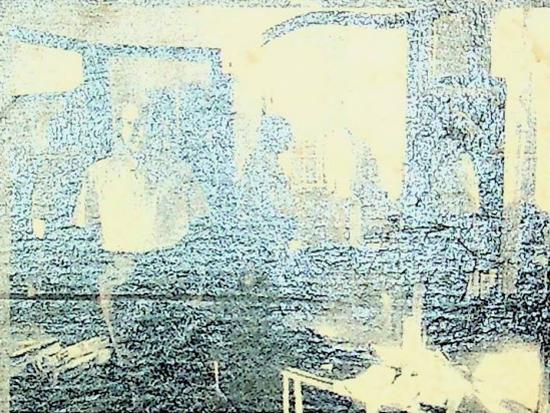


BEXIGA E SEUS TERRITÓRIOS

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO



CELIA DA ROCHA PAES

ORIENTADORA:
PROF. DRA. MARIA CRISTINA DA SILVA LEME

SÃO PAULO - FAPUSP
1999

BEXIGA E SEUS TERRITÓRIOS

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO

CÉLIA DA ROCHA PAES

ORIENTADORA PROF.^a DRA. MARIA CRISTINA DA SILVA LEME

SÃO PAULO FAUUSP

DEDALUS - Acervo - FAU



20200001711

depois

maio de 1999



PARA JOÃO E PEDRO QUE
ESTÃO CONSTRUINDO SEUS TERRITÓRIOS

*Para os "do Bexiga"
que me mostraram um outro olhar*

CRÉDITOS

ORIENTAÇÃO

MARIA CRISTINA DA SILVA LEME

BANCA DE QUALIFICAÇÃO

MARIA REGINA PROSPERI MEYER
ÚLPIANO BEZERRA DE MENEZES

REVISÃO DE TEXTOS E IDÉIAS

ADALBERTO RETTO JR.
JULE BARRETO
SUN ALEX

CROQUIS

SUN ALEX

DIAGRAMAÇÃO E PROGRAMAÇÃO VISUAL

ANDREA C. AIUB

AGRADECIMENTOS

À Marta Lagreca e Pedro Salles, por indicações bibliográficas e pelas constantes conversas sobre questões de projeto.

À Ana Lúcia Ancona, Denise Capello Antonuchi e Sarah Feldman, interlocutoras ao longo desses anos.

À Giuliana Martini pela generosa solicitude, sempre.

À Kátia Canova, Patrícia Mariana Pereira, Luciana Travassos e Martim Ancona Amaral pela gentileza com que me auxiliaram em minha ignorância na computação gráfica.

À Pedro e João, meus consultores para “assuntos de computador”.

Às bibliotecárias da FAU Maranhão e FAUUSP pela disponibilidade sempre demonstrada.

Ao CNPQ pela concessão de bolsa de estudos, fundamental para o desenvolvimento deste trabalho.

RESUMO

O Bexiga e seus territórios é o título deste trabalho e o roteiro que vai conduzir o olhar sobre este pedaço de São Paulo.

O conhecimento da construção histórica do bairro, do apego de seus moradores a seu lugar e da sua criatividade para defendê-lo é que indicou a palavra chave território.

A transformação da metrópole avançou sobre esse território e o marcou definitivamente com as vias que cortaram seu espaço. O Bexiga teve que se abrir para receber os "forasteiros".

Como absorver esta nova situação garantindo a permanência do território popular foi o objeto do Concurso Nacional de Idéias de 89. A proposta vencedora aponta um caminho que não foi submetido ao teste da prática.

A conformação de novos espaços que acomodem e potencializem a redefinição de territórios, exigência atual, é o desenvolvimento lógico deste trabalho. A rua enquanto espaço público por excelência, a rua como se fez no Bexiga, a trama desse bairro na hierarquia e articulação com a trama maior da cidade.

Os novos territórios no Bexiga. É esse o assunto.

Abstract

"Bexiga and its territories" is the title of this paper and the guide that is going to conduct the look over this part of São Paulo.

The knowledge of this neighbourhood historic construction, the attachment its inhabitants have to the place and their creativity to defend it is what indicated the key word territory.

The transformation of the metropolis advanced over this territory and definitely marked it through the ways that cut its space. Bexiga had to open itself to receive the "outsiders".

How to absorb this complex situation insuring that the popular territory can stay was the objective of the "Concurso nacional de Idéias para a Renovação Urbana e Preservação do Bexiga" 1989. The winning proposition aims at a way that was not submitted to the practical test.

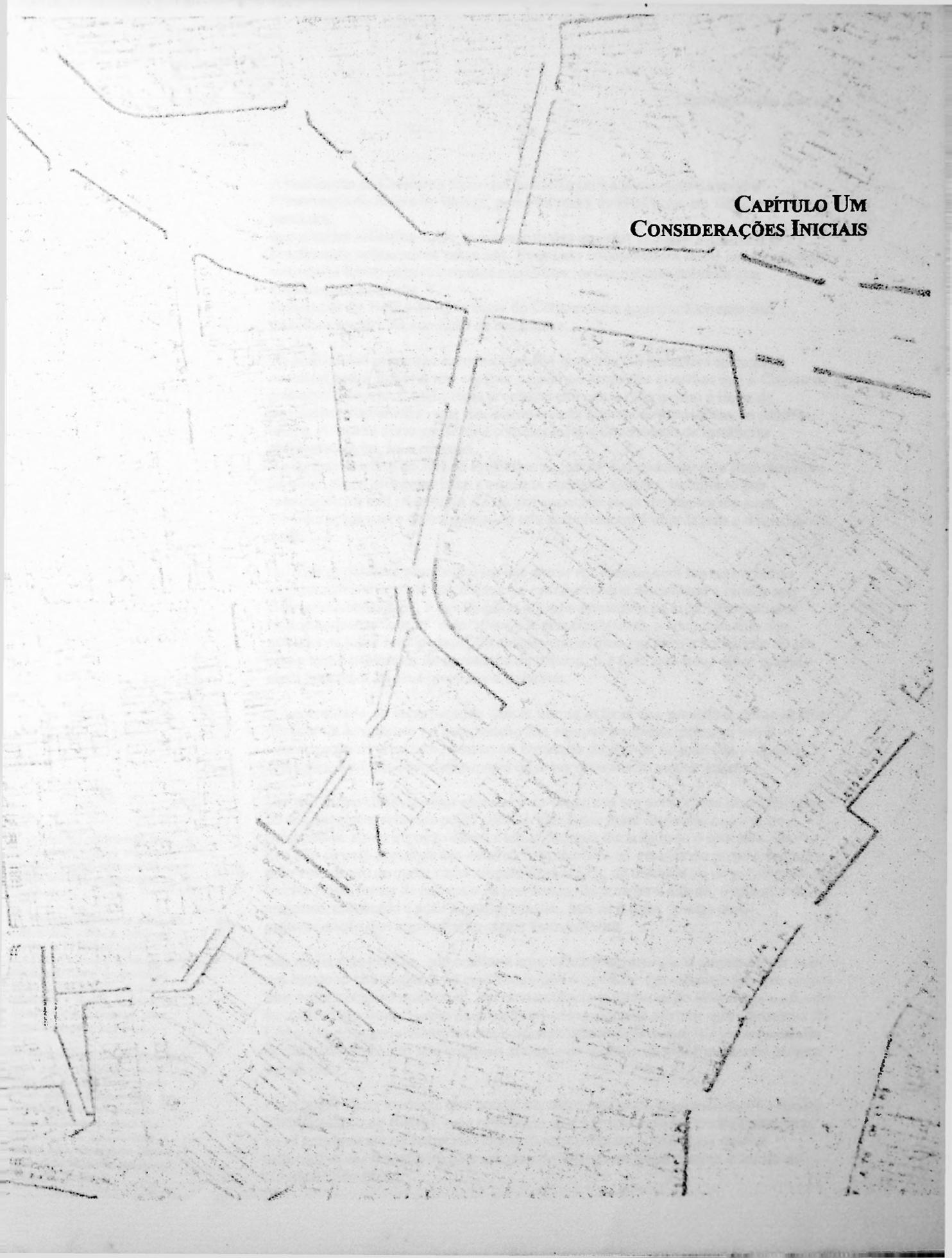
The configuration of new spaces that accommodate and enhance the redefinition of territories, a present demand, is the logical development of this paper. The street as public space par excellence, the street as it was done in Bexiga, the network of this neighbourhood in the hierarchy articulation with the city's bigger network.

The new territories in Bexiga. This is the issue.

SUMÁRIO

CAPÍTULO UM	<i>CONSIDERAÇÕES INICIAIS</i>	PÁG. 2
CAPÍTULO DOIS	<i>A CONSTRUÇÃO DO BEXIGA</i>	PÁG. 7
CAPÍTULO TRÊS	<i>AS TRÊS PROPOSTAS SELECIONADAS PELO JÚRI DO CONCURSO</i>	PÁG. 16
	EQUIPE DEMETRE ANASTASSAQUIS	PÁG. 17
	EQUIPE JOSÉ MORAIS	PÁG. 22
	EQUIPE AMÉLIA REYNALDO	PÁG. 25
	REFLEXÃO CRÍTICA: RECUPERANDO UM OLHAR	PÁG. 29
CAPÍTULO QUATRO	<i>DA RUA À VIA</i>	PÁG. 33
	<i>INTRODUÇÃO</i>	
	POR QUE ESTUDAR A RUA?	PÁG. 34
	AS CRÍTICAS	PÁG. 35
	A RUA NO BEXIGA	PÁG. 37
	<i>UM NOVO MOMENTO</i>	PÁG. 39
	O URBANISMO MODERNISTA	PÁG. 40
	A HERANÇA DO MOVIMENTO MODERNO NA CIDADE	PÁG. 42
	O ESPAÇO PÚBLICO	PÁG. 43
CAPÍTULO CINCO	<i>AS INTERVENÇÕES VIÁRIAS DOS ANOS SESSENTA NO BEXIGA</i>	PÁG. 47
	OS ANTECEDENTES	PÁG. 48
	OS PROJETOS	PÁG. 54
	O IMPACTO NO BAIRRO	PÁG. 60
CAPÍTULO SEIS	<i>CONSTRUÍDO TERRITÓRIOS</i>	PÁG. 68
	REDEFINIÇÃO DO TERRITÓRIO DO BEXIGA	PÁG. 69
	O HIATO ENTRE O CENTRO E A PAULISTA: PERMEABILIDADE NECESSÁRIA	PÁG. 73
	DIRETRIZES POSSÍVEIS PARA O TERRITÓRIO ROMPIDO	PÁG. 77
	<i>BIBLIOGRAFIA</i>	PÁG. 85





CAPÍTULO UM
CONSIDERAÇÕES INICIAIS

A realização do Concurso Nacional de Idéias para a Renovação Urbana e Preservação do Bairro do Bexiga, pela Prefeitura de São Paulo, em 1990, colocou, para mim, importantes reflexões sobre as conceituações que têm pautado a prática e o pensamento urbanísticos entre nós. Enquanto coordenadora desse concurso, dois momentos foram particularmente marcantes: os dez debates públicos que fundamentaram minha elaboração do Termo de Referência do Concurso e o acompanhamento dos trabalhos do júri, na condição de consultora.

Na análise das propostas apresentadas (64 inscritos, 30 trabalhos entregues) constatei que a maioria das equipes passou ao largo das questões que o Concurso procurou colocar.¹ E mais, estas propostas entregues reforçavam a linha de pensamento urbanístico que tem conduzido às alterações predadoras no próprio bairro. A leitura abrangente, que contemplasse a diversidade de instâncias problematizadas, foi a exceção.

É expressivo o fato do Júri de Profissionais, ainda que pudesse, pelo Regulamento, escolher cinco propostas para a segunda etapa de seleção, ter optado por restringir-se a três. A própria ata do júri apontava essas limitações em suas considerações sobre os trabalhos, ao não responderem à abordagem e demanda do Edital.

Os debates públicos possibilitaram-me entrar em contato com leituras urbanas bastante diversificadas, sob a ótica de estudiosos que discutiram a cidade sob diferentes abordagens, o que ampliou muito a apreensão da área.² Esse olhar a cidade enquanto “corpo” com “alma”, e, principalmente, o conhecimento dos moradores sobre seu “pedaço” de cidade, consolidou em mim a convicção de ser este o rumo promissor de apreensão do urbano. E é com este novo olhar que se abriu para mim, que me proponho a trabalhar.

A necessidade de incorporação dessas outras esferas dos processos urbanos teve desdobramentos tanto na composição das equipes multidisciplinares sob a coordenação de arquiteto, quanto na formação do júri de seleção das propostas finalistas, formado por profissionais de áreas diversas do conhecimento.³

Um dos importantes desejos expressos do Concurso era abrir novas possibilidades de se estabelecer relações poder público/cidadania mais democráticas. Por isso, procurou-se a participação direta desta cidadania durante todo o processo. Isto se deu não só pela presença nos debates, mas também na escolha do projeto vencedor, pelo voto direto de quem tinha vínculo de moradia, de trabalho ou de propriedade no bairro. Nesta forma de enfrentar os problemas, de projetar a cidade, o trabalho do arquiteto, mediando a ação do poder público, tem de ir além de uma certa especialização que impossibilita captar esses olhares.

Sua realização prática, que continua a ter desdobramentos, nos persuadiu ser este um caminho conseqüente no continuum que é o refazer das cidades. Em que pese o fato de o Executivo municipal, por circunstância que não serão abordadas aqui, não ter realizado a implantação do projeto vencedor, pode-se afirmar que o processo do Concurso criou uma dinâmica que hoje se reflete num pequeno núcleo organizado de cidadãos do bairro que continua atuando no sentido da viabilização do projeto escolhido.

Foi a partir desta vivência que desejei repensar esta parte da cidade de São Paulo, identificada como Bexiga, uma referência, que não tem estatuto institucional, mas que é amplamente reconhecida. Proponho-me portanto a fazer uma análise propositiva das transformações urbanas do Bexiga enquanto bairro inserido na cidade de São Paulo.

1. A EMURB não arquivou nem documentou todas as propostas entregues, o que impossibilita uma referência mais precisa a seus conteúdos.

2. Foram os seguintes os temas dos dez debates públicos: Quem são os donos do Bexiga, Bairro Central, A Memória do bexiga, O Bexiga do futuro, O desenho do Bexiga, O Bexiga dia e noite, O público e o privado, A gestão da cidade, Viabilidade de um plano, Transformação e preservação.

3. Foi a seguinte a composição do júri: arquiteto Antônio Carlos Sant'ana, filósofa Otília Beatriz Ficoni Arantes, geógrafo Azis Ab' Saber, arquiteto Benedito Lima de Toledo, arquiteto José Paulo de Bem, arquiteta Ruth Verde Zein, antropólogo Ulpiano Jerez de Menezes, historiador Edgar De Decca.



Localização com relação ao Centro e a Paulista

O Bexiga está situado na porção centro-sudoeste do aglomerado paulistano, fazendo parte do distrito administrativo da Bela Vista. Enquanto bairro, seus limites são subjetivos e imprecisos, adotando-se neste trabalho a delimitação definida pelo Concurso do Bexiga. A adoção desta delimitação física é feita para viabilizar a proposta, mas ele é visto aqui enquanto uma soma de territórios articulados, rediscutindo o conceito de bairro enquanto elemento de uma reflexão urbana que possa dar conta desta territorialidade. ⁴

Compreendendo a área formada pela delimitação da avenida Nove de Julho até Praça das Bandeiras, continuando pela avenida Vinte e Três de Maio, contornando o Hospital Beneficência Portuguesa até a Alameda Rio Preto, seguindo por ela, para descer, excluindo a Fundação Getúlio Vargas, e atingir novamente a avenida Nove de Julho.

O período definido para este trabalho, de 1970 até hoje, decorre das grandes transformações produzidas pelas obras viárias da Radial Leste/Oeste e da nova Rui Barbosa/Treze de Maio, realizadas no fim da década de 60, que seccionam o bairro, desapropriam imóveis e expulsam parte da população moradora. No entanto, este olhar sobre o bairro se fará tendo como suporte os condicionantes históricos de sua formação, desde a última década do século XIX.

Procurar-se-á, neste trabalho, considerar as transformações urbanas, espaciais e sócio-culturais ocorridas no bairro. Com isso, pretende-se contribuir, à partir do reconhecimento do momento presente deste território, para definir-se parâmetros que possibilitem estabelecer relações espaciais e de gestão alternativos ao que aí foram realizados, incorporando e redefinindo sua herança, possibilitando ir além de transformações epidérmicas de arrumação.

À partir da análise dessas transformações sofridas pelo bairro e das correspondentes transformações das percepções sobre ele, bem como das suas vivências, pretendo desenvolver as seguintes abordagens.

- *Uma primeira voltada a contribuir para a construção de novas formas de gestão dos processos de transformação do espaço urbano, mais democráticas, incluídas e capazes de responder às necessidades da metrópole, mesmo as de circulação, sem os efeitos de desagregação física e social que caracterizaram as intervenções viárias, principalmente as do fim da década de 60.

4. O termo território é usado neste trabalho no sentido de espaço vivido, portanto apropriado, tanto no plano funcional como no simbólico.

- ✕ Uma segunda, discutir hipóteses que contradizem a idéia de que o bairro é decadente e demanda uma renovação radical, o que pretendo fazer apontando novas possibilidades de relações formais.

Para isso, levanto dois blocos de questões a serem investigadas. Um diz respeito às intervenções do poder público no bairro, que, considero, produziram desagregação da vida urbana. Estas ações do poder público, desde a década de 60, consistiram na realização de obras viárias destinadas a atender exclusivamente exigências de deslocamentos via transporte individual, sem nenhuma outra consideração. Com esta ótica, que não equaciona nem mesmo as reais necessidades de circulação numa metrópole do porte de São Paulo, o poder público tem atuado no sentido da consolidação de uma cultura urbana predadora, que nega a rua na sua essencialidade de espaço público.

A herança das intervenções de grandes vias e viadutos que se sobrepoem, sem nenhuma consideração, à escala do quadriculado homogêneo que constituía a estrutura original do bairro, se expõe nas cicatrizes que perduram sob a forma de construções semi-destruídas, sub-utilização de imóveis, lotes vagos e usos degradantes, como oficinas de funilaria e borracheiros, que expandem suas atividades para a rua. Manifesta-se também nas conseqüências sociais que emergem das falas, quando se procura fazer o registro da memória coletiva pela história oral de antigos moradores. Essas marcas falam alto da necessidade de alterações profundas nas abordagens espaciais e de gestão urbanas.

A outra questão se refere à utilização de uma "imagem" de degradação como instrumento de legitimidade do encaminhamento da renovação urbana. Este caldo de cultura tem associado o bairro a valores negativos, impedindo sua percepção, de modo consensual, pela população paulistana e pelos diferentes grupos de interesses que atuam na cidade, da riqueza sócio cultural e da singularidade espacial de que é depositário. Decorrente disto, criam-se estigmas sobre o lugar, caracterizando-o como decadente, obsoleto e encortiçado, o que pretendemos refutar.

O Bexiga não é um bairro decadente. Como considerar decadente um bairro que tem um patrimônio ambiental urbano que continua a despertar o interesse de estudiosos e o prazer de freqüentadores, na descoberta de ruas que mantêm uma diversidade de acontecimentos, ambientes e momentos única em São Paulo?

É um bairro que continua criando uma forte relação afetiva tanto em seus usuários como, principalmente, em seus moradores. Cada grupo social/étnico mantém defesas de sua identidade cultural e social e de sua permanência aí. É um bairro que se faz e se refaz, se destrói e se afirma na prática do cotidiano, "bom para morar e trabalhar", como diz uma moradora, ou como o define o homem de teatro José Celso Martinez Corrêa "A diversidade é que define a vida urbana e o Bexiga é o não-apartheid".

Há uma discussão acumulada do balanço dos processos de renovação urbana pós-II Guerra. Bairros que antes eram considerados decadentes por não apresentarem uma certa ordem, então considerada desejável, ou um aspecto "limpo", passam a ser vistos agora como uma reserva urbana importante a ser observada. Estas áreas propiciam uma qualidade de vida caracterizada pela diversidade social e uma espacialização densa e rica, inexistentes nas regiões que passaram por aqueles processos urbanos, com expulsão de moradores, esvaziamento da função habitacional, especialização de usos e um suporte espacial que nega a herança do passado. A face complementar desta prática é a formação de bairros alijados da efervescência urbana, formado por grandes conjuntos habitacionais populares ou

condomínios fechados para as classes mais abastadas, criando tecidos urbanos artificiais e sem tessitura.

Além disso, numa cidade com uma periferação extensa e com baixas densidades, o que também ocorre na quase totalidade da área metropolitana, esta situação se traduz em gastos públicos enormes para fornecer infra-estrutura básica. Por outro lado, São Paulo mantém ociosidade da infra-estrutura implantada, tanto em seu Centro quanto nos bairros centrais. O Bexiga, detendo a maior densidade populacional da cidade, em torno de seiscentos hab/ha, compatível com a infra-estrutura aí instalada, representa uma importante economia urbana em termos desta infra-estrutura.^{6,7}

5. Os bairros centrais situados a norte e a leste, como Pari, Brás, Bom Retiro, Luz, Ponte Pequena e parte da Barra Funda, tem seus equipamentos e serviços públicos subutilizados, segundo o documento "São Paulo Centro - uma nova abordagem", Associação Viva o Centro, agosto de 1996.

6. Os dados sobre a densidade demográfica apresentam grande variação segundo a fonte, mas mantendo sempre a característica comum de ter as maiores densidades da cidade de São Paulo. Uma outra dificuldade é que, essas densidades são obtidas por aproximação, pois os dados oficiais se referem ao distrito da Bela Vista.

7. Segundo dados da Secretaria de Educação do Município de São Paulo, de 1995, há o atendimento de 95% da demanda de ensino de 1º grau para crianças de 7 a 10 anos, de 79% de crianças de 11 a 14 anos; quanto ao atendimento de saúde, a Bela Vista, distrito que inclui o Bexiga, possui um centro de saúde, duas Unidades Básicas de Saúde, dois PAS, o que, considerando uma população de 64.895 habitantes dá uma relação de 1,54 UBS/2000 habitantes, maior portanto que o padrão internacionalmente aceito de 1 UBS/2000 hab; para o total do município de São Paulo, a relação é de 0,81 UBS/2000 hab. Quanto ao abastecimento de água, energia elétrica e ligação à rede de esgoto, há 100% de atendimento, segundo dados da SEMPLA.

8. De Decca, 1989. Debates Públicos: "O público e o privado."

9. Esta tendência vem se manifestando há certo tempo. Em junho de 1992, a EMURB encomendou uma pesquisa à empresa Estudos Empresariais S/C Ltda., de subsídios para uma atuação estratégica na rua Treze de Maio. Esse trabalho já mostrava tal mudança de público, sendo que o interior já comparecia com um quarto desse público.

10. Na pesquisa realizada pela EMURB, para se conhecer o real quadro dos cortiços no bairro, é interessante notar que, dos imóveis com esse uso, a maior parte acumula a condição de imóveis registrados com algum nível de preservação.

Há, inegavelmente, um problema, localizado nos cortiços, parte deles com uma superlotação incompatível com padrões de moradia considerados dignos, como a metragem quadrada por pessoa, a privacidade necessária para a realização das relações sociais, inclusive familiares, bem como a carência de equipamentos de higiene que atendam satisfatoriamente aos moradores. O Concurso já apontava este problema, incluindo em suas demandas a sua solução, tendo como pressuposto a garantia do direito de moradia no bairro para quem já estava aí instalado. O Bexiga está integrado como território em São Paulo. Ele é apropriado pela cidade, ainda que muitas vezes pelo seu estereótipo de bairro boêmio, e aí ele é antes de tudo um forte ponto de referência para se conhecer São Paulo. No entanto, propicia outras visões.

Feito espaço de passagem, tanto para quem quer chegar à região sul da cidade a partir do Centro, como suporte da ligação expressa Leste/Oeste, sediou na década de 60 o "epicentro de um terremoto cultural e de contestação política" através de sua prodigiosa produção teatral e musical; na década de 70 passa a ser o espaço existencial da manifestação de um modo de vida, de um cotidiano, de uma experiência afetiva que precedeu o debate que se generalizou na década de 80.⁸

Nesta década, a atividade de lazer, já então implantada em torno dos cafés, bares, cantinas, acompanhadas de diversas modalidades de música, além de cine clubes, livrarias e a grande concentração de teatros que vinha se instalando desde a década de 40, alcança um auge, atraindo multidões que ocupam suas ruas, num burburinho contínuo. Este caráter cultural e boêmio era enfatizado pela presença de intelectuais, artistas, principalmente ligados ao teatro, e universitários que moravam e ocupavam o bairro. Iniciada a década de 90, há uma alteração neste papel do lazer noturno que o Bairro vinha cumprindo, inclusive pelo surgimento de novos núcleos nos Jardins ou Vila Madalena, e mesmo sua pulverização em outros pontos, como na zona leste. Esta tendência tem se refletido no bairro, com alteração do público anteriormente freqüentador, ganhando peso, atualmente, um público formado por famílias e grupos de amigos provenientes do centro expandido e do turismo procedente de cidades de interior.⁹

O Bexiga sempre possibilitou a presença popular no espaço urbano da cidade. No processo de produção espacial do bairro, é um traço histórico a construção de habitação para aluguel, unifamiliar ou multifamiliar. Entre outros aspectos, este fato favoreceu uma ocupação social popular, que tem procurado resistir de diversas formas à expulsão, conseguindo vitórias nesse percurso.

Nas várias "ondas" em que o bairro se levantou na defesa de seu patrimônio ambiental, é interessante observar que, silenciosamente, por sua apropriação sob a forma de cortiço, foram os encortiçados que na sua disputa dura por uma moradia garantiram a sobrevivência de grande parte dos imóveis que compõem este mesmo patrimônio.¹⁰

Exemplo dos mais eloqüentes é a Vila Itoioró, completamente abandonada por seus proprietários e, mesmo com a omissão criminosa do poder público, sobreviveu pela

11. Os debates foram realizados no Teatro Zaccaro, no Teatro Cenarte, no Museu do Bexiga, no Café Piu-Piu, no Teatro Oficina, no Café do Bexiga, no salão da Igreja da Achropita, na escola de Samba Vai-Vai, e um, agendado para a Cantina Roperto, que acabou não ocorrendo.

12. Foram os seguintes os participantes pela ordem dos debates, sendo três debatedores por tema: Domingos José Dias, coordenador do Centro Gaspar Garcia de Direitos Humanos, Raquel Rojnik, arquiteta/diretora da SEMPLA, Francisco Zagari Neto, representando o Creca, Hain Grinspun, psicanalista, escritor e artigo morador do Bairro, Francisco Capuano Scarfato, artigo morador e prof. de Geografia Humana da FFCHLUSP, Amália Inês Geranges de Lemos, prof. de Geografia Humana da FFCHLUSP, Armando Puglisi, presidente fundador do Museu do Bixiga, Carlos Lemos, arquiteto/professor da FAUUSP, Ricardo Marques, arquiteto/diretor da FAUPUCCampinas, Dona Olimpia, antiga moradora participante da Vai-Vai, Joaquim Guedes, arquiteto/professor da FAUUSP, Augusto Ivan de Freitas, arquiteto e coordenador do Corredor Cultural do Rio de Janeiro, José Celso Martínez Corréa, teatrólogo, Antônio Carlos Sant'Anna Jr., arquiteto/diretor técnico da COHAB, Décio Tozzi, arquiteto, Carlos Amadeu Botelho Bynton, psicólogo, Ciro Nascimento (Ciro da Vai-Vai), sambista, morador, José Guilherme Mangiani, antropólogo, diretor da divisão de pesquisa do Centro Cultural São Paulo, Caca Rosset, teatrólogo (não compareceu), Vicente Trevas, sociólogo/administrador regional da AR-Sé, Edgar De Decca, historiador/professor da Unicamp, Amaldo de Abreu Madeira, vereador do PSDB, César Nascimento, sociólogo/assessor da AR-Sé, Ronald E.M.Y. Dumani, arquiteto/diretor de Legislação Urbana do Secovi, Marina Heck, arquiteta/assessora de pesquisas do CDHU, Henrique Finguermann, engenheiro/inspetor fiscal da Secretaria das Finanças Municipais, Roberto Ezell Mac Fadden, arquiteto/vice-presidente da EMURB, Hugo Segawa, arquiteto/colaborador da Revista Projeto, Marilena Chauí, filósofa/Secretária Municipal de Cultura, Ulpiano Bezerra de Menezes, antropólogo/diretor do Museu Paulista.

13. Após os debates, era elaborado um boletim com tiragem de cinco mil exemplares, amplamente distribuídos no bairro, que refletia de forma sintética as principais

tenacidade dos moradores na defesa de seu território no bairro. Isto até 1995, quando os antigos moradores foram expulsos, havendo, a partir de então, uma acentuada degradação produzida pelo abandono e pela invasão por novos ocupantes sem vínculo formal ou qualquer outro, a não ser o oportunismo de ocupação de um espaço vago.

Este comportamento de contrapor-se, pelo uso cotidiano, à destruição do patrimônio construído, e a existência desses imóveis, foi determinante para possibilitar a presença popular nessa área central da cidade, permitindo assim a essa população, inserir-se intensamente na vida urbana, diferentemente do que ocorre quando de sua expulsão para as "cidades-tiradentes".

A colocação do bairro do Bexiga como objeto do Concurso de Idéias pela gestão municipal 89/92 da prefeita Luiza Erundina significou reconhecimento público de que é necessário repensar como tratar partes/territórios da cidade de forma diversa da que vem ocorrendo.

Sendo o Termo de Referência entregue às equipes, a síntese dos Debates Públicos¹¹, seu enfoque urbano incorporou dimensões até então não contempladas nas propostas produzidas por solicitação do poder público. Estas outras esferas urbanas incluíam o conceito de território, enquanto estreita relação entre o espaço e o grupo social que o ocupa, a permanência da moradia nas áreas requalificadas para o mesmo grupo social que as ocupavam anteriormente, a integração do bairro com a metrópole, a questão da memória coletiva nos processos urbanos, as características morfológicas e tipológicas e de estruturação viária, a questão das interferências e do conflito pelo duplo papel de bairro residencial e de lazer boêmio para a metrópole, os parâmetros para se estabelecer novas relação entre as instâncias pública e privada, base de um projeto de gestão democrática, os processos da economia urbana e, por fim, a necessidade de complementaridade entre a preservação e a transformação do patrimônio construído.¹²

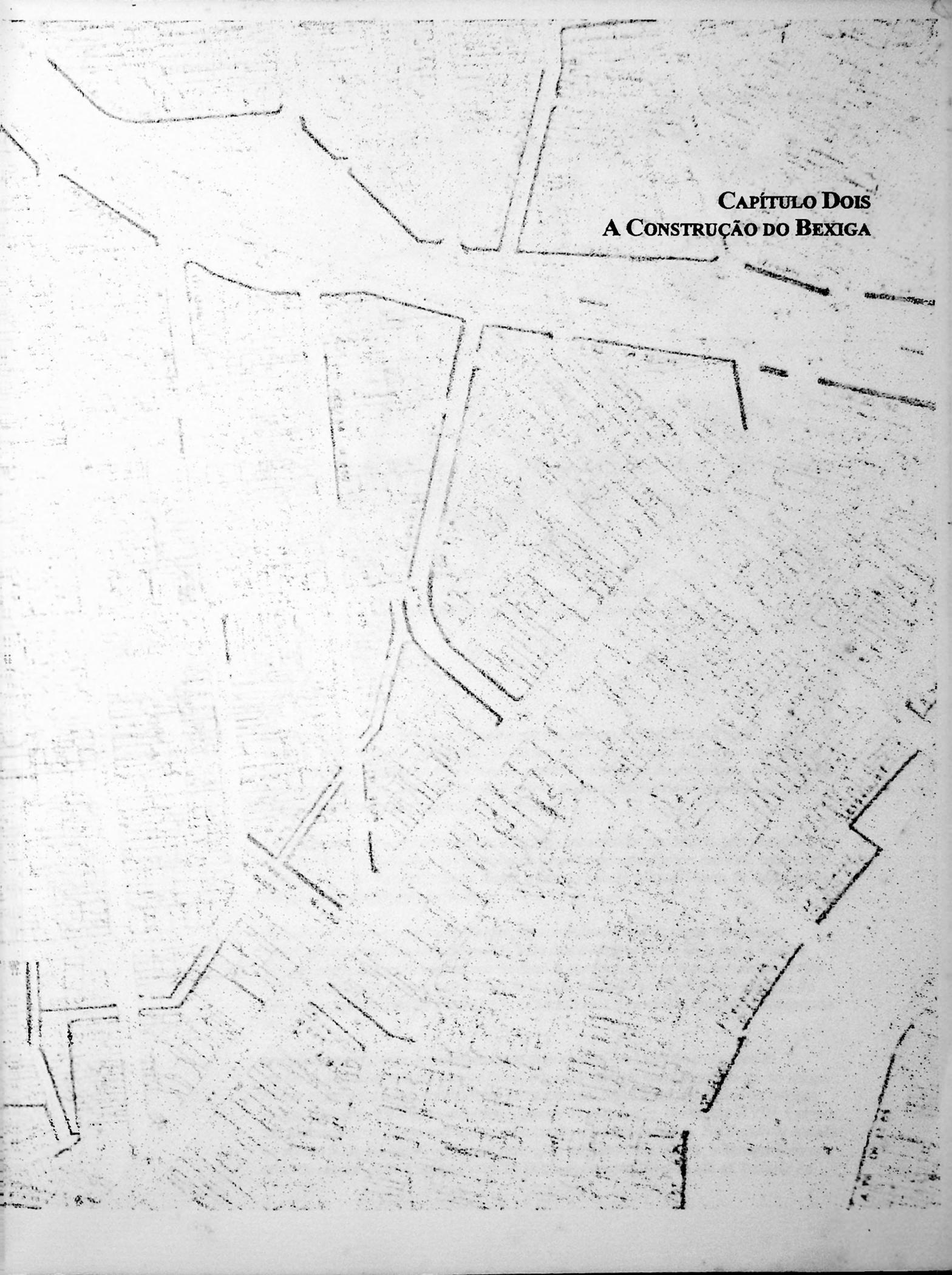
Esta forma de ler o Bexiga, e mais, a escolha do projeto vencedor, em última instância, pelo voto direto dos moradores e usuários do bairro, procurava colocar em discussão, raciocínios teóricos e práticas que produziram várias modalidades de cirurgias urbanas sob gestões autoritárias, como a ocorrida no Bexiga.

Some-se a isto o fato desse bairro, por seu peculiar papel na cidade de São Paulo e pelas complexas relações que se expressam na diversidade de atividades, interesses e grupos sociais que disputam seus territórios, potencializar subsídios importantes e necessários no debate sobre os caminhos próprios do refazer desta cidade.

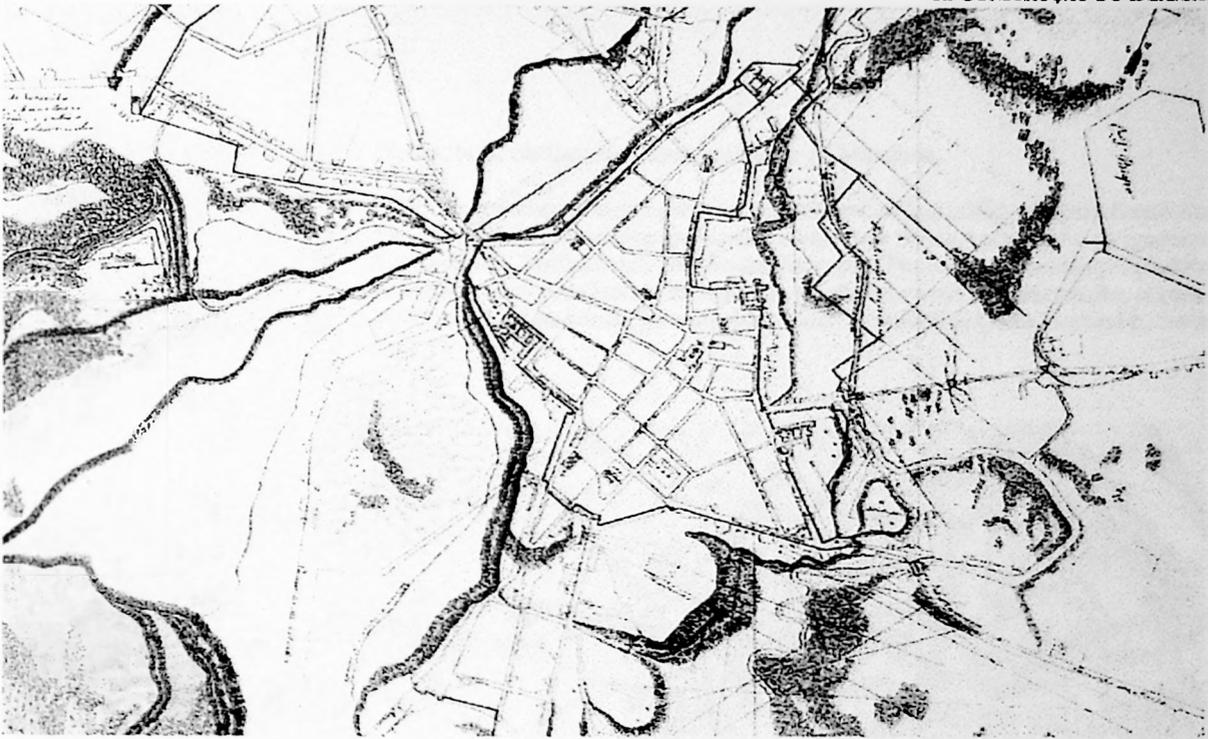
Mesmo com público pouco numeroso, fez emergir, por parte deste, os conflitos, as preocupações, as disputas, mas, além desses aspectos importantes, explicitou uma peculiaridade do olhar do cidadão sobre sua cidade, fundamental como baliza tanto para o poder público quanto para os profissionais envolvidos nos processos urbanos.¹³

Ressalvando-se o valor de alguns trabalhos, em especial do vencedor, coordenado pela arquiteta Amélia Reynaldo, o conjunto dessas questões colocadas pelo Concurso continua suspenso e constitui, sem dúvida, o cerne da busca por estabelecer novas estratégias urbanas

Este trabalho pretende retomar tais questões



CAPÍTULO DOIS
A CONSTRUÇÃO DO BEXIGA



Fonte: Carta da Capital de São Paulo,
José Jacques da Costa Ourique, engenheiro, 1842.

