compartilhados e privados; em comparação, são encontrados apenas quatro bicicletários e paraciclos públicos no recorte da região central estudada. Interessa ainda lembrar que no próprio Largo da Batata há pontos de ônibus, estações de compartilhamento de bicicletas e a estação de metrô Faria Lima.

Como citado no encarte do perfil social do Largo da Batata (2015), a maioria dos usuários não reside na região, de tal forma que o transporte público na região é vital ao cotidiano da praça. Acredita-se que a Linha Amarela do metrô, com duas saídas da Estação Faria Lima no centro do Largo da Batata, possa ter um papel relevante ao integrar passageiros da Cidade Univeristária, Pinheiros, Vila Madalena e Jardins; locais onde há uma grande concentração de jovens e estudantes e nos quais também se encontra uma vivência próxima às ruas mais estabelecida, em especial, no caso da Avenida Paulista.

Indo além, a conformação atual do Largo da Batata causa com que as praças funcionem como um grande terminal intermodal: com coberturas pergoladas, bancos e árvore elas são acesso, por meio de baldeação ou diretamente, ao metrô, ônibus e trem, além das bicicletas e patinetes. Mais uma vez, a implantação do Largo é estratégica fazendo com que haja fluxos sem precedentes de passagem de pessoas em horário variados. Além disso, a disposição das praças também dá oportunidade para que os pedestres em trânsito possam interagir com as intervenções e programas internos das praças.

O mesmo já não ocorre no Vale na mesma medida. Pela implantação da praça em relação às estações de metrô e aos pontos de ônibus, o fluxo de pedestres acaba direcionado para as suas extremidades nos núcleos comerciais, não sendo necessário transitar pela seção principal. Outro ponto que poderia ser explorado é que ao contrário do Largo da Batata, que tem áreas residenciais em suas cercanias, as imediações do Vale do Anhangabaú são predominantemente de natureza comercial; as zonas residenciais existentes ficam, em certa forma, segregadas do uso da praça por conta do bairro República e suas ruas exclusivamente pedestres, como discutido anteriormente na análise comparativa.

Ainda sobre a questão dos transportes, há outro ângulo a ser analisado: as bicicletas. No caso do Largo da Batata há um enxame de transportes alternativos circulando todos os dias a qualquer horário pela ciclovía Avenida Faria Lima: há patinetes elétricos, bicicletas próprias, bicicletas compartilhadas, skates, patins e outros; o canteiro se torna uma espécie de praça linear, com vida própria que se alimenta e é alimentado por sua relação com o Largo da Batata. Numa situação hipotética, no final de um dia de trabalho, vindo da Vila Olímpia, quem passe pelo Largo e veja uma roda de conversa do “A Batata Precisa de Você” pode estacionar sua bicicleta ou patinete e compartilhar um momento com as pessoas que ali

estão nos restaurantes ou mesmo em atividades com o coletivo. Poder-se-ia colocar que a conformação do Largo da Batata possibilita ao mesmo tempo usos intencionais – motivados pelo mobiliário urbano, atividades do coletivo e disponibilidade de transporte – e espontâneos, instigados pela curiosidade de quem se depara com a vida pública existente nas praças.

A existência de veículos livres ou de estação fixa compartilhadas naturalmente já inaugura uma lógica de vida diferenciada na região; o aluguel desses veículos impõe a convivência pública. Opções vistas como mais ecológicas disponibilizam uma vivência mais flexível e descompromissada da vida pública ao desenvolver uma velocidade média mais baixa, dando oportunidade que se interrompa o percurso a qualquer momento; as bicicletas e patinetes devolvem a casualidade ao cotidiano dos espaços públicos. O uso desses modais pode ser considerado uma opção engajada em prol da vivência pública, repercutindo drasticamente no relacionamento entre homem e cidade.

Figura 236 — Ciclovía da Avenida Faria Lima.
Fonte: acervo pessoal da autora desta dissertação de mestrado, 2018.

Figura 237 — Estações Bikesampa intimamente interligadas ao Largo da Batata.
Figura 238 — Integração das estações de ônibus ao Largo da Batata.
Fonte: acervo pessoal da autora desta dissertação de mestrado, 2018.

Figura 239 — Estações Bikesampa no Largo da Batata.
Figura 240 — Pergolado e estações de bicicletas compartilhadas na praça do mercado.
Fonte: acervo pessoal da autora desta dissertação de mestrado, 2018.

Figura 241 — Bicycles Yellow estacionadas no Largo da Batata.
Figura 242 — Ciclovias na Avenida Faria Lima.
Figura 243 — Crianças brincando com bicicletas e patinetes durante a noite na praça do bicicletário.
Figura 244 — Jovens se reunindo de bicicletas Yellow no Largo.
Fonte: acervo pessoal da autora desta dissertação de mestrado, 2018.

