



Exacta

ISSN: 1678-5428

exacta@uninove.br

Universidade Nove de Julho

Brasil

Pescarini Andrade, Ismael  
Revitalização de avenidas em São Paulo Considerações morfológicas  
Exacta, núm. 1, abril, 2003, pp. 35-42  
Universidade Nove de Julho  
São Paulo, Brasil

Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=81000104>

- [Como citar este artigo](#)
- [Número completo](#)
- [Mais artigos](#)
- [Home da revista no Redalyc](#)

 redalyc.org

Sistema de Informação Científica

Rede de Revistas Científicas da América Latina, Caribe, Espanha e Portugal  
Projeto acadêmico sem fins lucrativos desenvolvido no âmbito da iniciativa Acesso Aberto

# REVITALIZAÇÃO DE AVENIDAS EM SÃO PAULO - CONSIDERAÇÕES MORFOLÓGICAS

ISMAEL ANDRADE PESCARINI

Arquiteto, Mestre em Habitação pelo Instituto de Pesquisas Tecnológicas de São Paulo - IPT e Doutorando em Estruturas Ambientais Urbanas na FAU-USP;  
Professor de Arquitetura na UNINOVE

## Resumo:

O espaço urbano possui uma relação entre tipos morfológicos e os processos de apropriação desse espaço, seja a pé, com predominância de veículos, ou um mix necessário de ambos, seja pela natureza de sua diversidade de usos. Essa relação é uma propriedade do espaço e deve ser assim estudada, antes de outras considerações sociais e econômicas, e mesmo as derivadas da ciência geográfica. É, por assim dizer, uma atribuição profissional dos arquitetos e urbanistas, preocupados com os aspectos da morfologia urbana. A requalificação urbana, enquanto projeto de arquitetura, deve trabalhar com elementos de composição espacial, metodologicamente estudados, com critérios também espaciais. Este é um artigo sobre requalificação e morfologia dos corredores arteriais.

**Palavras-chave:** requalificação urbana; morfologia.

## Abstract:

Urban space and buildings tips has a connection with land uses and appropriate process in every kind of transportation modes, like on foot, by car prevail or a mix of both. This relationship becomes to space nature by their own most than social, economics or geographic considerations. It must be a knowledge field to Urban professionals and another kinds of studies on Urban Morphologie. Urban redevelopment and renovation, in an Architectural judgement, must work with spacial tools and thoughtfull methods in a scientific approach. This article is about the relationship between renovation and urban form.

*Key words:* redevelopment; urban form.

**E**m recente artigo, a revista *Veja-SP*, de 8 de Janeiro de 2003, denunciou a crescente deterioração da Av. Santo Amaro. Os aspectos apontados com mais ênfase foram a degradação paisagística, a sujeira aliada à pichação, a vacância e a desvalorização imobiliária, a poluição sonora e os prejuízos à circulação de pedestres, conforme exemplificou, na mesma matéria, Eduardo Lefèvre, professor de História da Arquitetura da USP, ao afirmar que, com a implantação do corredor de ônibus nos anos 80, as calçadas se estreitaram e os carros não puderam mais estacionar e, com isso, o comércio definhou.



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

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

Figura 1

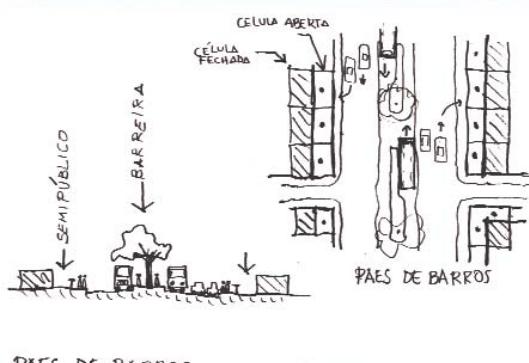
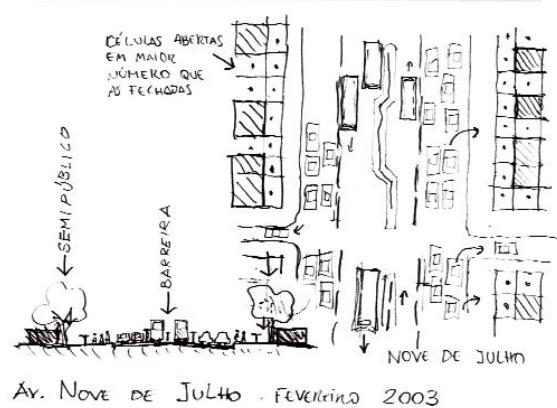


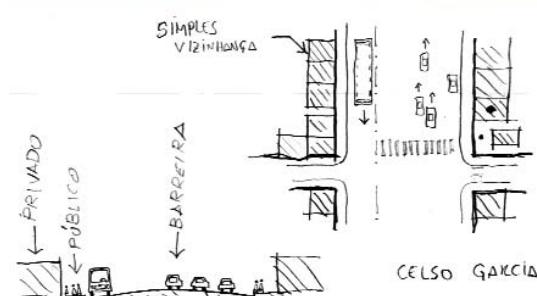
Figura 2



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

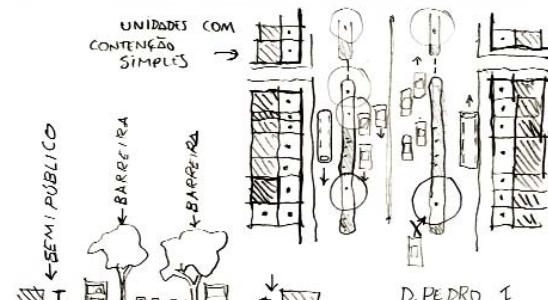
Outros paradigmas seriam a Avenida Celso Garcia, no Brás (Figura 3) e a Dom Pedro I, no Ipiranga (Figura 4); nelas, embora não haja corredores de

Figura 3



CELSO GARCIA - FEVEREIRO 2003

Figura 4



Av. D. PEDRO I - FEVEREIRO 2003

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

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

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



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

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

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

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

para o problema desses espaços degradados, como a Av. Santo Amaro, em foco na reportagem citada.