Legenda: Os caminhos, subindo pela Ladeira do Piques, rua da Consolação em direção a Sorocaba, Pinheiro, Anastácio. A ponte Lorena liga o núcleo urbano primeiro aos campos do Bexiga. O Caminho de Santo Amaro já apresenta construções. (você tem sicaneado)

Loteado em 1878, o Bexiga é contemporâneo do Bom Retiro, Barra Funda, Água Branca, Mooca, Brás e Ipiranga. No entanto, diferentemente destes outros bairros, teve a particularidade de constituir-se afastado dos leitos ferroviários e portanto das maiores indústrias. Esta circunstância teve conseqüências tanto em sua ocupação social quanto em sua economia e morfologia.

Afastado das concentrações fabris, o Bexiga caracteriza-se como bairro popular e não operário. Reduto de uma população negra, segundo alguns autores, composta por ex-escravos fugidos, recebe desde o fim do século passado levas de imigrantes italianos principalmente da Sicília.

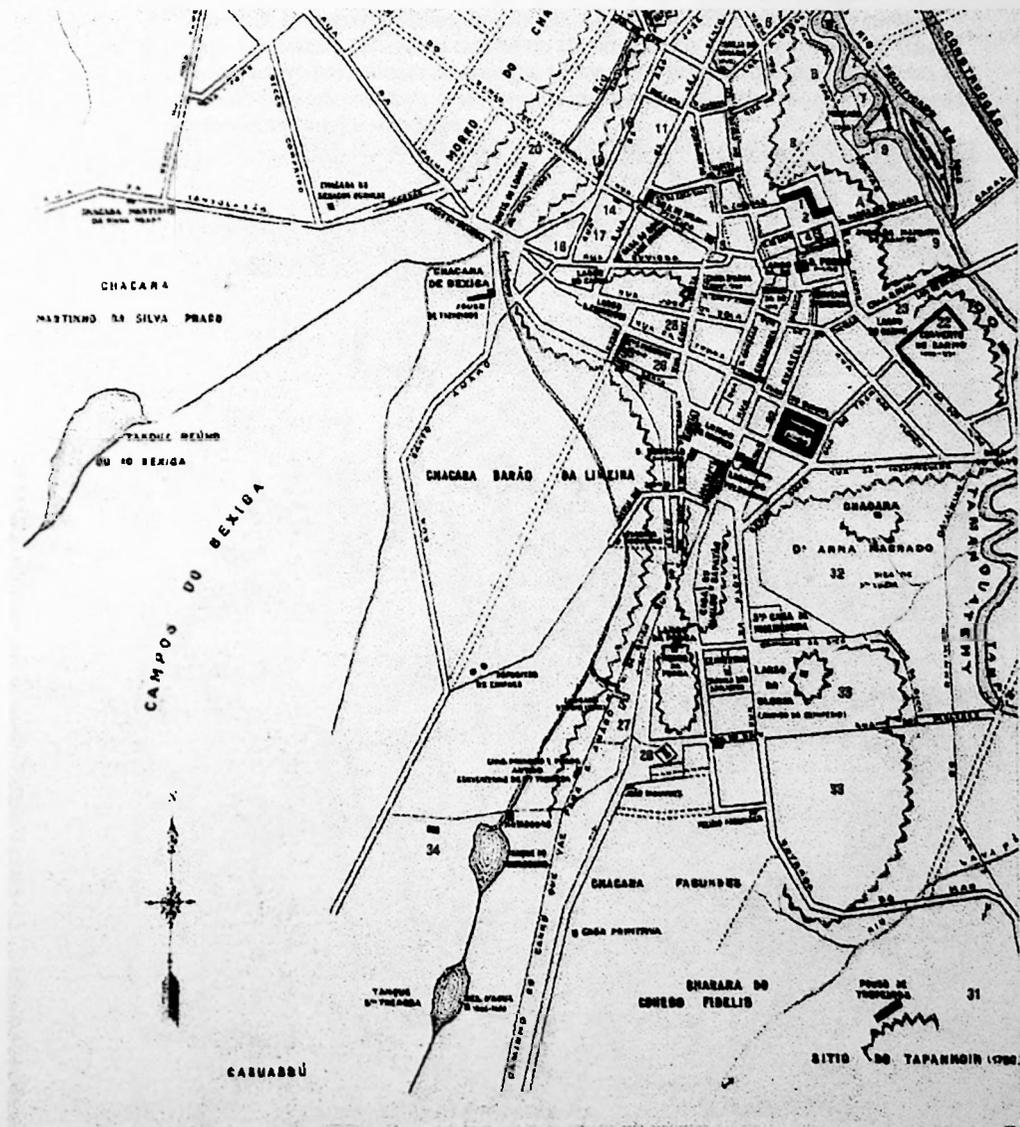
O Bexiga forma-se a partir do Piques, na confluência dos córregos Saracura e Anhangabaú, hoje canalizados sob o leito das avenidas Nove de Julho e Vinte e Três de Maio. Com seu vértice nos limites da conformação urbana primitiva de São Paulo, ocupa todo o vale entre estes dois rios, subindo em direção ao espigão do Caaguçu, que no fim do século XIX, se transforma na avenida Paulista, inaugurada em 1891.

O Piques, sua referência histórica mais importante, era local de mercados de escravos e produtos. Este fato se dava, por esta área ter caracterizado-se, ao longo de sua existência como confluência de caminhos. Na origem, foi pouso de tropas, com estalagens, repúblicas estudantis e zona de meretrício. No século XVIII, Lorena mandou construir junto ao Piques, uma ponte em arco de pedra. Na Segunda década do século XIX, foi construída uma barragem no Riacho Saracura, o Tanque Reúno, mais ou menos onde é hoje a Praça 14 Bis, a água sendo levada até o Chafariz do



Piques, hoje, obelisco do Piques no Largo da Memória.

Do Piques partiam dois dos principais caminhos: o Caminho Novo para Santo Amaro e o Caminho de Carros, seguindo pelas atuais ruas Santo Amaro e Av. Brigadeiro Luís Antônio. Também dali partia o caminho para Pinheiros, que subia pela ladeira do Piques, atual rua Quirino de Andrade em direção à rua da Consolação, conhecida como rota dos cemitérios, prosseguindo para Carapicuíba, Cotia, Sorocaba, Porto Feliz

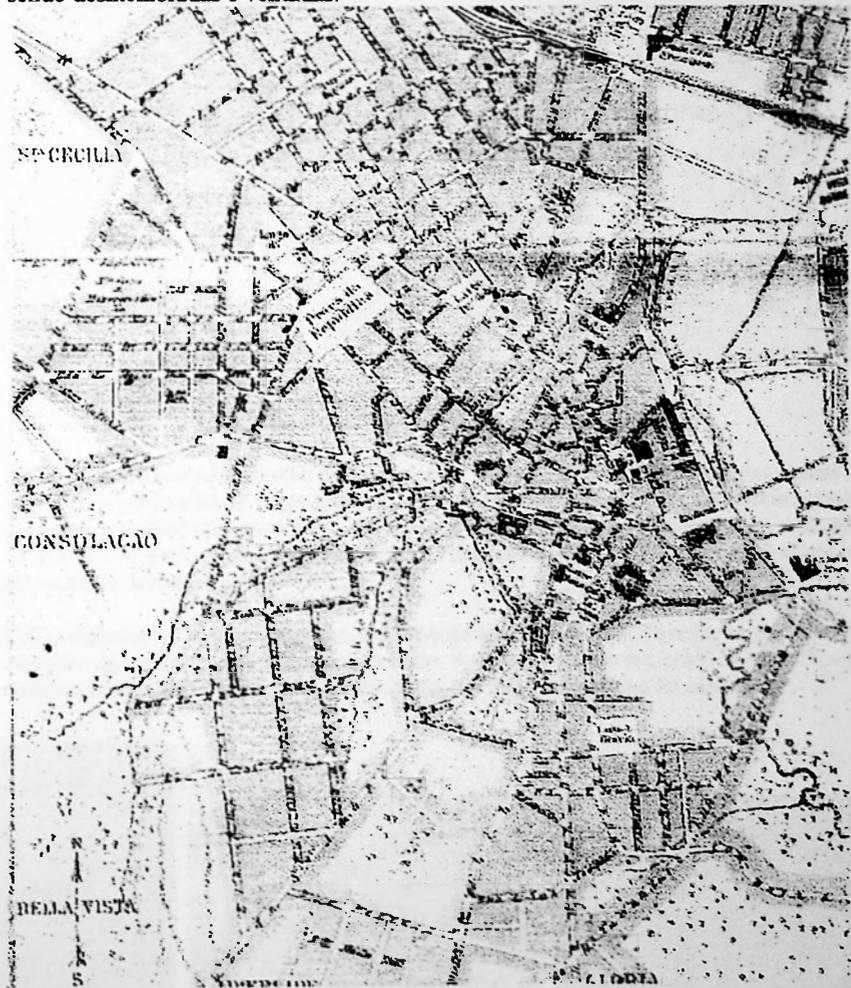


Fonte: Plano História da Cidade de São Paulo, por Afonso de Freitas, 1800/1874.

O Caminho Novo para Santo Amaro foi uma opção para a expansão urbana: em meados do século XIX já haviam construções em seus dois alinhamentos na região mais próxima ao núcleo urbano. Ao mesmo tempo inicia-se a construção nas bordas da rua do Vale d'Andorra, hoje rua de Santo Antônio.

A opulência do café no fim do século passado e início deste, produz extraordinária expansão física e demográfica de São Paulo. Há um adensamento da malha urbana mas também sua expansão. É um momento em que surgem novos bairros.

Com o crescimento da cidade e a ampliação dos serviços públicos, há uma valorização da área mais próxima ao Centro. A partir dos últimos anos do século passado investidores aplicaram capital na construção de vilas, conjuntos de casas geminadas e cortiços, sempre destinados a locação e, ocasionalmente, colocadas à venda. Num processo moroso, gradativamente, a maior parte das propriedades foram sendo desmembradas e vendidas.

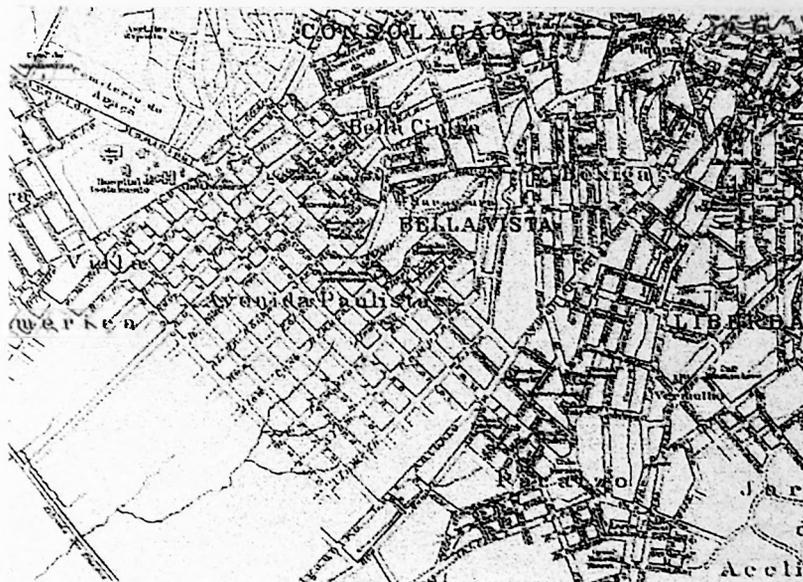


Arruamento definido entre a Rua Santo Amaro e a Rua Santa Antonia, cuja nomeação permanece. O vale e as escarpas do Saracura estão sem ocupação.

Fonte: Nova Planta da Cidade de São Paulo de V. Bonvicini e V. Dubugas, 1891.

Por volta de 1900, as características urbanas mais marcantes eram: topografia acidentada o que não impediu de ser implantado um loteamento segundo malha ortogonal, geralmente em torno de 100 por 220 a 250 metros, com lotes de 5 metros de testada por 40 a 50 de profundidade; descontinuidade do tecido urbano devido a vazios decorrentes das dificuldades de ocupação dos terrenos extremamente escarpados nas faldas dos vales dos córregos Saracura, Bexiga e Anhangabaú (antigo Itororó).

Arruamento bastante característico, de quadras retangulares alongadas, com a Brigadeiro Luis Antônio cruzando em diagonal, ocasionando uma inflexão da malha viária. Os limites eram os acidentes geográficos, o ribeirão Saracura de um lado e o córrego Anhangabaú do outro.



Fonte: Planta da Cidade de São Paulo publicada em Noções Práticas do Serviço de Bombeiros, 1915.

A tipologia edificatória caracterizava-se por ser lindeira ao lote, geminada em ambos os lados, com porão alto, às vezes habitável. Estas construções eram em tijolos cerâmicos, inicialmente rejuntados com barro, telhado em telha paulista e posteriormente com telhas "marselha" e guarnecidos de platibanda. As esquadrias e a estrutura do piso, sobre o porão, eram de madeira.

Como disposição interna, possuíam geralmente uma sala frontal de onde partia um corredor que articulava cômodos sucessivos. A ornamentação era eclética, com frisos, cornijas e molduras em estuque, aparecendo, por vezes, o aplique no interior.



O arruamento era revestido com paralelepípedos de granito, com largura e perfil regulares e com calçadas cimentadas, embora estas ruas fossem mais estreitas que o usual e mesmo do que prescrevia o Novo Código de Posturas de 1875, que estabelecia, para as ruas, a largura mínima de 16 metros. As características dos bairros que foram se formando dependiam muito do tipo de investimento e do público alvo. Eram características dos loteamentos mais populares, a pequena dimensão do leito carroçável, dos lotes e das calçadas, bem como a ausência de arborização.



O uso era predominantemente residencial, com alta concentração demográfica, tendo sido até a década de 30, um dos bairros mais densos do mundo. A alta taxa demográfica é uma característica primordial do bairro, que continua a ser, hoje, a região mais densa da cidade de São Paulo. No entanto, as áreas mais próximas do Centro, mesmo com grande densidade populacional, eram mais heterogêneas no uso e na ocupação, principalmente a partir da década de 40, quando há uma articulação espacial do Bairro com o Centro.¹

São freqüentes as vilas com casas regulares e enfileiradas ocupando o miolo dos quarteirões, característica que conseguiu sobreviver até hoje.

É provável que desde o início, a coabitação tenha sido freqüente no bairro através da sublocação: alugava-se o porão, mesmo os insalubres, onde o pé direito mal alcançava um metro e meio, e alguns cômodos da casa para outras famílias, ajudando assim o pagamento do aluguel ou aumentando a renda, quando o imóvel era próprio. Além disso, os proprietários construíam puxados ou quartos para a expansão da família ou para novos inquilinos, sem vínculo de parentesco.

Esta coabitação, que adquire mais tarde o aspecto característico de cortiços, surge portanto com a formação do bairro.

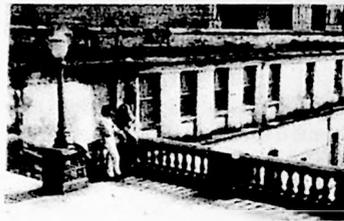
Desde sua constituição, há uma territorialização do bairro, criando zonas de ocupação homogênea: os cortiços concentravam-se nas áreas mais próximas do Centro da cidade, no entorno da rua Santo Antônio; os italianos e seus descendentes em torno da Treze de Maio; na região da Saracura – rua Rocha, Almirante Marques de Leão – os portugueses e espanhóis; e nos terrenos menos valorizados pela topografia acidentada, predominavam os negros. Estes subconjuntos se inter-relacionavam, mesmo mantendo particularidades culturais.

Com a valorização das áreas mais centrais e o encarecimento dos terrenos, a partir do início deste século, há uma intensificação do encorticeamento no bairro. É quando se dá a transformação de uso de imóveis de porte, que anteriormente tinham outra finalidade. Dos mais significativos, pode-se citar o “Vaticano” que antes fora um

1. O arquiteto Ricardo Marques produziu, em 1979, um ensaio sobre a trajetória do bairro do Bexiga em função de um projeto chamado Museu de Rua, utilizado como referência para o Concurso e nesse trabalho.

quartel, segundo algumas fontes, ou antiga residência dos século XIX, segundo outras, com três pisos e de alto padrão construtivo, que dava a frente para a rua Santo Antônio. Na década de 20 foi construído nos fundos um anexo avarandado semelhante a outros imóveis edificadas para uso de cortiço. Entre os maiores, pode-se citar o "Navio Parado" e a "Geladeira". O "Navio Parado", com grandes dimensões, tinha dois pavimentos e era ladeado por varandas que serviam de circulação, cozinha e área de sociabilidade. Diferentemente da maioria das construções do Bairro, foi construído isolado no lote, formando um bloco habitacional.²

As condições quase insuportáveis dos alojamentos forçavam as pessoas a um relacionamento, realizado nas ruas e áreas vagas, como os pátios internos, apropriando-se do entorno, buscando meios alternativos para exercerem suas atividades sociais e vitais.



"Navio Negro"

São estas peculiaridades das condições espaciais que criaram formas particulares de socialização. Os espaços coletivos eram o local onde, de dia, as mulheres faziam seus afazeres domésticos enquanto trocavam idéias e coisas; as crianças, na ausência de brinquedos, inventavam brincadeiras entre si e à noite, era aí também que aconteciam as conversas, os jogos, os conflitos, e frequentemente, as festas.³

Estes dados contradizem a afirmação de que esta forma de moradia estaria vinculada a degradação do bairro que teria ocorrido nas últimas décadas, ou à presença dos migrantes nordestinos, como apareceu na fala de moradores do bairro, durante os debates públicos do Concurso. Uma pesquisa realizada em 1992 pela EMURB, com a colaboração do Centro Gaspar Garcia de Direitos Humanos, mostra o fato de que os moradores de cortiço da área do Bexiga, tem uma grande permanência não só no Bairro como no próprio cortiço. Por esta pesquisa é comum encontrar-se moradores que utilizaram-se desta forma de moradia a vida toda, frequentemente no mesmo cortiço, mesmo idosos de mais de 70 anos. Exceto os muito jovens com até 20 anos, a permanência no Bairro, nesta forma de moradia é de 2 anos para mais, sendo muito freqüente o tempo de 15 anos.⁴

Até a década de 20 o Bexiga permanece como periferia da área central de São Paulo, mantendo inalteradas suas características morfológicas de arruamento e parcelamento do solo, constituídas a partir do loteamento de suas terras e posterior subdivisão em pequenos lotes.

A década de 30 é marcada fisicamente no Bairro pelas primeiras grandes obras viárias, a Nove de Julho em 1935 sobre o leito canalizado do Córrego da Saracura. Uns anos depois, em 1942, são construídos os Viadutos Jacarei e Dona Paulina e estendida, rebaixada e alargada a rua Maria Paula. Com a valorização alcançada por toda esta situação, principalmente nos terrenos mais próximos do Centro, inicia-se um processo de renovação, através de demolições e reconstruções, o que alterava a ocupação espacial do bairro, adensando-o pela verticalização e também introduzindo uma div ersidade de uso até então inexistente.

É a partir deste momento que o Bairro passa por lenta mas contínua transformação. Antes predominantemente residencial, com o crescimento da cidade, em função de sua localização, há uma valorização dos imóveis, ocasionando a expulsão da população mais despossuída. Ao

2. Além desses, Bonduki, 1998:56, cita o "Pombal", um grupo de prédios voltados para a rua Japurá, separados entre si por passagens que davam acesso ao fundo do vale e, portanto, ao "Navio Parado". Os vários blocos eram unidos pelas varandas por passarelas, criando uma rede de circulação labiríntica. Eram sobrados na frente, na rua Japurá, mas acompanhavam o declive do terreno, ganhando mais um pavimento nos fundos, todos com varanda, utilizadas para circulação, cozinha e atividades de socialização. No interior deste conjunto ficava a "Geladeira", frio e úmido, o conjunto todo, formando núcleo habitacional com a maior densidade da cidade de São Paulo. Este conjunto foi demolido em 1948, dando lugar a grande prédio de apartamentos. Isto mostra a importância e o peso que este tipo de habitação teve, desde a origem, neste bairro, e como foi se dando a expulsão gradativa deste moradores.

3. Segundo Marques, 1979, a hostilidade que esta população demonstrava ao forasteiro, era consequência da violência a que estava submetida, pois no grupo, o indivíduo sentia-se seguro e solidário, como decorrência dessas condições de brutalidade, as relações entre si eram diretas, sem mediações, preconceitos ou mistificações. E como se desta miséria e violência, uma certa pureza mediasse as relações.

4. O material desta pesquisa encontra-se precariamente arquivado numa pasta na biblioteca da EMURB com o registro Bexiga 3. Para esta pesquisa, foram distribuídas fichas em creches, pela Sebes/PMSP, foram considerados na análise, dados disponíveis em secretarias municipais, além da pesquisa realizada diretamente pela equipe da EMURB. A área do Concurso abrangia 89 quadras com 3546 lotes. Pesquisou-se em 493 imóveis. Desta pesquisa encontra-se disponível na pasta Bexiga 3, fichas individuais com foto de cada imóvel, identificado por setor quadra, lote; um quadro de áreas: do terreno, da construção, da ocupação, o C.A e o T.O, n° de pavimentos, além de obs. do tipo: preservado ou não, n° de banheiros, tempo do imóvel como cortiço. Da pesquisa, constavam os seguintes itens que deviam ser informados: nome completo, nome do cônjuge, endereço, telefone, idade, renda familiar, n° de filhos/ parentes/ outros e respectivas idades, endereço comercial e telefone, há quanto tempo morava e/ou trabalhava no Bexiga, como descrevia o tipo de moradia e mais um item com observações que considerassem pertinentes.

mesmo tempo, começa a se implantar uma série de atividades: pequenas oficinas de estofadores, mobiliários, sapateiros, alfaiates, mecânicos; setores de serviços como despachantes, agenciadores, pequenas indústrias principalmente gráficas, empórios, quitandas, bares, restaurantes, pensões, hotéis, etc.

Com toda esta mudança, o Bexiga assume o papel de prestador de serviços para o Centro e para outros bairros, principalmente para os moradores da Paulista e entorno. No entanto, até a década de 50, mantém-se uma "economia de troca", fortalecida pelas relações de vizinhança e pelas características espaciais, com grandes quintais com muitas árvores frutíferas e hortas.

Estando à margem do eixo de deslocamento das zonas residenciais dos estratos mais abastados, ao mesmo tempo em que é passagem compulsória no trânsito destas camadas, da residência para o Centro, passa a constituir uma área privilegiada para a instalação de equipamentos culturais e de lazer.

Na década de 40 aparecem as primeiras atividades culturais com os teatros, o TBC, o Politeana, o Espéria e o Vera Cruz, e cinemas como o Rex. Esta tendência se desenvolve até a década de 60 quando então há um boom de teatros, que atrai bares e multiplica as cantinas.

Há neste momento uma alteração significativa. Pelas características de sua constituição, durante décadas este bairro manteve uma vida bastante refratária a que ocorria na cidade, permanecendo frequentemente como observadores. Particularmente os moradores de origem italiana contribuíram para esta forma de sociabilidade, com desdobramentos políticos, particularmente durante a II Guerra, mas que também se manifestava na vida do dia a dia.

Com a grande concentração de teatros nos anos 60, com o clima político do país, de ditadura militar anterior ao AI 5, há uma implosão desta forma de sociabilidade restrita, e o bairro atrai grande contingente de artistas, intelectuais, estudantes, que sediam aí, um movimento de contestação política e cultural.⁵

Com o maior fechamento político do país, a partir da decretação do AI 5 em 1968, e o refluxo da atividade cultural de vanguarda, é quando consolida-se uma articulação por parte dos comerciantes, no sentido de explorar comercialmente uma imagem que foi se construindo paralela aquela atividade cultural, que tão fortemente havia marcado o Bexiga, de bairro boêmio, aliado a uma folclorização do que seria sua italianidade, imagem que foi aceita sofregamente e consumida sem contestação pelos meios de comunicação, alimentados sempre pelos comerciantes que ancoravam seus negócios neste rótulo.

É nesta década também, a dos anos 60, que o Bexiga incorpora um novo contingente social – os nordestinos - que ocupa o espaço possível para eles – os cortiços. Serão estes os funcionários das cantinas, padarias e bares, muitas propriedade dos italianos, bem como trabalhadores de todos os setores que não exigiam maior qualificação profissional.

É justamente neste momento, no fim da década, em 68, que tem início a construção da Radial Leste/Oeste, do alargamento da Rui Barbosa/Treze de Maio e da construção da Vinte e Três de Maio. Ao sistema viário original, que vinha se constituindo durante noventa anos, foi sobreposto abruptamente este outro, desarticulado do primeiro. A par com a devastação e o traumatismo provocados pelas obras, há uma alteração no uso e na destinação do espaço.

5. De Decca, 1989. Debates Públicos: "O público e o privado". "Durante esta época, o Bexiga foi o elo de contato da experiência política de contestação ao regime militar e representou, muito provavelmente, o nascimento da cultura mais contestadora que a experiência cultural brasileira viveu desde o movimento modernista de 1922."

A década de 70, como de resto no país, é uma fase de suspensão e germinação de novas situações. Com o refluxo das atividades públicas, o Bexiga, já agora com suas rupturas espaciais, vai ser o espaço laboratório para a existência de uma sociabilidade mais subjetiva.

O fim dos anos 80, marca uma importante inflexão na vida deste bairro. Estas grandes alterações físicas são acompanhadas pela perda relativa de sua importância enquanto área cultural e de lazer, com o surgimento de outros núcleos com outras alternativas. Estas mudanças são acompanhadas de uma transição para uma forma social e urbana radicalmente outra: o bairro se insere na metrópole, e mesmo sem a energia e impulso iniciais, consolida-se enquanto área de lazer e ponto turístico. uso residencial permanece mas com outras características, com o aumento de edifícios de apartamentos principalmente nas bordas, mantendo, no entanto, ainda forte a habitação unifamiliar e coletiva, na forma de pensões e cortiços.

CAPÍTULO TRÊS
AS TRÊS PROPOSTAS SELECIONADAS PELO JÚRI DO CONCURSO

A seguir serão apresentadas e comentadas as três propostas selecionadas pelo júri. Procura-se com isto, compreender e registrar o grau de elaboração conceitual e metodológico sobre o âmbito dos problemas colocados pelo Concurso naquele momento. Mantém-se nesta análise como fio condutor, a abordagem do Bexiga enquanto território. No Termo de Referência, esta abordagem conceitual é bastante enfática, nomeado, inclusive, os vários temas a serem contemplados nos projetos com o termo território (da resistência cultural, da moradia coletiva, da diversidade, do lazer, do simbólico, da reabilitação urbana e cidadania, da memória, etc).

Um outro aspecto importante de ser destacado, é a abrangência de informações fornecidas às equipes, que explicitava a própria trajetória conceitual da montagem do Concurso, além de informação analítica complementar sobre o patrimônio ambiental e histórico, o quadro da moradia precária, do sistema viário, bem como os instrumentos urbanísticos que vinham sendo elaborados pela administração e que poderiam ser usados no Bexiga, além da legislação que incidia sobre a área.

O trabalho da equipe Amélia Reynaldo será analisado por último, pelo fato de ter sido a vencedor do Concurso de Idéias e por apresentar uma metodologia bastante elaborada, é matéria de uma reflexão crítica mais desenvolvida.

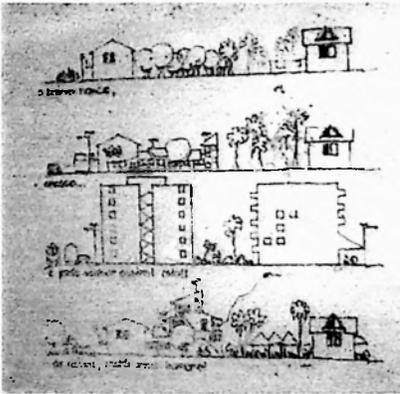
EQUIPE DEMETRE ANASTASSAQUIS

Faço aqui uma apresentação comentada do trabalho dessa equipe, seguindo a própria ordem de temas apresentada nos painéis.

A equipe abre o trabalho com uma introdução – De princípios e metodologia - contendo elementos de crítica, tanto ao predomínio do planejamento enquanto instrumento de transformação da cidade, quanto a sua substituição pelo desenho urbano, que considera uma tendência atual. Faz uma crítica ao urbanismo modernista - “fazer a cidade para indivíduos e coletividades, grupos, etc, e não para ‘seres ideais’, ‘famílias médias’” - ao mesmo tempo em que assume a defesa do urbanismo enquanto instrumento de ação política radical – “transformar novos projetos em barricadas” - definindo como tarefa, a transformação da esfera de seu conhecimento, a que atribue a conotação de ciência, em arma de luta.

Defende a gestão democrática via planejamento participativo, “tecnicamente informado e responsável”, com “claras atribuições para quem planeja, quem decide, quem executa e quem paga”. Propondo esta forma de gestão que acompanharia as decisões de transformações no bairro, faz, ao mesmo tempo, uma crítica à segunda fase do julgamento do Concurso de Idéias (escolha da proposta vencedora, em votação direta, por moradores, proprietários e pessoas com vínculo de trabalho no bairro) considerada limitada. A gestão proposta pela equipe, teria o papel de reduzir a margem de erro, socializar responsabilidades e diminuir custos.

Num segundo item – Metodologia de Análise – define esses parâmetros e, em seguida, apresenta a própria leitura do Bexiga. Neste aspecto, que terá repercussão direta na proposta, há certo desconhecimento histórico da formação do bairro, caracterizando-o como bairro proletário. Com esta leitura, seleciona o que chama de contradições, afirmando a existência de um conflito entre os usuários da oferta de lazer gastronômico e teatral e os moradores. Sugere a perspectiva de uma convivência cotidiana e um lazer vicinal enquanto resgate de um modo de vida de aldeia, que considero em descompasso com as condições de vida numa metrópole como São Paulo. Este proposto modo de vida seria a possibilidade de realização do conceito de “genius loci” em contraposição ao que chama de planejamento globalizado.



Estendendo sua análise ao campo da arquitetura, indica a presença de duas tipologias inadequadas ao bairro: a lâmina modernista, que chama de arquitetura de assentamento, e os casulos unifamiliares, em finos lotes ou vilas, próprios deste bairro.

Afirma a necessidade de se contrapor ao que considera dois extremos – o bairro ser engolido pela cidade ou ser transformado em cidade tombada/fantasma – e fazendo uma leitura de Jane Jacobs, propõe o que chama de revitalização e o aumento do valor de uso dos imóveis, com o aumento da qualidade ambiental, o reforço dos marcos simbólicos, a criação de áreas de lazer de bairro e equipamentos.

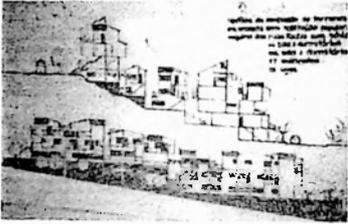
Sua análise da evolução urbana do Bexiga a partir da década de 50, deixa de considerar certos fenômenos, o que vai refletir-se na definição de propostas voltadas a reverter os aspectos negativos desta trajetória. A análise apoia-se na afirmação de que a especulação imobiliária se fez presente no bairro a partir da década de 50, com a construção de prédios de classe média, quando o bairro se vê invadido por cantinas e casas de shows, concomitantemente à expulsão de antigos moradores. Vincula a presença dos cortiços a esse processo enquanto forma de especulação com terrenos.

Ao mesmo tempo, visando a manutenção das camadas médias, sugere a construção de pequenos prédios, principalmente de uso misto, que, considera a proposta, não atrairiam as camadas de maior poder aquisitivo, combinando essa tipologia com a restrição ao uso do carro como instrumentos de direcionamento de determinada ocupação social dos imóveis.

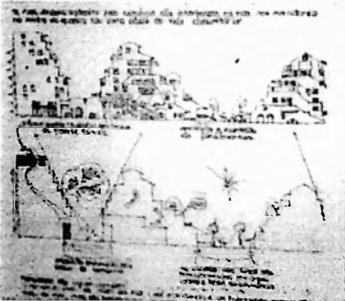
Abordando os efeitos do trânsito de passagem pelo bairro, propõe fechá-lo aos que utilizam seu espaço como simples passagem bem como aos que para lá se dirigem em busca de lazer, negando um importante papel do bairro com a metrópole. Afirmando a necessidade de otimização das ligações macro, atribui também às praças uma função de barreira contra o tráfego. Estas medidas seriam complementadas com a construção de edifícios de garagens.

Vendo certas dualidades na ação das forças econômicas no bairro, não leva na devida conta certas características, frente a peculiaridade de localização, de formação histórica, de grupos étnicos, da trajetória do poder público nas últimas décadas, etc, apontando as seguintes contradições: capital oligopolista (“lucro a qualquer custo e com uma visão conservadora de cidade”) versus proprietários de pequenos lotes e capitalistas do bairro que investiriam fora; poder público que buscaria otimizar a infra-estrutura versus os especuladores apostando na desvalorização do bairro; a expectativa de ganho dos oligopólios e a capacidade de pagamento das populações mais pobres; a expectativa dos proprietários de lucro com a venda dos terrenos e o custo de manutenção dos imóveis velhos, que, se conservados, correriam o risco de serem tombados.

No entanto, não se pode perder de vista uma especificidade importante na evolução urbana do Bexiga, que é a lentidão com que tem ocorrido o remembramento de lotes, devido à resistência das famílias em se desfazer de um bem econômico, que tem valor afetivo, ou por problemas de espólio de famílias bastante numerosas, proprietárias no bairro. Esta característica - lentidão do processo de remembramento - é considerada uma das responsáveis pelo Bexiga guardar características morfológicas e tipológicas originais de sua formação, apesar da pressão imobiliária.



A habitação unifamiliar é apontada como sendo a vocação do bairro, o que é um distanciamento da histórica presença das habitações coletivas sob várias modalidades, atribuindo novamente a existência de cortiços ao que chama de “lumpen atividade” ou “lumpen exploração”, e explicando a presença de cantinas, bares e cafés, unicamente à tentativa de auferir maiores lucros com os imóveis. Com esta visão de uma vocação de habitação unifamiliar e com a uma análise econômico-imobiliária, propõe a ocupação dos vazios existentes ou a serem produzidos por demolições, com índice de aproveitamento quatro, o que possibilitaria a construção, em seus cálculos, de seiscentos mil metros quadrados que abrigariam setenta mil pessoas; sendo adotado o índice seis, se atingiria a cifra de cento e cinco mil pessoas atendidas.



Com essas cifras, chega à proposta de uma tipologia peculiar, inteiramente diferente das presentes no bairro. A justificativa para essa proposta, baseia-se tanto em vantagens econômicas como por possibilitar a moradia em casas com jardins, com a “criação de cantinhos, espaços para a prática do comadrismo”.

Sob o título – De assentamento e Arquitetura – expõe a base analítica para fundamentar a proposta tipológica que será apresentada. Lista as seguintes tipologias presentes no Bexiga: casas unifamiliares maiores, no centro do terreno (rua dos Ingleses); casas unifamiliares, alinhadas na rua, finas e compridas; vilas de diversos tipos e prédios, considerados menos interessantes. Considera que, em certos lugares, há uma vocação para a construção de espigões.

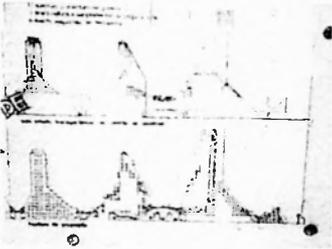
O que a equipe chama de influência neoclássica e do eclético nas vilas, atribui à cultura italiana. Quanto aos cortiços de quintal, sua origem estaria no colonial brasileiro, com proximidade formal das favelas cariocas.