Terceira evidência: mobilidade social

Enquanto no Vale do Anhangabaú a Associação Viva o Centro não tem nenhuma ação local ativa focada na praça, o apreço ao espaço público toma tamanha proporção que o Largo da Batata se torna somente “a Batata”. Aos poucos se desdobrando em Batatalab, Batatoteca e tantas outros, os profusos apelidos do Largo da Batata nomeiam as frentes desenvolvidas pelo coletivo “A Batata Precisa de Você”. Atividades, como rodas de conversa sobre histórias da região de Pinheiros, aulas de tai chi chuan, yoga, computação designam compartilhamentos de forma premeditada, com horário agendado, inclusive, do espaço livre em questão.

À luz dos apontamentos de Michel de Certeau, poder-se-ia dizer que o Largo da Batata se caracteriza entidade urbana que torna “(.) habitável ou crível o lugar que vestem com uma palavra (.)” (2014, página 174). Mais um nome próprio no enunciado de São Paulo, a familiaridade e a liberdade identificadas são prova cabal do vínculo íntimo existente entre cidade e cidadão: assim como em qualquer outro relacionamento afetivo, apelidar os outros é uma demonstração desse sentimento. Resgatando Smith e Jacobs, acredita-se possível dizer que há de fato um grupo social lastreado ao espaço físico do Largo da Batata e que esse vínculo é nitidamente resultante do compartilhamento de emoções provenientes de diversos contatos com a rua.

Figura 245 — Usuários do Largo da Batata em uma quarta-feira a tarde, durante o horário do almoço.
Fonte: acervo pessoal da autora desta dissertação de mestrado, 2018.

Também é interessante observar o perfil engajado e ativista da associação. A transformação de canteiros com hortas comunitárias, as cadeiras e mesas dobráveis disponíveis a quem quiser, a construção de mobiliário público são ocupações que podem ser lidas como posicionamentos políticos. A pressão gerada pelas primeiras intervenções do coletivo em 2014 causaram uma resposta da Prefeitura, feita com a instalação dos pergolados e outras peças de mobiliário público. Neste sentido, também é importante salientar que a maturidade da vida arraigada no Largo é corroborada no momento em que o coletivo “A Batata Precisa de Você” se desdobra uma nova entidade, o Instituto A Cidade Precisa de Você, com a ambiciosa meta de levar os conhecimentos adquiridos em Pinheiros para o restante da cidade.

Figura 246 — Família esperando a missa de domingo começar na Igreja de Nossa Senhora de Monte Serrat.
Figura 247 — Usuários no Largo da Batata se reunindo na praça em um domingo de manhã.
Fonte: acervo pessoal da autora desta dissertação de mestrado, 2018.

Figura 248 — Restaurantes na R. Martim Carrasco e manutenção de canteiros do Batatas Jardineiras.
Figura 249 — Reunião do grupo Largo da Batalha, na praça do bicicletário.
Figura 250 — Reunião do grupo Largo da Batalha, na praça do bicicletário.
Fonte: acervo pessoal da autora desta dissertação de mestrado, 2018.

Por fim, outro apontamento que respalda a colocação do Largo da Batata enquanto lugar vem ao observar a situação atual da praça: degradada, há pichações no mobiliário, pisos quebrados, sujeira no chão e mendicância, que inclusive se apropriaram de um playground na praça do mercado. Mesmo assim, o programa de atividades do coletivo permanece, há pessoas tomando sol no intervalo do almoço, crianças se divertem nos brinquedos e os protestos, passeatas, shows e eventos públicos são realizados. Ser capaz de transpor e conviver com os conflitos naturais à metrópole paulistana afirma a maturidade do laço entre usuários e Largo.

Estas análises se concluem apontando que a composição do cotidiano social do Largo da Batata parece de fato se firmar na sobreposição de ambas as vivências, casuais e intencionais, sendo possível ver com clareza aqui a ação humana formadora da identidade coletiva. Também acredita-se ser cabível colocar que os processos sociais encontrados no Largo da Batata, em alguma medida, respaldam a proposição de que o lugar pode funcionar como elo estrutural para as noções políticas e culturais de um indivíduo e sua coletividade, além de exemplificar a ideia de que o contato de um grupo social com as ruas reverbera para além de si próprio, vibrando para outros bairros e, quiçá, para a cidade como um todo.