Luiz Paulo Pompéia, diretor da Empresa Brasileira de Estudos do Patrimônio, propõe, na mesma reportagem da Revista *Veja* aqui citada, que a Av. Santo Amaro seja alargada, para que as pessoas possam percorrê-la confortavelmente, sem ficarem espremidas, além de uma revisão na Lei de Uso e Ocupação do Solo, para permitir maior verticalização. Conforme assinala Pompéia: “como os lotes são pequenos fica difícil erguer um empreendimento de grande porte”. Efetivamente a opinião emitida pelo especialista em investimentos imobiliários parte de um receituário muito usado nos projetos de revitalização urbana, baseados em empreendimentos de grande porte e na adoção de relações morfológicas de contenção, isto é, naquelas em que o espaço construído se distancia do lugar público em troca de uma internalização, às vezes mais suave, como numa galeria comercial; às vezes mais dura, como num shopping center (shopping malls, como dizem os norte-americanos).

Ao mostrar as transformações do espaço terciário ao longo do tempo, Vargas (2001) demonstra que, em sua raiz, está a realização dos contatos sociais como base cultural do processo da troca. Nas cidades ocidentais, onde a rua sempre teve papel fundamental, a internalização do espaço público, primeiramente em mercados, depois em galerias, magazines e shopping centers, veio para resguardar a possibilidade do contato face a face, num quadro urbano cada vez mais agressivo, dadas as mudanças no uso do espaço público verificadas com a industrialização e a desigualdade social. Na gênese do bazar oriental, que, devido a fatores climáticos, faz com que a arquitetura seja internalizada, também o espaço se estrutura para a predominância dos encontros face a face.

A mesma autora enfatiza que, para os setores mais privilegiados, como o do capital imobiliário, responsável pelos empreendimentos de grande porte – os *shopping centers*, por exemplo –, as localizações estratégicas no espaço público deixaram de ser tão importantes quanto as estratégias de localização, o que se deve, principalmente, ao papel do marketing. Percepção semelhante leva o público de maior poder aquisitivo e com maior mobilidade territorial ao uso das morfologias internalizadas, que favorecem as relações espaciais controladas. Porém, a volta às ruas e a valorização de suas características ambientais particulares (a liberdade e a presença do inusitado) são as tendências dominantes hoje. Um dos objetivos deste artigo é mostrar como determinadas morfologias favorecem, mais ou menos, os processos de apropriação do território, para que sejam mais abertos ou mais restritivos à participação plural dos diversos agentes



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

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

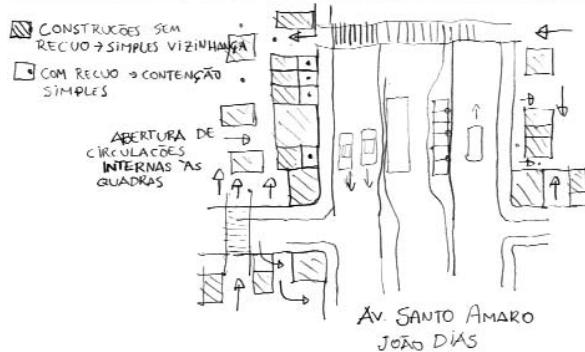
Em verdade, tanto na época da implantação do corredor de ônibus, nos anos 80, quanto nas atuais propostas de revitalização, parecem ter sido menosprezadas as características morfológicas particulares da Av. Santo Amaro, que a situam na faixa de espaços mais diretamente correspondentes, no sentido da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

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

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

A Avenida Santo Amaro, ao contrário, está inserida em bairros com excelente renda per capita e valorização imobiliária, configurando tentadora possibilidade de especulação, embora morfologicamente inadequada, visto que os lotes são pequenos e há pouca possibilidade de alargamento. Num quadro de morfologia distributiva, e apesar da fragmentação causada pelo corredor de ônibus, seria um conjunto de medidas urbanísticas mitigatórias que pudesse passar pela abertura de quadras, como nas propostas por Cristhian de Portzamparc (2000), de criação de circulações transversas de pedestres nos pontos de maior encontro de fluxos e consolidação de famílias de edifícios com menor contenção. (Figura 5)

Figura 5



A Av. Celso Garcia também se encontra visualmente poluída pelo excesso de cabos na rede aérea de energia, tomada pelo barulho ensurdecedor dos ônibus e desgastada pelo comércio ambulante; no entanto, apresenta uma morfologia predominante dos espaços de simples vizinhança e uma grande vitalidade comercial. Cercada por quadras de antigas indústrias, hoje abandonadas, insere-se num contexto ambiental e econômico totalmente diverso das outras avenidas citadas, com muito menor presença de territórios gentrificados<sup>1</sup>, mas, contraditoriamente, encontra-se mais viva que todo o seu entorno, podendo, inclusive, ancorar a revitalização do bairro do Brás, ao contrário da Avenida Santo Amaro, onde o entorno é que oferece base para sua possível revitalização.

1. O termo 'gentrificados' deriva do inglês *gentrification*, isto é, enobrecidos pela presença de pessoas com maior renda.



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

#### Referências bibliográficas

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