

CORREDORES OU BULEVARES?
POTENCIAL DO DESENHO URBANO NA REQUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO TERCIÁRIO NAS
VIAS ARTERIAIS DEGRADADAS EM SANTO ANDRÉ

Ismael Andrade Pescarini

islum@uol.com.br ou pescarini@uninove.br

Trabalho Apresentado
ao IV LARES, Seminário
Internacional da Latin
American Real State
Temática: Revitalização
de Áreas Urbanas
Lares@lares.org.br
FUPAM 38194999

São Paulo, Agosto de 2004

O movimento, nas grandes cidades, não é simplesmente produto da organização espacial, mas causa de sua existência

Hillier (1996).

RESUMO

O Objetivo deste artigo é discutir relações favoráveis e desfavoráveis de desenho urbano para o “programa” espacial que a sociedade determina para alguns de seus espaços mais significativos, no caso as grandes avenidas arteriais.

Através da legislação urbanística e das relações econômicas e ecológicas na cidade, a sociedade imputa papéis urbanísticos ou espaciais para as diversas partes de seu território. Assim imaginamos, projetamos e legislamos para que áreas residenciais tenham mais isolamento e sossego, para que as áreas comerciais possam desfrutar de acessibilidade e densidade de poder de compra, também do mesmo modo procuramos dotar de significância alguns espaços urbanos dos quais nos orgulhamos, tais como largos, praças, parques e grandes avenidas.

Esse espaços, tal como lhes atribuiu Lynch (1985) no trabalho sobre a boa forma das cidades, possuem, ou pelo menos tentamos com que possuam, um **sentido** urbano, mais ou menos, algo relacionado com o que deles esperamos e com atributos de desempenho favoráveis.

O desenho das grandes avenidas contemporâneas tem sua origem no princípio do desenho urbano barroco que o concebeu como grande eixo articulador de espaços dotados de grande significância, ao mesmo tempo as grandes avenidas ou Bulevares seriam indutoras de fluxos entre polos de atração e também elas mesmas o palco do movimento, onde o voyerismo, o flunar e o desfile são atos inseridos no contexto de uma nova modernidade capitalista. As grandes avenidas, na forma de Bulevares, esplanadas ou corredores, são assim espaços de passagem mas ao mesmo tempo símbolos de modernidade, são abrigos do setor terciário e podem ser também destinadas ao uso residencial de camadas específicas da população adeptas do agito da metrópole e que dispensem um maior isolamento interior do bairro.

Hoje porém, muitas metrópoles brasileiras encontram-se corroídas pela importância exacerbada que o trânsito superficial e, principalmente, o transporte superficial de massas, assumiu no controle da mobilidade urbana. Os urbanistas e legisladores espremidos pela necessidade de solucionar esse problema não tem apresentado soluções adequadas, embora se saiba que somente amplas redes de metro e uma redistribuição de atividades incomodas poderiam ser a resposta. O desenho de avenidas com corredores centrais de ônibus é um paliativo menos custoso e, ao nosso ver, mais adequado que deixar o ráfego de ônibus acumular-se junto aos passeios públicos. Esse acúmulo como causa do refreamento do sentido urbano das avenidas também ocasiona a perda de um potencial urbano e imobiliário imenso, pela descaracterização do território lindeiro, pelo impacto ambiental negativo exagerado causado pelo tráfego de ônibus e caminhões junto aos passeios e pela perda de infraestrutura já instalada em áreas nobres da cidade.

SENTIDO URBANO DAS AVENIDAS

Um dos tipos de espaços urbanos mais importantes em nossas cidades contemporâneas é o das grandes avenidas, ou vias arteriais. Isso se deve ao sentido urbano das avenidas, qual seja de permitir a mobilidade nas modernas cidades e a articulação de “nódulos” urbanos, em geral espaços com sentido de centralidade ou grande presença simbólica. Essa configuração, conforme assinalado no resumo deste artigo, foi proposto durante o período Barroco e transformado em paradigma quando das reformas de Paris e Viena no século XIX.