Figura 251 — Movimento do coletivo “A Batata Precisa de Você”, em 2014.
Figura 252 — Movimento do coletivo “A Batata Precisa de Você”, em 2014.
Fonte: Piseagrama, 2015

Figura 253 — Movimento do coletivo “A Batata Precisa de Você”, em 2014.
Figura 254 — Movimento do coletivo “A Batata Precisa de Você”, em 2014.
Fonte: Piseagrama, 2015

A partir dos históricos específicos e gerais apresentados, fica patente que tanto o Vale quanto o Largo fazem parte indissociável da história da urbanização da cidade de São Paulo. Além disso, acredita-se que esta dissertação de mestrado se conclui apontando que, de fato, foram analisados aqui um lugar e um espaço, Largo da Batata e Vale do Anhangabaú, respectivamente. Com as ideias de ‘Cidade-Colagem’ (Koetter e Rowe, 1984) em mente, São Paulo se articula pela sucessão de inúmeros espaços livres, entre lugares e espaços; ao lado de tantos outros, os dois estudos de caso se tornam peças integrais à composição do quebra-cabeças que formará a compreensão da totalidade da metrópole em questão e esta é uma noção que não pode ser menosprezada.

É imprescindível compreender que a cidade de São Paulo, assim como outras cidades capitalistas, é, sem dúvida, formada pela sobreposição de sistemas variados, entre os quais existe o sistema de lugares. Além disso, é pertinente rememorar o apontamento de Michel de Certeau (1990) sobre a volatilidade das cidades contemporâneas: a qualidade de ser um lugar ou um espaço varia ao longo do tempo. Assim como o cintilar de luzes, a evocação ou o silenciamento dos espíritos, do *genius loci*, ocorre de forma viva e orgânica, seguindo os fluxos naturais das mudanças sociais, urbanas e econômicas. Na mesma medida que hoje o Largo da Batata emana luz que antes não existia, talvez poder-se-ia dizer que o Vale do Anhangabaú, durante o movimento das Diretas Já, também teve seu breve brilho; assim como eles, há muitas outras luzes que acendem e apagam com o passar do tempo. Dessa forma, as vivências que ocorrem nestes lugares e espaços são extremamente representativas e determinantes à composição presente e futura da cidade de São Paulo como um todo.

Aqui é rememorado o questionamento de Harvey, exposto no primeiro capítulo desta dissertação:

A identidade de lugar se torna uma questão importante nessa colagem de imagens espaciais superpostas que implodem em nós, por que cada um ocupa um espaço de individuação (um corpo, um quarto, uma casa, uma comunidade plasmadora, uma nação) e por que o modo como nos individualizamos molda a identidade. Além disso, se ninguém “conhece o lugar” nesse mutante mundo colagem, como é possível elaborar e sustentar uma ordem social segura? (HARVEY, 1993, p. 272).

Acredita-se que as análises dispostas problematizam a inquietação, atestando a viabilidade da sugestão de residir no uso intencional dos espaços públicos, a chave para a reconexão entre cidade e homem, praticantes iniciantes da vivência pública cotidiana. Na mesma medida em que as cidades capitalistas genéricas, homogêneas e desconexas são produto direto do trabalho do homem oco desconhecedor da vida pública, a convivência premeditada dos espaços públicos cria conhecedores. Verbo na composição sintática urbana, formador de identidades coletivas e evocador de essências, a intencionalidade do uso se conforma com a ação humana concreta de caráter transformador, portanto práxis, veículo de criação de novas realidade sociais.

Dessa maneira, considera-se que o vínculo sociourbano coletivo maduro não é proveniente do uso indiferente de quaisquer espaços livres das cidades contemporâneas; permeando o tecido urbano, os espaços livres estão diariamente à disposição da sociedade, de tal forma que sua mera existência não é capaz de catalisar os laços afetivos intrínsecos buscados. Indo além, coloca-se que por mais que se trate de um local de potencialidade, é ponderado com intenção projetual, por si própria, que um espaço ser utilizado como uma praça não é determinante para que isso de fato ocorra; transitar de um quarteirão para o seguinte, alheio ao espaço público em questão, não é suficiente. Essa noção fica nítida no Vale do Anhangabaú: por mais que este tenha sido projetado como uma arena cívica, inclusive idealizando renomear a Praça Ramos de Azevedo para ‘praça de comícios’, hoje a praça está desocupada. A vivência social arraigada não se comprova pela simples disponibilidade deste solo fértil de imenso potencial cívico, de tal forma que o Vale do Anhangabaú permanece em pausa, à espera de um suporte capaz de cultivar e nutrir um laço sociourbano mais sólido.

Em relação ao Largo da Batata, de fato parece plausível sugerir que tenha sido somente à medida que o coletivo se apropriou da região, no momento que houve uma preocupação específica em ocupar verdadeiramente ao local, que a região começou a se tornar mais vibrante. Inclusive, do ponto de vista da transformação contígua entre espaço e homem, advogada ao longo desta dissertação, foram elencados diversos elementos que suportam tal noção: desde a programação social (que varia entre trocas de memórias sobre a história de Pinheiros, a construção de mobiliário até práticas esportivas e de saúde, chegando a discussões com a subprefeitura acerca de questões de gestão e política pública), as intervenções urbanas propostas pelo coletivo (como as hortas comunitárias, biblioteca compartilhada, mobiliário em pallets, mesas de ping-pong e outros) e públicas (elencando, a título de exemplo, pergolados, mobiliário público e estações de bicicletas compartilhadas).