À arquitetura é atribuído o papel segregador invertido, agora excluindo os “não desejáveis” da classe média para cima: “criar barricadas para que a classe média não queira comprar, se apropriar deste espaço: dificultar a chegada de carros, não construir garagens, misturar comércio/serviço/habitação, sem elevadores e com acessos e circulação externos, como nas vilas.”

A discussão sobre simbólico, se apoia numa leitura de bairro da boêmia. Em certa contradição com a proposição anterior, qualifica positivamente o aspecto de bairro boêmio e de turismo, apontando duas linhas de iniciativas: o incentivo aos focos de resistência e de criação, e a universidade aberta. Esta leitura de bairro boêmio e criativo, se desdobra na proposta de disseminação de anfiteatros, na implantação do antigo projeto para a Vila Itororó coordenado pelo arquiteto Décio Tozzi, nos programas habitacionais por categorias profissionais, além de “shopping cultural”, este conjunto de propostas, consistindo uma desejável maior atração turística do bairro.

A problematização do Bexiga é feita em duas perguntas: “Como dar identidade própria e particular, a um bairro central de uma cidade cosmopolita e internacionalista como São Paulo? Com que arquitetura se adensa, mantendo o espírito de vila, sem encher a cidade de caixotes-prisões?”

Como proposta de instrumentos legislativos urbanos defende o solo criado, partindo da atual legislação de coeficiente de aproveitamento dois, podendo, na área central, chegar a quatro. Para compatibilizar esses índices com uma boa qualidade ambiental, articula o uso de regras geométricas visando garantir iluminação, ventilação, insolação etc em função da rua, da profundidade do lote e do quarteirão.



A proposta está dentro de um pensamento que se articula da seguinte forma: “Haverá características físicas que viabilizem uma convivência proletário-boêmia?”

Ao abordar o difícil problema da circulação, defende a necessária integração do Bexiga ao resto da cidade, rompendo o isolamento imposto pelas grandes obras viárias, Nove de Julho, Vinte e Três de Maio e Avenida Paulista. Fazendo uma análise das ligações entre o Centro e o que chama de periferia, que passam pelo Bexiga, considera boas estas ligações. Nesta análise, a Nove de Julho e a Vinte e Três de Maio são freeways. Quanto à Radial Leste/Oeste, seria um limite, contornável com a implantação de uma linha elétrica, com parada numa proposta Estação Bexiga, localizada próxima das ruas Humaitá com Abolição, sob o viaduto, com bilheterias ao nível do solo e escadas rolantes para acessar as plataformas de embarque.

Na análise das vias internas, a Rui Barbosa é vista como subutilizada, propondo a concentração do tráfego nesta rua. Defende a implantação de ruas prioritariamente de pedestres, com praças nos cruzamentos para criar barreiras ao acesso por veículos; ampliação das áreas de estacionamento nas ruas de acesso imediato aos pontos de maior concentração comercial, bem como a criação de incentivos à implantação dos já citados edifícios garagens nos pontos estratégicos; criação de duas linhas de ônibus circulares, uma saindo da Praça das Bandeiras, passando pelo Anhangabaú, Brigadeiro Luis Antônio e Treze de Maio, e outra, da Estação São Joaquim até a Estação Bexiga; galerias cortando as quadras e passarelas nas ruas, manifestando também o desejo de garantir aos deficientes, o uso dos equipamentos e espaços. Completando, aponta a necessidade de um sistema de programação visual.

Com o tema da preservação e renovação, defendendo a transformação, se posiciona contra a cenarização da parte histórica do bairro, mas discordando de sua total demolição. Usa a formulação “Nem Brasília nem Parati”

Contrapondo-se ao que chama de planejamento total, “que enquadra tudo e todos”, vê a cidade como “obra aberta, sempre”, “sonham em parceria”. Atribui ao planejamento o papel de detectar vocações, demandas e desejos, isto é, de aprender as regras do jogo e jogar, numa clara referência a Carlos Nelson F. dos Santos.

Por fim, faz uma síntese conceitual de seu pensamento com uma declaração do que entende por cidade democrática:

“Nossa cidade não tem estilo definido por nós, tenta ser livre de modismos, sejam culturais, sejam arquitetônicos, sejam urbanísticos. Nossa cidade é eclética e plural. Mesmo que nosso desenho traia tendências, não a queremos unitária e não nos passa pela cabeça que possa ser desenhada por um arquiteto – ou mesmo um grupo de arquitetos, ou mesmo uma competente equipe multidisciplinar – certamente que algumas de nossas próprias idéias poderão ser melhor materializadas por outros arquitetos. Nossa cidade não deverá sofrer grandes cirurgias, desapropriações nem obras fantasmagóricas e faraônicas, não só porque falem recursos para tal nos dias de hoje, mas principalmente por respeito a quem construiu e constrói, mesmo que com defeitos, com erros.

Nossa cidade é tridimensional. Não nos podemos prender a um direito de terra eminentemente agrário que limita propriedades com cercas e com acidentes naturais. Ela é espacial porque a economia assim o exige, e a tecnologia permite, na medida em que a cultura aceita. Em nossa cidade, pode ter prédio em cima de rua e rua dentro de prédio. Pode ter pontes e passarelas ligando prédios.

AS TRÊS PROPOSTAS SELECIONADAS
PELO JÚRI DO CONCURSO

Nossa cidade não quer ser original. Muitas das idéias mostradas aqui, não são nossas nem são todas originais! Mao-tsé-tung dizia que não é preciso ter sempre idéias originais, mas é preciso ... Nossa cidade é o locus de exercício da cidadania, da urbanidade, de civilização, de polidez, mas também de agito, de reivindicações e de conflito.

Nossa cidade é basicamente local de troca.

Bexiga boêmio como Montmartre, meio New Orleans, meio Bolonha, meio Florença.

Nossa cidade vive e sonha, em desordem orgânica..”

REFLEXÃO CRÍTICA

É importante registrar que o trabalho desta equipe toca em alguns dos temas atuais do debate dentro do urbanismo e da arquitetura. Mesmo que no trabalho apareçam mais como manifesto do que com um grau mais desenvolvido de elaboração e assimilação, traduzida na própria proposta, o fato de apontarem estas questões é significativo.

O fato de colocarem este debate num concurso, tem importância na medida em que lhe dá visibilidade, num contexto onde a crítica de idéias é restrita. O outro lado desta escolha, aparece no caráter quase propagandístico que adquire o tratamento destes temas. Remetendo a histórica crítica de Jane Jacobs e ao debate mais vinculado aos arquitetos europeus, como a retomada do conceito de *genius loci*, aborda temas comuns a ambos, como a crítica à arquitetura e urbanismo modernistas, o problema da cenarização e gentrificação das áreas preservadas, a crise do planejamento e o fetiche do desenho urbano, a responsabilidade política da profissão, a necessária democratização da gestão urbana, e por último, a relação entre arquitetura e cidade.

No entanto, enquanto momento de transição deste debate, considero que a proposta não explicita uma abordagem metodológica articulada. Neste sentido, o trabalho apresenta limites, tanto na problematização do bairro quanto nas respostas a esta problematização. Uma das manifestações mais fortes deste estado de elaboração, se dá no tratamento do problema habitacional, tanto em sua espacialização arquitetônica, que adquire o caráter de modelo, quanto na rejeição, ingênua, da diversidade social de ocupação desse bairro.



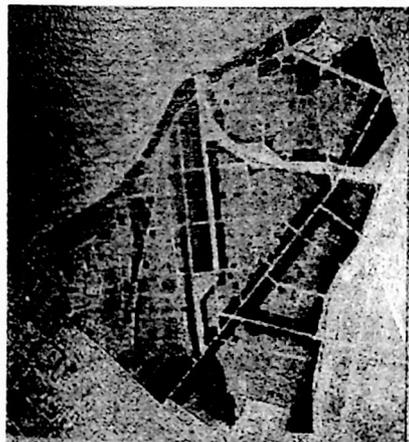
EQUIPE JOSÉ MORAIS

Dos seis painéis passíveis de ser utilizados pelas normas do Concurso, esta equipe utilizou somente quatro, com uma exposição bastante sucinta e por vezes esquemática. O texto é breve, com uma objetividade pragmática. Não desenvolve uma análise de reconhecimento do objeto de trabalho, o Bexiga, limitando-se a apresentar uma metodologia de trabalho superposta a um território.

Chamando de Proposta Bexiga 2000, abrange os aspectos de circulação, transporte, uso e ocupação do solo, gabaritos e envelopes construídos, desenho urbano e processo de planejamento e administração.

Sob o título de “Propósitos” faz uma abordagem dos itens listados anteriormente. Analisando as vias de acesso, sua leitura da situação existente, consolida a presença das vias expressas, ao mesmo tempo em que sugere a proteção das vilas.

Permeando a explanação desses itens, faz recomendações de desenho urbano, não abordando certos problemas urbanos, como a barreira provocada pela Radial Leste/Oeste. Não confere caráter de avenida à rua Rui Barbosa. As indicações de desenho urbano apresentadas têm mais o caráter de “decoração de espaços” do bairro.



Adota o aumento das taxas de ocupação aliado a mecanismos de transferência de coeficientes. Partindo do que considera a média existente, coeficientes de aproveitamento entre um e meio e dois, propõe aumentar este índice em um. Para as zonas de proteção, define coeficiente útil um, e coeficiente virtual também um, para venda, condicionando esta operação à manutenção do imóvel e ao fornecimento do que chama de serviços públicos - estacionamentos, ruas de pedestres, etc. Para as zonas definidas como de expansão, com coeficientes atuais de três e quatro, poderiam ser adquiridos mais três ou quatro, com a contrapartida de arcadas, tipologia ausente no bairro, arte pública, preservação de teatros, etc. Nessas zonas poderiam existir atividades geradoras de impacto.

Caracteriza o papel do poder público como definidor de parâmetros e fiscalizador do que chama de obras públicas, como estacionamentos, ônibus circular, realizadas por iniciativa dos agentes de mercado. Expressa essa visão com a seguinte síntese: “Os moradores se apropriam do bairro literalmente”

Na definição desses gabaritos, usa regras que, considera, estabeleceriam uma correlação entre tipos construtivos, dando identidade ao tecido urbano, propondo como instrumento, o uso de envelopes (guidelines) considerando os seguintes aspectos: fachadas (fenestração interface), implantação/recuos, grãos - lotes grandes ou pequenos -, altura, coroamento, ângulo de insolação nos vizinhos.

Enquanto proposta de gestão urbana democrática, propõe a discussão de projetos com o uso do questionário Delphi.¹ Chama esta instância de “calibragem e participação”, utilizando, para isto, o processo de simulação ambiental e o Método Delphi, para a construção de cenários alternativos de dez, vinte anos, usando a legislação proposta, com o uso de maquetes para serem analisadas quanto à acessos, preço dos aluguéis, imageabilidade, carências de infra-estrutura, áreas vulneráveis, perfil de moradores e usuário.

O questionário Delphi seria utilizado com um espectro diversificado de pessoas, numa mistura de proposta de participação da cidadania na construção

1. Era suposição desta equipe, que a metodologia utilizada seria de amplo conhecimento. Assim, não há nenhuma observação que explique em que consiste o método Delphi. Segundo definição do próprio autor, publicada na revista Projeto no.138, seria uma “técnica de última geração, que consiste na descrição dos projetos em formulários distribuídos aos interessados que os devolvem com sugestões; as idéias pertinentes são incorporadas aos projetos e os formulários retornam ao público, que volta a opinar.”



da cidade com aferição de interesses imobiliários, sem definição de parâmetros para instâncias tão diferentes.

Quanto aos aspectos de desenho urbano, propõe regras com o objetivo de dar coerência ao conjunto dos edifícios, enquanto cenografia, e o tratamento dos espaços públicos para que não se tornem residuais. No entanto, não fica compreensível a conceituação desses espaços. Para isso, indica o uso do modelo holandês Woonerv, rua com paisagismo para uso de pedestres, permitindo passagem de veículos.²

Segundo a proposta, todas essas obras seriam custeadas pelo movimento de compra e venda de coeficientes de aproveitamento.

Faz um mapeamento de ruas de comércio percoláveis – lento deslocamento de veículos –, o que evitaria a degradação produzida pelo trânsito de passagem, e a criação de grelha nova que articularia os pontos de interesse antes desconectados. Este mapeamento, no entanto, não tem uma leitura de pertinência clara.

A partir dessa abordagem, mapeia o bairro todo com as seguintes indicações: rua de uso misto percolável, tipo Parati (10 km/h); rua residencial protegida tipo woonerv (10 km/h); pavimentação de pedestre - mosaico português; mobiliário urbano: bancos, mesas; interface ativa: locais geradores de atividades; arcada: passagem coberta e bloco de base do edifício; quiosque/ponto de informação e vendas; cortina vegetal: paisagem de baixa manutenção; fileiras regulares de árvores tamanho médio (terreno na Treze de Maio e em área proposta junto à Escadaria que sofreria demolição); fileiras regulares de árvores urbanas frondosas (terrenos na Rui Barbosa).

Para abordar a questão dos gabaritos, elabora uma tabela com vários cruzamentos: grãos (tamanho do lote), número de pavimentos, recuo da base e do corpo, propondo que toda nova construção seguisse essas definições. Quanto ao miolo do bairro, cortado pela Leste/Oeste, sua preservação se daria com gabaritos baixos, dois, exceto ao longo dessa via expressa e da Rui Barbosa, igualando essas duas situações. Especifica gabarito para base e para corpo como sendo uma tipologia desejável para o bairro, exceto para as construções baixas. As ilustrações da aplicação desses envelopes configuram tipologias estranhas ao bairro.

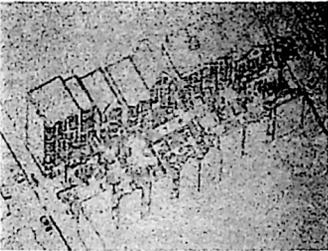
Nas áreas próximas ao Centro, Praça das Bandeiras, Av. Nove de Julho, Vinte e Três de Maio, os gabaritos seriam de cinquenta pavimentos; em seguida, um tecido intermediário com dezoito, limítrofe com a área de gabarito entre dois e quatro pavimentos.

Quanto ao uso do solo, faz uma indicação de áreas para residência unifamiliar, para multifamiliar e para a de aluguel.³

As áreas com características específicas no bairro seriam as seguintes: área de expansão intensa (Centro/Vinte e Três de Maio e ao longo desta); área de expansão moderada (Centro/Nove de Julho, paralelo à Pedroso); estável de contenção existente: encosta Marques de Leão; área estável institucional existente; área de transição, ao longo da Leste/Oeste, da Rui Barbosa, da Pedroso e paralela à Nove de Julho; áreas de projetos especiais (projeto de Paulo Mendes da Rocha para área da Grotta); área de proteção de baixa densidade: miolo; área de preservação do patrimônio existente.

22. Também aqui não é esclarecido o que seria o modelo holandês Woonerv e em que diferiria de outros tratamentos paisagísticos para ruas de pedestres.

23. Não há considerações sobre como seria viável esse mecanismo de áreas de aluguel e para compra, nem definição de instrumentos urbanos, que considerasse a forma como as forças de mercado se fazem presentes aqui.



REFLEXÃO CRÍTICA

A matriz metodológica deste trabalho está no curso de Desenho Urbano da universidade americana de Berkeley, na Califórnia. No entanto, a forma como esta metodologia está aplicada ao bairro, demonstra uma desconsideração tanto com as características morfológicas e tipológicas, quanto com aspectos importantes da demanda do concurso, como solução para as habitações precárias da população de baixa renda, as questões relativas a relação entre os aspectos de preservação e de reconstrução, passando ao largo de conceitos que o Concurso procurou recuperar como as instâncias do simbólico, da memória, da relação do bairro com a metrópole, etc.

Como pode ser observado nas imagens, as ilustrações utilizadas para exemplificar as propostas, são situações típicas de certas cidades americanas, bem como as tipologias sugeridas.

EQUIPE AMÉLIA REYNALDO

Para facilitar a compreensão deste trabalho, vou analisá-lo por pranchas, conforme foi apresentado ao Júri do Concurso, e ao fim farei uma reflexão analítica.

Sob o título – Pedços de História – abre o trabalho com a pergunta: Bexiga – por que participar? Responde com o texto seguinte:

“As serras são lugares sagrados, lugares onde nasceram os primeiros ianomani, onde suas cinzas foram enterradas. Os nossos velhos deixaram seu espírito nesses lugares. Queremos que esses lugares sejam preservados, para não acabar com a nossa história e com nossos espíritos.” Das serras dos ianomani para as ruas da cidade, como permitir o ‘espírito’ do tempo se instalar sem destruir o ‘espírito’ do lugar. Essa é a senda que nos desafia cotidianamente. Em um outro imaginário de direitos e deveres, uma chave.

A conquista da fala, da palavra por amplos setores da população, esse exercício aprendido longamente esquecido, silenciado, a certeza de outros rostos, de outras propostas, ampliarão esses caminhos. Mergulhar no Bexiga é acreditar na possibilidade de redesenhar, redefinir mapas, espaços, territórios onde a vida de velhos, crianças, jovens e adultos se coloquem como elemento determinante do amanhã.”

Com esta fala, procura colocar parâmetros conceituais para abordar o problema colocado pelo Concurso, que vai reafirmar ao fim da proposta com a frase: “É dos sonhos dos homens que a cidade se inventa”.

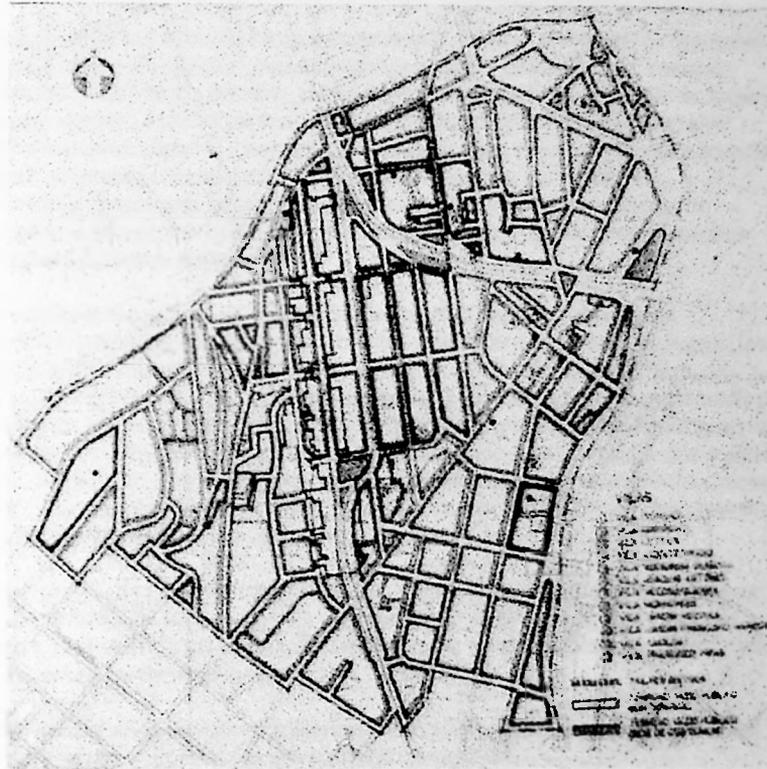
Em seguida, apresenta de forma sumária, uma leitura histórica, explicitada graficamente, sugerindo a seguinte periodização: Chácara do Bexiga, 1819; Bairro 1860/1900; Bairro 1940/1950 e Metrópole-Bairro hoje. Através do desenho, procura mostrar como esses vários períodos definiram um skyline para o bairro, gradativamente verticalizado.

Talvez haja algumas lacunas nesta periodização, pela indefinição do período de 1900/40 e por considerar a década de 50 como um marco na evolução do Bexiga. Considero mais correto situá-lo na década de 60, pela intensa vida cultural sediada aí naquele momento, rompendo os limites estreitos de uma sociedade até então bastante fechada e avessa aos forasteiros. Também porque, ao fim desta década, é quando têm início as grandes obras viárias que marcam a ferro e fogo este bairro. Parece-me também, que englobar de 50 até os dias atuais não dá conta de alterações importantes. Mesmo porque, a partir de 80 há mudanças consideráveis na vida desse bairro, conforme procuro expor ao longo desta dissertação, não tão claras no momento da realização do Concurso. No entanto, essas lacunas não trazem maiores prejuízos ao desenvolvimento do trabalho, na medida em que a equipe compreende, em linhas gerais, o processo de formação do Bexiga atual, em seus aspectos espaciais e sociais.

Na segunda prancha - Caminhos e Travessas - aborda duas questões: as mudanças ocorridas e as possíveis resistências, e uma leitura morfológica do Bexiga hoje. A primeira questão desenvolve-se, ainda que de forma bastante sucinta, com correção.

Mas é na análise do Bexiga hoje que mostra um conhecimento do bairro. Com uma caracterização do Bexiga em cinco manchas, a partir de uma leitura que contempla a complementaridade de questões como a ocupação do solo, a tipologia, o parcelamento e a edificação, a malha urbana, a trama viária, os espaços públicos, os

espaços privados, os pontos focais, os marcos visuais, os aspectos ambientais, a apropriação pela população, sinaliza uma forma de abordar a cidade que vai se explicitando enquanto metodologia.



Com este olhar, faz a caracterização dessas manchas e define, neste momento, um quadro como “síntese de múltiplas determinações”, a partir de uma leitura na qual a quadra condensa não só a diversidade morfológica mas também de uso, de vivência e de história. Afirmo o conceito de território enquanto espaço socialmente construído e apropriado pelos grupos étnicos principais.

Delimita graficamente essas cinco manchas, com uma leitura correta e concisa das características de cada uma, destacando a importância das doze vilas existentes.

Na terceira prancha – Bexiga, Território da Cidadania - é onde se esboça o centro da proposta. Partindo de uma crítica aos processos de planejamento que vigoraram, que considera voltados a atender parcelas restritas da população, defende trabalhar-se com a cidade real, caracterizada enquanto território de lutas, conquistas e derrotas, propondo a inversão daquela prática.

É aí que vai ser resolvido o tema central desse trabalho, a da gestão. Propõe que o poder municipal contribua na articulação de práticas coletivas de gestão, com uma atuação que contemple a assessoria à população, esclarecendo dúvidas, apontando idéias para as discussões coletivas, mediando os conflitos de interesse, priorizando ações em questões urgentes da população, dentro das possibilidades financeiras do poder público.

Concebe a intervenção urbana enquanto processo, e portanto em contínuo repensar, garantindo a diversidade e pluralidade com soluções que expressem um querer como resultado de participação, envolvendo o maior número de pessoas e grupos.

Com a leitura do território do Bexiga apresentada até aqui, apresenta os seguintes objetivos a serem alcançados, numa confluência com a demanda do Concurso: reabilitação da habitação coletiva; implantação de equipamentos sociais de apoio à habitação; registro e socialização da memória; preservação das áreas de maior resistência as modificações e de maior simbolismo e sua incorporação na estrutura do bairro, área essa diferenciada e qualificada através de suas próprias peculiaridade; renovação urbana dos setores de maior alteração viária ou do parcelamento do solo e de maior comprometimento com a cidade vertical; melhor desempenho do bairro cultural⁴

A realização desses objetivos se daria através de um sistema gestorário condensado no Espaço Bexiga – espaço entre o público e o privado, enquanto local de gerência e planejamento associado à população. Esta oficina das idéias, dos recursos, das estratégias, dos sonhos e da realidade do Bexiga, seria constituída por elementos do corpo técnico do Executivo municipal, que encaminhariam um processo permanente de debates, desenvolvendo e consolidando a participação dos grupos sociais, com a elaboração coletiva de propostas. Para alimentar este trabalho, seriam realizados exposições e debates, além da produção, sob vários meios de expressão, da documentação e do registro da história coletiva.

Como estratégia de ação, a quadra é tomada como unidade básica de trabalho, na busca da reabilitação integrada, com a manutenção do processo permanente de debates, a expressão física do processo de mutação da vida urbana, se manifestando nas peculiaridades de cada quadra

Constrói um organograma de trabalho bastante didático que mostra claramente a interrelação entre a reabilitação e a renovação integradas.

Discordando da generalização excessiva do zoneamento, na prancha – Refazendo Mosaicos - define duas grandes zonas de interesse – ZIA e ZIB. A partir de uma leitura urbana abrangente, faz uma série de recomendações para as manchas anteriormente definidas, confirmando ou propondo alterações no zoneamento existente.

Mas, com as duas zonas de interesse, a ZIA e ZIB, que são complementares, é onde se localiza um dos aspectos essenciais do trabalho, pois através dessa complementaridade é que está a possibilidade de promover-se, ao mesmo tempo, a preservação e a recuperação do bairro.

A ZIA é definida como de renovação urbana com mescla de preservação, demandando um projeto específico para esta zona, cujos parâmetros já estão definidos no trabalho.

Quanto a ZIB, formada pelo núcleo histórico do bairro, a ênfase é na questão da preservação, mesclada de renovação urbana. Pela peculiaridade e diversidade deste tecido, utiliza o método quadra a quadra, definindo, desde já, os seguintes parâmetros para orientar os trabalhos: preservação do conjunto edificado, preservação do atual parcelamento do solo, introdução de novas construções com recomendação específica caso a caso e definição de usos. Esta abordagem procura conseguir uma reabilitação integrada física, social e econômica, procurando garantir o espaço de maior coincidências de representações. Tanto a ZIA como a ZIB devem

4. O termo renovação urbana é aqui utilizado no sentido de maior reconstrução em certas áreas, numa escala compatível com a economia urbana do bairro.

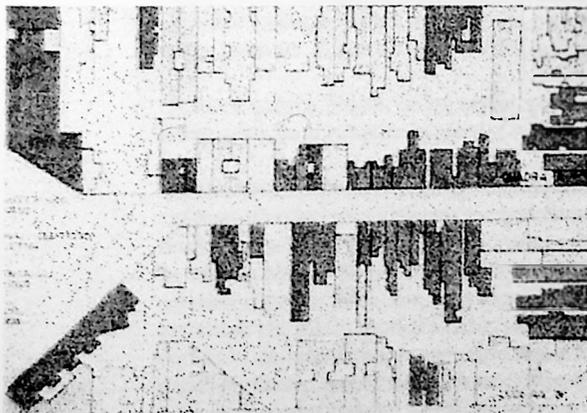
receber legislação especial por tempo determinado, para a realização do projeto quadra a quadra. Para exemplificar a aplicação dessa metodologia, resolve a quadra que contém a igreja Achirópita.

Destaca a importância da preservação das características essenciais das vilas quanto a ocupação, gabarito e forma, realizando uma reabilitação física para melhoria habitacional, mantendo esse uso como predominante.

Respondendo ao edital do Concurso, aponta algumas intervenções pontuais: a preservação de imóveis isolados significativos, presentes fora da ZIB, a preservação dos terrenos públicos (bens dominiais), a criação do núcleo de produção artesanal na rua Fortaleza, a consolidação do Espaço Vai-Vai em terreno público, o projeto para a rua Treze de Maio para consolidar as cantinas, o conceito de praça linear, o Circuito Bexiga e a reserva das áreas "non edificandi" para ampliação das áreas verdes.

Com a formulação - Fotografando Desejos - define o conceito de imóvel de excepcional valor social e a figura de legislação da requisição urbanística, como instrumento de garantia do direito de moradia para os atuais habitantes do bairro, propondo a reabilitação física como meio da reabilitação social. Este conceito, cuja filiação encontra-se no âmbito dos trabalhos de preservação do patrimônio histórico, é uma das pedras de toque do trabalho. Equaciona, na realidade do bairro, a questão da habitação sub normal ou cortiço, e articula a solução desse problema fundamental com a preservação do patrimônio arquitetônico, pois, frequentemente, há uma justaposição, no mesmo imóvel, dessas duas figuras.

Trabalhando com o conceito "interiorização da quadra", procura adentrá-la com a rua pública, dando a este espaço, antes de propriedade privada, uso coletivo, locando aí equipamentos sociais, buscando a interação entre o público e o privado e a melhoria geral das condições físicas de insolação, ventilação e iluminação. Esta forma de tratar o tecido urbano tem a peculiaridade de criar uma permeabilidade espacial que tem seus reflexos na sociabilidade, na medida em que altera o estatuto do uso, avançando na questão do caráter social da propriedade urbana. Exemplifica essa proposta em duas situações: quando todos os proprietários aceitam participar do remembramento do interior da quadra e quando somente alguns a aceitam.



Como locais das primeiras intervenções pontuais, a rua Treze de Maio, o Núcleo de Produção Artesanal, o Espaço Vai-Vai e formas de otimização de uso dos espaços dos teatros. Se, por um lado, esta proposta contempla os principais setores étnicos do bairro, destacando também a importância dos teatros, por outro lado, carece de uma definição que poderia abrir perspectiva para uma qualificação que respondesse ao papel deste bairro perante a metrópole.

Finalmente, na última prancha – Reinventando a Cidade – apresenta um plano de ação a curto, médio e longo prazos, abordando questões de pavimentação, paisagismo, estacionamento, posteamento e fiação. Estas recomendações, abordando uma enorme diversidade de questões, apesar de aspectos interessantes, pecam pela generalidade, inevitável, na tentativa da equipe de responder a sobrecarga de questões solicitadas pelo Edital. Com tal abrangência, torna-se impossível incorporar no projeto, a necessária profundidade e particularidade. As recomendações ficam demandando um projeto que as especializem.

Por fim é organizado um quadro resumo das ações de melhoria urbana, bem como um quadro síntese de prioridades e propostas, a curto, médio e longo prazos, abordando os seguintes itens: Espaço Bexiga, legislação, reabilitação da habitação, registro e socialização da memória, equipamentos sociais, animação cultural, rua Treze de Maio, Espaço Vai-Vai, Núcleo de Produção Artesanal, melhorias urbanas, e um organograma com os instrumentos de implementação propostos.

REFLEXÃO CRÍTICA: RECUPERANDO UM OLHAR

Em que pese as evidentes alterações ocorridas no Bexiga nos últimos oito anos, elas ocorreram sem uma ação coordenada pelo poder público visando alcançar-se determinados objetivos. Pode-se mesmo afirmar, que os problemas detectados no bairro por ocasião da realização do Concurso, têm-se agravado.

Esta consideração respalda meu enfoque de que há um conjunto de elementos propostos no trabalho da equipe Amélia Reynaldo, que permanecem, não só válidos, como, dentro de nossa experiência urbana, constituem aspectos inovadores. Em minha abordagem, procuro partir da compreensão destas propostas, e colocar, num outro patamar, o que considero ser o limite deste trabalho.

Destaco quatro blocos de questões, objeto de propostas inovadoras, inteiramente adequadas às condições presentes no Bexiga.

A primeira, diz respeito à proposta de gestão. A tradição autoritária-burocrática das práticas de planejamento que se implantou durante décadas entre nós, só mais recentemente tem sido objeto de crítica e de certas práticas, ainda limitadas, que procuram romper com esta trajetória.⁵ Assim, propor uma forma de gestão que articule o poder público e seus técnicos, os diversos setores sociais do bairro e os empresários, numa instância com presença cotidiana, lidando com os inevitáveis conflitos de interesses, garantindo voz a todos, sem o poder público abdicar de seu papel enquanto fomentador de propostas e mediador dos conflitos, é, no mínimo, colocar de ponta-cabeça a prática anterior. Sem dúvida, a realização de tal proposta se defrontaria com uma série de aspectos que teriam de ir sendo ajustados.

A segunda, diz respeito ao conceito de trabalho quadra a quadra. Isto tem a ver com a consideração da cidade real e sua extrema diversidade, e pela percepção de que a

5. Estas experiências inovadoras nas cidades brasileiras estão narradas no livro organizado por BONDUKI, Nabil. Habitat. As práticas bem sucedidas em habitação, meio ambiente e gestão urbana nas cidades brasileiras. São Paulo, Studio Nobel, 1996.

quadra constitui uma unidade morfológica e social e deve ser tratada enquanto tal. É um conceito que já havia sido usado na primeira fase do IBA em Berlim, com a denominação de "passo a passo". Significa também um rompimento com a escala utilizada nos processos ortodoxos de planejamento, onde a utilização de certas escalas generaliza diversos territórios. Como expressão gráfica, esta metodologia de trabalho utiliza a mancha, de zoneamento, de usos, de gabaritos, etc, englobando tecidos bastante diversos. No processo quadra a quadra, trata-se de conhecer a cidade real em suas múltiplas dimensões.

A terceira, responde a uma das demandas do Edital do Concurso, de garantir a permanência, no bairro, da população moradora. Sabemos que a história do urbanismo também é a história do alijamento das populações despossuídas para fora da cidade urbanizada. Mesmo hoje, no Brasil, esta prática só pontualmente foi revertida. As ações do poder público aqui, em que pese a já longa discussão internacional sobre as consequências sociais e urbanas de tal prática, continua a ser a construção precária de conjuntos habitacionais, segregados de tudo e em tudo.

Neste universo, propor mecanismos e instrumentos, apoiados em conquistas da Constituição Federal de 88, que invertam esta prática, tem um enorme significado. É garantir, por determinação do poder público, a manutenção do território popular nesta área central, que, nas condições paulistanas apresenta uma infra-estrutura que suporta altas densidades, como é a deste bairro, e inclusive seu aumento, garantindo um tecido urbano saudável porque mesclado socialmente. Sem dúvida, são mecanismos que teriam que sofrer o teste da prática, mas que articulam uma decisão política com soluções urbanas economicamente viáveis. Por fim, parece-me uma elaboração bastante criativa, que, a partir de conceitos e metodologias mais vinculados as questões da preservação do patrimônio, se utilize a figura do imóvel de excepcional valor social.

Por última, a forma como a equipe concebe a interdependência entre os aspectos de preservação e renovação, dá conta da viabilidade econômica da operação, e traz intrínseca, a leitura de que não se pode museificar o bairro e muito menos folclorizá-lo. É ver a cidade como elemento essencialmente vital que é, e que se constrói no tempo. Mas, ao mesmo tempo, este trabalho atenta para instâncias da maior importância, como a questão da permanência dos símbolos urbanos, para a vida social e psicológica das sociedades. A par desta abordagem, complementa com a proposta do registro e socialização da memória coletiva do bairro. Num trabalho desenvolvido para o bairro de Casa Amarela, no Recife, já havia indicado esse caminho como essencial à manutenção dos fortes vínculos que devem haver entre os territórios construídos e seus ocupantes.

Numa abordagem que caminha na contramão do que se tem feito na regulamentação dos espaços privados entre nós, também propõe uma coletivização de parte deste espaço, o miolo da quadra, realizando o que Solà-Morales define como o papel do espaço público: coletivizar o privado, pois este espaço, recuperado para o coletivo, está articulado com a estrutura de ruas.

Partindo do remembramento dos miolos das quadras, num processo de negociação, cria outros espaços como continuidade da rua enquanto espaço público por excelência, num bairro com grande tradição de seu uso e hoje sufocado pela invasão do indiscriminado tráfego de passagem, criando novas possibilidades para a realização da sociabilidade.

Desta forma, seria o desenvolvimento da trama urbana constitutiva deste bairro, criando condições, em certas situações, de uma nova permeabilidade nesta trama de quadras bastante alongadas - em torno de cento e cinquenta a duzentos e tantos metros. Ainda que de propriedade privada, estes espaços, pelo uso coletivo e pelo que abrem na densidade construída, são um respiro numa área que carece de praças.⁶

Finalmente, cabe destacar a visão de processo, ao propor planos de ação organizados no tempo, com grande articulação das várias iniciativas.

No entanto, ao meu ver, existem duas questões não abordadas neste trabalho, que considero de essencial importância. Uma, diz respeito à estratégia de sobrevivência do Bexiga, guardando suas características mais significativas. Outra, refere-se ao fato de subestimar o fracionamento sócio-espacial provocado pelas intervenções viárias da década de 70. Permeando estes dois aspectos, uma certa restrição da abordagem do bairro em si, sem considerar suas interfaces com a metrópole.

O que chamo sobrevivência do Bexiga é o papel desse bairro na metrópole paulistana. Como foi discutido durante os debates preparatórios do Concurso, o fato desse bairro ter garantido uma linha de continuidade sócio espacial de seu território, está vinculado ao desenvolvimento, desde a década de 60, de uma economia de turismo e lazer, vinculada às cantinas, cafés, casas noturnas e teatros, à escala metropolitana, o que lhe garantiu intensa vitalidade, diferentemente de outros bairros centrais, que tem perdido, de forma acentuada sua população, transformando-se em tecidos urbanos bastante esvaziados de atividades econômicas, de sua população e de atividades comerciais diversificadas, apresentando seu patrimônio construído desocupado e se degradando.

A proposta da equipe, se por um lado aposta na vitalidade imobiliária do Bexiga, inclusive por sua localização, voltando-se a propor mecanismos que intensifiquem esta atividade de forma controlada, por outro, é tímida ao restringir o potencial econômico do Bexiga: à Treze de Maio como corredor de animação do bairro, ao núcleo de produção artesanal, à ampliação do Espaço Vai-Vai e à defesa de bairro cultural, com recomendações pontuais.