Quando esses espaços se degradam, dada a visibilidade e força simbólica que apresentam no contexto urbano, ocorrem duas principais conseqüências: Uma é a migração de atividades comerciais para ruas laterais ou paralelas, desconfigurando e comprometendo o conforto e o equilíbrio ecológico do setor residencial adjacente, como tem acontecido em vários bairros de São Paulo principalmente naqueles em torno do corredor das avenidas Nove de Julho e Santo Amaro. Outra conseqüência desastrosa é a perda de infra estrutura instalada em uma porção de território urbano com singular capacidade de integração entre diversos setores, à semelhança do que ocorre nas regiões centrais. Essa degradação manifesta-se no estado de conservação precário dos edifícios, no abandono de imóveis e mesmo na substituição de usos, principalmente naqueles que construíram uma certa identidade com a localização por usos genéricos ou especulativos, como no caso da Santo Amaro que perdeu os espaços de cinemas e restaurantes (MARCONDES, 2000 e Imprensa Oficial) ou da Celso Garcia, anteriormente local de importantes magazines (Imprensa Oficial).

Todos compreendemos o drama que se instala perante a classe dos proprietários de imóveis urbanos, frente ao sentimento de perda de domínio sobre o território que estas pessoas imaginam-se possuidoras, o qual é, na verdade, um sentimento que confronta uma relação humana e ancestral, muito mais ampla do que se possa discutir em um simples artigo, mas essencial na ecologia e sobrevivência da economia urbana. Muitos teóricos do urbanismo chamam esse processo de desterritorialização.

A importância de recuperar esses espaços repousa, portanto, na possibilidade de melhoria ecológica e na reposição do sentido de território, exemplificados pela redistribuição de atividades incômodas nos bairros residenciais, no resgate da construção de edifícios de uso misto nas avenidas arteriais, como já foi antigamente proposto por Prestes Maia, na década de 40 e, também, no melhor rendimento do solo pela verticalização adequada desses espaços.

Ao se estudar esse processo, vemos primeiramente que existe um vínculo histórico entre o fenômeno da degradação das avenidas e a intensificação das barreiras do trânsito. Esse fenômeno já havia sido magistralmente focado pelo urbanista norte americano David Appleyard (APPLEYARD, 1981), contemporâneo de Kevin Lynch, em estudos sobre a perda de convívio em diversas ruas de São Francisco a partir de maiores volumes de tráfego.

Em São Paulo, o urbanista Cerqueira César também teceu inúmeras considerações sobre a incompatibilidade da existência de corredores de transporte de massas com os setores comerciais, bem como a impropriedade da implantação de sistemas de transporte de massas na superfície.

“O metrô foi projetado para trabalhar em conjunto com o transporte de superfície e não para eliminar esse (onibus e automóveis convergiram para o metrô), especialmente para as estações de ponta que estão dimensionadas como estações de transfer. O metrô opera na área mais adensada e os onibus e tróleibus operariam na periferia, onde haveria condições de permanência do transporte de superfície. O metrô é caro e tem capacidade alta para trabalhar apenas na faixa marginal próxima, operando nessas condições seria anti econômico e oneroso” (Jornal ESP, 10/05/70 e Jornal ESP, 31/05/70).

A exposição de motivos de Cerqueira Cesar leva à compreensão que onde existe a maior conectividade do tecido, onde o tecido é mais denso, onde a cidade possui maior interação entre o arruamento construído, é onde efetivamente se concentra a maioria dos postos de trabalho e onde é

