

ESPAÇOS PÚBLICOS, PROJETO E URBANIDADE: O caso dos baixos de viaduto no Bixiga

Luciana de Faria Baptista (IC) e Nadia Somekh (orientadora)

Apoio: PIVIC Mackenzie

RESUMO

Esta pesquisa tem como objetivo analisar as causas e as consequências da falta de espaços públicos na região do Bixiga, localizada no distrito da Bela Vista, na cidade de São Paulo, e como os espaços residuais situados abaixo dos viadutos e elevados, denominados baixos de viaduto, podem ser revitalizados de modo a contribuir para a região e sua população local. São explicadas as razões pelas quais existem tantos viadutos no centro da cidade e nas regiões vizinhas, e como a presença de espaços ociosos ou pouco aproveitados, resultantes das construções destes elevados, podem impactar negativamente a vida das pessoas que vivem próximo a estas áreas. Exemplos projetuais abordados nesta pesquisa reforçam a ideia de que os baixos de viadutos são espaços que, embora ainda pouco aproveitados, apresentam grande potencial como espaços públicos de qualidade. Projetos e iniciativas quando bem elaborados, sejam eles realizados por especialistas, como arquitetos e urbanistas ou por próprios moradores locais, contribuem para a melhora da região e da qualidade de vida de sua população residente. É discutido também o que configura um bom e um mal projeto e como eles podem beneficiar, prejudicar ou em nada agregar para os moradores e trabalhadores da região. Há muitos casos em que os projetos visam apenas o lucro e não a melhoria da região. Desse modo, antigos espaços ociosos, mesmo com intervenções já realizadas, podem continuar a não ser utilizados pela população, não atingindo, portanto, nenhum resultado satisfatório.

Palavras-chave: Baixos de viaduto. Bixiga. Espaços públicos.

ABSTRACT

This research analyses the causes and consequences arising from the lack of public spaces in the region of Bixiga, located in the Bela Vista district, at Sao Paulo city, and how the residual spaces set under the viaducts, can be renewed and contribute to the region and its local population. The research explains the reasons why there are so many viaducts built in the center of the city and the neighboring regions, and how these obsolete spaces that results from the underpasses constructions can impact negatively the population that lives near those areas. Projects examples covered in this research reinforce the idea that spaces under the viaducts, although are still poorly explored, present great potential as quality public spaces. Projects and initiatives well elaborated, designed or executed by specialists as architects and city planners or local dwellers, contribute to the local improvement and a better life quality. This

research also discusses what qualifies a good project and a bad project and how they can benefit, damage or not contribute to the residents and workers of that region. Thereby, old otiose spaces with urban interventions may still not be used nor enjoyed by the local population, and as consequence, does not achieve a satisfactory result.

Keywords: Under the viaduct. Bixiga. Public spaces.

1. INTRODUÇÃO

Com 465 anos e mais de 12 milhões de habitantes, a cidade de São Paulo é uma metrópole rica, desenvolvida, diversa e heterogênea, porém muito desigual. Especialmente a partir do século XX, a cidade recebeu muitos imigrantes e migrantes de outras regiões do Brasil que buscavam encontrar na cidade melhores condições de vida e trabalho. A cidade, então, junto ao avanço tecnológico, começou a crescer desenfreadamente. Algumas regiões da cidade enriqueceram-se, receberam investimentos estatais e privados, enquanto outras foram deixadas de lado, provocando uma desigualdade econômica e social entre algumas regiões. A região do Bixiga, localizada no centro de São Paulo, no distrito da Bela Vista é uma das que não se desenvolveram. Muitos imigrantes e migrantes, bem como descendentes de ex escravos, todos estes com baixo poder aquisitivo, instalaram-se na região com o decorrer do tempo. Apesar de estar em uma localização privilegiada, entre a Avenida Paulista e o centro da cidade, o Bixiga não recebeu investimentos e ficou estagnada no tempo, enquanto seu entorno desenvolveu-se aceleradamente.

Em decorrência dessa falta de recursos, o Bixiga possui inúmeros problemas, mas a falta de espaços públicos é um dos que mais chamam a atenção. Percorrendo a região, é notável o grande número de viadutos que passam pela área, muitas vezes cortando e desconectando diferentes locais. Os baixos de viadutos, ou seja, os espaços situados abaixo dessas grandes vias são ainda, lamentavelmente, em sua grande maioria, subutilizados. Eles poderiam ser usados de diversas maneiras e assim suprir grande parte da falta de espaços públicos nessa região da Bela Vista. No entanto, atualmente, a maioria dos baixios no Bixiga estão desocupados ou, então, são ocupados por moradias irregulares. Todos esses fatores somados contribuem para o aumento da insegurança na região. Esta pesquisa tem como objetivo mapear e estudar os baixos dos viadutos na região do Bixiga, analisando os impactos que intervenções urbanas nesses espaços podem gerar para a população local.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