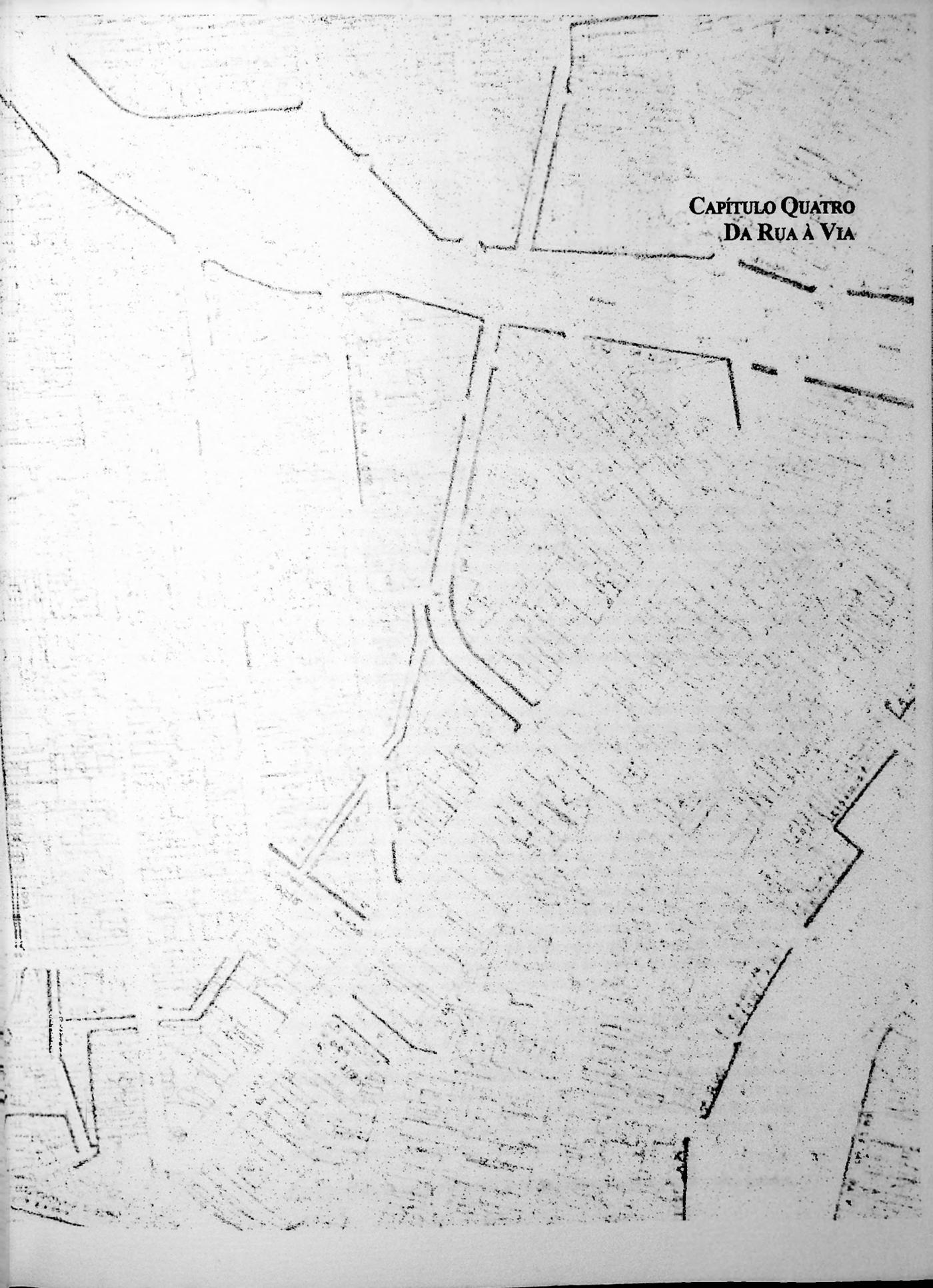
Primeiro, porque grande parte da população do Bexiga não tem acesso a esses equipamentos. Se medidas de gestão conseguem democratizar, em termos, o seu uso, como por exemplo espetáculos populares em dias e horas alternativos, etc, o usuário do bairro era em noventa e continua a ser hoje uma população externa, frequentemente de outras cidades, com poder aquisitivo compatível com o tipo de lazer que o bairro oferece. Se é assim, viabilizar o bairro economicamente seria potencializar esta economia, mesmo porque a mão-de-obra empregada é do próprio bairro, e criar condições para um outro lazer cotidiano voltado a esta população, que seria necessariamente de outro tipo e em outra escala.

Seria portanto necessária a qualificação espacial do Bexiga, de forma a potencializar esta economia metropolitana, que é o âmbito que tal atividade necessariamente tem.

Quanto ao aspecto do fracionamento do bairro pelas intervenções viárias, houve, de certa forma, uma subestimação das consequências, não só na vida do bairro, mas também quanto ao papel de articulação territorial do Bexiga, das duas centralidades que o limitam, o Centro e a Paulista. Como será analisado no capítulo VI, a Radial Leste/Oeste é uma disforme barreira na trama urbana deste bairro. A Rui Barbosa, por sua vez, cuja espacialização nega todas as características de avenida ou bulevar que deveria ter, necessita de um projeto que a qualifique para poder desempenhar

6. Corrêa, José Celso Martinez. 1989. Debates Públicos: "O desenho do Bexiga" (falando do Oficina e da área livre atrás do teatro) "A imagem e a marca deste teatro é o seu chão. Eu acho que é a luta desse bairro por ar. Aqui nós temos uma praça maior que a Don Orione e a Pérola Bytton juntas. Este bairro não tem praça nem ar. Este bairro é o centro cultural da metrópole e ele não respira.

sua vocação, num binômio com a Treze de Maio, como se verá também VI capítulo. No entanto, estas duas questões, que considero de importância inegável numa proposta para o bairro, não anulam os aspectos inovadores do trabalho da equipe Amélia Reynaldo, que continuam sem o teste da prática, o que, sem dúvida, seria uma importante forma de aperfeiçoar os seus conceitos.



CAPÍTULO QUATRO
DA RUA A VIA



PORQUE ESTUDAR A RUA

Este estudo decorre de algumas preocupações que têm me acompanhado há alguns anos. Há tempos, a leitura do livro de Jane Jacobs, “Morte e Vida das Grandes Cidades Americanas”, foi o primeiro alerta de que o urbanismo modernista tornara-se uma “questão”. Formada arquiteta numa cultura profissional em que o modernismo era presente, não só no plano das idéias mas com realizações muito fortes – Brasília – por vivências pessoais, esta leitura abriu-me um outro olhar. No plano internacional, a construção dos grandes conjuntos habitacionais posteriores à Segunda Guerra e as primeiras megaestruturas viárias começavam a ser objeto de crítica, tanto em seus aspectos formais quanto aos problemas sociais que se relacionariam com este espaço.

Por outro lado, moradora de São Paulo desde 1964, presencio as mudanças ocorridas nesta cidade. Claro que, apesar de “sofrer” um âmbito extremamente diversos estas alterações, por circunstâncias pessoais, a mudança no uso da rua é o que mais tem me sensibilizado.

Desde o fim da década de 60 até o início da de 70, as ruas de São Paulo foram para mim o local por excelência de parte fundamental de minha vida, quando participei das lutas políticas democráticas através do movimento estudantil de resistência à ditadura. E a rua era o lugar onde tudo isto acontecia: os encontros, as mobilizações, as esperanças de conquistas, o medo, a morte. Ao mesmo tempo vivi o deslumbramento da cidade grande, quando, típica menina de classe média criada no interior, passava férias na capital. Ainda guardo na memória o cheiro da cidade, de seus cinemas do centro. Com a mudança para a capital, a descoberta da cidade se intensifica: era o namoro no Parque Ibirapuera e também, nos fins de semana, na Avenida São João; eram sempre os cinemas do centro, era a praça Roosevelt e o Bijou, a avenida Paulista, e os elétricos da Augusta.

Independente, fui morar na rua Santo Antônio, no Bexiga, enquanto estudava Arquitetura no Mackenzie. E, no dia a dia, caminhar pela Santo Antônio, cruzar a Nove de Julho, subir as escadarias que levam à Frei Caneca para alcançar a Faculdade, curtindo a Caio Prado e a Maria Antônia, era tão natural quando voltar à noite, já bastante tarde, depois de toda a agitação estudantil, sozinha. Mais tarde, morando na Frei Caneca com Peixoto Gomide e com o primeiro escritório, ainda estudante, na Augusta, o itinerário era outro, mas a naturalidade de fazer um percurso a pé por várias ruas era o mesmo.

Posteriormente, com a possibilidade de conhecer outros países e suas cidades,

encantava-me caminhar por suas ruas muito bem definidas. Em São Paulo, este hábito estava desaparecendo. Mesmo no auge do modismo do cooper na década de 80, não se observou um aumento considerável do caminhar, no sentido de perambular, nas ruas paulistanas. O que aqueles lugares tinham e tem que nós, em São Paulo, já não temos? O Rio de Janeiro ainda tem “a rua”, mesmo com toda violência das drogas e da polícia!

Voltando a Jane Jacobs. Em que pese a importância inegável de seu livro, foi bastante difundida a crítica de que sua abordagem era ingênua, que se limitaria a um universo muito restrito, o bairro de Greenwich Village em Nova York, com uma ocupação particular de boêmios, artistas e intelectuais. Além dessa possível limitação, afirmava-se que se vivia em outros tempos, em outras relações sociais, em outro grau de violência urbana, e outros remédios teriam que ser prescritos.

Em 1982, Marshall Berman escreve “Tudo que é sólido desmancha no ar”. O livro de Jacobs é de 61, portanto 21 anos antes do de Berman. Em “Tudo que é sólido”, Berman volta a Jacobs e defende a radicalidade e originalidade de sua obra, mesmo demonstrando preocupação pelo fato deste livro ter sido usado por correntes de pensamento antagônicas. Aponta também o que considera seu limite, ao não incorporar a questão da “invasão” das cidades, no caso americano, pelos negros, e os novos problemas surgidos daí. Segundo Berman, a amplitude do olhar de Jacobs seria “positivamente bucólico” quando insiste em que os inúmeros olhares sobre a rua teriam o poder de barrar o crime. Isto, segundo ele, porque a cidade de Jacobs era composta por trabalhadores brancos na base e profissionais liberais de classe média, também brancos, no topo. E aqui Berman é sarcástico: “A família de Jacobs não tem enteados!”.¹

No entanto, esta crítica não encobre o enorme mérito que reconhece neste livro: o de cumprir um papel crucial quando aponta para a ameaça que paira no lugar por excelência da vida moderna: a rua. Para Berman, a celebração da vitalidade urbana, de sua diversidade e plenitude é um dos temas centrais e mais antigos da modernidade. Desde a segunda metade do século XIX, com Haussmann e Baudelaire, avançando por nosso século, essa fantasia urbana “cristalizou-se na rua, que emergiu como símbolo fundamental da vida moderna”. A rua foi vivida de uma forma em que a “totalidade das forças materiais e espirituais modernas podia se encontrar, chocar-se e se misturar para produzir seus destinos e significados últimos.”²

Se o livro de Berman é um grito em defesa da modernidade e uma apologia da rua enquanto expressão por excelência desta modernidade, como situar as críticas às consequências do urbanismo modernista e dos processos de renovação urbana a ele vinculados?

AS CRÍTICAS

As leituras que fiz e que desenvolvem uma crítica ao urbanismo modernista abordam duas questões centrais na cidade: a destruição dos “lugares” e do espaço público e o agravamento da segregação espacial, particularmente nos grandes conjuntos habitacionais. E sempre, o estado da rua estava presente.

Há uma linha crítica que se desenvolveu na Europa, com os arquitetos vinculados a chamada Escola de Veneza. Refiro-me a Aldo Rossi, com “Arquitetura da Cidade”, de 66, e Vittorio Gregotti e seu “Território da Arquitetura”, de 72, obras que chegaram tardiamente até nós.

O livro sobre Brasília feito por Holston, arquiteto e sociólogo americano, “A Cidade

1. O arquiteto Stanton Eckstut, responsável pelo Battery Park City, em Nova York, foi encarregado, em 1998, de revitalizar o Hollywood Boulevard, em Los Angeles. Seguidor das idéias de Jacobs, de que a vitalidade urbana depende da rua movimentada, do rei-pedestre, da diversidade racial e de níveis de renda, e da mistura de comércio, residências e lazer, de que o uso de calçadas aproxima as pessoas e cria uma teia de respeito público e de confiança, anuncia a síntese de seu projeto: “o show começa na calçada”.

2. Berman, 1986: 300.

Modernista, uma crítica de Brasília e sua utopia”, de 93, aborda o conceito de “fundação” através do memorial de Lúcio Costa, mas principalmente o que chama de “cidade desfamiliarizada”, centrando sua observação sobre a nova forma que a rua toma - a via - na cidade modernista. Aponta para o estranhamento que se tem num espaço público que subverte os símbolos de seu reconhecimento.

Recentemente, no Brasil, sob um outro ângulo, Ceniuel, em sua tese de doutoramento, “Affonso Eduardo Reidy: Ordem, Lugar e Sentido”, de 96, ao destacar a obra de um importante arquiteto cuja produção se dá durante a vigência e consolidação da arquitetura modernista entre nós, aponta para sua sólida concepção profissional, ao articular os novos tecidos urbanos com a cidade existente, heresia entre os modernos, o que se dá no projeto do aterro do Flamengo, evitando a artificialidade da criação do absolutamente novo, sem ponte com a história, o lugar.

Uma série de leituras em torno da questão da pós-modernidade ampliou meu olhar sobre a herança da utopia modernista na cidade. O livro de David Harvey, “A Condição Pós-moderna”, editado no Brasil em 1993, particularmente sua Parte I, “Passagem da modernidade à pós-modernidade na cultura contemporânea”, ao fazer uma crítica do pós-modernismo, discutindo arquitetura e projeto urbano, articula um fio de continuidade dos males produzidos pelo urbanismo modernista e a atual situação urbana vinculada à chamada condição pós-moderna.

No Brasil, a filósofa Otilia Arantes tem assumido não só a vanguarda desta discussão, como tem ficado numa posição quase que única no que diz respeito ao impacto da utopia do projeto moderno nas nossas cidades e suas transformações neste período de globalização, principalmente em Brasília.

Em 1991 publicou um livro, “Mário Pedrosa: Itinerário Crítico”, abordando a questão da vanguarda, política e artística, na qual faz um balanço dos acertos e enganos desse intelectual revolucionário tanto na arte quanto na política, que, num determinado momento, tornou-se um ideólogo de Brasília. Nessa manifestação, a crítica centra-se no fato de Brasília, ao mesmo tempo que realiza o programa de artistas de renome como seus autores, não dizer respeito só ao mundo dos arquitetos, mas do ponto de vista social seria a concretização do caráter autoritário e predatório da modernidade brasileira.

Logo em seguida, em 1992, publica junto com Paulo Arantes “Um ponto cego no Projeto Moderno de Jürgens Habermas”, em que retoma a idéia, já esboçada anteriormente, de que a ausência de uma sociedade industrial desenvolvida foi o que permitiu a realização dos experimentos totais da arquitetura e do urbanismo novos e que só nas condições autoritárias do Terceiro Mundo isto poderia ocorrer.

Em 1993 é editado “O Lugar da Arquitetura depois dos Modernos”, um conjunto de artigos que mantêm uma articulação entre si. Particularmente na Parte II, “A Ideologia do ‘Lugar Público’ na Arquitetura Contemporânea (Um Roteiro)”, analisa as principais correntes que têm discutido e atuado nas cidades, onde o tema do lugar público, e portanto da rua, se destaca. Posterior a esse livro, Otilia se faz presente nesta polêmica através de artigos em periódicos, como é o caso do quase niilista “Urbanismo em fim de linha”, publicado no caderno “Livros” da Folha de S. Paulo, em setembro de 93; por último, em 97, em “Lúcio Costa e a ‘boa causa’ da arquitetura moderna” retoma a crítica à arquitetura modernista no Brasil através da crítica ao livro de Lúcio Costa “Registro de uma Vivência” (Empresa das Artes e UNB, 1995).³

3. Em 1999, dando continuidade a esta discussão, Arantes publica o livro “Urbanismo em fim de linha, continuando o desenvolvimento de seu pensamento crítico.

Pelo fato de entrar nesse debate, o da modernidade e pós-modernidade pela ângulo

da arquitetura e do urbanismo, os textos do filósofo Jürgens Habermas, a partir de 1981, por ocasião da abertura da exposição “A Outra Tradição - Arquitetura em Munique de 1800 à Atualidade”, também colocam uma leitura muito própria do problema. Manteve-se nesta discussão através de uma série de artigos, com destaque para os seguintes: “Modernidade - Um Projeto Inacabado” (1981), “Arquitetura Moderna e Pós-Moderna” (1982/1985) e “A Nova Intransparência” (1987).

A importância do posicionamento desse pensador decorre não só do reconhecimento de seu estatuto intelectual, mas principalmente do fato de ter colocado a discussão sobre arquitetura e urbanismo no centro das preocupações de diversos intelectuais, como Frederic Jameson nos EUA, Andreas Huyssen, Paolo Portoghesi, Peter Bürger e Jean François Lyotard na Europa.

No Brasil, além de Otilia e Paulo Arantes, o filósofo Sérgio Paulo Rouanet se posiciona através de vários artigos e entrevistas.

A RUA NO BEXIGA



No centro deste debate está a discussão sobre o “estado” do lugar público na sociedade atual, dizendo respeito, portanto, ao conceito e morfologia da rua. Tanto Corbusier com sua proposta de “morte à rua”, como os CIAM, expressão organizada do ideário moderno, desenvolvem uma reconceituação do papel, características, funções e desenho das ruas, que se tornou hegemônica durante longo período. Esta hegemonia começou a ser abalada com o surgimento das primeiras contestações, de dentro daquele mesmo movimento, e posteriormente, com o seu fim, pelo grupo Team X, sua dissidência, formado, entre outros arquitetos, pelos holandeses Aldo Van Eick, mestre morto em janeiro deste ano, e Bakema e o casal inglês Allison e Peter Smithson.

A rua é central quando se aborda o bairro do Bexiga. Esta minha afirmação decorre da informação e observação de seu uso intenso enquanto território de sociabilidade, do fato de ter sua malha regular de ruas rompida por vias expressas e por ter sua história até hoje vinculada à forte função do bairro de ser suporte de caminhos

Apesar das últimas intervenções viárias que produzem grandes alterações na morfologia do bairro, ainda há aí uma cultura de intenso uso da rua. Isto pode ser constatado numa simples visita ao bairro, mas aparece claramente no registro da memória de velhos moradores. No Bexiga a rua ainda é usada intensamente por velhos, crianças, jovens, pelos comerciantes, turistas e demais usuários dos cafés e casas noturnas. Como disse o antropólogo Mangnani num dos debates públicos – Bexiga dia e noite - por ocasião da realização do Concurso: “No Bexiga a escala é ainda a do andar”.

Por que isso ocorre nesse bairro? Que importância tem a discussão sobre a rua, para chegar-se a propostas de requalificação urbana visando enfrentar problemas presentes nessa área? O que significa discutir a possibilidade de existência de espaços públicos nas condições atuais das metrópoles? Que significado tem o desenho das ruas ou das vias expressas na cidade? Como compatibilizar as exigências de circulação com uma boa qualidade de vida urbana? Por que, apesar do nome de avenida, executam-se rodovias intraurbanas, inclusive em áreas consideradas nobres, como é o caso da avenida dos Bandeirantes, que após sofrer inúmeras modificações em seu desenho, é uma via de alta velocidade que separa tecidos consolidados? Quais as consequências urbanas nas alterações produzidas na Juscelino Kubitschek? Por que continua a construção de avenida/rodovia de péssima qualidade, que desconjunta tecidos urbanos estruturados, como foi o caso do prolongamento da Faria Lima? E, acima de tudo, por que o Centro de São Paulo é um grande nó rodoviário?

Estas são algumas indagações que me remeteram a fazer um estudo sobre a rua. Tomando como ponto de partida a década de sessenta, início das críticas ao estado da rua nas cidades, procurei conhecer o percurso dessa discussão nos Estados Unidos e na Europa, e como têm sido orientada a política e a prática urbanas aqui.

Duas publicações são referência obrigatória neste estudo: uma primeira foi um estudo coordenado por Stanford Anderson, a partir de um projeto de investigação do Instituto de Arquitetura e Estudos Urbanos fundado pelo Departamento de Habitação e Urbanização dos Estados Unidos, e editado em 1987 sob o título "On Streets" pelo M.I.T. de Cambridge.

Com textos de vários autores, além do próprio coordenador da publicação, aborda uma ampla gama de questões relacionadas a esta temática, como o estudo de Joseph Rikwert, "La calle, el sentido de su historia", importante fundamentação conceitual da trajetória histórica da rua; o de Anthony Vidler, "Los escenarios de la calle: transformaciones del ideal y de la realidad", que situa os olhares sobre a rua a partir do século XVIII, associando as suas várias interpretações à da própria cidade; o de Kenneth Frampton, "La calle genérica como forma construída continua", que discute as diversas propostas de recriação do espaço da rua, particularmente a partir dos Modernos, e problematiza alguns de seus aspectos nas metrópoles hoje.

Uma segunda publicação é o número de janeiro/fevereiro de 1989 da revista italiana "Casabella", todo dedicado ao tema da via urbana e interurbana. Com diversos autores, aborda a rua a partir de sua compreensão histórica, como tema de projeto da atualidade frente ao impacto ocasionado pelo uso indiscriminado do carro individual nas cidades. Os artigos apresentam diferentes enfoques produzidos por diferentes aproximações conceituais, além da análise de vários projetos viários marcantes: um anel em Antuérpia na Bélgica, duas parkways, uma em Roterdã na Holanda, e outra no sudeste de Londres, ligando o porto de Dover e melhorando a acessibilidade às Docklands; vários projetos na França, na periferia leste de Lyon, bulevares em Marselha, a linha de bonde em Saint-Denis em Paris, via Rocade Est em Toulouse, via Julia em Barcelona, o Plano de Transporte em Veneza, renovação do padrão urbano numa extensão de habitação social modernista em Amsterdã, na Holanda, etc.

Editada por Vittorio Gregotti, contém na abertura um artigo seu, intitulado "La strada: tracciato e manufatto", em que, além de reivindicar que é hora de explorar a consistência e a margem da arquitetura para tratar do problema da rua, historia a trajetória do debate deste tema posterior à experiência do Movimento Moderno, discussão que sintomaticamente surge com força nos Estados Unidos.

No entanto, anterior a estas duas publicações, em 1963 havia sido publicado um minucioso relatório intitulado "Traffic in Towns". Preocupado com o impacto que a presença cada vez maior do carro estava provocando nas cidades inglesas, o governo solicitou ao engenheiro licenciado em planificação urbana Colin D. Buchanan, que havia trabalhado no Ministério dos Transportes, um estudo que detectasse a extensão desse impacto e a sugestão de diretrizes para nortear uma política para a área de transporte.

Este exaustivo, objetivo e sistemático estudo, mesmo após 35 anos de sua primeira publicação, continua sendo leitura obrigatória para abordar-se o estado da rua hoje.

Além dessas publicações, dois outros arquitetos desenvolvem linhas paralelas mas convergentes, de análise propositiva sobre o papel da rua enquanto espaço público na estruturação urbana: Oriol Bohigas, em "Reconstruction de Barcelona", particularmente o capítulo "La plaza y la calle", e Phillippe Panerai, com "O retorno à cidade – O espaço público como desafio do Projeto urbano."

Finalmente, tratando-se da projeção de ruas, é fundamental o estudo de Allan B. Jacobs, "Great Streets", no qual percorre, com uma leitura analítica extremamente rica, o enorme patrimônio diverso de ruas que a humanidade produziu.

Foi a partir dessas leituras que formulei meu pensamento sobre o papel articulador da rua, considerada em sua plenitude de significados.

UM NOVO MOMENTO

Desde o período áureo da arquitetura moderna, nas primeiras décadas deste século, quando, produzindo sob o manto vanguardista do movimento moderno, conquistou um importante papel na cena cultural de então, a década de 80 marca um novo patamar desta disciplina.

Foi uma década de numerosas realizações urbanísticas e arquitetônicas, ao menos em capitais européias, como as realizadas em Paris, Barcelona, Bolonha, Berlim, e da polémica Bienal de Veneza com sua Strada Novissima, objeto de escândalo. Mas essa década representa também a consolidação de um outro momento que se vive a nível mundial.⁴

Uma série de mudanças no campo econômico e político, com incidência direta no campo cultural, vinha se gestando desde o fim dos anos 60. Objeto de diversos estudos em diferentes áreas do conhecimento, nomeado inicialmente com o discutido e discutível termo Pós-Moderno, indicando inequivocamente uma reação a um tempo anterior - Moderno - esse novo momento foi analisado por Harvey, primeiramente em *Condição Pós-Moderna*, e posteriormente em outros textos. Caracterizando a atual economia como capitalismo de acumulação flexível, espelhando uma condição histórica, expõe como estes novos tempos se manifestam no campo das artes, destacando especialmente a arquitetura e o urbanismo.

Sem pretender fazer uma síntese de sua explanação do livro citado, escolho uma frase muito esclarecedora no campo da arquitetura: "é hora de projetar para as pessoas e não para o Homem." Há uma clara demarcação de momentos. Esquematicamente, pode-se dizer, a partir da análise de Harvey, que o Pós-Moderno na cidade utiliza como instrumento de trabalho o projeto urbano e não o plano modernista; trabalha com um

4. Este momento é analisado por Arantes, 1993.

tecido fragmentado enquanto um palimpsesto de formas passadas, uma colagem de usos ainda que frequentemente efêmeros. Nesse trabalho com pedaços da cidade, procura incorporar as tradições vernáculas, as histórias locais e mesmo desejos particulares. Comporta formas arquitetônicas espacializadas, espaços íntimos personalizados, o espetáculo e a monumentalidade. E para aprofundar as diferenças, diversamente do projeto moderno, adota princípios estéticos independentes da questão social.⁵

Há um outro tema, de igual relevância, que vem sendo objeto de atenção principalmente de filósofos de grande prestígio como Hannah Arendt e Jürgen Habermas, e, no Brasil, por Otilia Arantes e Sérgio Paulo Rouanet: a questão do espaço público. Se entre estes teóricos o debate gira em torno da possibilidade de existência da vida pública ativa hoje, entendida enquanto domínio fundamentalmente da política, há uma outra dimensão que penetra no campo da arquitetura e da cidade. Que significado pode ter a projeção de espaços enquanto local de realização daquela vida pública questionada quanto à sua própria existência? Que espaços públicos seriam estes hoje?

O URBANISMO MODERNISTA

O urbanismo modernista que incorporara o zoneamento de funções, particularmente após a Primeira Grande Guerra, afundou numa visão taxonômica com a frase símbolo de Le Corbusier sobre a divisão da vida urbana em quatro áreas, pensamento cuja referência não eram certamente a diversidade e conflituosidade característica desta forma de viver.

Com este modelo, dificilmente esse urbanismo teria condições de contribuir para a elaboração da complexidade dos espaços públicos nas cidades. Sua formulação sobre estes espaços é conceitualmente frágil, o que se refletiu na prática projetual, incapaz de criar lugares que patrocinassem o relacionamento inter social. Também sob o aspecto da socialização, negou a essencialidade da rua enquanto espaço de contato humano cotidiano, sem o qual a sociedade se esgarça. Dentro do espírito de ordenar, o que vêem como caos urbano, fragmentam este espaço, atribuindo a cada parte uma "parcela" desta atividade selecionada e exclusiva, o que resulta na sua negação. Neste urbanismo, a relação do homem com o espaço urbano se altera; não se procura mais a identidade, a relação é de distância, de contemplação, e se a observação se dá da alta verticalidade para os grandes planos, mais plena seria.

Sabe-se que a origem da rua antecede os assentamentos urbanos estáveis. A necessidade de um espaço de socialização para os rituais primitivos é comprovada pelos sítios arqueológicos. Esse espaço conformava um trajeto que se desenvolvia em duas direções e ao nível do chão. Essa rua conceitual, ainda sem uma forma física definida, permanece incorporada no subjetivo dos diversos povos, através de diferentes formas culturais como provérbios, jogos, brincadeiras infantis, etc.⁷

Na evolução da rua conceitual até a rua como espaço construído, e portanto objeto, há uma histórica elaboração humana. E é justamente esse aspecto essencial da conceituação da rua que foi posto de lado pelo movimento moderno. Por sua característica a-histórica, de negação do passado e supervalorização de um utópico futuro, não teve condições de contribuir para o desenvolvimento de seu conceito.

Vinculada a essa postura de negação da história e voltada para a construção do inteiramente novo, a arquitetura moderna não trabalhou com a realidade na sua

5. Hoje, dez anos após a publicação deste livro de Harvey, a evolução daquelas características tem apresentado um quadro bastante complexo, com certas diferenças desta abordagem inicial. São dez anos de realizações urbanas principalmente em três cidades, por diferentes motivos, emblemáticas, como Paris, Berlim e Barcelona, além de projetos na Holanda, tanto em Roterdã como em Maastricht, que sinalizam conceituações diferenciadas quanto à reforma dessas cidades.

6. Harvey em *Condição Pós-Moderna*, apresenta uma possível explicação para o fato de o urbanismo modernista ter sido hegemônico pós-Segunda Guerra, apesar de sua fragilidade conceitual. Decorreu do fato do sistema de poder internacional, organizado ao longo de linhas fordistas-keynesianas, sob os olhos vigilantes da hegemonia americana, ter se tornado relativamente estável. Nestas condições, o chamado modernismo "alto" ou "universal" exibiu uma relação muito mais confortável com os centros de poder dominantes da sociedade.

7. Rilvert, 1981, traça a trajetória da construção da rua, desde antes dos assentamentos urbanos, mostrando através de sua história, que as alterações por que passou não anularam seu atributo essencial de constituir o componente mais importante e permanente do padrão urbano: um espaço que só se apreende e reconhece com seu uso.

condição complexa e fragmentada como ponto de partida para gerar a forma arquitetural, produzindo uma outra relação arquitetura/cidade, na qual o edifício existe em si e não enquanto construtor do espaço urbano. Se historicamente havia uma relação dialética entre o papel articulador da rede de espaços públicos, que por sua vez era conformada pelos edifícios privados, no modernismo esta relação se empobrece, os espaços públicos acontecendo enquanto espaços residuais, vazios, perdendo seu caráter vertebrador da tessitura urbana.⁸

Esta autonomia entre o contexto urbano e a rede de espaços públicos, particularmente a rua, sua expressão primeira, cria um hiato entre a arquitetura e os vazios, sendo atribuída à natureza “reconstituída” o papel de ligação entre os dois. Nestas condições, a rua deixa de ter seu papel constitutivo do sistema urbano, sendo considerada mero elemento da paisagem.⁹

Esta estratégia de projeto cria outras relações entre a arquitetura e a paisagem, entre o novo e o existente e entre o público e o privado. A sintaxe da cidade se altera, solapando a condição de pertença. No Anexo II da Carta de Atenas, redigida por Le Corbusier, dois itens são bastante contundentes sobre a visão modernista de cidade: 1. o urbanismo é a organização de todas as funções da vida coletiva na cidade e no campo, e 2. O primeiro lugar dentro do urbanismo é ocupado pela ordenação das funções: habitação, trabalho, lazer. Há uma total generalização das cidades, não há lugar para a cidade real, palco de “maravilhosa desorganização e caos”, nas palavras de Jane Jacobs.

Esta é a origem do horror à rua expressa nas frases propagandísticas de “morte à rua”, ou a rua como “caminho de burros”, ou uma outra mais problemática ainda de Le Corbusier: “Liberdade, mas com ordem!”. E é a partir da negação da rua histórica que atribui a ela o papel de infra-estrutura viária com uma lógica própria e independente.

Por caminhos inversos, os modernistas reconheciam o papel da rua como vertebradora da cidade tradicional. Mas era esta cidade mesma que era negada e, assim como na história urbana a luta contra a rua sempre havia sido uma luta contra a cidade, agora Giedion afirmava a necessidade de criar “uma nova forma de cidade que exigiria uma escala diferente da cidade conhecida, com suas ruas corredores e rígidas divisões em pequenos quarteirões”, defendendo que a estrutura real da cidade precisava ser transformada e que a forma de fazê-lo era alterando radicalmente a rua: “Não há mais espaço para a rua urbana, não devemos deixá-la persistir”, afirma em “City Planning”.

Apesar das conseqüências dessa postura dos modernistas terem sido desastrosas, é importante assinalar que por motivos diferentes o combate à rua tem sido feito por diversos setores políticos, sociais e profissionais ao longo de sua existência.¹⁰ O que esse debate tem tido de comum é a ótica excludente pela qual sempre foram feitos: as ruas tornam visíveis para a sociedade suas mazelas, pobreza e abandono de parte considerável desta sociedade. Assim foi na Paris de Haussmann, e essa visão permanece presente através de sua negação enquanto perigosa, “infestada” de mendigos, de crianças esmolando; nos fechamentos em condomínios; nas praças e quaisquer outros espaços públicos, mesmo quando residuais, cercados com grades, e infinitas outras formas que tal pavor à rua tem criado.

Como curiosidade, é bom lembrar que na língua portuguesa falada no Brasil, existem várias expressões que mostram claramente o conceito pejorativo que tem a rua em nossa cultura: ralé, plebe, ir para o olho da rua (ser despedido), rua! (vá-se, suma-se, fora), rua da amargura (desgraça), arrastar pela rua da amargura (humilhar), bater perna na rua (vadiar), viver na rua (ser vagabundo), menino de rua (perigoso).

8. Holston em sua análise de Brasília, discute esta inversão na estruturação urbana, que ocasiona uma desfamiliarização na leitura da cidade, particularmente na ausência da rua enquanto articuladora das atividades múltiplas que aí se desenvolvem.

8. Holston em sua análise de Brasília, discute esta inversão na estruturação urbana, que ocasiona uma desfamiliarização na leitura da cidade, particularmente na ausência da rua enquanto articuladora das atividades múltiplas que aí se desenvolvem.

10. Vidler mostra como, desde o século XVI, o debate sobre os problemas da cidade sempre estavam associados à discussão da rua enquanto foco desses; há dois aspectos nesta abordagem bastante interessantes: se por um lado havia um ataque e uma tentativa de domá-la, por outro lado era o reconhecimento de que o mais essencial na rua era justamente seu caráter de espaço público, domínio de todos enquanto local de todas as possibilidades.

Já se dizia das reformas haussmanianas que “desventraram” Paris, isto é, expuseram as entranhas, o sujo, buscando ar, luz, verdor e flores; em uma palavra, seria o oposto da “sujeira” da rua, tudo que proporciona saúde.

A HERANÇA DO MOVIMENTO MODERNO NA CIDADE



Na história urbana, a rua manteve suas características fundamentais, de ser ao mesmo tempo lugar e rota do movimento urbano institucionalizado, cujo reconhecimento social lhe atribui um nome e um papel. Esta permanência da rua, que teve no bulevar napoleônico uma das formas mais desenvolvidas, sofre uma reversão com o urbanismo modernista.¹¹ O que se perde é tanto sua dimensão cotidiana quanto a monumental. Se nas cidades modernistas “puras” como Brasília não se encontram ruas nem esquinas, nem percursos para o andar, nas cidades tradicionais houve também um grande impacto desse urbanismo.

A própria forma de gestão dessas cidades se altera radicalmente. A exacerbação da concepção da especialização conduziu a que na década de 60 o tráfego fosse tratado de modo autônomo, funcionalista e unidimensional, desprezando qualquer outra dimensão urbana. Esta é a origem da concessão da cidade a setores operativos estanques - o de habitação, o de serviços públicos, o do trânsito, etc.¹²

Mas a herança mais nefasta e mais generalizada são os tecidos urbanos tradicionais, rompidos por força da supremacia da atividade circulatória, como se esta fora, de longe, a principal dimensão urbana. Se nos Estados Unidos, por particularidades, o impacto dessa visão foi maior, mesmo nas cidades européias e demais países a presença das autopistas foi profundamente nefasta. As descrições de Jacobs e Berman sobre o impacto das vias expressas em bairros nova-iorquinos falam por si.

Já há algum tempo havia vozes discordantes, mesmo de dentro do próprio CIAM, como a já citada do grupo dissidente TEAM X, quanto à abordagem da rua. No

11. Bohigas considera importante retomar o esquema da avenida da Ilustração, incorporando os elementos novos decorrentes da maior complexidade urbana, pois elas contêm um caráter aglutinador contraposto ao fator de dispersão e divisão que representa a autopista, além de manterem todas as funções conflituosas da rua, ainda que ordenadas em diferentes setores: o passeio arborizado para os pedestres, a área pavimentada para os carros, os pórticos para o itinerário comercial, os monumentos para marcar lugares específicos e significativos, etc.