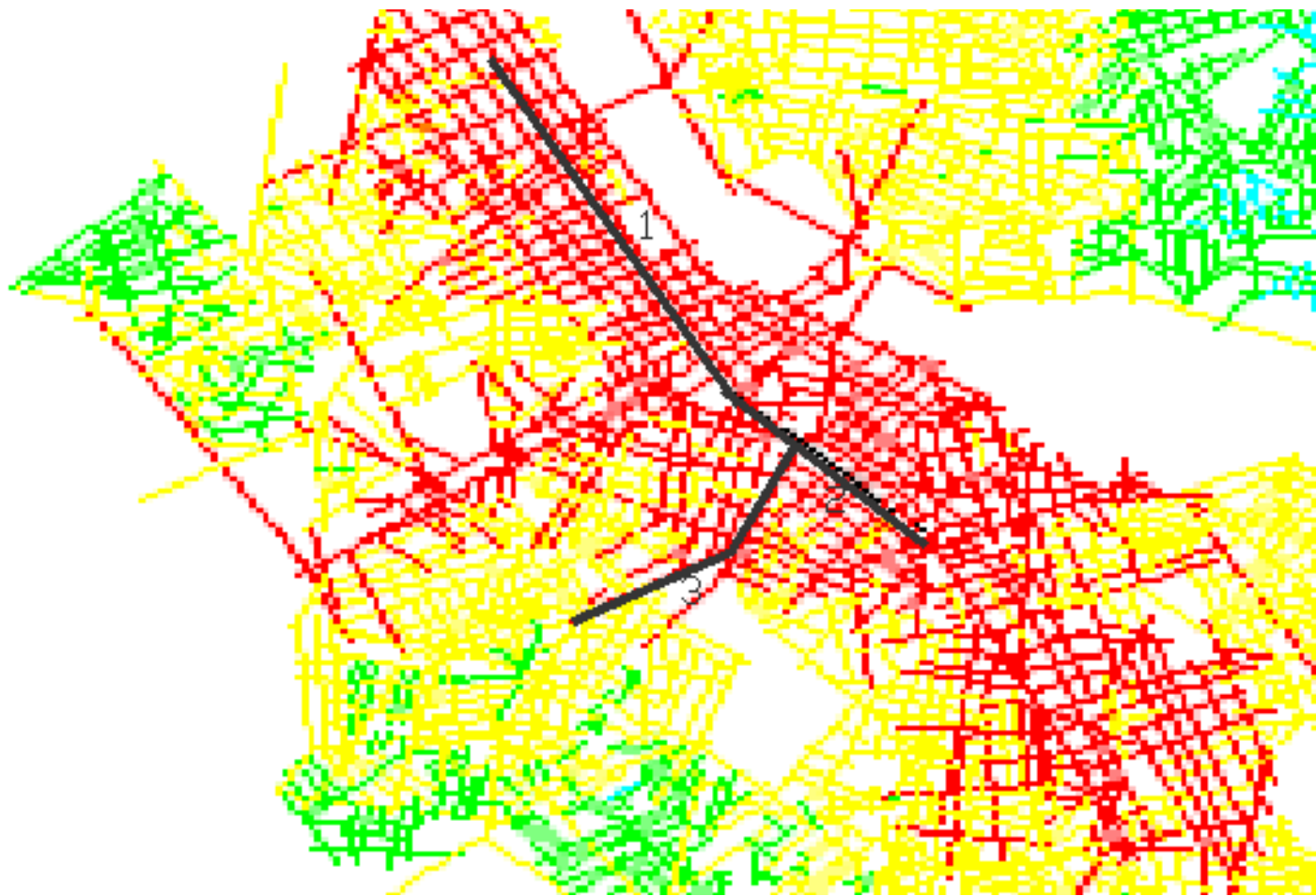
mais necessário proteger a diversidade de modos de acessibilidade com a restrição do uso intenso do sistema viário pelo tráfego superficial, principalmente o de ônibus e automóveis particulares. A acessibilidade ao comércio é favorecida por essa restrição, na medida em que o ato da compra depende da possibilidade de escolha, que nos espaços públicos está associada ao flunar. Os argumentos utilizados por Cerqueira Cesar, deixam clara a importância da coerência entre capacidade de carga das modalidades de transporte público e sua posição dentro da estrutura urbana, por isso a obviedade da necessidade de uma articulação dos diversos modos: metrô, ônibus, micro ônibus, ônibus expressos, etc.

Essas afirmações de urbanistas conceituados poderiam levar à conclusão de haver uma uniformidade de condições de degradação nas avenidas tomadas pelo trânsito intenso. No entanto vemos, na prática, que lugares mais articuladores ou integradores de fluxos podem estar mais degradados que outros dependendo do desenho urbano que possuam, para distribuir o tráfego pesado e o transporte público, minimizando ou acentuando, em alguns casos, os prejuízos à acessibilidade ao território lindeiro e, também que, menor tende a ser o abandono naquelas onde há maior integração e articulação, mesmo frente à possibilidade de migração do comércio para porções de ruas próximas, as quais, por sua vez, poderiam enfrentar fenômeno semelhante de saturação de tráfego.

Usou-se a metodologia de analisar sintaticamente, isto é, através da análise do potencial integrador dos eixos urbanos como proposto por Hillier e outros, para identificar uma escala de integração na malha urbana de Santo André; depois a partir de uma investigação de campo com fotos e entrevistas, estimou-se o grau de degradação no território lindeiro dos eixos analisados e confrontou-se com a hipótese levantada, de que há mais degradação em áreas menos integradas e que esta degradação é acentuada pela disposição do transporte público junto aos passeios, o qual funciona como setor conector entre o público detentor de potencial de compra e as atividades econômicas localizadas no território lindeiro à via.