Ao lado da prática diária propositada, a vivência casual não deve ser desmerecida. A espontaneidade de uma quebra de rotina inesperada no Largo da Batata para compartilhar de uma roda de conversa, assistir a um show ou parar por alguns momentos em uns bancos e mesas dobráveis é imprescindível e aponta para a quebra de timidez em fazer uso do local. Indo além de uma performance cotidiana de um bairro específico, o Largo da Batata parece conformar-se como um palco experimental da recuperação da vida coletiva pública. Ao mesmo tempo, oferecendo soluções altamente regionalistas focadas no cotidiano dos moradores e frequentadores do bairro, Pinheiros também possibilita que um visitante experimente parte de uma possível nova faceta da São Paulo que ali se conforma.

É retomado aqui, por fim, que esta dissertação é intimamente ligada à uma análise fenomenológica dos estudos de caso, implicando vital e imprescindível no processo de revalorização urbana da ação humana engajada. À luz dos apontamentos de Jacobs, a familiaridade, portanto afeição, de alguns à praça atrai outras tantas pessoas, novos participantes do ciclo virtuoso ali estabelecido; fica clara aqui a magnitude da reverberação das experiências nas ruas, que são mantidas, compartilhadas e expandidas dentro de uma comunidade e para além dela. De tal maneira é colocada a importância de trabalhar atividades e programas internos dos espaços públicos que incentivem múltiplas possibilidades de vivência, por meio de uma diversidade de suportes e intervenções permanentes, periódicos e temporários ou efêmeros. Seria então que o espaço físico viraria lastro para o homem oco, agora enraizado, tornando-se parte indissociável de sua realidade e sua personalidade.

Resgatam-se os apontamentos feitos inicialmente neste trabalho, da condição da rua e seus espaços livres públicos como “dispositivo organizativo” (KOOLHAAS, 1993, páginas 25 a 26), mero cenário, um objeto inanimado perdido no caos das cidades contemporâneas. Ao considerar que estes são o ponto inicial e crucial para a compreensão da cidade, palcos das singulares performances diárias da coletividade, poder-se-ia considerar que é por meio da problematização desta realidade, à luz de intervenções urbanas provocativas e posicionamentos críticos, como os apresentados nesta dissertação, que:

A cidade não só deixa de ser cenário, mas, mais do que isso, ela ganha corpo a partir do momento em que ela é praticada, se torna “outro” corpo. Dessa relação entre corpo do cidadão e esse “outro corpo urbano” pode surgir uma outra forma de apreensão urbana e, consequentemente, de reflexão e de intervenção na cidade contemporânea (JAQUES, 2012, página 1).

ARTIGOS, SITES E DOCUMENTOS

ANELLI, Renato Luiz Sobral. Calçadas paulistanos – Em debate o futuro das áreas de pedestres do centro de São Paulo. Vitruvius, Arquitextos 060.00, ano 5, mai./2005. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/05.060/457>. Acessado em: 25 de outubro de 2018.

ARCHDAILY. Archdaily Brasil, 2015: Sinais de mudança nos padrões de mobilidade de São Paulo, de Raquel Rolnik. 25 set 2015. Disponível em: <http://www.archdaily.com.br/br/774334/sinais-de-mudancanos-padroes-de-mobilidade-de-sao-paulo-raquel-rolnik>. Acessado em: 28 de setembro de 2016.

ARCHDAILY. Archdaily Brasil, 2017: Rosa Kliass: Poeta da paisagem. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/880958/rosa-kliass-poeta-da-paisagem>. Acessado em: 17 de fevereiro de 2018.

ARCHDAILY. Archdaily, 2016: Why the Future of Civic Architecture Lies in Small-Scale Structures. Disponível em: <https://www.archdaily.com/793635/why-the-future-of-civic-architecture-lies-in-small-scale-structures>. Acessado em: 16 de outubro de 2016.

ASSOCIAÇÃO VIVA O CENTRO. Disponível em: <http://www.vivaocentro.org.br>. Acessado em: 3 de dezembro de 2018.

A BATATA PRECISA DE VOCÊ. Disponível em: <http://largodabatata.com.br/a-batata-precisa-de-voce/> e <https://www.facebook.com/abatataprecisadevoce/>. Acessado em: 8 de dezembro de 2016.

A BATATA PRECISA DE VOCÊ. Ocupe o Largo da Batata: Como fazer ocupações regulares no espaço público. São Paulo: A Batata Precisa de Você, 2015. Disponível em: <http://largodabatata.com.br/publicacao/>. Acessado em: 8 de dezembro de 2018.