12. Busquets aborda esta questão da degradação da rua pelo isolamento de uma só função, insistindo na necessidade de uma reflexão abrangente sobre a projeção da rede viária de forma integrada, de suas partes e dos elementos urbanos.

entanto, é no início da década de 60, por um conjunto de fatores, que a recusa ao estado das cidades, resultado da utilização das ruas como suporte exclusivo para a circulação, atinge um ponto crítico. Berman descreve este estado, dizendo que no espaço de uma geração, no pós guerra, a rua, que sempre servira à expressão da modernidade dinâmica e progressista, simbolizava agora tudo que havia de encardido, desordenado, apático, estagnado, gasto, obsoleto. Enquanto celebração da vitalidade urbana, de sua diversidade e plenitude, a essas ruas o subproduto do urbanismo modernista contrapusera os shopping centers, as cidades-dormitório, as vias expressas, a rua exclusiva de pedestre.

O resultado desta prática nos legou uma cidade cindida, anômica, segregada, onde os espaços públicos enquanto lugar do público, aberto e acessível a todos, a toda hora sem distinção, pertencente à coletividade - res publica - vêm-se divididos, catalogados, destinados a determinados grupos, onde não há a explícita definição do público e do privado, com enormes conseqüências sociais negativas.

E é nesta década que o estado de letargia da rua chega tão exaurido que produz as primeiras reações, tanto subjetivas, no campo das artes, cinema, literatura, dança, música, teatro, quanto dentro do campo profissional dos arquitetos e urbanistas. Há, desde então, uma multiplicidade de balanços de quase meio século de atividade do projeto moderno, tanto na Europa quanto nos EUA, que vai abrir caminho para uma nova forma de olhar a cidade.

Durante o domínio do urbanismo modernista, o planejamento enquanto forma de intervir no espaço urbano foi hegemônico, com seu zoneamento monofuncional e as pessoas circulando por meio de artérias, seu distanciamento, e a apologia da natureza enquanto fiel do equilíbrio urbano. A sua crítica produz um arcabouço conceitual muito distante desse. A história volta a ser importante referencial, pensa-se novamente nas noções de lugar, de tipo, de significado, de representação e linguagem em arquitetura, em *genius loci*, e também em fragmentação, permeabilidade, legibilidade, *collage*, obra aberta, descontinuidade, lógica social do espaço.

ESPAÇO PÚBLICO

Nesta revisão geral, a rua conquistou um espaço privilegiado enquanto objeto de reflexão, de projeto e mesmo de construção. Barcelona particularmente tem uma relação bastante numerosa de ruas refeitas. O motivo pode ser visto pela trágica herança que ficou para a cidade das megaestruturas viárias, e talvez, também, pelo lado positivo, pela forte história barcelonesa de construção da cidade a partir de seu sistema de arruamento.

O arquiteto Bohigas, de forte presença na vida cultural dessa cidade, tem exposto com radicalidade suas idéias sobre a rua, partindo da sua recuperação desde o passado, defendendo veementemente sua qualidade, de interferência e conflito, onde tudo ocorre e se relaciona sem possibilidade de classificação. Com igual radicalidade, define a autopista enquanto a negação da evolução histórica da rua, considerando-a o mais perfeito instrumento para anular um bairro e, portanto, para destruir uma cidade.

O espaço público, por sua longa permanência física, diferentemente dos espaços privados, por ter continuidade, hierarquização e ser acessível a todos, é objeto da defesa de vários arquitetos quanto a seu papel fundamental na construção urbana, enquanto origem e base do projeto. Panerai recusa-se a vê-los enquanto um vazio residual, lembrando que são, antes de tudo, uma herança a ser respeitada, conservada e transmitida no projeto urbano, sendo portanto o elemento positivo. Vai mais longe

em sua reconceitualização quando considera que trabalhar para conferir uma unidade aos espaços públicos é adotar um ponto de vista sobre a cidade.

Uma outra discussão presente, associada presença do lugar público, diz respeito à questão da unidade funcional e significativa do conjunto urbano. Habermas, quando discute a questão do projeto moderno, ainda mantendo sua postura de defesa de seu desenvolvimento, argumenta que as metrópoles atuais têm uma tal complexidade urbana que não são abarcáveis pelas categorias utilizadas pelo plano e nem enquanto forma. Diferentemente, Bohigas, contrapondo-se à noção de plano enquanto sistema geral coerente e idealizado, propõe trabalhar as cidades como somatória de coletividades/bairros contraditórios mas apreensíveis, cuja unidade funcional e significativa será dada pelo espaço trágico.¹³

Paralelo e complementar com esta proposta, Gregotti trabalha pela retomada da rua enquanto objeto arquitetônico e de constituição sobre a paisagem e sua organização, reivindicando que a arquitetura retome-a como objeto de sua elaboração, durante décadas perdida para os técnicos do viário. O destaque para este espaço construído significa o reconhecimento de seu papel estrutural da paisagem urbana. Significa também ver a rua enquanto lugar, onde as ruas principais são lugares principais.

Uma outra questão se coloca então: como trabalhar com estes lugares principais? É possível hoje, nas configurações metropolitanas, construir uma unidade espacial que trabalhe para assegurar a força social e cultural da aglomeração? Os elementos permanentes de espaço e ambiente social, que são precisamente os espaços públicos, contribuíram para a identificação e associação dos cidadãos. É necessário e possível constituir o espaço trágico, lugar dos grandes acontecimentos/dramas, e, também, como requalificar o espaço cômico enquanto lugar do cotidiano nas cidades/metrópoles?

O que fazer com as megaestruturas viárias e outras ruas, cuja história recente é de constante adequação ao uso do carro, desfigurando sua morfologia e vivência social? O binômio autovia versus rua de pedestre, porque polarizado, não contém a possibilidade de desenvolvimento do espaço trágico, cuja característica essencial é viabilizar a identidade sócio-espacial. Para Bohigas, é impossível valorar, entender e assimilar, e portanto assumir, como um signo de identidade, o sistema circulatório de uma megaestrutura.

Como refazer a rua enquanto espaço trágico nas metrópoles hoje, ou ainda, há lugar para o espaço trágico?

Frampton propõe criar fissuras na utopia automobilística, introduzindo, na anomia da metrópole, formas tipológicas capazes de gerar parte deste sentido de espaço público, de lugar, para manterem-se como enclaves públicos.

Pode-se concordar com esta abordagem conceitual: a questão, no entanto continua aberta. Há, sem dúvida, alterações no conceito de espaço público e portanto no uso da rua. Que mudanças são essas exatamente e qual sua correspondência no seu desenho arquitetônico? De que novas funções urbanas postas pelas metrópoles a rua tem de dar conta? A rua, enquanto objeto deve conter explicitamente sua identificação e utilização enquanto espaço público, inclusive sua dimensão de definidora do espaço privado.

Bohigas, que compreende a rua como lugar de refinamento da informação social, argumenta que a avenida da Ilustração continha a necessária sobreposição de

13. O paralelismo entre a rua e o espaço teatral é recorrente na história urbana; é representativo da dupla função que desempenhava o espaço urbano e teatral na cultura humanística – a cidade como cenário da ação social. Serlio, 1537, fez a interpretação para o Renascimento dos três espaços – trágico, cômico e satírico – representando enquanto ruas desenhadas, com elaborado exercício de perspectiva formal. Vinte e cinco anos após, Palladio constrói sua versão no teatro de Vicenza. Vidler, 1891.

funções e, com suas formas monumentais, garantiria seu caráter de espaço trágico. Mas como retomar esta herança do bulevar: é possível, é necessário? Em que aspectos esta avenida mantém atualidade, cuja forma monumental permitia uma legibilidade? Que características garantiram sua permanência tão completa que atende até os dias atuais? Como incorporar, na elaboração atual, a complexidade e qualidade de seu projeto e técnica? O que não devemos perder de vista é o conceito que orientou o projeto do bulevar como um edifício para a cidade e com tal qualidade de mobiliário, atendendo tão bem às necessidades colocadas, que se estandardizaram.

O Champs Elysées, uma das avenidas de grande simbolismo, passou, em 1992, por uma reforma, que, entre outros aspectos, reduziu consideravelmente o leito carroçável, ganho para os pedestres, continuando a aglutinar, em determinados momentos, a população parisiense. Na passagem de ano uma massa alegre e ruidosa ocupa inteiramente seus espaços. É uma referência.

As Ramblas de Barcelona são um fenômeno urbano. Numa cidade menor que Paris, com intensa vida nas ruas no dia a dia, é palco de todo tipo de acontecimento, dos mais fortuitos a acirradas polémicas sobre as últimas ações do ETA.

E a avenida Paulista? Por que foi escolhida em votação como a avenida símbolo de São Paulo? Sabe-se que em sua origem, esta avenida teve um caráter simbólico, de expor a riqueza de uma burguesia que se consolidava, sem ter tido originalmente uma função de ligação entre lugares. No entanto, hoje é uma referência para os moradores da metrópole. É aí que tem afluído a população, tanto em acontecimentos políticos que polarizam, quanto em comemorações/festas. Este papel atribuído à Paulista tem a ver com sua morfologia, com a possibilidade de domínio sobre seu espaço? É plana, larga, formada por paredes verticais de prédios que mantêm uma certa continuidade, localiza-se num espigão, quase dominando-se seu início e fim e, exceção nesta cidade, mantêm as duas mãos de direção. Tem dois quilômetros e pouco de extensão, justamente a dimensão proposta para os bulevares parisienses, e se preserva em grande parte na cota zero. Pode-se inclusive afirmar que mantêm a duplicidade conceitual da rua enquanto lugar e rota/itinerário. Com vários equipamentos coletivos, tanto públicos como privados, com grande diversidade de ocupação, inclusive nos fins de semana, atrai cotidianamente um grande público

Mas mesmo esta avenida considerada "nobre" teve suas cabeceiras desmontadas para dar lugar a um sistema viário invasivo. Posteriormente, com a construção do metrô, sofre mais algumas alterações, não tão drásticas.

A necessidade de grandes infra-estruturas urbanas - metrô, vias rápidas, espaços públicos de grande escala - coloca a questão do equacionamento de sua articulação e forma, evitando o efeito de corte e fazendo com que resultem lugares significantes para a cidade. As cidades do século XIX podem fornecer pistas de belas soluções, como os sistemas de metrô e mesmo as estações ferroviárias. No entanto, o fenômeno da periferação das grandes metrópoles está aí para ser pensado. E mesmo a periferação de seus centros. Este desafio é enorme. Trata-se de saber se há possibilidade de recomposição desse tecido desurbanizador e desurbanizado.

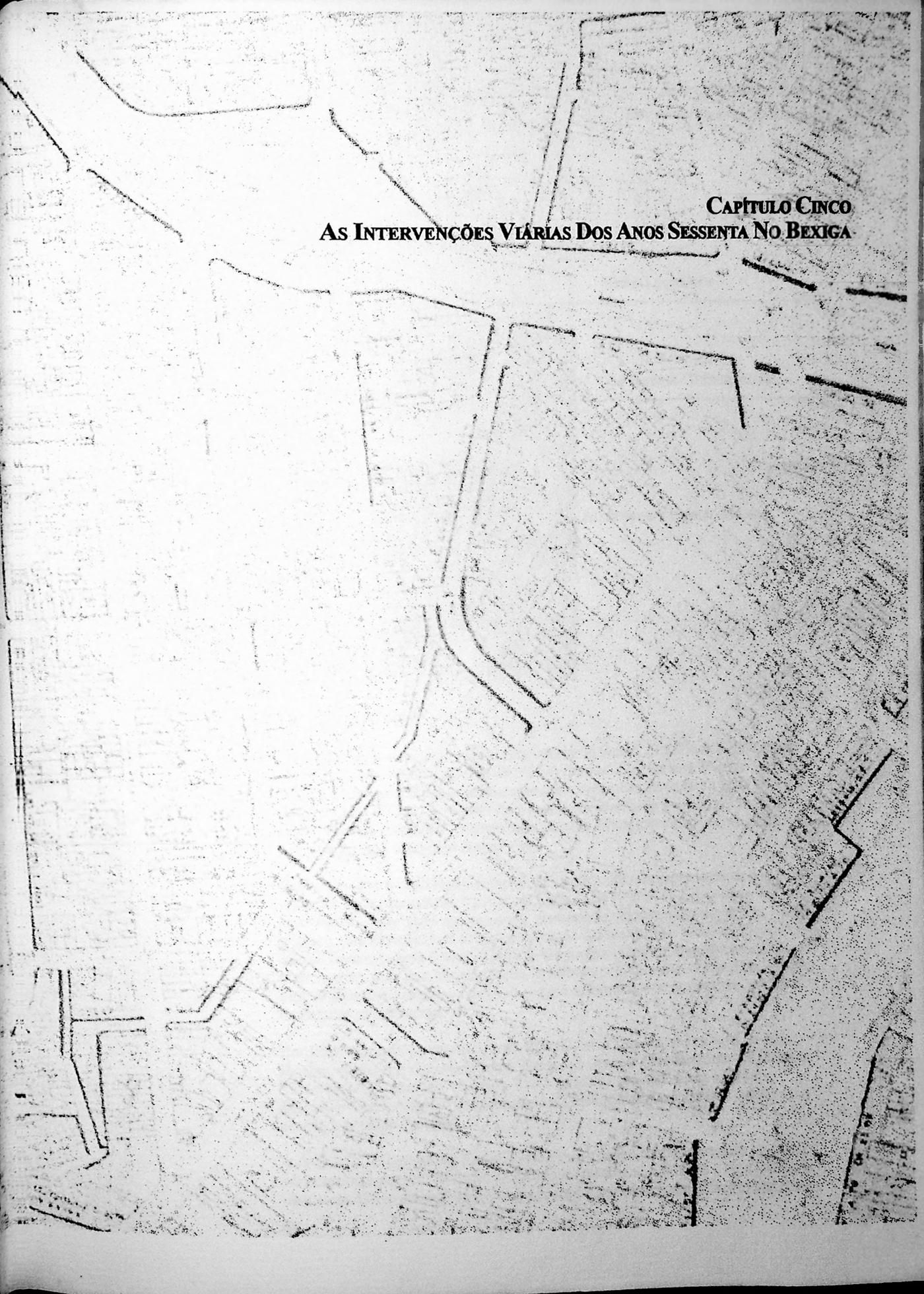
Há um longo percurso de vivência urbana em que a presença do carro cada vez ganhou mais espaço nas cidades, trazendo um aumento quantitativo e da diversidade de problemas que esta prática acarretou. Hoje, pode-se apontar o início de uma reação mais organizada de cidadãos contra a falta de limites ao seu uso, como os movimentos de ativistas nos EUA, Canadá, Europa e Austrália, com atitudes muitas vezes radicais, como o bloqueio de avenidas de grande movimento, para o uso de pedestres e ciclistas. Um dos mais destacados é o Critical Mass, cujo lema é: "Nós não estamos

bloqueando o tráfego, nós somos o tráfego”, promovendo passeios ciclísticos por avenidas movimentadas de grandes cidades, e também o Platform Binnenstad Autovrij, de Amsterdã, que promove dias voluntários “sem carro”. No dia 4 de abril de 1998, cerca de 300 ativistas saíram em passeata pela cidade para pregar o cumprimento de normas aprovadas em referendo, há duas décadas, para redução das áreas destinadas a automóveis e para a construção de ciclovias.

Há, inclusive, uma demanda econômica no sentido de recuperar-se áreas urbanas cuja degradação é ocasionada por um tráfego descontrolado de veículos. As áreas laterais à avenida Vinte e Três de Maio, do lado do triângulo histórico, sofreram este processo, apresentando inúmeros edifícios vagos. Medidas no sentido de controle de velocidade, da emissão de poluentes, de ruídos e outras, contribuem para tornar “civilizada” a presença dos carros nas cidades.

Algumas resistências começam a ser quebradas concretamente. Em seus estudos, Busquets afirma que se têm conseguido bons resultados de equilíbrio na convivência com o carro, distribuindo-se a seção das ruas de modo equivalente para o pedestre e para aqueles. A reforma do Champs-Élysées como já referido, conquistou cinco metros a mais de calçada para o pedestre de cada lado da avenida. A requalificação da via Julia, na área norte de Barcelona, reservou somente duas pistas de cada lado para os veículos e é apontada como exemplo de projeto cujo caráter integral promoveu a qualificação de um região da periferia.

Quanto às vias expressas, seu desastre torna-se a cada dia mais evidente. Bohigas afirma que, ao menos na Europa, há um cerceamento, por parte da opinião pública, no sentido de não admitir a expulsão de moradores para a execução deste tipo de urbanismo. Entre nós o caminho aparenta ser mais longo.



CAPÍTULO CINCO
AS INTERVENÇÕES VIÁRIAS DOS ANOS SESENTA NO BEXIGA

AS INTERVENÇÕES VIÁRIAS
DOS ANOS SEXTENTA NO BEXIGA



Radial Leste/Oeste

Rui Barbosa / Treze de Maio

Arruamento e impacto das vias

OS ANTECEDENTES

A primeira lei que define as intervenções viárias Radial Leste/Oeste e Rui Barbosa/Treze de Maio, no Bexiga, data de 1955 e refere-se à Rui Barbosa/Treze de Maio. No entanto, o traçado final e a deliberação sobre sua realização se dará a partir de 1968, sob o regime militar. A resistência a essas intervenções foi pequena, como mostra o filme "Bexiga Ano Zero", tratado mais adiante. Talvez isto explique a pouca alteração por que passou o traçado dessas vias.

Neste aspecto, a realização dessas intervenções, diferenciou-se bastante do recente processo de construção da Nova Faria Lima, entre 1995 e 1997, que contou com uma resistência organizada da sociedade, provocando recuos e negociações com o poder público, que se refletiram no próprio traçado da avenida. Tais pressões, no entanto, não se deram quanto à necessidade de um projeto urbano que qualificasse a área de intervenção, pois esse problema não se colocou publicamente. Assim, essa luta não logrou alcançar a elaboração de um projeto de avenida, e nem, ao menos, melhores definições urbanísticas

Em 1968 tem início a construção da Radial Leste/Oeste, em seu trecho na área do Bexiga, chamado Viaduto Júlio de Mesquita Filho e do novo complexo Rui Barbosa/Treze de Maio, com um viaduto - Treze de Maio - passando sobre a avenida Brigadeiro Luís Antônio e encontrando a Treze de Maio do outro lado facilitando o acesso à avenida Paulista.

A definição do traçado da Radial Leste/Oeste e da Rui Barbosa/Treze de Maio está documentada em seis leis e um projeto de lei entre os anos de 1955 e 1968, cobrindo vários mandatos executivos municipais, com a gestão de quatro diferentes prefeitos.

Os critérios que nortearam estes traçados não são explicitados, pois estas leis referem-se estritamente a reserva de área para desapropriação para a execução das futuras vias. A partir da análise das plantas onde as leis são registradas graficamente, observou-se que o percurso dessas vias se estabelece a partir de um "risco" sobreposto a um mapa na escala 1:2000.

O impacto negativo deste tipo de via, quanto à sociabilidade urbana, só tem se agravado. Os bulevares de Haussmann, que inegavelmente desestruturaram um tecido urbano pré-existente, sua ocupação social e os movimentos revolucionários que tinham como palco os meandros da Paris medieval, atenderam às necessidades do comércio e da indústria, mas também, quase que se anteciparam e favoreceram o descortinamento de uma nova sociabilidade que estava se gestando, produto desta nova ordem econômica. Além desse aspecto, os bulevares foram projetados utilizando-se o que havia de mais avançado em técnica, incorporando os conhecimentos da fotografia e da cartografia. Seus perfis e seções foram calculados com precisão, sua planta tratada como a de um edifício e os espaços como uma habitação para a cidade.¹

Diferentemente, a Radial Leste/Oeste e a Rui Barbosa/Treze de Maio caracterizam-se somente como espaço de circulação, com uma espacialização que só atende esta função, negando portanto, o que há de essencial na rua.

Como se verá adiante, na descrição dos projetos ainda encontráveis na Secretaria de Vias Públicas, em seu departamento de documentação atual e histórica, os desenhos dos projetos da Radial Leste/Oeste, não contém uma demanda específica e comum aos vários segmentos em que foi subdividida, para efeito de contratação desses serviços de projetos. Estes foram feitos sem padronização de demanda, seja dos projetos e respectivos desenhos produzidos, seja das informações contidas no carimbo, que deveria fornecer uma série de dados, como autor do projeto, data, escalas, número de pranchas de desenho, responsável pelo cálculo estrutural, de onde procedeu a encomenda, sob que contrato o trabalho está sendo realizado, etc.

Como agravante, o departamento da SVP, responsável pela guarda desta documentação, sofreu um processo de sucateamento, não recebendo suporte para a realização de seu trabalho, numa desconsideração pela importância do registro da atividade do poder público na cidade. Dos desenhos dos projetos dessas vias, encontram-se folhas dispersas, que, pode-se supor, não constituem a totalidade das que foram produzidos em função da realização das vias. Mesmo com esta limitação, considero procedente tirar-se algumas conclusões, que serão expostas mais a frente, mesmo porque, não há, nos desenhos disponíveis, nada que indique um enfoque diferente na projeção dessas vias.

A definição última do traçado da Rui Barbosa/Treze de Maio se fez num vai e vem de leis e decretos, cujo sentido escapa a leitura da própria lei. A primeira lei, em 55, aprova um plano de melhoramentos para o bairro da Bela Vista, que é praticamente a realização da situação existente hoje. Constava do alargamento das ruas João Passalacqua, Rui Barbosa, tornando-as alinhadas, da Treze de Maio posterior ao cruzamento da avenida Brigadeiro Luís Antônio, e da Pedroso, bem como a construção da praça que mais tarde viria a chamar-se Dom Orione. Já prevê a construção do viaduto que unifica a Rui Barbosa e a Treze de Maio, por cima da avenida Brigadeiro Luís Antônio.

Posteriormente, é ampliada a largura de trecho da Rui Barbosa, e prevista uma pequena praça triangular entre as ruas Pedroso, Rui Barbosa e Brigadeiro Luís Antônio que não é executada. Feita nova proposta de alteração da largura da Treze

1. Vidler, 1981.

de Maio após a Brigadeiro, definindo-se a largura de vinte e seis metros. Com várias alterações posteriores, com leis que tratam tanto deste eixo viário quanto da Radial Leste/Oeste, chega-se a definição que hoje se encontra construída.²

Quanto ao traçado da Radial Leste/Oeste segue um percurso semelhante; pode-se afirmar, no entanto, que em linhas gerais já estava definida na primeira lei, em 57, com o trecho entre a Amaral Gurgel e a Santo Antônio, trecho este considerado uma ampliação da Avenida Perimetral, ligando a avenida Ipiranga e a rua Amaral Gurgel com a rua João Passalacqua através da passagem sob a rua da Consolação, Praça Roosevelt, rua Augusta e do viaduto do Café sobre a rua Avanhandava, avenida Nove de Julho e rua Santo Antônio.

Após esta primeira definição, é definido o plano de abertura de uma via expressa, com direção Leste-Oeste, ligando a avenida Alcântara Machado à rua Amaral Gurgel, bem como suas ligações auxiliares, articulando o que chama de praça, o grande nó viário com forma de losango, com a Conselheiro Furtado, propondo projetos nunca realizados.³

Como se pode ver, a primeira lei, de 1955, já definia claramente o futuro complexo viário Rui Barbosa/Treze de Maio. As leis e decretos seguintes fazem pequenos ajustes. Quanto a Radial Leste/Oeste, a primeira lei é de 62, no governo Prestes Maia, já definindo o traçado geral, inclusive a grande área que foi liberada próximo à casa de D. Yayá, com a via elevada sobre a Major Diogo, e suas rampas de acesso.

Para se compreender a origem das vias que são delineadas nessas leis, é necessário se referenciar ao Plano de Avenidas de Prestes Maia, publicado em 1930. Isto porque, dos planos para São Paulo, só nesse, há proximidade de traçado dessas vias, além do fato do Plano de Prestes Maia ter marcado definitivamente a cidade.

Como se sabe, o Plano de Avenidas é um estudo propositivo visando à reordenação e ampliação do sistema viário de São Paulo, de forma a estruturá-lo como radial-perimetral, ou seja, dois sistemas articulados: um perimetral e um radial.

Uma das questões-chaves desta proposta, era a avaliação de que o Centro da cidade estava saturado, sendo necessário definir-se seu processo de desenvolvimento. E a opção adotada foi estabilizar seu crescimento local, abrindo novos espaços para sua expansão. Foi adotado o quadrante oeste como o que ofereceria melhores condições para isto, a partir da análise das limitações morfológicas e geográficas da área em torno do Centro. "Intervir para descentralizar e não reativar o Centro". É a partir desta concepção que Prestes Maia recomenda ao poder público, não investir no centro histórico, deixando aos particulares esta incumbência, sob uma série de restrições definidas pela municipalidade: limites de gabaritos, obrigatoriedade de recuos em novas construções, etc.⁴

A proposta de descentralização⁵ é estratégica no plano de Prestes Maia. Com três anéis perimetrais e várias radiais com certa hierarquia, o primeiro anel, de irradiação, tem a função de deslocar da área central a sobrecarga de circulação que a cruzava, de forma a distribuí-la, evitando deste modo o congestionamento já visível naquele momento. O segundo anel seria uma via perimetral a ser traçada utilizando-se em parte a via férrea, que seria deslocada para a margem do rio Tietê, e cruzando os seguintes bairros: Barra Funda, Campos Eliseos, Higienópolis, Cerqueira César, Paraíso, Vila Mariana, Cambuci, Ipiranga, Mooca, Brás e Luz. O terceiro anel correria já bastante distante do Centro, em relação à escala da cidade naquele momento, em grande parte pelas margens do Rio Tietê; com largura bastante variável (de 30 até 240 metros na marginal do rio) notando-se a influência americana explicitamente

2. As leis que definem a Rui Barbosa/Treze de Maio são as seguintes: Lei no. 4.704 de 3 de junho de 1955. Prefeito William Salem (aprova Plano de Melhoramentos do bairro da Bela Vista); Projeto de Lei no. 2.806/60. Prefeito Ademar de Barros, publicado em "Introdução Geral ao Planejamento Urbanístico do Município" Departamento de Urbanismo Secretaria de Obras (revoga dispositivo da lei no. 4.704, de 3 de julho de 1955, no que diz respeito a abertura de rua entre Rui Barbosa e Treze de Maio); Lei no. 5.989, de 16 de maio de 1962. Prefeito Francisco Prestes Maia; lei no. 4.704, de 3 de julho de 1955; Lei no. 6.128 de 30 de novembro de 1962. Prefeito Francisco Prestes Maia (altera a lei 4.704/55 e 5.989/62).

3. São as seguintes as leis definidoras da Radial Leste/Oeste: Lei no. 5.419 de 14 de novembro de 1957. Prefeito Ademar de Barros, Lei no. 6.061, de 4 de outubro de 1962. Prefeito Francisco Prestes Maia (revoga em todos os seus termos as Leis nos. 5.419/57, 5.547/58, e parcialmente a Lei 4.704/55); Lei no. 7.111 de 11 de janeiro de 1968. Prefeito Faria Lima.

4. Leme, Maria Cristina da Silva Leme, 1990. Tese de Doutorado: Revisão do Plano de Avenidas - Um Estudo sobre Planejamento Urbano em São Paulo, 1930. FAUUSP, p.22

5. "A partir dela (descentralização) se estrutura todo o sistema viário e o sistema de transportes proposto no Plano (...)" Leme, 1990. Tese de Doutorado: 23.

presente.⁶

Vinculado ao anel de irradiação, foi proposto um feixe de radiais, cuja definição se apoiava nas vias já existentes. Projetando-se em todas as direções, era dividido em radiais principais, secundárias, sub-radiais e super-ruas. As radiais são concebidas como vias de alta velocidade para o período.⁷

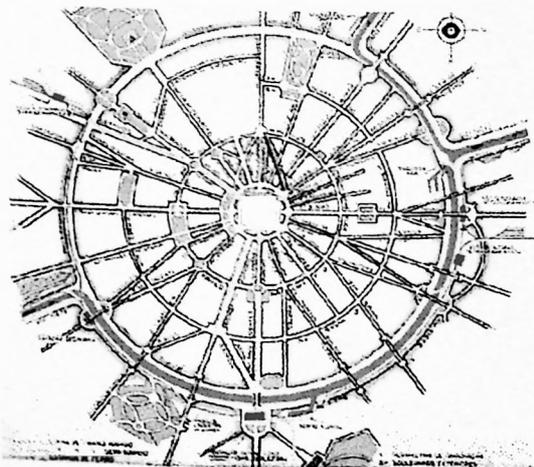
O papel das radiais no plano é grande, algumas sendo concebidas como “verdadeiros metropolitanos para o tráfego sem trilhos”, já numa sugestão de substituição do metrô subterrâneo, ou do bonde, por um sistema de transporte rápido sobre pneus e com ênfase no transporte individual, muito pela influência das condições e do que era proposto nos Estados Unidos naquele momento. Enquanto design, já é aventada a possibilidade destas vias serem elevadas e/ou subterrâneas.⁸

Destacando a importância das radiais básicas, que partiam sempre do anel de irradiação, diz Prestes Maia:

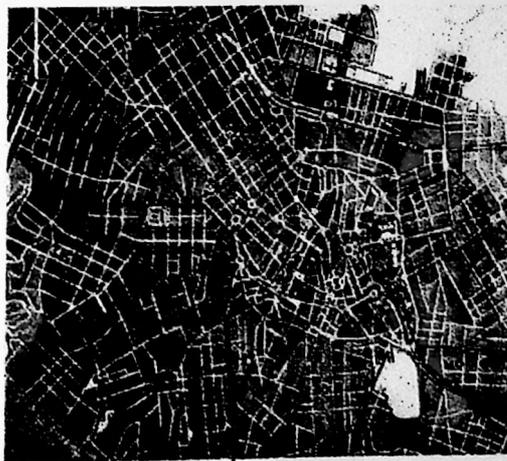
”As radiais básicas as quaes primeiro deve se dirigir o cuidado do administrador, mal excedem a dezena: São João, Rio Branco, Tiradentes, Rangel Pestana, Central do Brasil, Estados, Liberdade, Iitororó, Major Diogo, Anhangabaú, Consolação, etc.”⁹

Tanto no esquema teórico do sistema viário de São Paulo, reduzido a formas geométricas essenciais, feito por Prestes Maia, quanto na proposta da segunda configuração da Av. de Irradiação, e mesmo na Planta Geral dos Melhoramentos de 1945, há a indicação da rua Major Diogo como radial.

Esquema teórico do sistema viário de São Paulo



II Configuração da Avenida de Irradiação, Planta Geral dos Melhoramentos.



6. Merece ser chamado de circuito de parkways. É uma orientação moderna e feliz, a de ligar entre si os parques duma cidade por meio de avenidas amplas que conservam alguns caracteres que lembram os parques taes como arborização, ajardinamento, casa afastadas, etc.” Maia, 1930: 122.

7. “A própria velocidade, em vez de receber um limite, deveria ser animada: o avesso de muitas idéas, que até há pouco pareciam solidamente estabelecidas”. Maia, 1930: 58.

8. Maia, 1930: 88.

9. Maia, 1930: 97.

A rua Major Diogo é considerada, portanto, neste Plano, uma radial básica ou principal para realizar a ligação com a zona sul. Nesta proposta de radial, que saindo da “Praça São Luiz, passa pelo aterrado Major Quedinho, atravessa a Bella Vista, prolonga-se por Arthur Prado e Treze de Maio e depois por Bernardino de Campos”, há a clara opção de cortar o bairro do Bexiga para resolver a ligação do Perímetro de Irradiação, e portanto do Centro, com a região sul da cidade; no entanto, este corte se dará buscando a otimização de uma rua já existente.

É interessante notar que o estudo do traçado das vias é feito com cuidado, tendo em vista os custos de desapropriação em determinadas áreas da cidade e a leitura do que interessava conservar do existente.

Da mesma forma, Prestes Maia tinha plena consciência de que seu Plano era um poderoso instrumento de renovação urbana. Referindo-se a áreas que considerava decadentes, onde se

*"criam ruas sem saídas e bairros indesejáveis, segregados do movimento interno normal: Piques, Bexiga Inferior, vizinhança da Assembléia, encosta do Carmo, etc. que destoam do resto da cidade".*¹⁰

esclarece como isso se dará:

*"Esses setores o Perímetro de Irradiação vai rasgar, sanear, tornar acessíveis, transformar em pontos de passagem e de comércio – são enfim áreas ganhas para o centro."*¹¹

É esclarecedor o fato de que, por volta de 1930, pelo processo geral de desenvolvimento da cidade e por características de formação do Bexiga, sem barreiras de linha férrea, mas, principalmente, por sua localização privilegiada, intermediária entre o centro histórico e os novos bairros nobres da cidade, há uma valorização de seus terrenos. E entre 20 e 40 a população do Bexiga vai dobrar: passa de 44.688 hab. para 81.431. Só após a década de 50 é que as taxas de crescimento populacional do Bexiga serão inferiores às da periferia.



Av. de Irradiação 1938

Fonte: Planta dos Melhoramentos Centrais, 1945.

O perímetro de irradiação passa, assim, pelo chamado Bexiga Inferior, para ligar a Brigadeiro Luís Antônio com a Santo Amaro, prevendo também um viaduto sobre a Asdrubal do Nascimento, que nunca foi construído. Mas a ligação da Brigadeiro com a Santo Amaro realiza-se em 1942, via Viaduto Jacaré, sobre o Ribeirão do Bexiga, e a Rua Maria Paula, separando o Bexiga de seu ponto inicial de expansão, o Largo do Piques, hoje um terminal de ônibus denominado das Bandeiras. Mas estas obras não afetam tão profundamente o bairro, apesar de realizarem uma alteração na paisagem. A população do bairro continua incorporando o Piques como sendo Bexiga.

10. Maia, 1930: 52.

11. "A solução por meio de perímetros permite não tocar em áreas cujo aspecto sempre é interessante conservar." Maia, 1930: 97.



Anteriormente, já havia sido construída a Avenida Nove de Julho, em 1935, que produziu uma divisão na Bela Vista e se transforma num dos limites do Bexiga. Um outro será dado pela já proposta Avenida Itororó, futura Avenida Vinte e Três de Maio. São, essas duas avenidas, a realização do Sistema Y previsto por Prestes Maia.

Estas foram as primeiras intervenções viárias de porte por que passou o bairro, e sua consequência mais drástica foi delimitar, sem no entanto ilhar, o que hoje é reconhecido como Bexiga, e promover a gradativa renovação urbana, na área mais próxima ao Centro, com a substituição dos antigos moradores por outros de maior poder econômico, habitantes dos novos edifícios verticais de apartamentos, construídos na década de 40.

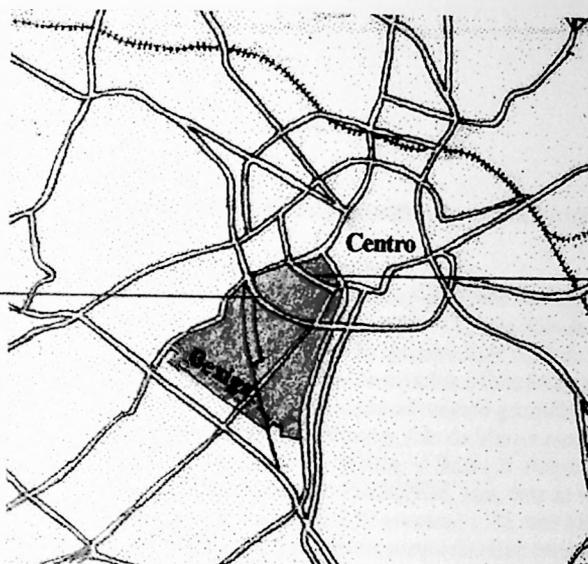
Uma das explicações para que a avenida Nove de Julho não tenha constituído uma barreira física no bairro, pode ter sido a excelente qualidade de seu projeto e execução, com definição de declividades e alinhamentos que irão determinar a ocupação privada ao longo desta via, com calçadas largas, canteiro central, grandes alamedas de árvores e belos viadutos e com um parcelamento de grandes lotes. No conceito elaborado por Busquets, o projeto da Nove de Julho poderia ser caracterizado como um projeto ativo, pois antecede a ocupação da área e condicionará como isto se fará em seu entorno.

Se a radial Nove de Julho é viabilizada, o mesmo não acontecerá com a Major Diogo, mesmo sendo considerada das mais importantes como radial básica. A função da radial básica Major Diogo do Plano de Avenidas é hoje desempenhada pela articulação das ruas Rui Barbosa (auxiliar I) e Treze de Maio (auxiliar II até Brig. Luís Antônio, e depois, até Av. Paulista, arterial II). A rua Santo Amaro, articulada com a Conselheiro Carrão, rua dos Franceses e Joaquim Eugênio de Lima, todas consideradas atualmente auxiliar I, funcionam como radial secundária no sentido centro/bairro. A Major Diogo recebe o tráfego que deixa o elevado em direção ao centro novo ou à zona sudoeste, servindo também de ligação da Brigadeiro Luís Antônio com esse centro, sendo considerada hoje como coletora/auxiliar I.

Nota: Os termos auxiliar I e II e arterial II são utilizados atualmente no gerenciamento do tráfego de São Paulo, definido pela Companhia de Engenharia de Tráfego da PMSP. Tem a seguinte gradação: via local, auxiliar II, coletora/auxiliar I, arterial II, arterial I e expressa.