No gráfico abaixo (Simões, 1997) vemos os eixos de ruas de Santo André com o gradiente de integração analisado sintaticamente. Os tons quentes (vermelho e amarelo) representam os mais integradores, os mais frios (verde e azul) possuem menor integração.

As avenidas analisadas são a av Dom Pedro II, nº1; que integra Santo André a São Caetano do Sul, a Av. Perimetral, nº2, ligação com Mauá e com a parte sudeste do município, onde há muitos bairros populares e a de nº 3, Av. Ramiro Colleoni, que é uma das mais importantes ligações entre Santo André e o Centro de São Bernardo do Campo.



A Avenida Dom Pedro II possui um desenho tradicional com um simples canteiro central, não há divisões entre os espaços destinados aos veículos de carga nem ao transporte público, em várias porções a acessibilidade é extremamente prejudicada pelo excesso de veículos. A avenida D Pedro, no entanto, é totalmente articulada com o sistema viário lateral, e pertence a uma região economicamente favorecida pelo potencial de compra dos habitantes, os bairros Jardim e Campestre. A atividade comercial nessa avenida é bastante intensa e já conta com mais de 40 anos de desenvolvimento. Apresenta, em geral, boas condições de ocupação e apropriação territorial, apesar do tráfego intenso, observando-se a existência de comércio estabelecido em pequenas propriedades mesmo nas que não possuem estacionamentos, ver foto 1.

A Avenida Perimetral possui um trecho significativo construído com via rebaixada, por onde circulam predominantemente os automóveis e demais veículos de carga, quando de passagem. Os coletivos circulam na parte superior e são eles que teoricamente constituem os fluxos ao território lindeiro. Observa-se nessa via a quebra da conectividade com a malha lateral, pela interposição da calha rebaixada, e uma paisagem de degradação e desuso maiores que nas outras vias analisadas, ver foto 2. A existência de comércio e serviços com maior visibilidade ocorre justamente no trecho onde a via deixa de ser rebaixada e onde, por consequência, o transporte individual aproxima-se das laterais e a conectividade com as demais vias transversais é restabelecida, ver foto 3.

Na Av de nº3, Av Ramiro Colleoni, há um terceiro padrão de desenho urbano representado por um corredor de ônibus central. Apesar dessa proposição também representar uma espécie de fratura urbana na avenida, observa-se ao longo das últimas duas décadas a renovação comercial de usos com a criação de um importante Shopping Center, ABC Shopping, antigo Mappim, a criação mais recente de um grande centro automotivo e a expansão de um centro universitário, além da manutenção de investimentos no setor residencial, em pontos isolados. Ver fotos 4 e 5.

A avenida perimetral assume a condição de maior eixo degradado, no centro do município. Sobram imóveis para locação comercial fechados, há muita pichação, algum vandalismo e presença de comércio destinado ao automóvel, acessórios e carros usados, o qual tradicionalmente em São Paulo tem ocupado espaços de menor valor agregado e destinados à especulação imobiliária.

A condição de via rebaixada para o trânsito de passagem o qual é, principalmente, constituído de automóveis particulares e a existência de um tráfego pesado de transporte coletivo, na parte superior, deixam o território lindeiro afastado do espaço por onde circulam as pessoas com maior poder de compra. Mesmo essa via estando na borda da região central da cidade ela não consegue conectar fluxos destinados ao comércio tendo em vista seu afastamento pela calha rebaixada. O mesmo não ocorre com a Avenida Ramiro Colleoni, que apesar de possuir uma cicatriz urbana, representada pelo corredor de ônibus, possui visibilidade para quem trafega pelas laterais e possibilidade de atração desses fluxos, por isso ela viu surgir e desenvolver importantes blocos comerciais e de serviços nas duas últimas décadas e, mesmo com a falência do Mappim, o shopping ABC, sobreviveu e expandiu-se.

A avenida D Pedro II encontra-se em situação intermediária. Apesar de conhecer um comércio e serviços constantes, ela não apresenta os mesmos parâmetros de crescimento imobiliário, mesmo com o dobro de tempo de consolidação desse setor em seu território. Esse eixo sofre com a mistura de tráfego, porém tendo em vista que ela é, dos três exemplos analisados, a mais constituída sintaticamente, isto é, mais articuladora de fluxos laterais, sua territorialidade sobrevive e permite que não haja degradação.