A BATATA PRECISA DE VOCÊ. A Batata precisa de você. PISEAGRAMA, Belo Horizonte, sem número, 16 out. 2015. Disponível em: <https://piseagrama.org/a-batata-precisa-de-voce>. Acessado em: 4 de janeiro de 2019.

COSTA, Sergio. Contextos da construção do espaço público no Brasil. Revista Novos Estudos CEBRAP. São Paulo, v. 1997, n.47, p.179-192, 1997.

CUNHA, Marcio Cotrim. De volta ao Vale do Anhangabaú – A proposta da equipe liderada por Artigas em 1974. Vitruvius, Minha cidade, 182.04, ano 16, set./2015. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/16.182/5609>. Acessado em: 7 de fevereiro de 2019.

ESPORTIVIDADE. Prefeitura investe até R\$ 1,845 milhão na Virada Esportiva-2018 de São Paulo. São Paulo: Blog Esportividade, 2018. Disponível em: <http://www.esportividade.com.br/prefeitura-investe-ate-r-1845-milhao-na-virada-esportiva-2018-de-sao-paulo/>. Acessado em: 6 de dezembro de 2018.

ESTADÃO. São Paulo: Grupo O Estado de S. Paulo, 2014. Ciclovia de 11 km ligará Ceagesp ao Ibirapuera. Disponível em: <https://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,ciclovia-de-11-km-ligara-ceagesp-ao-ibirapuera-imp-,1153394>. Acesso em: 25 de outubro de 2018.

FOLHA DE S. PAULO. São Paulo: Grupo Folha, 2017. De 1976 a 2017: Uma breve história da bicicleta na cidade. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/saopaulo/2017/04/1871611-de-1976-a-2017-uma-breve-historia-da-bicicleta-na-cidade.shtml>. Acesso em: 25 de outubro de 2018.

FOLHA DE S. PAULO. São Paulo: Grupo Folha, 2018. Virada Cultural recupera público e vai bem em segurança e limpeza, mas ainda tem vazios nos bairros. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/ilustrada/2018/05/virada-cultural-recupera-publico-e-vai-bem-em-seguranca-e-limpeza-mas-ainda-tem-vazios-nos-bairros.shtml>. Acessado em: 6 de dezembro de 2018.

FONTES, Adriana Sansão. Amabilidade urbana: Marcas das intervenções temporárias na cidade contemporânea. URBS: Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales. Volume 2, número 1, páginas 69 a 93, 2012. Disponível em: www2.ual.es/urbs/index.php/urbs/article/download/fontes/219. Acessado em: 3 de julho de 2016.

GOVERNO DE ESTADO DE SÃO PAULO. São Paulo: Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados (SEADE), 2013: Índice Paulista de Vulnerabilidade Social, versão de 2010. Disponível em: <http://indices-ilp.al.sp.gov.br/view/pdf/ipvs/metodologia.pdf>. Acessado em: 6 de novembro de 2018.

HANNES, Evy. Espaços abertos e espaços livres: Um estudo de tipologias. Revista Paisagem e Ambiente: Ensaios. São Paulo, n. 37, p. 121-144, 2016.

INSTITUTO A CIDADE PRECISA DE VOCÊ. Disponível em: <https://www.acidadeprecisa.org> e https://www.facebook.com/acidadeprecisadevoce/?ref=br_rs. Acessado em: 8 de dezembro de 2017.

INSTITUTO A CIDADE PRECISA DE VOCÊ. Relatório de atividades maio-2015 a maio-2017. São Paulo: A Cidade Precisa de Você. Disponível em: <https://www.acidadeprecisa.org/publicacoes>. Acessado em: 8 de dezembro de 2017.

JACQUES, Paola Berenstein. Corpografias urbanas. Vitruvius, Arquitextos 093.07, ano 8, fev./2008. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/08.093/165>. Acessado em: 2 de julho de 2016.

LEITE, Maria Angela Faggin Pereira. Um sistema de espaços livres para São Paulo. Revista de Estudos Avançados. Volume 25, número no.71, São Paulo, Jan./Apr. 2011. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-40142011000100011. Acessado em: 16 de julho de 2016.

_____. Difuso e recluso: O jardim como narrativa da cidade. In: Jorge, Luis Antonio. (Org.). Espaços narrados: A construção dos múltiplos espaços da língua portuguesa. 1 ed. São Paulo: FAU-USP, 2012, v. 1, p. 60-66.

MALAESTA, Maria Ermelina B. Boletim Técnico 50: A história dos estudos de bicicletas na CET. São Paulo: CET-SP, 2012. Disponível em: <http://www.cetsp.com.br/media/135472/btcetsp50.pdf>. Acessado em: 25 de outubro de 2018.

MENDONÇA, Eneida Maria de Souza. Apropriações do espaço público: Alguns conceitos. FAU – Universidade Federal do Espírito Santo: Vitória, 2007.