Quanto à Radial Leste/Oeste, não há no Plano de Avenidas, que vem sendo implantado durante as últimas seis décadas na cidade, uma proposta de via coincidente no traçado e com a função desempenhada hoje por esta via, enquanto viaduto Júlio de Mesquita, nome que recebe quando atravessa o Bexiga. No entanto, observa-se que, neste trecho, esta funciona como uma perimetral expressa intermediária entre o anel de irradiação e a perimetral chamada de bulevar exterior no Plano de Prestes Maia. A pista de sentido leste/oeste, dentro do modelo rádio-concêntrico implantado em São Paulo, desempenha o papel de contra-rótula, distribuindo o tráfego em torno do Centro no sentido horário. A rua Maria Paula com o viaduto Jacareí, por sua vez, faz a rótula, girando no sentido anti-horário.

Radial Leste/Oeste
contra-rótula



V. Jacaré
R. Maria Paula
rótula

Hoje esta via, sobreposta a porção do bairro que tinha um traçado viário bastante regular, seccionando ligações históricas entre o baixo e alto Bexiga - como a rua São Domingos e a Conselheiro Ramalho - e passando por cima da rua Santo Antônio, é considerada como expressa, classificação que indica o tipo de via que suporta as maiores velocidades no perímetro urbano. Recentemente, desde 1998, vem sendo implantada uma política de limite de velocidade no perímetro urbano de São Paulo. No caso da Radial Leste/Oeste o limite estabelecido é de 80 km/hora.

Em 1968 teve início a construção do Elevado Júlio de Mesquita e da Rui Barbosa/Treze de Maio, trinta e oito anos após a publicação do Plano de Avenidas. E mesmo não estando claramente definidas neste Plano, de certa forma, é sua realização parcial. A concepção de estrutura urbana, portanto, viária e de transporte coletivo, e de cidade, que fundamenta o traçado destas vias é a do Plano.

OS PROJETOS DAS VIAS RADIAL LESTE/OESTE E RUI BARBOSA/TREZE DE MAIO.

Em pesquisa na SVP - Secretaria de Vias Públicas do Município de São Paulo, sobre as vias Radial Leste/Oeste e Rui Barbosa/Treze de Maio, observou-se que as vias foram parceladas em trechos, cujos projetos foram distribuídos entre vários escritórios. Pelo levantamento, somente quando a via adquire a característica de viaduto, é realizado projeto. No caso da Rui Barbosa/Treze de Maio, o único trecho objeto de projeto é o viaduto Treze de Maio.

Quanto a este viaduto, a única planta existente contém o traçado geométrico, feito sem a planta base da cidade; não há cortes e as alturas são marcadas com cotas de nível na própria planta. A seção tipo é esquemática e sem escala. Nesta planta, o viaduto fica acima da Treze de Maio. Não tem identificação de autoria, de escala ou data.

No caso da Radial Leste/Oeste, há os seguintes desenhos, que cobrem vários trechos, que são ou viadutos ou rampas de acesso à via.

Roosevelt Elevado Leste/Oeste

De autoria de Croce, Aflalo & Gasperini Arquitetos Ltda, com data de 23/2/70, é projeto do viaduto, em escala 1:250; desenho executivo com indicações de detalhe de guarda corpo, com indicação de muro de arrimo. É projeto de via expressa, inclusive com inclinações definidas em função de curva/velocidade. Detalhe de ligação com o Viaduto Shangai, já existente; detalhes de muro de arrimo em esc. 1:250.

Viaduto do Café: sem identificação de autor, com data de 20/10/69 e em escala 1:200 e 1:500.

Viaduto Júlio de Mesquita

Escritório Técnico de J.C. de Figueiredo Ferraz Ltda., arquiteto Nadir Cury Mezedani, são detalhes nas escalas 1:50, 1:20 e 1:2, com data de 18/7/69.

Viaduto Santo Amaro - Brigadeiro Luís Antônio x Leste/Oeste

Projeto de Motta S/A Construções e Comércio, sem indicação de engenheiro responsável, em escala 1:500. Alteração do traçado geométrico, sem informações básicas como escala.

Muros de arrimo da Vinte e Três de Maio e rampas de acesso ao Viaduto Pedroso

Projeto arquitetônico de Miguel Badra Jr. Arquitetura e Planejamento Ltda., tendo como responsável estrutural PROENGE, com data de 4/12/69. Há inúmeros desenhos de detalhes nas escalas 1:250 e mesmo 1:25, mas não há o projeto da rampa, nem sua articulação com a Avenida, nem o do muro inteiro.

Planta de Locação das rampas de acesso da Av. 23 de Maio, entre viadutos Jaceguai e Pedroso. 20/12/67; esc. 1:250, sem autoria.

Ligação 23 de Maio - Leste/Oeste.

Indica como realizadores, Vasconcelos Vieira Engenheiros Estruturais e o arquiteto Nadir Curi Mezedani. É uma planta geométrica, feita sem a base da cidade, em escala 1:500. Não tem cortes e as cotas de nível estão marcadas na própria planta. O que pode-se observar, é que o traçado geométrico é em função exclusiva do percurso do carro. Há o desenho de um detalhe, sem especificação de escala, com data de 15/10/69, consistindo num corte transversal e um pequeno trecho longitudinal, ambos esquemáticos, mostrando a estrutura de concreto, as muretas e calçadas. Como complementação de projeto, é apresentada uma perspectiva ilusória, procurando dar a impressão de que estamos numa bela rua arborizada, com pedestres conversando e com poucos carros circulando.

Implantação de paisagismo e detalhes gerais. Não apresenta nenhum nome de rua que possibilite localização. Trata-se de um "quadro" com desenho geométrico formando quadrados, com indicação das diversas variedades de plantas - grama, papirus, hemerocalis, acalifa - e seixo rolado, além de bancos e iluminação. Escala 1:100, com data de 21/8/69.

Planta de locação, definição de raios, elevação/planta.

Escritório Célio Bottura, projeto Figueiredo Ferraz, escalas 1:500, 1:500 e 1:200, com datas de 3/6/69, 24/06/69

Planta de interferência.

Cortes e planta em escala 1:100, com data de 21/8/69.

O Elevado Arthur da Costa e Silva, o viaduto Júlio de Mesquita e a Avenida Alcântara Machado, que formam a Radial Leste/Oeste, eram parte de uma proposta denominada Anel Perimetral, projetado pelo Departamento de Urbanismo em 62. Sob todos os aspectos, foi uma intervenção urbana promovida pelo poder público, que provocou uma ruptura no tecido viário do bairro, o "Muro de Berlim", como disse Scarlato na sua tese de doutorado. Além de dividir o território do Bexiga, não conseguiu fixar atividades ao longo de seu percurso, com condições de requalificar a faixa intermediária entre a via e o bairro.

É importante registrar o fato de que, durante sua realização, houve a crítica propositiva de Jorge Wilhelm, no sentido de se considerar não só o aspecto estritamente viário, que atribuía ao projeto como havia sido concebido, mas como um importante instrumento estruturador da metrópole. Esse arquiteto destacava, inclusive, o alto custo de sua realização, com viadutos, trechos subterrâneos e extensas áreas desapropriadas pelo meio de quarteirões, como fortalecedores de sua proposta, pois tratava-se de uma obra de grande porte. Mais de 1000 casas foram demolidas para a realização da Radial.¹²

12. Meyer, 1993. O papel da rua na urbanização paulistana, in A Cidade e a Rua. Cadernos de História de São Paulo nº2, Museu Paulista da USP.

Wilheim propunha o redesenho desse projeto, inserindo a via num viário que tangenciasse o Centro e não que o circunscrevesse, redefinindo sua função e legislando sobre os lotes lindeiros.

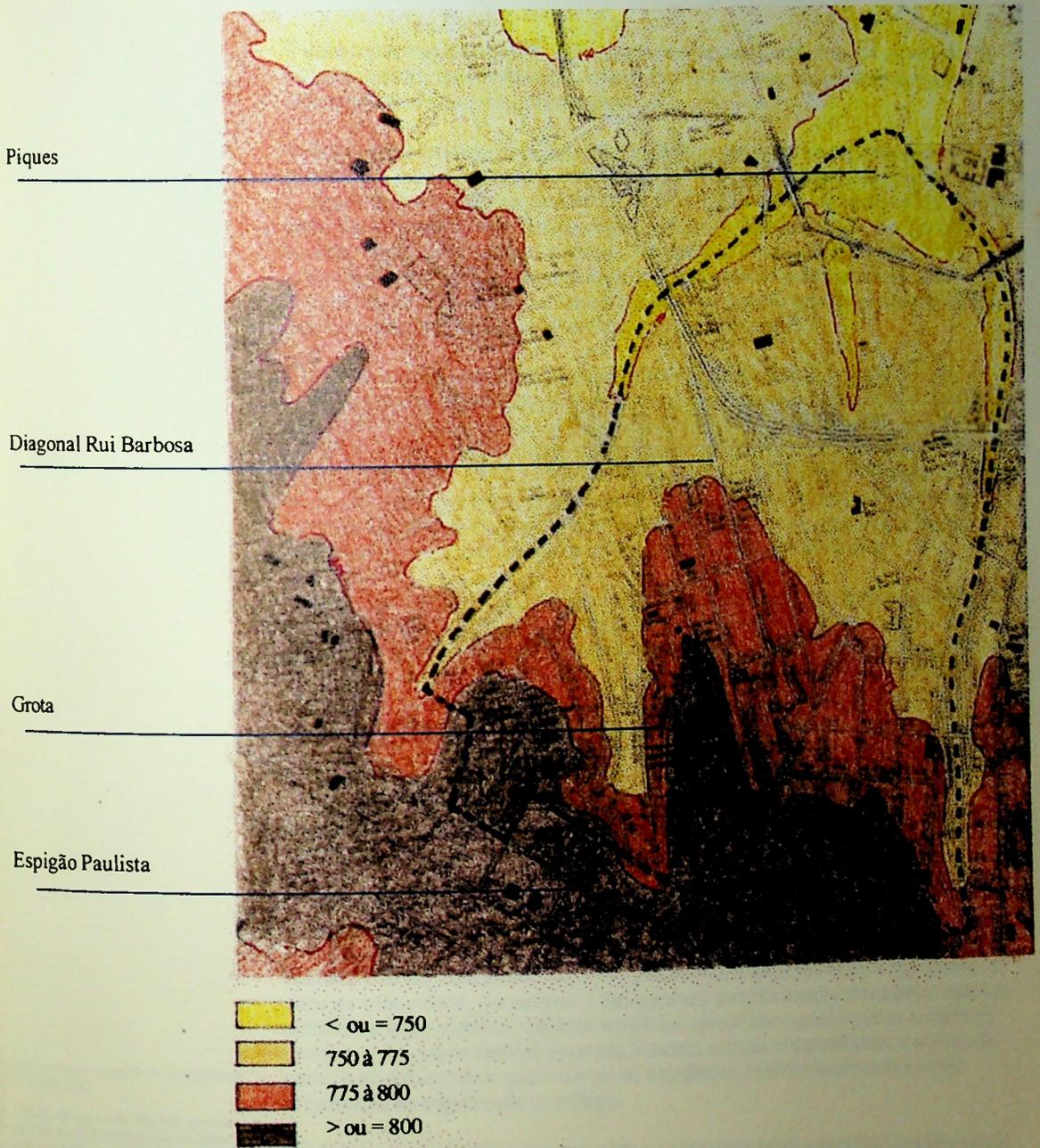
Mesmo que se discorde da proposta de Wilheim, o fato de apontar que a realização de uma intervenção deste porte, deveria fazer parte de uma estratégia de crescimento da cidade, e ser cercada de diretrizes de parcelamento, ocupação e uso do solo, e incentivos para empreendedores, como instrumentos de recomposição do tecido rompido para a execução da via, esta abordagem caracteriza uma compreensão mais articulada de como deveriam ser tratados os problemas urbanos. Em síntese, propunha que as questões de trânsito fossem tratadas no âmbito do planejamento e projeto urbanos.

No entanto, em outros aspectos, reflete uma linha de pensamento sobre a cidade, hegemônica naquele momento. Isto aparece claramente, quando, referindo-se ao papel que a ampliação do conceito em torno da realização das vias poderia ter, assim se expressa:

"Contudo, caso se comprove a excelência do traçado, será necessário verificar qual o uso a ser dado a algumas ampliações da zona Centro 1, constituída por três zonas atualmente ocupadas de forma indisciplinada, irregular e antiquada: parte do Brás (perto da leito da E.F. Central do Brasil), parte da Santa Ifigênia (a famosa 'boca do crime') e grande parte da densa Bela Vista. Estas zonas, incorporadas pelo Anel do Centro 1, poderão ser alvo de estímulos diferenciais, promovendo-os a funções novas, atualmente insuspeitadas." (Wilheim: 101)

Reconhecendo a alta densidade populacional do Bexiga, compromissado com a renovação urbana da área central da cidade, Wilheim desconsiderava a existência de um território que, até aquele momento, continha uma integridade sócio-espacial rara em São Paulo.

E é esta integridade que vai ser violada com a execução das vias, em especial da Radial Leste. Apesar de sua topografia acidentada, pois vai do encontro dos vales do Saracura com o do Anhangabaú, o Piques, subindo em direção da avenida Paulista, por circunstâncias históricas e sociais o Bexiga formou-se a partir de uma trama bastante regular, ortogonal, de quadras alongadas, delimitadas por duas diagonais, a Nove de Julho e a Brigadeiro Luís Antônio, continuando com esta trama além da Brigadeiro até o antigo Córrego Itororó, hoje avenida Vinte e Três de Maio.



É sobre esta trama que se dá, com grande peculiaridade, uma ocupação social a par da própria construção do território, forjado em interação com seus moradores, um espaço quase feito por eles, como diz Scarlato.

Esta integridade mantém-se até a década de 60 praticamente intacta. Quando começa a preparação para a construção das vias, há um "terremoto" tanto espacial quanto social. E aquela trajetória de grande identidade entre o grupo social e o espaço ocupado, que já fora "a expressão de uma forma criativa de busca de liberdade, é hoje (com a Radial Leste/Oeste) a expressão do trágico". Até então, as contradições existentes no seu interior, entre seus componentes sociais, principalmente os dois grandes grupos étnicos, italianos e negros, se davam numa escala que não impedia as soluções criativas que nasciam da liberdade do indivíduo com sua comunidade.¹³

Uma das conseqüências mais trágicas da execução das vias foi a expulsão de sua população pelas obras. Isto pode ser percebido em inúmeros depoimentos de moradores do bairro. ¹⁴ Nesta expulsão que acompanhou as obras, os setores sociais mais frágeis, porque mais despossuídos economicamente e vivendo em moradias mais precárias, são os mais atingidos. Por isso a Vai-Vai sofre um baque grande nesta história. Repete-se mais uma vez a análise de Engels sobre a reforma de Paris realizada por Haussmann, quando, falando da demolição das habitações miseráveis que ocupavam os bairros reformados, apontava: "mas elas ressurgem de imediato em outra parte."¹⁵

A partilha do território do Bexiga, a desconsideração da memória do bairro, as fronteiras criadas pelas vias expressas, o pesadelo de destruição e o flagelo da expulsão dos moradores que vão inchar as periferias, é o cerne do processo escolhido para prover as demandas de circulação da metrópole. Esta destruição foi documentada pelo cinema. Em "Bexiga Ano Zero", Regina Jehá faz um libelo contra o que chama de desaparecimento do mais paulistano dos bairros.

O filme é uma denúncia. Com um título que remetia ao filme do neo-realismo italiano do pós-guerra, "Alemanha Ano Zero", de Roberto Rosellini, que tem como cenário a destruição da cidade de Berlim pelos bombardeios, Regina Jehá argumenta, com imagens e texto, que o Bexiga teria sido zerado.¹⁶

O filme não mostra nenhuma resistência ao que estava ocorrendo. Com um desenvolvimento linear, apresenta o bairro como foi, como se formou; como é/era hoje e como está ficando, ou o que vai ser do Bexiga. É um tempo presente, que se torna passado e se faz futuro ameaçador. Na primeira parte utiliza-se de fotos documentais de pessoas e da cidade. Ao mostrar o Bexiga atual, trabalha sempre com espaços coletivos públicos e semi-públicos, espaços territórios, apropriados socialmente na vivência do cotidiano. Na parte final as cenas são internas, escuras, claustrofóbicas, e aí passa-se para os grandes planos que mostram as demolições, o território arrasado e a nova arquitetura da engenharia de tráfego.

Na apresentação do filme é introduzido um clima pessimista e sombrio. Com imagens de crianças brincando, fala da morte de um menino por atropelamento, e diz: É o progresso! Essa frase é chave no filme; será sempre associada às mudanças, como nefasta ante a vida anterior do bairro, mas esta referência é à vida dos italianos. O filme ignora a presença dos negros e dos nordestinos. Mesmo ao mostrar as habitações coletivas, que não chama de cortiço, não há referência a esta população, que desde o fim da década de 50 havia chegado ao bairro e tinha no cortiço, a sua principal forma de moradia.

"O trânsito entrou para dentro do bairro". Com esta frase introduz-se a violência

13. Este processo é muito bem analisado por Scarlato: 137.

14. Chielé, dirigente da Vai-Vai aponta: "A Vai-Vai sempre contou com as pessoas do bairro, desde sua fundação. Passou a contar com as pessoas de outros bairros depois da urbanização dentro do bairro, porque a maior parte dos moradores foi morar na periferia. Hoje 70% dos frequentadores são de fora e 30% são do Bexiga."

15. Engels, 1979.

16. No entanto, durante os debates preparatórios ao Concurso, Armandinho do Bexiga fala: "Se o Bexiga acabou, que 'caso' a EMURB fica fazendo aqui, gastando tanto dinheiro?" referindo-se ao Concurso de Idéias.

do processo. As cenas são eloqüentes. São portas e janelas lacradas, pedaços de casas, entulho tomando conta de tudo. Este urbanismo de "bulldozer" é extremamente brutal. As pessoas da área em processo de alteração são somente um estorvo a ser rechaçado. Quando perguntaram a Robert Moses se vias expressas como a Cross-Bronx em Nova York não colocavam problemas humanos especiais, ele respondeu impaciente: "Existem mais casas no caminho (...) mais gente no trajeto - isto é tudo", completando: "Quando você atua em uma metrópole super edificada, você tem que abrir seu caminho a golpes de cutelo."¹⁷

Este é o ponto forte da denúncia de Jehá. Ao se promover as transformações da metrópole, é necessário considerar o conjunto das questões que afetam a vida das pessoas.

"Mudou-se a rua da infância". Esta frase é recorrente. Abre inicialmente uma seqüência evocativa trabalhada através de sons de cantigas infantis. O narrador conta fatos do cotidiano e as brincadeiras típicas de meninos e meninas. Em contraponto, as imagens são de destruição e desolação. A frase é repetida novamente ao fechar o quadro de expulsão dos antigos moradores e introduzir a nova ocupação.

Nos restos das habitações demolidas, vai mostrando uma nova população ocupante, apática, perdida, marginal. Não são os moradores do Bexiga, aliás de nenhum lugar da cidade, somente seguem a trilha das demolições.

A câmara introduz o novo estado do bairro. Um grande terreno arrasado, já livre de entulhos; como fundo o skyline de prédios. Neste descampado, um ponto preto, um homem cruza o novo espaço. Um viaduto aparece cortando a tela.

"O Bexiga não se transformou, simplesmente desapareceu." O filme se encerra com esta frase. É a tese do filme. A cena final é extremamente esclarecedora. A câmara passeia pelo parapeito em grade do elevado. O som é de uma tarantela. Alcança um dos acessos do viaduto. Ao fundo a barreira de prédios. Um grupo de mulheres, com a típica roupa escura das matronas italianas, dá as costas para a nova obra, descendo a rampa e afastando-se do elevado. Como fundo, o quadriculado das janelas das fachadas dos prédio.

Literalmente dão as costas para este "progresso" que não pediram, para a transformação, para a mudança, onde não mais se reconhecem no novo espaço.

Perante estas cenas de destruição produzidas para atender a demanda de circulação da metrópole e sua identificação com o progresso, as palavras de Argan ganham uma precisão: "Convém ficar bem claro que o desenvolvimento, ou digamos, a evolução de uma cidade, não é, de forma alguma, o desenvolvimento de uma função, mas de uma situação."¹⁸

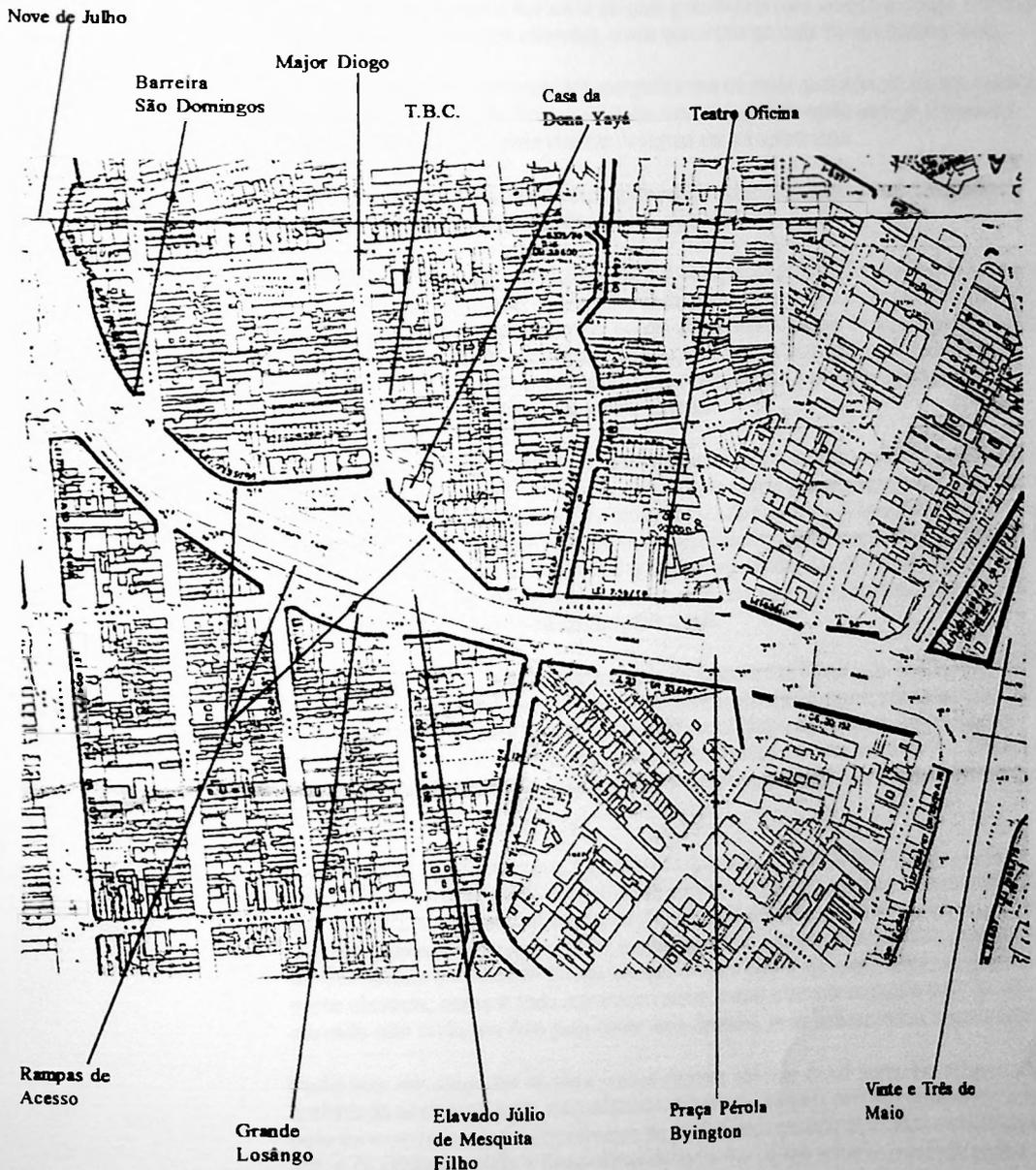
17. Berman: 278.

18. Argan: 237.

O IMPACTO NO BAIRRO

A RADIAL LESTE/OESTE: ELEVADO ARTHUR DA COSTA E SILVA, VIADUTO DO CAFÉ,
VIADUTO JÚLIO DE MESQUITA FILHO, VIADUTO JACEGUAY, AVENIDA ALCÂNTARA
MACHADO.

PERCURSO DE LEITURA DA RADIAL LESTE OESTE



Quando emerge da Praça Roosevelt depois de passar por baixo da rua Augusta, a Radial Leste/Oeste rompe o meio de uma quadra, eleva-se em viaduto por cima da avenida Nove de Julho, da rua Avanhandava e depois sobre a rua Santo Antônio, vindo com o nome de elevado Costa e Silva e se transformando, no viaduto do Café, para descer, mas ainda em cota superior à ocupação do entorno, interrompendo a continuidade das ruas São Domingos e Conselheiro Ramalho. Novamente eleva-se, formando o viaduto Júlio de Mesquita, o que exige grandes desapropriações na altura da casa da D. Yayá, “comendo” inclusive parte do jardim desta residência, formando aí um grande losango alongado. É neste local que se acessa o bairro a partir desta via. As rampas de acesso e descenso exigem grande área para serem realizadas. Este é um dos problemas das vias elevadas, o oco que criam no meio de uma trama urbana.

Em seguida, vai declinando até mergulhar pouco antes da rua Santo Amaro, passando em túnel, por baixo da Brigadeiro Luís Antônio, quando então emerge, cruzando a Vinte e Três de Maio pelo viaduto Jaceguai em direção à leste.

Algumas questões são importantes de serem apontadas, procurando compreender porque esta via foi tão desastrosa para o bairro.

Não se nota, na análise dos projetos, a preocupação de articular, um tecido novo que vai ser implantado, com o existente. Já foi dito que os projetos não se referenciam à cidade, não há nenhum desenho, exceto a marcação das leis de desapropriação, sobre o desenho da trama preexistente. Além disso, a via é “loteada” entre escritórios, inclusive comerciais(!) como se não constituíssem um todo. Não há registro de desenhos que articulem estes vários trechos.

O fato de não trabalhar com a cidade existente, portanto não serem feitos desenhos de cortes, onde pudessem ser melhor estudado os níveis que minimizassem o impacto da via, traz, como consequência, as interrupções de percursos já apontadas, em especial das ruas São Domingos e Conselheiro Ramalho. Como ilustração do papel destas ruas na vida do bairro, pode-se apontar o fato de ser citado, nas entrevistas com moradores, o hábito de passar-se, ao fim da tarde, na padaria Basilicata ou na São Domingos, para pegar o pãozinho para o café.

Hoje, um morador da quadra seguinte a da padaria São Domingos, nesta mesma rua, terá que andar aproximadamente quinhentos metros para aquele pãozinho, pois terá que caminhar pela São Domingos até a Manoel Dutra, descer uma quadra, virar à direita na Rui Barbosa, caminhar até a Santo Antônio, dobrar novamente à direita na João Ramalho, subir uma quadra e dobrar à direita, pela última vez, na São Domingos! Ufá!

Na altura da São Domingos, a Radial passa a mais ou menos dois metros e meio da cota desta rua. Se essa via já vinha em elevado e logo em seguida ascende novamente em viaduto, seria possível mantê-la elevada neste trecho, deixando-se um vão livre de aproximadamente quatro metros, o que garantiria a continuidade da São Domingos e da Conselheiro Ramalho. Numa via que cruza a cidade de leste a oeste, em grande parte elevada, como é todo seu trecho oeste, cento e oitenta metros a mais de via elevada não seria um fato para deter uma decisão, se os balizamentos fossem outros.

Poderiam ser alegados os altos custos de uma solução de tal porte. No entanto, no âmbito da obra realizada, naquele momento tal custo seria perfeitamente absorvido pelo montante total. Os argumentos se consolidam quando da análise da história desta via, e os custos sociais e financeiros decorrentes da má solução escolhida para o bairro.



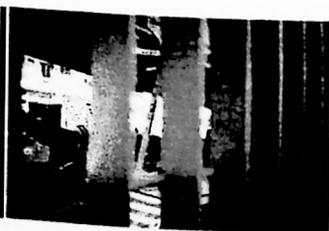
Viaduto Martiniano Prado



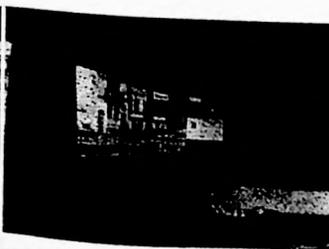
Viaduto Nove de Julho



Rampa de acesso do trevo Glories
(Catalanes / Barcelona)



"Baixos Viadutos"



"Baixos Viadutos"

Um outro aspecto importante diz respeito ao desenho do viaduto do Café. Quando cruza a Nove de Julho o faz quase perpendicular, o que favoreceria uma boa solução. No entanto, ao alcançar a Santo Antônio, atinge esta via num ponto de inflexão para a esquerda, formando assim um ângulo levemente agudo, situação mais difícil de ser resolvida.

Mas é na qualidade do desenho desses viadutos que a linguagem da burocracia continua a chamar de obras de arte, que está um grave problema. Nos demais viadutos da Nove de Julho - o Nove de Julho, Martinho Prado e Major Quedinho - e mesmo outros, projetados até a década de 60, a qualidade da solução manifesta-se no fato do projeto não se restringir a resolver uma pista elevada, mas concebê-la enquanto equipamento urbano da maior importância, e portanto, como um edifício da cidade. E com este conceito, adotava-se o cuidado que então se dispensava ao projeto de um edifício, resolvendo-se toda a articulação com o entorno até o detalhe. Diferentemente, o elevado restringe-se a ser tratado como uma via que cruza um espaço.

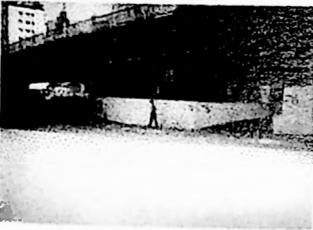
Se os baixos desse elevado estavam destinados a funcionar como estacionamento, nem por isso seria desnecessária sua solução arquitetônica-urbanística.

Hoje, quase trinta anos da realização desta via, a improvisação e a péssima qualidade do espaço construído sob este viaduto desafiam as tentativas de atenuar estes estragos. Constituem uma mancha deteriorada, agravada pelo barulho e desorganização do tráfego que por aí passa. A cessão da área para estacionamento em nada melhorou sua qualidade. Vários setores sociais do bairro já reivindicaram seu uso para instalação de equipamento coletivo, numa tentativa de garantirem a sua posse urbana, sem terem sido atendidos.

No viaduto Júlio de Mesquita Filho é realizada a ligação com o bairro. Para sair da pista sentido leste/oeste há uma alça que se liga à Conselheiro Ramalho; e é neste mesmo local, pela rua 14 de Julho, que pode-se acessar a Radial, a partir do Bexiga. No sentido oeste/leste pode-se deixar a Radial na bifurcação com a Rui Barbosa; o acesso a ela é feito pela alça rua Professor Laerte Carvalho. Esse viaduto sobrepassa a Major Diogo neste ponto. Este área, com a forma de losango, tem cem e vinte e cinco por duzentos e trinta metros de diagonais desta figura. Para se perceber o impacto destas dimensões é importante não perder de vista que as ruas do Bexiga se formaram com dez metros e as quadras com cinquenta metros de largura em média.

Este fato é agravado por este viaduto não apresentar solução de projeto na sua articulação com o tecido do bairro. Isto pode ser constatado pela zona de degradação em que se tornou este trecho da Major Diogo. É ponto preferido de uma população de rua marginal, o que cria um outro tipo de barreira urbana. Teme-se caminhar pela Major Diogo em direção ao centro. E é logo depois desta passagem que se encontra o Teatro Brasileiro de Comédia, o histórico TBC. Pouco antes, a rua Jaceguai, que antes era continuação da Manoel Dutra, tem seu traçado alterado, quando então corta parte do jardim da casa de D. Yayá. Este desvio permite atingir-se a Major Diogo ou a Radial no sentido oeste.

Essa casa, que ainda mantém uma grande área de jardim e quintal, tombada pelo Condephaat e pelo Conpresp, órgãos de preservação estadual e municipal, é de propriedade da USP e permanece vago há décadas, se deteriorando pelo não uso. No entanto, seria da maior importância sua utilização como equipamento de uso coletivo, resguardando sua área livre, necessária num bairro que carece de praças e cuja taxa de ocupação dos lotes é altíssima. Conforme documentação na Comissão de Patrimônio Cultural da USP, atualizada até 1/10/98, desde 1975 ao menos vinte e



"Baixos Viadutos"

quatro propostas foram apresentadas visando o uso desta casa, que no entanto permanece sem solução. A última, apresentada em 1998 pelo movimento "Vem pro Bexiga", como tentativa de realizar a experiência do Espaço Bexiga, ainda que não por iniciativa do poder público, mais uma vez foi indeferida.

Este fato é apontado aqui como registro de que recorrentemente a atividade do poder público, em diferentes níveis, em São Paulo, produz desagregação urbana. As construções ou lotes vagos, com o tempo degradam-se, o que inevitavelmente tem repercussões no espaço público. No caso de um imóvel de grandes proporções, com implantação diferenciada do tecido do entorno, este efeito é multiplicado. Some-se a isto, o fato de estar contíguo ao viaduto Júlio de Mesquita e sua grande área vazia.

Após o viaduto Júlio de Mesquita, a Radial vem num descendo até passar sob a Brigadeiro Luís Antônio, transformando-se novamente em viaduto – Jaceguay – sobre a Vinte e Três de Maio. Este é o trecho em que ocorrem menos rupturas, pois permite a continuidade da rua da Abolição. A rua Santo Amaro juntamente com a Jaceguay e um desvio da Manoel Dutra, apresentam uma solução articulada para a permeabilidade do bairro.

Nesta área há uma situação topográfica bastante favorável a um equacionamento da articulação da nova intervenção com a situação preexistente. A elevação das cotas vão no sentido contrário à declividade do viaduto. É o que possibilitou a manutenção das ligações anteriormente existentes. Mas permanece, recorrentemente, o problema que já ganhou, na linguagem corrente, uma expressão pejorativa: "os baixos do viaduto".

É na Jaceguai que está localizado um outro equipamento de propriedade estatal e de uso coletivo, o teatro Oficina, imóvel também preservado, que foi palco de fatos históricos de grande importância na história cultural e política pós-64. A documentação histórico-cultural do Oficina encontra-se na Unicamp. A concepção de teatro elaborada pelo grupo que ali atua, dirigido por José Celso Martinez Correia, encontrou sua espacialização no projeto de Lina Bo Bardi e anseia por espaço/ar para melhor se viabilizar.

Há uma longa luta deste grupo no sentido de exigir o cumprimento da legislação no que diz respeito ao entorno do imóvel, travando até hoje uma batalha persistente contra a tentativa de aprovação de projeto de shopping center atrás do Oficina.

Como esta concepção de teatro se articula estreitamente com o espaço urbano, seu complemento, seria a liberação da área vaga nos fundos deste teatro e que se liga à rua Japurá, transformando-a em praça pública. O teatro se expandiria assim, para além de seus limites espaciais. De frente, o Oficina cresceria para os baixos do viaduto, atravessando a Manoel Dutra e ocupando uma pequena área remanescente das desapropriações, que permanece sem uso público, é apropriada por particulares. O arquiteto Paulo Mendes da Rocha foi convidado pelo Oficina para realizar tal projeto, que previa a ocupação do viaduto, situando a bilheteria do teatro do outro lado da Manoel Dutra, na área residual. Com esta amplitude teatral espacializada, a ida ao teatro é impossível sem imiscuir-se na cidade, oposto às situações, cada vez mais segregadas, de vivência urbana.¹⁹

A solicitação para o uso desses espaços remanescentes foi encaminhada à direção da EMURB em 1992, que no entanto liberou-os para outros usos. Posteriormente, por decisão do executivo municipal, neste local foi implantado um acolão. Sob o argumento de política social, o poder público, mais uma vez, nega a necessidade de qualificar o espaço público.

19. Corrêa, José Celso Martinez, 1989. Debates Públicos: "O desenho do Bexiga". "Sobre o Oficina, é uma obsessão de maluco, de artista, porque em seu espaço, num certo sentido, foi-se projetando todo um desejo de abrir uma via que significasse uma nova via no teatro brasileiro, na cultura brasileira. O projeto acabou virando um projeto urbanístico mesmo, um oito infinito. Nós queremos (os baixos do viaduto) para ser depósito de carros alegóricos, oficina de cenários ... Ter toda uma área que propicie às pessoas atravessarem o espaço."

Sobre o túnel que passa sob a Brigadeiro, numa área remanescente das desapropriações, foi construída a praça triangular Pérola Byigton. Atualmente, além de estar cercada, há uma precariedade extrema na sua ordenação espacial e no seu mobiliário urbano. No entorno pode-se observar restos de construções, pedaços de edifícios, que, quase trinta anos da execução da Radial, ainda não se recompuseram.