Foto1, Av.Dom pedro II



Foto 2, Av Perimetral, trecho em calha rebaixada



Foto 3, Av Perimetral, trecho plano



Foto 4 , Av Ramiro Colleoni, vista em direção ao Centro



Fotos 5, Av Ramiro Colleoni, vista em direção à São Bernardo



CONCLUSÃO

A requalificação dos territórios lindeiros, que englobam o espaço ocupado pelos edifícios frontais às principais vias arteriais das grandes cidades e também os espaços de transição, como calçadas, canteiros e recuos de estacionamentos, passa por duas instâncias de resolução: a instância global, onde a relação de acessibilidade ao território lindeiro é definida pelas estratégias de mobilidade urbana e a instância local onde a requalificação é definida pelas características locais e particulares, que possam subsidiar estratégias identitárias para a criação de localizações (VARGAS, 2001; PESCARINI 2003).

Essa escala local é favorecida pela capacidade da via de comunicar-se com a malha viária lateral, ganhando assim, o que chamamos de maior sintaxe espacial.

Vias com maior sintaxe favorecem mais os encontros e a visibilidade, tão importante ao setor comercial. Essa visibilidade, no entanto, é dirigida, não aleatória. Ela segue as regras de mercado e harmoniza-se com a concentração de poder de compra, a densidade de consumidores potenciais. Estes deslocam-se mais pelo transporte individual do que com o coletivo, conforme atestam os indicadores de mobilidade urbana presentes nas pesquisas de deslocamento.

Nesse sentido a requalificação de qualquer espaço urbano é indissociável das estratégias de mobilidade, que criem identidades entre o eixo principal e as formas de apropriação do território. Os eixos demonstram sua vocação mediante o tipo de articulação com os espaços de significância não com os bairros, portanto a sintaxe dos eixos é consequência dos processos de apropriação do território, em consonância com o tipo de acessibilidade predominante, se a pé, ônibus, metrô ou carro, na qual estas estratégias de mobilidade são pilares de sua sustentação. A sintaxe espacial dos eixos é uma característica morfológica que assegura um maior número de encontros casuais e deve estar aberta à conexão e acessibilidade das camadas da população que possuem maior poder de compra e se deslocam pelo território

No entanto, sem poder posicionar-se claramente em relação à necessidade de garantir funcionalidade e conforto para todas as classes sociais que habitam nossa metrópole, a estrutura de mobilidade adotada pela aglomeração urbana não logrou resolver a questão da separação dos fluxos de passagem dos fluxos locais, sejam estes de cargas ou passageiros, adotando, infelizmente e por força das adversidades da conjuntura macro econômica brasileira, sempre carente de recursos para resolver os graves problemas urbanos, um modelo exclusivamente baseado na malha viária superficial e no trânsito sobre pneus.

As soluções de desenho urbano, soluções espaciais, portanto, que mantém mais abertas as possibilidades de conexão entre os eixos por onde circulam as atividades múltiplas, não apenas as de passagem, representadas em grande parte pelo transporte coletivo, mostram-se mais eficazes.

O espaço em nossas metrópoles contemporâneas se flexibilizou com a facilidade de locomoção (WEBBER M., 1963) e, ao mesmo tempo, em que contribuiu para “estandarizar” a paisagem, trazendo como vantagem a adequação dos diversos sub territórios aos diversos usos, como desvantagem trouxe a monotonia. Conforme propõe Lynch deve haver prazer nas viagens (LYNCH, 1984, pg.142) e existe uma forte relação entre o acesso fácil, a vitalidade e a boa adequação.

BIBLIOGRAFIA

APLLEYARD D. **Livable Streets**, Chicago, MIT Press, 1981.

CÉSAR Roberto C. **Artigos de Jornal seção Urbanismo**, OESP, 1970

HILLIER, Bill. **A Lógica Social do Espaço Hoje**, Excertos do livro, Brasília , Universidade de Brasília-Fac. De Arq. E Urb, trad. Prof Frederico Holanda, 1986.

HILLIER, Bill. **Space is the Machine**, Cambridge, University Press, NY, 1996.

LYNCH Kevin. **La Buena Forma de la Ciudad**, Barcelona: Ed. Gustavo Gilli, 1985

PESCARINI Ismael. **Requalificacao de Avenidas em Sao Paulo**. Artigo de Periodico, Sao Paulo. www.vitruvius.com.br, 2003.

SIMÕES Luciana L P. Localizações Urbansa, uma Nova Proposta Metodológica, Dissertação de mestrado, Universidade de Brasília, Dep. De Urbanismo, Brasília, 1997

VARGAS Heliana C. **Espaço Terciário**, São Paulo, Ed. SENAC, 2001.