PELLEGRINO, Paulo. Pode-se planejar a paisagem? In: Paisagem e Ambiente: Ensaios. São Paulo, FAU-USP, nº13, dez. 2000, p/159-180.

QUEIROGA, Eugenio Fernandes. Sistemas de espaços livres urbanos: Construindo um referencial teórico. Revista Paisagem Ambiente: ensaios. Número 24, São Paulo, páginas 81 a 88, 2007. Disponível em: www.revistas.usp.br/paam/article/download/85699/88459. Acessado em: 16 de julho de 2016.

_____. O lugar da praça e a parcialidade nos lugares. Notícias ABAP Associação Brasileira Arquitetos Paisagistas, São Paulo, SP, v. ano 4, n.º 36, p 2-3, 2003.

O GLOBO. Carnaval 2018 em SP: veja a lista de todos os blocos autorizados. São Paulo: G1, 2018. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/carnaval/2018/noticia/carnaval-2018-em-sp-veja-a-lista-de-todos-os-blocos-autorizados.ghtml>. Acessado em: 12 de dezembro de 2018.

O GLOBO. Protestos contra Bolsonaro ocorrem em 26 estados e DF; atos a favor, em 16. São Paulo: G1, 2018. Disponível em: <https://g1.globo.com/politica/noticia/2018/09/29/manifestantes-fazem-atos-a-tarde-contra-e-favor-de-bolsonaro.ghtml>. Acessado em: 10 de dezembro de 2018.

VERHOECHX, Eric. Da casa anglo-brasileira às Casas Bahia. Vitruvius, Drops 012.02, ano 6, ago./2005. Disponível em <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/drops/06.012/1657>. Acessado em: 25 de outubro de 2018.

WILHEIM, Jorge. Vamos preservar o Vale do Anhangabaú. Vitruvius, Minha Cidade 059.02, ano 5, jun./2005. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/05.059/1974>. Acessado em: 25 de outubro de 2018.

WILSON, James Q. KELLING, George L. The broken windows theory, Making neighborhoods safe. Revista Atlantic Monthly, 1982.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. São Paulo: SP Urbanismo, 2016: Operação Urbana Consorciada Faria Lima. Disponível em: https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2016/12/OUCFL_caderno_GESTAO-URBANA.pdf. Acessado em: 25 de outubro de 2018.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. São Paulo: SP Urbanismo, 2016: Operação Urbana Centro. Disponível em: https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2016/12/UCEN_caderno_GESTAO-URBANA.pdf. Acessado em: 25 de outubro de 2018.

VITRUVIUS. Concurso público nacional Reconversão do Largo da Batata São Paulo. Vitruvius, Projetos 017.01 concurso, ano 2, mar./2002. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/projetos/02.017/2143>. Acessado em: 25 de outubro de 2018.

VITRUVIUS. Batatalab: Concurso de mobiliário. Vitruvius,189.01, minha cidade, ano 16, abr./2016. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/16.189/5978>. Acessado em: 23 de novembro de 2018.

VITRUVIUS. A Batata precisa de insurgentes. Vitruvius, 199.05, minha cidade ano 17, fev./2017. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/17.199/6426>. Acessado em: 23 de novembro de 2018.

METROCPTM. Conheça as estações mais movimentadas do metrô e da CPTM. JCC Editorial: metrô CPTM, 2018. Disponível em: <https://www.metrocptm.com.br/conheca-as-estacoes-mais-movimentadas-do-metro-e-da-cptm/>. Acessado em: 18 de novembro de 2018.

SECRETARIA DE TRANSPORTES METROPOLITANOS. São Paulo: Companhia Paulista de Trens Metropolitanos, 2017: Relatório da administração. Disponível em: <https://www.cptm.sp.gov.br/a-companhia/BalancosDemonstrativos/RA%202017%20-%20FINAL.pdf>. Acessado em: 18 de novembro de 2018.

OBSERVATÓRIO DO TURISMO DA CIDADE DE SÃO PAULO. Relatório de evento: Virada Cultural 2012. São Paulo: São Paulo Turismo, 2012. Disponível em: <http://www.observatoriodoturismo.com.br/virada-cultural-3/>. Acessado em: 6 de dezembro de 2018.

OBSERVATÓRIO DO TURISMO DA CIDADE DE SÃO PAULO. Relatório de evento: Virada Cultural 2013. São Paulo: São Paulo Turismo, 2013. Disponível em: <http://www.observatoriodoturismo.com.br/virada-cultural-2/>. Acessado em: 6 de dezembro de 2018.

OBSERVATÓRIO DO TURISMO DA CIDADE DE SÃO PAULO. Pesquisa de Perfil de Público Virada Cultural 2015. São Paulo: São Paulo Turismo, 2015. Disponível em: <http://www.observatoriodoturismo.com.br/virada-cultural-2015/>. Acessado em: 6 de dezembro de 2018.