O descaso do Estado para com a rua enquanto espaço público tem como consequência sua péssima qualidade.²⁰ Além do exposto, isto pode ser apontado em dois outros aspectos: os elementos básicos constitutivos da rua, o leito carroçável, a sarjeta, a guia e a calçada não recebem um tratamento compatível com a importância desse espaço. Complementando este estado, o mobiliário urbano ou é inexistente ou é de péssima qualidade, como é o caso da iluminação pública, voltada exclusivamente para atender, ainda que com precariedade, os usuários de veículos.

A legislação de calçadas da cidade de São Paulo, atribui ao privado, a responsabilidade por sua execução, como se o anteriormente chamado "passeio público" não necessitasse mais de sua publicidade. Como agravante, apesar desta legislação traçar uma série de diretrizes corretas para a construção desse espaço, raramente é aplicada a lei. O que observa-se, aliás de forma extremamente generalizada, é a privatização deste espaço, com a calçada defronte de um lote servindo a este lote; situação extrema observa-se quando é tratada como rampa de acesso à garagens.²¹

Diferentemente do que deveria ocorrer, a rua não define a ocupação do lote privado. Este aspecto será melhor discutido quando for analisada a rua Rui Barbosa.

Após passar sob a Brigadeiro Luís Antônio, a Radial transforma-se novamente em viaduto, o Jaceguai, para cruzar a avenida Vinte e Três de Maio, dirigindo-se para leste por sob a avenida Liberdade. Entre a Brigadeiro e a Vinte e Três, esta via possui várias alças de acesso, tendo sido resolvida a articulação da Vinte e Três com a Radial sentido oeste por demolições entre as ruas Jandaia e da Assembléia. Como neste trecho, entre a Brigadeiro e a Vinte e Três há uma só quadra, a articulação da cidade faz-se bem pela Brigadeiro.

RUI BARBOSA / TREZE DE MAIO

O traçado original da rua Rui Barbosa, uma das mais antigas do Bexiga, já aparecia no mapa Nova Planta da Cidade de São Paulo de V. Bonvicini e V. Dubugras, de 1891. Em continuação a rua Dr. Martinho Prado, ligava a rua Santo Antônio com a rua Santo Amaro, as duas primeiras ruas traçadas neste bairro. Antecedendo a construção da Treze de Maio, faz parte da malha ortogonal de retângulos alongados que caracteriza o arruamento original deste bairro.

A atual Rui Barbosa teve sua obra iniciada em 1968, num quadro econômico, social e político de autoritarismo, ufanismo do "ame-o ou deixe-o", consolidação da indústria automobilística e a consolidação da opção de solução dos problemas de transportes da metrópole baseado no veículo individual em detrimento da reorganização do sistema de transporte coletivo, até então, em grande parte público.

Com 32 metros de largura, aproximadamente, e 900 metros de extensão, tem a função de eixo norte-sul para ligar a Radial ao Paraíso e articular o Centro com a região da Paulista. Tendo sido concebida unicamente como projeto viário, desconsiderou inteiramente o tecido urbano que atravessa, o "coração" do bairro do Bexiga.

Trata-se de uma via com características de rodovia, que mantém o nome de rua, mas que deveria ter sido concebida enquanto avenida. Desde que foi realizado o projeto

220. O termo descaso, uma simplificação do estado real, é usado aqui porque não pretendo entrar no mérito das questões que explicariam esta situação, recentemente tem-se procurado entender melhor suas origens, haja visto o artigo de Mariana Chauí publicado no caderno Mais do jornal Folha de São Paulo de 1-14/03/99 e de Conrado Caligaris, também no CCaderno Mais.

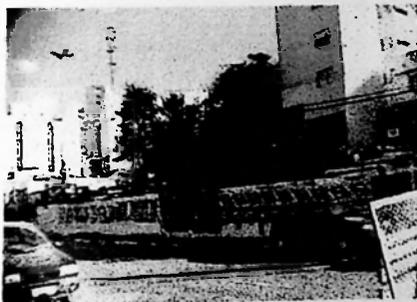
221. A lei que regulamenta a construção de calçada, chamada Lei de Conservação de Calçadas é a de número 10.508 de 4 de maio de 1998, regulamentada por dois decretos de números 27.505/88 e 29.599/91. Posteriormente, foram feitas pequenas alterações que não alteram seu essencial.

de seu alargamento, alinhando-a com a Monsenhor Passalacqua, e a travessia por viaduto da Brigadeiro Luís Antônio, continua apresentando graves problemas que demandam a execução de um projeto urbano integral, que, qualificando-a, reverta a situação hoje existente.

Além do problema social de expulsão de moradores que provocou com esta pesada intervenção, fragmentou também a trama urbana, interrompendo percursos consolidados, como o acesso à rua dos Ingleses, de quem vem pela rua Fortaleza, subindo a escadaria da rua Treze de Maio. Levou de roldão também dois equipamentos deste bairro, de grande presença cultural e afetiva, o cine Rex e o teatro Espéria. Esta obra foi simultânea à construção da Radial Leste/Oeste mais ao norte, ambas criando um grave problema de desestruturação do tecido urbano.²²

Por não ter considerado a morfologia do Bexiga, que necessariamente colocava uma série de condicionantes, o novo traçado da Rui Barbosa resultou numa autovia bem no miolo de um bairro com intensa vida cotidiana nas ruas. Nesse sentido, não incorporou no projeto a necessidade de uma nova articulação da estrutura viária, negando o atendimento à demanda do bairro, não só a já existente, mas também a que a própria obra criaria. É uma via que se sobrepõe à trama do bairro, restringindo sua permeabilidade.

Como já foi apontado, o Bexiga possui uma topografia acidentada, que ascende quase que continuamente, na diagonal, em direção ao espigão da Paulista e descende em direção à avenida Nove de Julho. Como esta situação não foi considerada ao traçar-se a Rui Barbosa, seu alargamento resultou numa seção transversal, com um desnível que atinge mais de dois metros em alguns lugares. Na interrupção da rua Fortaleza é precisamente onde apresenta sua maior diferença.



Desnível Fortaleza / D. Orione

Mas é precisamente neste local, remanescente das quadras demolidas para a execução do viaduto Treze de Maio, unificando a Rui Barbosa e à Treze de Maio do outro lado da Brigadeiro, nos tecidos residuais desta intervenção, que foi construída a pequena praça Don Orione. Por ser praticamente a única do bairro, é hoje importante local de socialização dos moradores. Mesmo porque está ao pé da Escadão, como era conhecida da escada da rua Treze de Maio, que, além de sua importância como elemento de circulação, tem um papel afetivo muito forte, e portanto simbólico, no bairro.

Justamente neste trecho é impossível a travessia da Rui Barbosa, num percurso de 500 metros, o que foge completamente à escala do caminhar na cidade. Só é possível cruzá-la pela Treze de Maio, por baixo do viaduto sobre Brigadeiro, espaço de más condições, ou no cruzamento com a rua Conselheiro Carrão, duzentos e cinquenta metros descendo a Rui Barbosa, da Praça em direção ao Centro.

22. Foram mais de 200 lotes desapropriados sumariamente, sem nenhuma solução que resolvesse o deslocamento desta população.



Viaduto Treze de Maio

As ações de gestão do poder público, tem conseguido degradá-la ainda mais. Quando de sua execução, foi construída uma escada, de péssima qualidade, junto ao canteiro central, entre as duas pistas, numa continuidade de alinhamento com a rua Fortaleza. Apesar de sua enorme precariedade, que praticamente inutilizava seu uso, permanecia lá, como que lembrando um percurso que havia sido interrompido e que demandava ser refeito.

Os parâmetros do executivo municipal quanto ao uso do espaço público, tem se pautado pelo privilegiamento da demanda de circulação pelo carro de uso individual. Em função desta postura, para garantir o aumento de velocidade nesta via, demoliu-se a escada, negando a possibilidade da travessia dessa rua. Com a execução dos canteiros altos na ilha central, com o objetivo de restringir sua travessia, e a uma vegetação inadequada, mais alguns passos foram dados para degradá-la ainda mais.



A Rui Barbosa começa como bifurcação da Radial, quando esta sobrepassa a Santo Antônio, no sentido oeste/leste; no leste/oeste, na direção do centro, descende, ligando à rua Santo Antônio por baixo do Viaduto de Café, apresentando aí, diversos terrenos residuais, sobras, que não estabelecem nenhuma articulação formal com a cidade, sendo grave foco de degradação ambiental e ambiente propício a marginalidade.



Como já foi apontado, neste trecho pela ligação com a Radial Leste/Oeste forma um “rombo” viário que chega a ter cento e vinte metros de largura

Com trinta anos de existência, apresenta dificuldade de reconstituição dos terrenos ao longo de seu percurso. Localizada no centro do Bexiga, estabelecendo uma ligação privilegiada entre o Centro e a avenida Paulista, vários lotes permanecem não edificadas ou subaproveitados com construções bastante precárias.

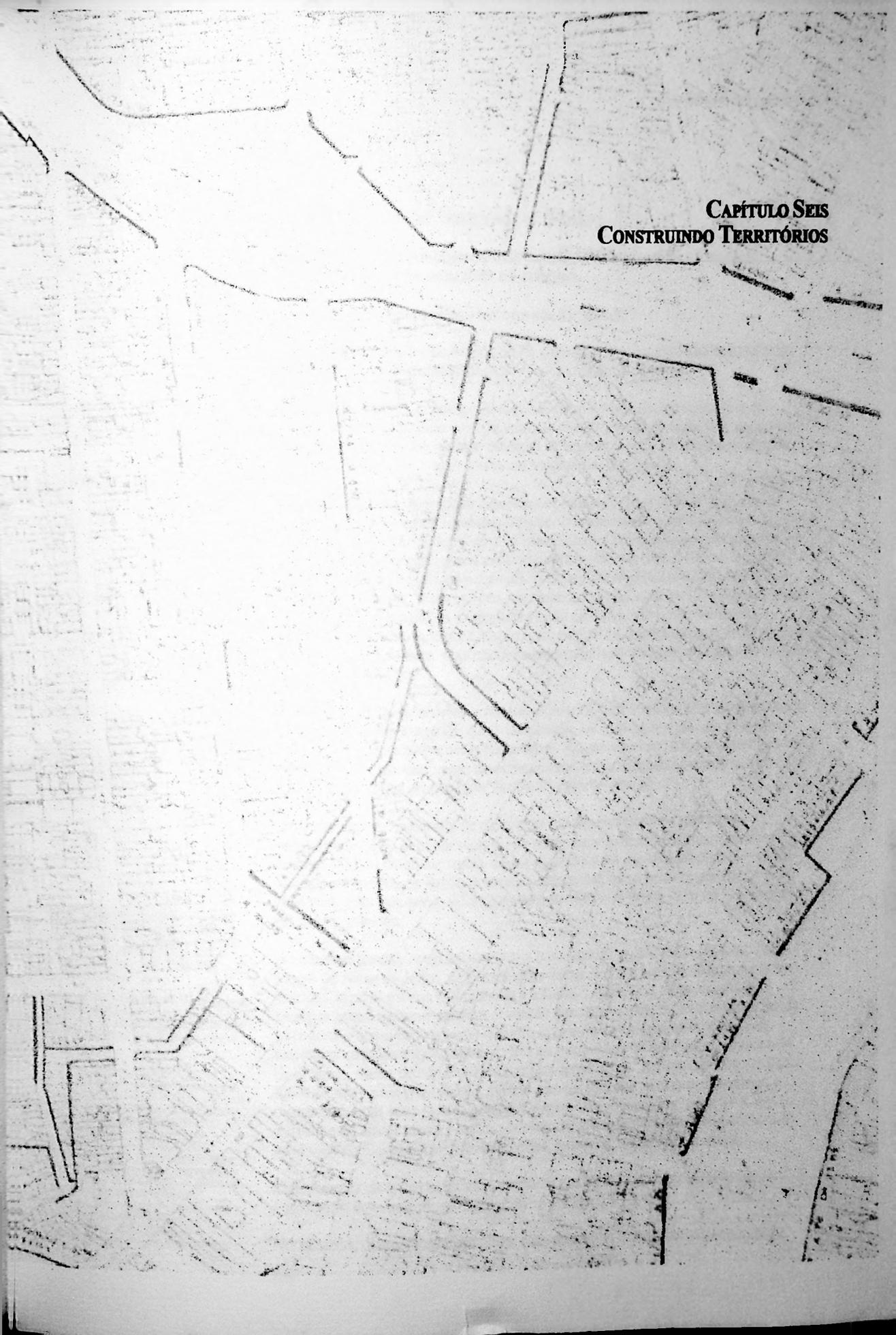
Local de alguns equipamentos importantes de lazer e cultura da cidade de São Paulo, como o teatro Sérgio Cardoso, o Mars, o antigo Zaccaro, inúmeras cantinas e casas noturnas, forma com a Treze de Maio, cujo traçado é paralelo ao seu, um binômio com potencialidade de ser estruturador da economia deste bairro. Esta rua, por seu forte valor afetivo e simbólico para os moradores do Bexiga, foi escolhida durante a realização do Concurso Público, entre três opções que incluíam a Vila Ipororó e a Escola de Samba Vai-vai, para ser a primeira a receber um projeto de requalificação, decisão não viabilizada pelo poder público.

O desnível entre os dois lados da Rui Barbosa impede sua percepção enquanto avenida, espaço aglutinador, uno, pois não há a legibilidade necessária para se situar no lugar e ter o domínio do todo. Conforme vai-se caminhando em direção à Brigadeiro, este desnível se acentua.

Após o cruzamento desta avenida, a topografia da cidade evita que o desastre seja maior. Com a elevação do terreno, o viaduto chega à cota da cidade num percurso de cento e cinquenta metros - a dimensão de uma quadra alongada; tendo ruas laterais ao viaduto, que acomoda as construções, o impacto desta via fica minimizado. Neste trecho, até a praça Amadeu Amaral, unifica-se com a Treze de Maio, o que exigiu um grande alargamento desta, que dos treze metros originais passa a ter vinte e oito. A seção transversal nivelada, também favorece sua melhor qualidade.

Além desses aspectos, nunca é demais apontar para o fato de que o traçado do viaduto Treze de Maio é rodoviário, desde seu início na rua Fortaleza, com curvatura, defensas, estrutura, parapeito, ausência de calçadas e acabamento, como se estivesse localizado em área não urbanizada.

Com as características apontadas, não é um projeto com as qualidades funcionais e estéticas próprias de um equipamento urbano. Mais uma vez estão presente os “baixos do viaduto”, desafiando a imaginação de quem pretenda uma equação para este grave problema.

The image shows an aerial photograph of a city street grid. A semi-transparent map overlay is placed on top of the photograph, showing the same grid lines in a darker, more defined manner. The map overlay is slightly offset from the photograph, creating a layered effect. The text 'CAPÍTULO SEIS' and 'CONSTRUINDO TERRITÓRIOS' is printed in the upper right corner of the map overlay.

CAPÍTULO SEIS
CONSTRUINDO TERRITÓRIOS

1. REDEFINIÇÃO DO TERRITÓRIO DO BEXIGA.

O ESPAÇO POPULAR COMPÕE UMA UNIDADE FUNCIONAL COM A ATIVIDADE METROPOLITANA DA INDÚSTRIA DO TURISMO.

O Bexiga não desapareceu e também não foi "zerado".

→ Com as intervenções da década de 70, o Bexiga viveu um momento de indefinição quanto a sua continuidade de bairro central residencial popular.

Realizadas as vias, o Bexiga foi definido nos planos municipais como área de projetos especiais, pois com os vultosos recursos públicos investidos, esperava-se que fosse ocorrer um intenso processo de transformação. Visto como estoque de áreas do município, o bairro teria um tratamento diferenciado.¹

No entanto, pela concepção dessas ações públicas, o que ocorreu de fato foi a liberação para o capital imobiliário explorar intensamente reserva de áreas existentes na Grota, provocando uma verticalização intensa, desrespeitando sua topografia e a potencialidade de realizar-se uma ocupação incluyente com a histórica ocupação populacional do bairro, como preconizava, em linhas gerais, o projeto de Paulo Mendes da Rocha.² Esse projeto, encomendado pela Cogep em 1974, consistia numa proposta de ocupação da acidentada região da Grota, que jamais havia sido ocupada. No entanto, a contratação deste projeto foi insuficiente para deflagrar uma requalificação da área, pois não foi acompanhada de ação por parte do poder público para sua execução.³

Nesta ocasião, empresários consultados pela COGEP manifestaram seu desinteresse no investimento, alegando que a vizinhança, os imóveis degradados - as antigas residências construídas pelos capomastri - e o parcelamento do bairro, com lotes de testada muito estreita, eram desestimulantes, tendo chegado a defender a demolição total da área, num processo de "limpeza" espacial e social.

Anteriormente, na década de 60, com as facilidades oferecidas pelo recém-implantado SFH, já havia ocorrido no bairro uma verticalização e adensamento para setores sociais de maior renda, com a demolição dos casarões próximos ao viaduto Jacareí e à rua Maria Paula, pela proximidade do Centro, bem como no Morro dos Ingleses, pois esta zona, diferentemente do núcleo do bairro, tinha um parcelamento de grãos grandes.

Ao mesmo tempo, construiu-se para a população de menor renda nas áreas ainda vagas da Nove de Julho, nas imediações da rua Rocha e no Baixo Bexiga, entre o viaduto Jacareí e a rua Maria Paula e a Radial Leste/Oeste. Estas construções tiveram como características a ocupação dos antigos quintais, a ausência de recuos, garagens e áreas de recreação infantil, invadindo os espaços intersticiais. Esta trajetória configurou a imagem do Bexiga que perdura até hoje: grande diversidade tipológica, numa coexistência das antigas construções "vernaculares" de influência italiana, do começo do século, alguns grandes edifícios da década de quarenta e cinquenta, com seus típicos prédios de seis a oito andares, alinhados à rua, e os edifícios de maior altura e soltos no lote, com áreas de lazer no térreo, constituindo uma espacialização com diferentes grãos, gabaritos, implantação e estilos.

Hoje, apesar de todas essas circunstâncias contrárias à existência do Bexiga de antes, com acomodações e alterações, há um Bexiga.

No entanto, é necessário identificar com precisão o que mudou e o sentido dessa

1. Lei 8.328/70, capítulo específico VI, refere-se a ZB-200 para Bela Vista e Luz; estudos Básicos PR-016, bela Vista ZB-010, COGEP/PMSP, 1974; Projeto da Grota PR - 073 e Projeto Treze de Maio, Dossiê 038 e Vila Itororó, todos de 1975.

2. O projeto de Paulo Mendes da Rocha previa a construção de apartamentos de 2 ou 3 dormitórios, com 50 a 70 m², num total de 984 unidades, com escola de 1º e 2º graus, centro infantil, etc.

3. Nos Estudos Básicos PR-016, o poder público, a partir de um discurso ideológico que afirmava "um processo de intervenção que integra a ação do poder público e a iniciativa privada em operações combinadas de preservação, ordenação e reurbanização visando incrementar a qualidade de vida urbana", encobria, com a contratação da série de projetos que acompanharam a implantação das vias, sua prática de realização de processo de renovação urbana no seu conceito tradicional, com substituição de moradores. Isto é muito bem descrito no trabalho de Scarlato, na VI Parte, 5. Propostas de Renovação Urbana para a Bela Vista-Bexiga, 1988.

mudança. "As cadeiras nas calçadas...Era mais que um lazer, era a expressão de uma forma de integração do seu usuário com o espaço-sentinelado da casa e da rua como sua obra e da comunidade."⁴



Sérgio Mamberti

Assim vivia-se o Bexiga. Este sentimento de pertencer a uma comunidade, principalmente pelas famílias de origem italiana, esgarçou-se. Há uma deterioração geral das construções, as habitações coletivas, presentes desde a origem do bairro, transformaram-se em cortiços, em geral em péssimo estado de conservação. Mas o bairro continua lá, e não foi absorvido nem pelo Centro nem pela Paulista.

Continua a ser um bairro bastante procurado para morar, tanto pela população de baixa renda, em parte moradora dos cortiços, quanto por setores sociais médios, principalmente intelectuais e artistas. Muitos desses não se adaptam em outros lugares, e voltam em busca do que continua a ser muito forte no Bexiga: a diversidade e conflituosidade que caracterizam um tecido urbano saudável. Quanto aos moradores de cortiço, têm um grau de permanência no bairro espantoso - desmentindo o senso comum de que esse tipo de morador não estabelecerá vínculos de pertença.

A inoperante abertura de processo de tombamento em 1992 - isolada de medidas complementares - e a recente investida do governo municipal - a Operação Urbana Centro - lograram, até o momento, descaracterizar o Bexiga. Desconsiderando trechos urbanos com suficiente unidade funcional e significativa para um tratamento comum, a Operação Urbana Centro incorpora o terço inferior da área do Bexiga, desde o viaduto Jacareí até a Radial Leste/Oeste, como se essa área não pertencesse a um todo orgânico, o território do Bexiga.⁵

Toda a área do Bexiga continua a ser reconhecida como território, resultado de um conjunto de relações sociais onde se faz a história de cada um e de grupos, que contém o funcional e o simbólico. É um bairro cujos limites são estabelecidos pelo grau de relações entre as pessoas que vivem num mesmo cotidiano urbano, procurando, com cumplicidade, saída para os problemas comuns. Por isso, periodicamente surgem movimentos que se articulam, freqüentemente em torno de atividades festivas, para resistir a ameaças a seu território.

Hoje, é inegável que o Bexiga vive no limite da sobrevivência como bairro. Nos últimos cinco anos, pode-se observar uma acentuada destruição de seu patrimônio arquitetônico. Para a confirmação desse estado, basta consultar a documentação realizada pelo Departamento de Planejamento e Participação da EMURB em 1992, por ocasião do desdobramento do Concurso de Idéias, da Vila Itororó e da rua Treze de Maio, e comparar com a situação hoje nestes dois locais, para sentir este limite.

4. Scariato, 1988: 138.

5. A Operação Urbana Centro contém, no discurso, uma declaração de intenções quanto a melhorias urbanas na área central. Mas nada no texto da lei define o que e quais seriam essas intervenções. Não contém em anexo uma relação de ações, nem de projetos, nem definição de atribuição a instâncias para realizá-los, ou quaisquer outras definições que dessem consequência a esse discurso. Consiste numa operação de compra e venda, onde o poder público detém a mercadoria virtual possível de ser negociada. O raciocínio simplista que orienta a definição do quanto vender se pauta pela visão de "quanto mais melhor", isto é, quando maior o potencial construtivo posto à venda, maior o interesse do capital imobiliário ou um outro. Não é o raciocínio que tem balizado as ações urbanas em várias cidades, principalmente na Europa.



Armando Puglise

No entanto, se ainda existe um patrimônio ambiental urbano, que atrai e que tem, inclusive, sua imagem explorada comercialmente, isto deve-se em grande parte, surpreendentemente, aos cortiços. Na área do Bexiga, os imóveis ou trechos urbanos que mantiveram características originais frequentemente são ocupados por cortiços. A Vila Itororó é um testemunho: ocupada por uma população de baixa renda, desde a falência de seu construtor e proprietário, seus moradores se organizaram para mantê-la e habitá-la, conservando para a cidade um conjunto arquitetônico dos mais admirados e documentados em São Paulo. Com a expulsão desta população em 1994, se iniciou um processo de demolições. Nestas condições, o Condephaat, após vinte anos da abertura do processo, finalmente decretou seu tombamento, quando o conjunto da Vila há havia sofrido grandes alterações e perdido parte de suas construções.

Certas potencialidades da urdidura urbana do Bexiga, tais como localização, suporte físico, história do bairro, têm possibilitado a acomodação de novos usos associados às novas economias vinculadas ao terciário, decorrentes das transformações da metrópole. Sinais destas alterações podem ser detectados já na década de 70, após as intervenções viárias, que rasgaram o bairro mas o abriram para a metrópole.

E a força deste bairro está em seu espírito camaleônico. É justamente a partir das obras que cindem seu território que, na busca da sua sobrevivência, o Bexiga cria para si um papel em relação à cidade: é o Bexiga da noite, das cantinas, dos bares, dos cafés, dos teatros. E pela dualidade do caráter desse bairro constroem, neste momento seu museu de bairro, o Museu do Bexiga, iniciativa de Armandinho do Bexiga, como gostava de se identificar Armando Pugliesi. Como se realizassem espontaneamente, e aí com deformações, o que Argan considera ser o papel do historiador da arte/cidade no sentido de

*"preocupar-se não com o congelamento ou a fixação da cidade antiga, da qual pode apenas prorrogar a existência, mas com um desenvolvimento coerente com sua realidade histórica, de modo que, mesmo na diversidade das organizações e dos níveis, uma articulação funcional assegure o dinamismo de todo o tecido urbano."*⁶

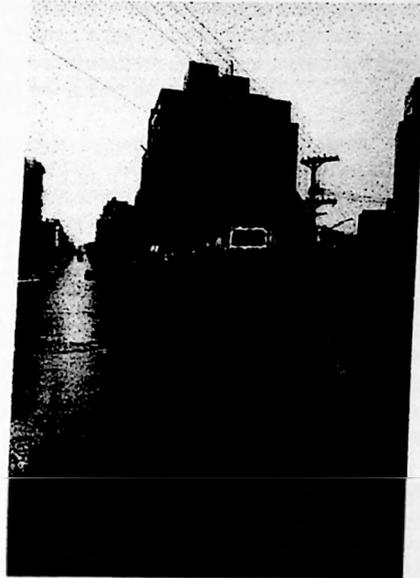
O setor gastronômico do bairro, mesmo com a grande diversidade de opções que São Paulo oferece, tem resistido. Os teatros, se hoje não se concentram inteiramente neste bairro como na década de 60, ainda mantêm aí forte e significativa presença. Particularmente o Oficina, o Sérgio Cardoso e o histórico TBC, no momento passando por uma processo de reforma, tanto de suas instalações quanto de seu gerenciamento, com ambiciosos planos para sua nova fase. Multiplicam-se os escritórios de informática, de propaganda e marketing, diversos ateliês, escolas de dança, além de uma enorme gama de serviços que sempre estiveram presente no bairro.

Nesta trajetória, num primeiro momento, os tecidos constitutivos da formação inicial do bairro se acomodaram melhor a esta nova situação. A rua Treze de Maio é o exemplo mais evidente desta característica. Os restaurantes, cafés e bares ocuparam as antigas residências com adaptações, nem sempre comprometidas com a qualidade urbana, mas que atenderam às necessidades estritas de implantação desta nova economia. Com a lotação da rua, estas atividades expandiram-se para suas transversais, e avançando ao mesmo tempo, para a Rui Barbosa.

Mas o caráter de bairro densamente habitado permanece. Com novas dificuldades. Antes do processo de adensamento e introdução dessas novas economias, o Bexiga vivia uma sociabilidade própria, que se realizava basicamente na rua e se estendia

6. Argan, 1993: 81.

para os quintais. “Vivia-se o Bexiga, e não no Bexiga.” como diz Scarlato. Estes espaços de domínio privado se realizavam enquanto espaços de sociabilidade coletiva. O Bexiga não se ressentia da ausência de praças nem de árvores nas ruas. A vida se desenrolava na rua, mas se prolongava nas casas e os pomares compensavam a ausência da arborização pública. Os tempos eram outros, a sociabilidade também e não havia demarcação rígida entre o público e o privado. ←



Rua Treze de Maio com Rua Santo Antônio

Com a implantação das vias, o adensamento e a consolidação dessa indústria do lazer e turismo, esta harmonia entre a sociabilidade e o espaço rompeu-se, embora ainda permaneça hoje no imaginário das pessoas. Nas entrevistas, nos debates públicos por ocasião do Concurso de Idéias, e mesmo na fala de alguns moradores ilustres, permanece forte a percepção de que o Bexiga precisa buscar uma outra forma de realizar esta vivência hoje. No entanto, no bairro, cada vez mais tem se dissociado estas duas formas de espaço: a o do ócio e a da residência.

A diversidade do bairro e a integração entre público e privado, nas condições atuais, é que precisa ser equacionada, quando aquele equilíbrio entre o homem e o espaço, que durante muito tempo foi um traço do Bexiga, se rompeu.

“A rua era a praça.” Se a rua continua tendo grande importância na sociabilidade do bairro, a sua situação e a ausência de outros espaços públicos deforma a plena realização das relações sociais. Transformadas em corredores de tráfego, muitas ruas não oferecem espaços para se desfrutar do convívio social. As duas únicas praças – D. Orione e Pérola Byington -, no interior do bairro e a 14 Bis e a Craveiro Lopes em locais limítrofes, além de pequenas são mal construídas, são mal equipadas e mal conservadas. Não existem parques no bairro.

Para não ficarem confinados nas exíguas moradias, grande número de moradores, crianças, jovens, disputam o espaço da rua com os carros. Os velhos, que têm a tradição do encontro para o jogo de bocha, de dominó ou o de carteados, na ausência de espaços apropriados usam os degraus das portas ou mesmo as diminutas calçadas para realizarem aí seu lazer, ainda que seja somente apreciar o movimento. Em qualquer brecha procuram esta sociabilidade que resiste ao confinamento. É o que se pode

observar diariamente numa pequena "ilha" de tráfego, próxima ao viaduto Treze de Maio: apesar do chão desnivelado, um grupo de velhos se reúne em torno de uma mesinha, a jogar cartas.

Esta situação é agravada pelo fato dessa população não poder desfrutar do lazer pago pelo qual o bairro é bastante conhecido. Restam as portas das casas e o boteco, preconceituosamente responsabilizado pelos donos de cantinas, por causar uma má imagem do bairro. Os nordestinos, último grande grupo social a migrar para o Bexiga, trazendo uma forte cultura de solidariedade da origem, elegem esses pequenos bares como seu ponto de encontro.

A sobrevivência do Bexiga somente se dará a partir da resolução desta contradição, entre seu papel metropolitano, enquanto bairro que oferece um ambiente lúdico que se forma a partir desses equipamentos de cantinas, cafés, bares e teatros, mas que vive da sociabilidade cotidiana de sua outra face, a de bairro residencial central. Esta dualidade precisa ser resolvida, pois é a peculiaridade que caracteriza o Bexiga.

Para "salvar" o Bexiga e não simplesmente prolongar sua agonia por medidas de tombamento, é necessário inseri-lo no contexto da metrópole. A lei de preservação que restringe os índices urbanísticos é frágil perante a pressão do capital imobiliário, que tem esbarrado no seu parcelamento extremamente fragmentado. Só assim um bairro encravado entre o Centro e a Paulista poderá ter equacionado o problema da tendência à extrema valorização de seu solo e a consequente "limpeza" social.

Patrimônio

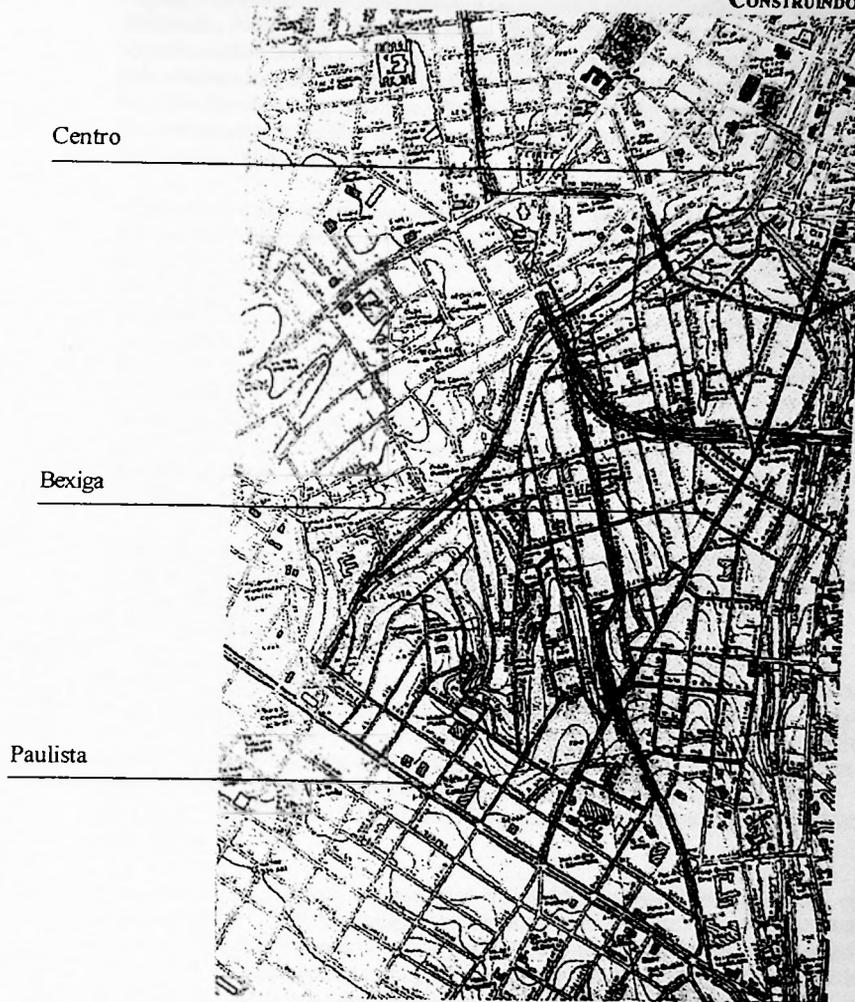
Será no âmbito de uma política urbanística que considere o desenvolvimento coerente da cidade com sua realidade histórica que o Bexiga poderá assegurar sua continuidade. Não no sentido da imutabilidade de sua concretização no passado, mas este passado se fazendo presente na mobilidade e mutabilidade de suas imagens e de sua função na cidade.

Há uma mudança na forma de se viver no espaço do Bexiga. Pode-se mesmo concordar com a apontada descaracterização do original patrimônio construído. Mas há, inegavelmente, uma consolidação da urbanidade da grande cidade, na medida em que é cada vez mais diverso, social e economicamente, diferente de sua história inicial. Com a consolidação da cidade de São Paulo como uma das maiores metrópoles mundiais, seria impossível um bairro encravado entre os dois principais centros, o histórico e o da Paulista, permanecer como antes, exceto se congelado.

2. O HIATO ENTRE O CENTRO E A PAULISTA: PERMEABILIDADE NECESSÁRIA.

A POTENCIALIDADE DO BEXIGA COMO TECIDO QUE LIGA E INTEGRA DOIS SISTEMAS/CENTROS, É SE CONSTITUIR COMO UMA ARTICULAÇÃO QUE AFASTA E ABSORVE AO MESMO TEMPO.

Por sua localização, o território do Bexiga é estratégico na permeabilidade entre o Centro e a Paulista. Apesar de seus limites leste e oeste serem uma via expressa - Vinte e Três de Maio - e uma via de intenso tráfego e corredor de ônibus - Nove de Julho - e ao sul, a Paulista e sua área de influência, além de ser cortado pela expressa Leste/Oeste e pela rua Rui Barbosa - cujo caráter é ambíguo -, é um tecido ilhado, sem permeabilidade, justamente por estas ligações viárias.



Permeabilidade Centro/ Paulista, hierarquia de vias e consolidação da trama viária

Este é o paradoxo. De local de caminhos no início de sua formação, hoje interrompido por vias, o bairro tem a potencialidade de religar tecidos, o que é radicalmente diferente de ser suporte de ligações, entre o Centro e a Paulista ou a região sul, e entre a zona leste e a oeste.

As transições realizadas através dessas vias, pela prevalência absoluta da dimensão do movimento, impedem qualquer relação com a dimensão própria da cidade. Elas unicamente passam por uma série de lugares. Por isso, a única preocupação em seu desenho é com a dimensão longitudinal. Sua seção transversal e rampas de acesso se sobrepõem à cidade e se realizam num desenho e numa escala que não guardam relação espacial com o entorno. O projeto da via expressa não trabalha com o tecido existente, justamente pelas características de sua função e de seu desenho. Quando se utiliza de áreas verdes para fazer transições, estas continuam a ser uma especialização autoviária, indiferente na relação com a borda. É o que pode ser observado numa situação mais favorável da Vinte e Três de Maio, quando está em trincheira, ou, numa menos favorável, nos terrenos residuais da articulação da Rui Barbosa com a Radial.

Assim, a Radial Leste/Oeste, cuja descrição acima a ela se aplica inteiramente, antes de ligar, divide o bairro, e é uma enorme barreira.

No atual terminal de ônibus da Praça das Bandeiras, onde anteriormente ficava o Piques, o deslocamento motorizado e de pedestre entre o Centro e o Bexiga é debilitado. Neste local se encontram a Vinte e Três de Maio e a Nove de Julho, que aí adquire caráter de via expressa. A travessia entre o Centro e a região sul, ou se faz pelo viaduto Euzébio Sievaux, de forma temerosa por sua concepção viarista, ou se faz pelas tenebrosas passarelas sobre o Terminal de ônibus da praça das Bandeiras. Em consequência, tecidos históricos como o Largo e a Ladeira da Memória estão desconectados do Centro Velho.

Uma primeira ação seria resolver este nó viário.⁷ Remeto a proposta para o Concurso Nacional de Idéias para um Novo Centro de São Paulo/96, da equipe premiada em segundo lugar, da qual participei, onde é resolvida esta articulação fundamental. Por esta proposta, se a Vinte e Três de Maio vier em trincheira rebaixada desde o viaduto Brigadeiro, com pistas laterais de articulação com a cota da cidade, é possível refazer as travessias em nível entre o Centro e o Bexiga, e entre o Centro Velho e o Largo da Memória. Para isso, seriam restauradas em nível as ligações da rua do Ouvidor com a Praça das Bandeiras, recuperada enquanto praça, e a ligação entre a rua José Bonifácio e a rua Quirino de Andrade, permitindo que o Largo da Memória, local de importância na história de São Paulo sob inúmeros aspectos e hoje totalmente abandonado, volte a ser incorporado enquanto espaço público que é, porque então religado ao Centro Velho.

Adentrando o próprio bairro, as dificuldades de acessibilidade continuam. Apesar de ser servido por três estações de metrô, Anhangabaú, Vergueiro e MASP, e três corredores de ônibus, Paulista, Nove de Julho e Brigadeiro Luis Antônio, as chegadas se fazem penosamente.

Num bairro onde o caminhar ainda é muito presente, principalmente pelo nível social da maioria de seus ocupantes e pela diversidade de atividades, as ruas da antiga malha urbana, estreitas, tiveram suas calçadas reduzidas para favorecer a circulação de veículos, que invadem indiscriminadamente a área toda. Quanto às avenidas Nove de Julho, Brigadeiro Luis Antônio e Rui Barbosa, seu estado provoca a supressão de sua existência enquanto ruas principais, que deveriam ter o caráter de lugares principais.

No caso da Nove de Julho, as alterações provocadas em seu desenho original, em função do projeto da implantação do corredor de ônibus e do viaduto de setecentos e setenta metros de extensão - com a justificativa oficial de resolver as conversões na Praça 14 Bis - fizeram com que perdesse completamente seu caráter de avenida, que tivera originalmente. Apesar de ainda manter calçadas de largura razoável, seu estado de conservação, aliado ao pesado tráfego sem regulamentação que corre por esta via, agravando a poluição sonora e do ar, impede a potencialização de suas laterais, com a degradação dos edifícios habitacionais de boa qualidade que a margeiam e presença de parco e pobre comércio. Um comércio restrito se concentra na chamada Praça 14 Bis, espaço quase todo subposto ao viaduto, ilhado pelas vias que o contornam, transformando-a numa armadilha para as crianças.⁸

Em 1997, uma organização de moradores do entorno desta praça trabalhou para sua melhoria, buscando atender à forte demanda pela presença numerosa de crianças. As melhorias consistiram numa limpeza geral, acompanhada de ajardinamento, colocação de alguns brinquedos, iluminação mais intensa, gradeamento com horário de funcionamento e manutenção. O fato do viaduto ser excêntrico à anterior praça favorece o aproveitamento de seu espaço. O grande porte de sua estrutura sobre a praça é desfavorável, mas o projeto do viaduto tem uma solução espacial



Antiga Praça 14 Bis

7. Utilizo o conceito de nó viário para indicar um tecido, com a implantação de um sistema viário, cujas características são incompatíveis com as necessárias no espaço urbano, como a não incorporação de seu caráter intrínseco de espaço público, constituir-se em barreira, não ter permeabilidade, fluência, continuidade, legibilidade etc.



Praça Lluçmajor/Barcelona

8. Cabe lembrar o exemplo da Praça Lluçmajor em Barcelona, objeto de projeto em 1987, para equacionar todas as necessidades de intercalar o tráfego, bem como equilibrar o anterior restrito espaço para o pedestre, numa área com grande fluxo.

interessante, com ritmo dado pela sequência dos pilares e com elevação do nível inferior em relação a rua, o que favorece certo caráter de saguão. Mas o tratamento dado a este espaço – materiais de acabamento de má qualidade, vegetação e iluminação inadequadas, ausência de mobiliário urbano e de manutenção – desfaz sua qualidade potencial. Logo após este espaço, há um trecho com estacionamento, com soluções de vedado que têm a atribuição única de possibilitar o funcionamento do estacionamento.⁹

Indo em direção sul pela Nove de Julho, há uma travessia em nível próxima à Fundação Getúlio Vargas, no início do viaduto, e outra por passarela pouco antes do túnel Nove de Julho. De favorável pode-se apontar a boa solução deste equipamento, incorporando no projeto a situação topográfica, além do desenho limpo e da curvatura suave. No entanto, mesmo nestas condições, o simples e corriqueiro ato de travessia de uma avenida demanda o esforço da utilização de escadarias.

Entre a Praça 14 Bis e a das Bandeiras, só é possível uma travessia de pedestre no fim do viaduto. Afora esta, este movimento só pode ser realizado por passarela sob o viaduto da Radial Leste/Oeste. Estas limitações decorrem da implantação do corredor de ônibus que criou situações conflituosas com o caráter da avenida: é protegido por defensas, as calçadas centrais são estreitas e cercadas por grades, etc.

Nestas condições, a Nove de Julho demanda um projeto de requalificação integral que reverta a tendência de via expressa e recupere, sob todos os aspectos, seu caráter de avenida, mesmo permanecendo como uma radial no sistema radio-concêntrico de São Paulo. Sua calha de trinta metros possibilita o reequilíbrio entre a área do pedestre e do veículo. Tal projeto deve considerar um novo desenho para a praça 14 Bis

Como fator favorável à realização desse projeto, é notável o fato de na construção original a Nove de Julho ter recebido obras de regularização do seu leito, expressão hoje “fora de moda” na cultura urbanística atual, na medida em que tal providência, essencial à definição dos espaços público e privado e a sua apreensão enquanto avenida, não faz parte das obras das novas avenidas de São Paulo; para citar alguns exemplos recentes, a Hélio Pellegrino e a Nova Faria Lima, que não foram objeto deste cuidado.¹⁰

Por fim, é necessário apontar a necessidade premente de, num projeto de reordenamento do sistema de transporte coletivo de média capacidade em São Paulo, reconceituar o corredor de ônibus desta avenida, partindo-se de seu conceito original, com a utilização de ônibus elétrico captador ao longo do corredor, articulando terminais de transbordo de regiões periféricas.

No interior do bairro, o percurso de quem vai pela Santo Antônio, continuando pela Rui Barbosa ou Treze de Maio, não é um convite para o andar. As condições da Rui Barbosa já foram discutidas. Quanto às outras duas ruas, apresentam o quadro, sem nenhuma originalidade, de péssimas calçadas de dimensões diminutas, mobiliário urbano precário ou inexistente, ausência de projeto de iluminação e o privilégio ao uso do carro.

Quanto à avenida Brigadeiro Luís Antônio, continua a apresentar bastante vitalidade enquanto rua. É uma radial, onde, diferentemente das demais, foi implantado um sistema de mão de circulação inusitado: varia em cada trecho.

A seção longitudinal dessa avenida, cruzando em diagonal o Bexiga, acompanha a topografia, desde o ponto mais baixo junto com a rua Maria Paula até seu cume na avenida Paulista. Esta característica favorece a penetração pelo bairro que se realizou

9. Esta apropriação por parte dos moradores se dá pelo uso intenso nos finais de semana, quando o trânsito é menos frequente, mas também pela peculiaridade de adotarem canteiros ou árvores, fixando em uma tabuleta o nome da família, como nos antigos bancos de praças do interior. A praça mantém-se aberta das seis às vinte horas, tendo sua área reduzida por baixa de estacionamento.

10. É interessante observar o método utilizado no primeiro projeto desta avenida: é utilizada a planta da cidade, com o arruamento existente e proposto e o loteamento; sobre esta base, é feito o traçado; utiliza-se, também, fotos da área que iria receber a futura avenida, riscando-se na foto, os futuros alinhamentos, como pode-se observar em “Preses Maia”, de Toledo, Benedito Lima, São Paulo, Empresa das Artes, 1996, p. 200.

por travessas numerosas e pouco distanciadas uma das outras. Bastante estreita, em torno de vinte e dois metros, apresenta diversidade tipológica ao longo de suas laterais e uma ocupação plena, sem reservas para um futuro alargamento. Por certas características espaciais - como laterais inteiramente construídas, quase sempre no alinhamento da rua, e a existência de razoáveis calçadas -, favorece uma ocupação com diversidade funcional: habitação, comércio, teatros, equipamentos de saúde, atraindo grande número de pessoas. Nestas condições, uma ação de "maquiagem" que tratasse calçadas, iluminação, etc e com o cumprimento da legislação sobre manutenção de fachadas, criaria condições mais favoráveis ao seu desempenho.

Os pontos mais problemáticos desta rua estão localizados no cruzamento com o viaduto Treze de Maio, que foram discutidos anteriormente, e na Praça Pérola Byington. A área da Praça Pérola Byington e entorno necessitariam uma intervenção mais profunda, que incorporasse o outro lado da Brigadeiro, avançando sobre a Radial, quando esta emerge da Brigadeiro, criando quase que um desafogo, um largo, na longitude desta via. A importância de tal ação fica mais clara quando é incorporada a análise feita anteriormente sobre o entorno do teatro Oficina. São situações, com dimensão de intervenção relativamente pequenas, mas numa escala que potencializa estes espaços.

3. DIRETRIZES POSSÍVEIS PARA A RECUPERAÇÃO DO TECIDO ROMPIDO.

QUALIFICAR O SISTEMA DE ESPAÇOS PÚBLICOS DO BEXIGA, CONSOLIDANDO E LIGANDO A TRAMA ORIGINAL COM UMA REDE VIÁRIA ARTICULADA À ESTRUTURA GERAL DA CIDADE.

Periodicamente surgem propostas "salvadoras" do Bexiga, patrocinadas por esta ou aquela empresa, que, por ironia, são sempre externas ao bairro. O que têm de comum é a superficialidade com que as questões urbanas são tratadas, mesmo quando não pretendem um alcance maior. Exceto as iniciativas do Concurso de 89, esses outros empreendimentos não propuseram a construção de um projeto para o bairro, com a participação de todos os setores sociais. Entendendo esse projeto para o bairro enquanto processo, o Espaço Bexiga, conceituado e proposto pela equipe Amélia Reynaldo, teria todas as condições de conduzir sua construção.¹²

Sem um projeto, as ações são aleatórias, produto do interesse imediato do capital imobiliário, do comércio, dos serviços, etc quando não de interesses escusos de políticos inescrupulosos.

Há que se antever e pretender um futuro consubstanciado num projeto que não pode ser a somatória de sucessivas propostas, cuja origem diversa, escalas e características, nem respondem a uma estratégia comum, nem, em maior medida, contribuem para um resultado integral, apoiado na história do lugar.

Nada será resolvido espontaneamente. Há que construir um projeto que concretize o papel do Bexiga na cidade de São Paulo, considerando seu passado, que vai estar contido na definição de seu futuro. O que tem sido produzido de maneira espontânea é o fracionamento físico e social de seu território.

Sem dúvida, há uma instância de diretrizes necessárias que extrapolam o âmbito do próprio bairro. A questão do "reenergamento" do tecido central da metrópole paulistana, religando seu núcleo inicial com seu aro envoltório de bairros centrais e novos centros, redefinindo uma estrutura hierarquizada, mas com grande

12. Enquanto estou escrevendo, maio de 99, a imprensa noticia mais um desses projetos "salvadores", desta vez da Secretaria de Esporte e Turismo.

Neste projeto o Bexiga tem um papel a cumprir. Mas é na herança do bairro, no que constitui sua peculiaridade, que reside o terreno fértil da construção de um projeto de futuro. Nesta herança, constituída por sua história, por seus grupos sociais, pelas particularidades das culturas que aí se desenvolvem, por sua constituição física, sua morfologia, suas edificações e por seu sistema de espaços públicos, hoje vilipendiados, está a riqueza do Bexiga.

O Bexiga não é um bairro obsoleto; necessita que se crie o suporte para a potencializar sua vocação. Esta elaboração consiste na materialização de sua herança numa organização espacial voltada fundamentalmente a qualificar seu sistema de espaços públicos. Na reestruturação, hierarquização e qualificação desse sistema devem ser consideradas algumas diretrizes.

Uma primeira, que já foi apontada, é o tratamento para as duas avenidas que percorrem radialmente seu território: a Nove de Julho e a Brigadeiro Luís Antônio. Um projeto de sistematização integral dessas vias, em especial da primeira, des-ilha o bairro, favorecendo a fluência necessária entre o Centro e a Paulista.

A talvez irreversível Radial Leste/Oeste, também já abordada neste trabalho, permanecendo aí, demanda um projeto que vá equacionando seu caráter de barreira, nos pontos já assinalados, inserindo-a, através de acomodações, na malha viária existente, sem no entanto, tentar camuflá-la.

Essas vias, a Radial Leste/Oeste, a avenida Nove de Julho e avenida Brigadeiro Luís Antônio, devem existir articuladamente em complementaridade com o sistema viário miúdo do bairro, recebendo este um tratamento que estabeleça hierarquia, organizando o trânsito por todo o bairro. Além da Rui Barbosa, que vai ser abordada em seguida, a Santo Antônio/Marques de Leão e a Santo Amaro/Martiniano de Carvalho podem ser estruturas de penetração/distribuição do tráfego. Estas medidas são necessárias para que a trama base, com seus pequenos largos, vilas, ruelas e micro-praças, seja consolidada, articulando este sistema com o outro, estruturador e vinculado à macro-estrutura viária da cidade.

O estabelecimento de tal estrutura hierarquizada favorece uma diversidade de tipologias habitacionais e, portanto, uma diversidade sócio-econômica, além de criar micro-ambientes com a qualidade de área central, propícios à moradia, porque protegidos do movimento mais intenso de veículos. Inúmeros pequenos largos que pontuam esta trama urbana, multiplicados pelo aproveitamento de pequenos terrenos residuais de propriedade pública, que na falta de tratamento adequado vão sendo privadamente apropriados, favorecem a implantação de equipamentos de lazer, serviços, comércio, etc, para uso local, criando pequenos focos de sociabilidade, numa escala diferente da dos equipamentos de comércio e lazer de uso metropolitano. Um exemplo dessa potencialidade é a utilização de terreno virgem entre a rua dos Franceses e a Marques de Leão. Encosta de declive acentuado, guarda similaridade com a área da Ladeira da Memória antes da construção do projeto de Víctor Dubugras. Este projeto é um magnífico exemplo de possibilidade de construção de espaço público de qualidade.





Há um ponto focal neste tecido urbano, com potencial de ligar as várias escalas e as sociabilidades que constituem o território do Bexiga que é como deve ser olhado. A Rui Barbosa e a Treze de Maio, que correm paralelas, se unificando a partir da praça Don Orione, podem formar um binômio que condensa essas escalas e essas sociabilidades. A Treze de Maio por ser uma rua de forte valor afetivo e simbólico para os moradores do Bexiga e a Rui Barbosa por seu porte e por ser a expansão natural da Treze. Esta definição criaria condições espaciais para potencializar a economia própria deste bairro, garantindo as condições de seu desenvolvimento.

Um projeto integral para este binômio deve, ao menos, considerar a seguinte leitura:

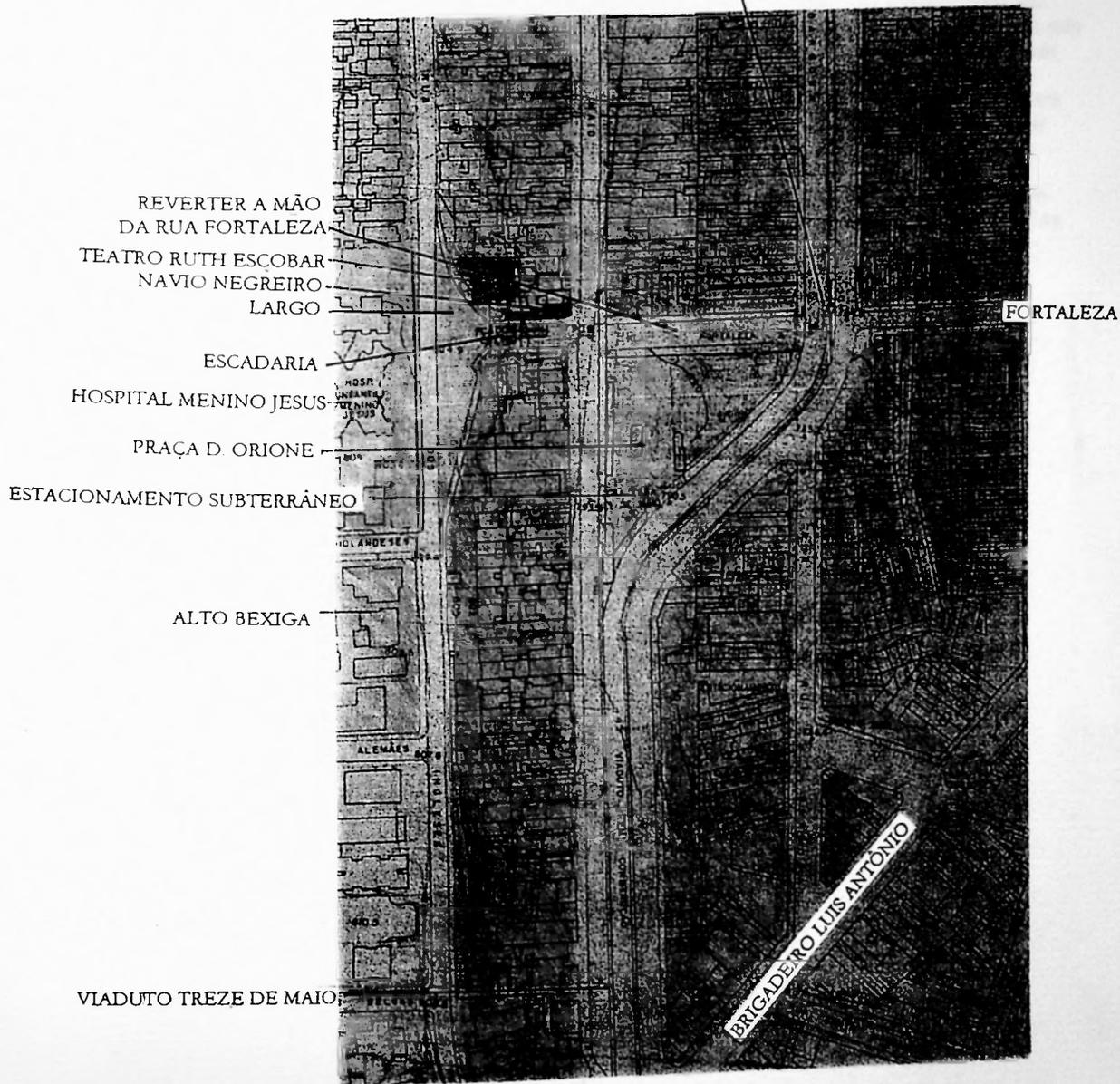
1. Desenvolver um projeto de sistematização integral de toda a Rui Barbosa, desde a Santo Antônio até seu trecho não alargado. Deve ter revertido seu caráter rodoviário, transformando-a em avenida, solucionando seu desnível transversal. Projetar seus espaços residuais em cunha entre a Radial Leste/Oeste e essa rua, dando-lhes caráter de espaços públicos. Equacionar a necessidade de estacionamentos com a reprojecção dos viadutos do Café e Treze de Maio. Reequilibrar a proporcionalidade entre calçadas e leito carroçável, restringido a largura e o número das faixas de rolagem, favorecendo a construção de calçadas amplas que favoreçam o andar.

2. Fortalecer a rua Treze de Maio como rua de intenso movimento de pedestres que utilizam seus serviços e suas moradias, mantendo a presença do carro de forma controlada, dando um tratamento paisagístico que garanta uma unidade dentro da diversidade que define esta rua, através da unificação de seu mobiliário, iluminação e pisos, procurando realçar o patrimônio arquitetônico, uma de suas características importantes.

3. Considerar o cruzamento dos eixos ortogonais entre si – Rui Barbosa/Treze de Maio e Fortaleza/Escadaria/Largo frente ao Hospital Menino Jesus – e na interseção destes eixos, a Praça Don Orione, como o ponto focal do sistema. Prever a construção de estacionamento subterrâneo na área da praça, utilizando esta construção para refazer a ligação da rua Fortaleza com a escadaria da rua Treze de Maio.

4. Incorporar no novo projeto da praça Don Orione, se valendo de sua topografia, a sobreposição de atividades que cotidianamente ali se realiza: feira de antiguidades, local de eventos das organizações do bairro, play ground para as crianças, local de encontro e de jogo para velhos, isto é, pelo seu caráter de único espaço público que possibilita estes acontecimentos em todo o núcleo do bairro. Este projeto deve recuperar plenamente a escadaria como continuidade da rua Fortaleza e sua ligação com a rua dos Ingleses, revertendo, nessa rua, a utilização do largo formado na chegada da escadaria, usado hoje como estacionamento. Frente a este largo há o Hospital Infantil Menino Jesus, referência latino-americana neste tipo de

INTERRUPÇÃO DO PERCURSO
FORTALEZA/ESCADARIA/RUA DOS INGLESES



atendimento, o que fortalece a necessidade dessa intervenção.

5. Considerar a necessidade de requalificação de todo o entorno desta área, com destaque para as “paredes” da Escadaria e, em especial, para o imóvel conhecido como Navio Negreiro - habitação coletiva de aluguel desde sua origem, tombado pelo Conpresp da SMC/PMSP - com a manutenção do uso habitacional nos dois níveis intermediários e no térreo e na cobertura terraço garantir o bom uso de serviços característico desta área como restaurante, bar, café, etc. A demolição do anfiteatro construído ao lado da escadaria - que a descaracteriza - abre espaço para o estar público, uso que apresenta atualmente.

Essa é a abordagem conceitual para um projeto para o Bexiga. Olha a formação de novos territórios, materiais e não materiais, que vão se constituindo no tempo. Este projeto se propõe ao “reenergamento” espacial e social.

BIBLIOGRAFIA

- ARANTES, Otília B. F. (1990). "A Sobrevida da Arquitetura Moderna Segundo Habermas". in *Arquitetura e Urbanismo* no. 30. São Paulo: Ed. Pini, 1990.
- ARANTES, Otília B.F. (1988). "Os Dois Lados da Arquitetura Francesa Pós-Beaubourg" in *Novos Estudos Cebrap* no. 22. São Paulo: Ed. Brasileira de Ciências, 1988.
- ARANTES, Otília B.F. (1993). "Urbanismo em Fim de Linha" in suplemento *Letras do jornal Folha de S. Paulo*. São Paulo, 5 de setembro de 1993.
- ARANTES, Otília B.F. e Paulo Eduardo (1992). *Um Ponto Cego no Projeto Moderno de Jügens Habermas*. São Paulo: Brasiliense, 1992.
- ARANTES, Otília Fiori. "A Ideologia do "Lugar Público" na Arquitetura Contemporânea (Um Roteiro)" in *O Lugar da Arquitetura depois dos Modernos*. São Paulo: Nobel / FAPESP / EDUSP, 1993.
- ARANTES, Otília B. F. "Lúcio Costa e a 'boa causa' da arquitetura moderna" in *O Sentido da Formação: Três estudos Sobre Antônio Cândido, Gilda de Melo e Souza e Lúcio Costa*, Arantes, Otília e Paulo Eduardo. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1997.
- ARGAN, Giulio Carlo (1984). *História da Arte como História da Cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1993.
- ASCHER, François. "Dynamiques métropolitaines et enjeux socio-politiques. Globalisation et métropolisation". in *Futur Aterieur* no. 29, Nouveaux Territoires Urbaines. 1996, Editions L'Harmattan
- AZEVEDO, Ricardo Marques (1979). "Trajetória de um bairro". São Paulo, mimeo, 1989.
- BENJAMIN, Walter. *Diário de Moscou*. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.
- BENJAMIN, Walter. "Sobre alguns temas em Baudelaire" e "Paris do Segundo Império". *Obras Escolhidas* no. III, São Paulo: Brasiliense, 1989.
- BENJAMIN, Walter. "Paris, capital do sec. XIX" in *Walter Benjamin*, org. Flávio R. Kothe. São Paulo: Ática, 1985.
- BERMAN, Marshall (1982). *Tudo que é sólido desmancha no ar*. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.
- BERGSON, Henri (1896) *Matéria e Memória. Ensaio sobre a relação do corpo com o espírito*. Cap. II. "Do Reconhecimento das imagens. A memória e o cérebro", p. 59. São Paulo: Martins Fontes, 1990.
- BOAGA, Giorgio. *Diseño de Trafico y Forma Urbana*. Colección Arquitectural/ Perspectivas. Barcelona: Gustavo Gili, 1977.
- BOHIGAS, Oriol. "La plaza y la calle". in *Reconstruccion de Barcelona*. Madri: Mopu, 1986.
- BOLE, Willi. "Introdução: razões da escolha do autor e do texto. Walter Benjamin, infância berlinense por volta de 1900". in *Produzindo o Passado*, org. ARANTES, Antônio A., São Paulo: Brasiliense, 1984.
- BOSI, Ecléa (1973). *Memória e Sociedade - Lembranças de velhos*. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.
- BOSI, Ecléa. "Memórias da Cidade: Lembranças Paulistanas". in *O Direito à Memória: patrimônio histórico e cidadania/DPH*. São Paulo: DPH/SMC/PMSP, 1992.
- BRESCIANI, Stella. "Cidades: Espaço e Memória". in *O Direito à Memória: patrimônio histórico e cidadania/DPH*. São Paulo: DPH/SMC/PMSP, 1992.
- BRESCIANI, Stella. "Nas ruas, os caminhos da cidade." mimeo, 1993.
- BUCHANAN, Colin D. *El Trafico en la Ciudad*. (Trafic in Town, 1963). Madrid: Editorial Tecnos, 1973.

- BÜRGER, Peter. "O Significado da Vanguarda para a Estética Contemporânea: Resposta a Jügens Habermas". in *Arte em Revista*. São Paulo: C.E.A.C., 1983.
- BUSQUETS, Joan. "Barcelona: una riflessione comples". in *Grandes Infraestruturas. CASABELLA* no. 553/554, janeiro de 1989.
- CASTELLS, Manuel. (1972). *A Questão Urbana*, Cap. 1 "O debate sobre a teoria do espaço" e Cap.2 "Os elementos da estrutura urbana". São Paulo: Paz e Terra, 1983.
- CENIQUEL, Mário. Affonso Eduardo Reidy: Ordem Lugar e Sentido. Tese de Doutorado. FAUUSP, 1996.
- CHAUI, Marilena (1980). *O que é Ideologia*. São Paulo: Brasiliense, 1994.
- CHAUI, Marilena. "O Governo da Cidade e a Utopia". in *Espaço e Debates* no.6. São Paulo: NERU, 1988.
- CHAUI, Marilena. "Política Cultural, Cultura Política e Patrimônio Histórico". in *O Direito à Memória: patrimônio histórico e cidadania / DPH*. São Paulo: DPH/ PMSP, 1992
- CHIARETTI, Marco. "Entrevista Bárbara Freitag e Sérgio Paulo Rouanet" in *Suplemento Folhetim do jornal Folha de S. Paulo*, 1987.
- DE DECCA, Edgar. "Memória e Cidadania". in *O Direito à Memória: patrimônio histórico e cidadania / DPH*. São Paulo: DPH/PMSP, 1992.
- ENGELS, Friederich (1887). *A Questão da Habitação*. Belo Horizonte: Aldeia Global, 1979.
- FRAMPTON, Kenneth. "La calle genérica como forma construída continua". in ANDERSON, Stanford, org. (On Streets, 1978) *Calles, problemas de estructura y diseño*. Barcelona: Gustavo Gili, 1981.
- GAUDIN, Jean-Pierre. "Da 'Rue' a 'Route'". in *Grandes Infraestruturas. CASABELLA* no. 553/554, janeiro de 1989.
- GREGOTTI, Vittorio (1972). *Território da Arquitetura*. São Paulo: Perspectiva, 1975.
- GREGOTTI, Vittorio. "La strada: tracciato e manufatto". in *Grandes Infraestruturas. CASABELLA* no. 553/554, janeiro de 1989.
- HABERMAS, Jürgens (1981). "Modernidade - Um Projeto Inacabado". in ARANTES, Otilia B. F. e Paulo Eduardo. *Um ponto Cego no Projeto Moderno de Jürgens Habermas*. São Paulo: Brasiliense, 1992.
- HABERMAS, Jürgens (1982/1985). "Arquitetura Moderna e Pós Moderna". in *Novos Estudos Cebrap*. São Paulo: Brasileira de Ciências Ltda, 1987.
- HABERMAS, Jürgens (1987). "Entrevista: Habermas, Política e Filosofia", concedida a Bárbara Freitag. in suplemento *Letras do jornal Folha de S. Paulo*. São Paulo, 1987.
- HABERMAS, Jürgens (1987). "Entrevista: Um Perfil Filosófico-Político. Perguntas feitas por escrito por Perry Anderson e Peter Dews". in *Novos Estudos Cebrap* no. 18. São Paulo: Brasileira de Ciências Ltda, 1987.
- HABERMAS, Jürgens. "A Nova Intransparência". in *Novos Estudos Cebrap*. São Paulo: Brasileira de Ciências Ltda, 1987.
- HALBSWACHAS, Maurice. *A Memória Coletiva* (1950). São Paulo: Vértice/ Editora Revista dos Tribunais, 1990
- HARVEY, David (1989). *Condição Pós-Moderna*. São Paulo: Edições Loyola, 1993.
- HARVEY, David. *A Justiça Social e a Cidade*. cap. 5: "Valor de Uso, Valor de Troca" e a "Teoria do Uso do Solo Urbano". São Paulo: Hucitec, 1980.
- HARVEY, David. "L'accumulation flexible par l'urbanisation: reflexions sur le 'post-modernisme' dans la grande ville americaine". in *Futur Aterieur* no. 29 - *Nouveaux Territoires Urbaines*. Editions L'Harmattan, 1996.
- HARVEY, David. "O trabalho, o capital e o conflito de classes em torno do ambiente construído nas sociedades capitalistas avançadas". in *Espaço e Debates* 6. São Paulo: NERU, julho/agosto 1982.

- HOLSTON, James. *A Cidade Modernista - Uma crítica de Brasília e sua Utopia*. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.
- HUYSSSEN, Andreas. "A Busca da Tradição: Vanguarda e Pós-Modernismo nos anos 70". in *Arte in Revista*. São Paulo, 1983.
- JACOBS, Allan B. (1993). *Great Streets*. Cambridge, Massachusetts: The MIT Press, Massachusetts Institute of Technology, 1995.
- JACOBS, Jane (1961). *Muerte y Vida de Las Grandes Ciudades*. Península, 1973.
- JAMESON, Frederic (1984). "Pós Modernidade e Sociedade de Consumo" in *Novos Estudos Cebrap*. São Paulo: Brasileira de Ciências Ltda, 1985.
- KOOP, Anatole. *Quando o moderno não era um estilo e sim uma causa*. São Paulo: Nobel/EDUSP, 1990.
- LAMAS, José M. Ressamo Garcia. *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*. Lisboa: F. Calouste Gulbenkian/ Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, 1992.
- LE CORBOUSIER. "Carta de Atenas". (1941)
- LE CORBOUSIER. *Maneira de Pensar o Urbanismo*. trad. José Borrego. Publicação Europa América, 1969.
- LEFEBVRE, Henri. *La Production de L'Espace*. Cap. IV. "De l'espace absolu a l'espace abstrait" e cap. V. "L'espace contradictoire". Paris, Édition Anthropos, 1974.
- LEME, Maria Cristina da Silva. Seminário: Origens das Políticas Urbanas Modernas/ Itamonte - "A formação do pensamento urbanístico em São Paulo, na primeira metade do século XX". mimeo, 1994.
- LEME, Maria Cristina da Silva. Tese de Doutorado: Revisão do Plano de Avenidas - Um estudo sobre Planejamento Urbano em São Paulo - 1930. FAUUSP, 1990.
- LYNCH, Kevin (1962). *Planificación del sitio*. Barcelona: Gustavo Gili, 1980.
- LYNCH, Kevin. (1960). *A Imagem da Cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1988.
- LYOTARD, Jean-François (1982). "Resposta a Questão: o que é o Pós-Moderno". in *Arte em Revista*. São Paulo: C.E.A.C., 1983.
- MAIA, Francisco Prestes (1930). *Estudo de um Plano de Avenidas*. São Paulo: Melhoramentos.
- MATOS, Olgária C.F. "A Cidade e o Tempo: algumas reflexões sobre a função social das lembranças". in *Espaço & Debates*. n.º 7. São Paulo: Cortez, 1982.
- MATOS, Olgária C.F. "Memória e História em Walter Benjamin". in *O Direito à Memória: patrimônio histórico e cidadania/SPH*. São Paulo: DPH, 1992.
- MCCLUSKEY, Jim. *El Diseño de las vias urbanas*. Barcelona: Gustavo Gili, 1978.
- MENEZES, Ulpiano T. Bezerra de. "A história, cativa da memória? Para um mapeamento da memória no campo das Ciências Sociais". in *Revista do Instituto de Estudos Brasileiros*, IEB no. 34, ps. 9/23, 1992.
- MENEZES, Ulpiano T. Bezerra de. "O Patrimônio Cultural entre o Público e o Privado". in *O Direito à Memória: patrimônio histórico e cidadania / DPH*. São Paulo: DPH / SMC / PMSB, 1992
- MENEZES, Ulpiano T. Bezerra de. "Introdução a problemática do imaginário urbano". mimeo., 1995.
- MEYER, Regina Maria Proserpi. "O papel da rua na urbanização paulistana". in *A Cidade e a Rua. Cadernos de História de São Paulo* n.º 2. Museu Paulista da USP, 1993.
- MEYER, Regina Maria Proserpi. Tese de Doutorado: Metrôpole e Urbanismo: São Paulo Anos 50. FAUUSP, 1991.
- MONTENEGRO, Antônio Torres. *História Oral e Memória. A cultura popular revisitada*. São Paulo: Contexto, 1992.
- MOSES, Robert. *Plano de Melhoramentos*. Prefeitura de São Paulo, 1950.
- MUNFORT, Lewis (1956) *Perspectivas Urbanas*. Buenos Aires/Barcelona: Emecé Editores, 1968.
- MUNFORT, Lewis (1938). "The Culture of Cities". In *O homem e a Cidade* (Leituras de Sociologia Urbana) NETO, A Lourenzo (seleção de textos) pp.498/507. São

- Paulo, 1976.
- PANERAI, Phillippe. "O Retorno à Cidade. O espaço público como desafio do projeto urbano". in *Revista Projeto* no. 173, abril de 1994.
- PAOLI, Maria Célia. "Memória, História e Cidadania: o Direito ao Passado". in *O Direito à Memória. Patrimônio Histórico e Cidadania*. São Paulo: DPH/PMSP, 1992.
- ROSSI, Aldo (1966). *La Arquitectura de la Ciudad*. "La Ciudad como historia" e "La memoria colectiva". Barcelon: Gustavo Gili, 1978.
- ROUANET, Sérgio Paulo. "A Verdade e a Ilusão do Pós- Moderno". in *As Razões do Iluminismo*. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.
- ROUANET, Sérgio Paulo. "Foucault e a Modernidade". in *As Razões do Iluminismo*. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.
- ROUANET, Sérgio Paulo. "Ilustração e Modernismo". in *Caderno 2 do jornal o Estado de São Paulo*. São Paulo, 1989.
- RYKWERT, Joseph. "La calle, el sentido de su historia". in ANDERSON, Stanford, org. (*On Streets*, 1978). *Calles, problemas de estructuras y diseño*. Barcelona: Gustavo Gili, 1981.
- SANTOS, Carlos Nelson Ferreira e VOGEL, Arno (coord.) *Quando a rua vira casa*. Rio de Janeiro: Ibam/Finep/Projeto, 1985.
- SCARLATO, Francisco Capuano. Tese de Doutorado: O Real e o Imaginário no Bexiga: Autofagia e Renovação Urbana no Bairro. FFCLUSP, 1988.
- SITTE, Camilo (1898). *A Construção das Cidades Segundo Seus Principios Artísticos*. São Paulo: Ática, 1992.
- SUGAI, Maria Inês. As intervenções viárias e as transformações do espaço urbano. A via de contorno norte-ilha. Dissertação de Mestrado. FAUUSP, 1996.
- TELLES, Vera da Silva. "Espaço Público e Espaço Privado na Constituição do Social: notas sobre o pensamento de Hannah Arendt". in *Revista Tempo Social*. São Paulo: USP, 1990.
- TOLEDO, Benedito Lima de. *São Paulo: três cidade em um século*. São Paulo: Duas Cidades, 1981.
- VENTURA, Nico. "Lo spazio del moto: specificità e integrazione". *Grandes Infraestructuras*. in *CASABELLA* n°. 553/554, janeiro de 1989.
- VENTURI, Robert. *Complejidad y Contradicción en la Arquitectura*. Barcelona: Gustavo Gili, 1976.
- VIDLER, Anthony. "Los escenarios de la calle: transformaciones del ideal y de la realidade" in ANDERSON, Stanford, org. (*On Streets*, 1978). *Calles, problemas de estructuras y diseño*. Barcelona: Gustavo Gili, 1981.
- VILL.AÇA, Flávio. *Espaço Intra-urbano no Brasil*. São Paulo, FAPESP/Lincoln Institute, 1998.