OBSERVATÓRIO DO TURISMO DA CIDADE DE SÃO PAULO. Pesquisa de Perfil de Público Virada Cultural 2016. São Paulo: São Paulo Turismo, 2016. Disponível em: <http://www.observatoriodoturismo.com.br/virada-cultural-2016/>. Acessado em: 6 de dezembro de 2018.

OBSERVATÓRIO DO TURISMO DA CIDADE DE SÃO PAULO. Pesquisa de Perfil de Público Virada Cultural 2017. São Paulo: São Paulo Turismo, 2017. Disponível em: <http://www.observatoriodoturismo.com.br/virada-cultural-2017/>. Acessado em: 6 de dezembro de 2018.

OBSERVATÓRIO DO TURISMO DA CIDADE DE SÃO PAULO. Relatório de evento: Virada Esportiva 2013. São Paulo: São Paulo Turismo, 2013. Disponível em: <http://www.observatoriodoturismo.com.br/virada-esportiva/>. Acesado em: 6 de dezembro de 2018.

OBSERVATÓRIO DO TURISMO DA CIDADE DE SÃO PAULO. Relatório de evento: Virada Esportiva 2014. São Paulo: São Paulo Turismo, 2014. Disponível em: <http://www.observatoriodoturismo.com.br/virada-esportiva-2014/>. Acessado em: 6 de dezembro de 2018.

OBSERVATÓRIO DO TURISMO DA CIDADE DE SÃO PAULO. Pesquisa de Perfil de Público Virada Esportiva 2016. São Paulo: São Paulo Turismo, 2016. Disponível em: <http://www.observatoriodoturismo.com.br/virada-esportiva-2016/>. Acessado em: 6 de dezembro de 2018.

DISSERTAÇÕES, TESES E OUTROS

ANGILELI, Cecília Maria de Moraes Machado. Chão. Dissertação de doutorado, FAU-USP: São Paulo, 2012.

BEM, José Paulo de. São Paulo: cidade / memória e projeto. Dissertação de doutorado, FAU-USP: São Paulo, 2006.

BENEDINI, Débora Junqueira. Bicicletas próprias e compartilhadas na cidade de São Paulo: Perfil dos usuários e características das viagens. Dissertação de mestrado, POLI-USP: São Paulo, 2018.

CALDEIRA, Daniel Ávila. Largo da Batata: Transformações e resistências. Dissertação de mestrado, FAU-USP: São Paulo, 2015.

MASCARENHAS, Luisa Prado. Reconversão urbana do Largo da Batata: Revalorização e novos conteúdos da centralidade de Pinheiros. Dissertação de mestrado, FFLCH-USP: São Paulo, 2014.

QUEIROGA, Eugenio Fernandes. Dimensões públicas do espaço contemporâneo: resistências e transformações de territórios, paisagens e lugares urbanos brasileiros. Dissertação de livre docência, FAU-USP: São Paulo, 2012. Introdução, Capítulo 1 e 2, páginas 1 a 66 e 211 a 246.

_____. A megalópole e a praça: O espaço entre a razão de dominação e a ação comunicativa. Dissertação de doutorado. FAU-USP: São Paulo, 2001.

MELLO, Marina Carvalho Ferreira de Mello. Zonas negativas: o centro da cidade de São Paulo. Trabalho final de Graduação em Arquitetura e Urbanismo, FAU-FAAP-SP: São Paulo, 2013.

PISSARDO, Felipe Melo. A rua apropriada: um estudo sobre as transformações e usos urbanos na Rua Augusta (São Paulo, 1891-2012). Dissertação de mestrado, FAU-USP: São Paulo, 2013.

HEREÑU, Pablo Emilio Robert. Sentidos do Anhangabaú. Dissertação de mestrado, FAU-USP: São Paulo, 2007.

SAES, Francisco G. C. Quando a rua vira praia – Mesas de rua. Dissertação de mestrado, FAU-USP: São Paulo, 2014.

LIVROS

AUGÉ, Marc. Non-places. Londres: Verso Books, 1995. Tradução de John Howe.

CANEVACCI, Massimo. A Cidade Polifônica: Ensaio sobre a antropologia da comunicação urbana . São Paulo: Studio Nobel, 2011. Tradução de Cecília Prada.

AMARAL, Antonio Barreto do. História dos bairros de São Paulo: Pinheiros. São Paulo: Antonio Barreto do Amaral, 1985.

CERTEAU, Michel de. A invenção do cotidiano: Artes de fazer. Petrópolis: Vozes, 2002.

CULLEN, Gordon. Paisagem urbana. Lisboa: Edição 70, 2010. Tradução de Isabel Correia e Carlos de Macedo.

DAMATTA, Roberto. A casa e a rua. Rio de Janeiro: Rocco, 1997.

GEHL, Jan. Cidade para pessoas. São Paulo: Editora Perspectiva, 2014.

JACOBS, Jane. The death and life of great American cities. Nova York: Modern Library Edition, 2011.

JAMESON, Fredric. Pós-modernismo a lógica do capitalismo tardio. Rio de Janeiro: Editora Ática, 1996. Capítulo: Cultura, páginas 27-79.

KOOLHAAS, Rem. Três textos sobre a cidade. Barcelona: Gustavo Gili, 2013.

LAMAS, José Maniel Ressano Garcia. Morfologia urbana e desenho da cidade. Lisboa: Calouste Gulbenkian, 2014.

LERNER, Jaime. Acupuntura urbana. São Paulo: Editora Record, 2003.

LYNCH, Kevin. A imagem da cidade. São Paulo: Editora Martins Fontes, 2010. Tradução de Jefferson Luiz Camargo.

MILANO, Miguel. Os fantasmas da São Paulo antiga: estudo histórico-literário da cidade de São Paulo. São Paulo: Edição Saraiva, 1949.

MARCUS, Clare Cooper; FRANCIS, Carolyn. People places: Design guidelines for urban open space. New York: Van Nostrand Reinhold, 1990.

NESBITT, Kate. Uma nova agenda para arquitetura: Antologia teórica (1965-1995). São Paulo: Cosac Naify, 2006.

PEIXOTO, Nelson Brissac. Intervenções urbanas: Arte/Cidade. São Paulo: Editora SENAC, 2002.

REALE, Ebe. Brás, Pinheiros, Jardins: três bairros, três mundos. São Paulo: Pioneira Editora Universidade de São Paulo, 1982.

REIS, Nestor Goulart. São Paulo: vila, cidade e metrópole. São Paulo: Restarq/Via das Artes, 2004.

ROWE, Colin. KOETTER, Fred. Collage city. Washington: Mit Press, 1984.

SANTOS, Milton. A Natureza do espaço: Técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006. 4º parte: A força do lugar.

_____. Espacio y método. Capítulo 2: Dimensión temporal y sistemas espaciales en el tercer mundo. Disponível em: <http://www.ub.es/geocrit/geo65.htm#temporal>, da revista Geocrítica da Universidade de Barcelona.

SMITH, Laura Jane. Uses of heritage. Nova York: Routledge, 2006. Capítulo 2: Heritage as a cultural process.

TÂNGARI, Vera; ANDRADE, Rubens de; SCHLEE, Mônica Bahia (orgs). Sistema de espaços livres: cotidiano, apropriações e ausências. Rio de Janeiro, Proarq/FAU-UFRJ, 2009. ISBN: 978-85-88341-16-6.

TOLEDO, Benedito Lima de. São Paulo: três cidades em um século. São Paulo: Livraria Duas Cidades, 1981.

WILHEIM, Jorge. São Paulo: Uma interpretação. São Paulo: Editora Senac, 2011.

FONTES PARA CONSTRUÇÃO DOS MAPEAMENTOS

CIDADE DE SÃO PAULO. Disponível em <http://www.cidadedesaopaulo.com/spdebike/ciclofaixas-ciclovias-ciclorotas/>. Acessado em: 5 a 14 de novembro de 2017 e 2 a 18 de fevereiro de 2018.

CICLO SAMPA. Disponível em: <http://www.ciclosampa.com.br/>. Acessado em: 5 a 14 de novembro de 2017 e 2 a 18 de fevereiro de 2018.

BIKE SAMPA. Disponível em: https://bikesampa.temibili.com.br/?gclid=EAIaIQobChMIh-zrg4Ld1wIVD4KRCh0x3gHMEAAYASAAEgK46fD_BwE. Acessado em: 5 a 14 de novembro de 2017 e 2 a 18 de fevereiro de 2018.

BIKE SAMPA. Disponível em: <https://bikeitau.com.br/bikesampa/>. Acessado em: 25 de outubro de 2018.

GOOGLE MAPS. Disponível em: <https://www.google.com/maps/>. Acessado em: 5 a 14 de novembro de 2017 e 2 a 18 de fevereiro de 2018.

GEOSAMPA. Disponível em: http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_SBC.aspx. Acessado em: 5 a 14 de novembro de 2017 e 2 a 18 de fevereiro de 2018.

INFOCIDADE. Disponível em: <http://infocidade.prefeitura.sp.gov.br/>. Acessado em: 5 a 14 de novembro de 2017 e 2 a 18 de fevereiro de 2018.

COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÂNSITO DE SÃO PAULO. Disponível em: <http://cetspl.cetsp.com.br/mapabasico/map.aspx?map=infraciclo>. Acessado em: 25 de outubro de 2018.