Um dos maiores questionamentos ao longo da pesquisa foi: por que foram construídos tantos viadutos no centro de São Paulo? Nove de Julho, Minhocão, Santa Efigênia, Viaduto do Chá, Julio de Mesquita Filho, Dr. Plínio de Queiroz, são exemplos de apenas alguns que ficam na região central da capital paulista. Com o avanço da tecnologia e a instalação de indústrias automobilísticas no Brasil, os automóveis ganharam maior notoriedade em detrimento de meios de transporte público. Houve um grande incentivo nas grandes cidades brasileiras, como São Paulo, para a utilização dos veículos automotores. De modo a incentivar e lucrar com a indústria automobilística, foram construídos viadutos, elevados, pontes e avenidas para distribuir melhor o fluxo de carros na cidade de São Paulo. É possível notar essa situação já na década de 1920, na gestão do prefeito Prestes Maia. O antigo prefeito

elaborou o conhecido Plano de Avenidas. Esse projeto propunha o Sistema Y de Avenidas, que consistia em uma grande avenida que se bifurcava em outras duas grandes vias. A construção desse sistema foi colocada em prática anos mais tarde pelo ex prefeito Fábio Prado. Hoje em dia, elas são conhecidas pelos nomes Av. Tiradentes (continuação da Av. Prestes Maia), Av. 23 de Maio e Av. 9 de Julho.

O sistema Y foi o grande responsável pelo surgimento dos viadutos em São Paulo, uma vez que as avenidas foram construídas como vias de trânsito rápido, impossibilitando, portanto, o cruzamento total ou parcial de pedestres bem como de automóveis nos níveis das vias. Desse modo, para permitir a travessia de um lado para o outro das avenidas, foram construídos viadutos. É importante frisar que somente a Av. 23 de Maio conta com treze viadutos. Já a Avenida 9 de Julho possui seis viadutos.

Esquema Eixo Y



Fonte: Acervo pessoal

Alguns desses viadutos tinham previstas estações de metrô em seus baixios. Devido à reformulação do plano do metrô e da localização das estações, esses baixios, que a princípio possuíam um uso pré determinado, tornaram-se espaços subutilizados. É o caso dos baixos dos viadutos Dona Paulina, Condessa de São Joaquim, Pedroso e 9 de Julho, sendo este último localizado no Bixiga.

Outro político responsável pela construção de viadutos e elevados, foi o ex prefeito Paulo Maluf. Engenheiro formado, priorizou a construção de obras de grande porte. O Minhocão é o exemplo mais famoso de seus feitos. Chamado de ligação leste-oeste, o elevado necessitava de novos viadutos que dessem continuidade a ele. Desse modo, as regiões e até mesmo os distritos vizinhos às obras foram duramente impactados, pois também sofreram intervenções para que as novas construções pudessem ter continuidade ao longo da cidade. Um exemplo é o distrito da Bela Vista, especialmente a região do Bixiga. Lá, foram construídos alguns viadutos que deram continuidade aos grandes elevados, deteriorando ainda mais o Bixiga, que já enfrentava problemas econômicos e sociais há décadas. Até hoje a região sofre com o impacto provocado por essas obras, que deixaram feridas no território do Bixiga, desconectando calçadas e contribuindo para a desertificação do entorno desses espaços. (MARTINS, 2016)

No Bixiga, o viaduto mais importante, mais conhecido e de maior extensão é o Julio de Mesquita Filho, conhecido como Viaduto do Café. Este elevado faz parte da ligação leste-oeste em São Paulo. Ele possui 940m de comprimento e 25m de largura. Pelo fato de ser comprido ele cruza muitas ruas diferentes e, por isso, seus baixios possuem características distintas. No total, ele passa por cima de 5 vias. São elas: Av. 9 de Julho, Rua Jaceguai, R.

João Passalacqua, R. Santo Antônio e R. Major Diogo. Nas duas primeiras vias existe uma unidade do CREAS (Centro de Referência Especializado de Assistência Social) e um sacolão respectivamente. Na Rua João Passalacqua, o baixo do viaduto é vazio, contando apenas com a presença de moradores de rua. Na Rua Santo Antônio, atualmente, existe uma intervenção que será explicada ao longo da pesquisa.

Com o passar dos anos, a população e o poder público perceberam que os baixos dos viadutos, quando não utilizados ou subutilizados, poderiam apresentar perigo para a sociedade que frequentasse a região quando, simultaneamente, apresentavam grande desperdício de terra e um alto potencial de uso. Assim, em 1994 foi sancionada a lei 11.623/94 que permitia que os baixos não utilizados pela prefeitura poderiam ser usados para fins institucionais ou estacionamentos, desde que fosse preenchido um requerimento. Essa lei, no entanto, não abrangia a questão dos moradores em situação de rua que, devido às novas instalações nos baixos, teriam que ser retirados do local. Durante a prefeitura de Gilberto Kassab, foi assinado o decreto 48.378 que definia que as rendas das iniciativas privadas que se utilizassem dos baixos dos viadutos seriam destinadas à construção de habitações exclusivas para as famílias que tivessem sido retiradas dos baixos. Desde a primeira lei sancionada para baixos de viadutos, em 1994, mencionada anteriormente, houve outras leis e decretos promulgados pela prefeitura.

No entanto, não foram só esses planos e leis que influenciaram a formação e a construção da malha viária e dos viadutos na cidade de São Paulo. O Plano Urbanístico Base (PUB) de 1968 tinha como proposta a formação de uma rede viária ortogonal na cidade, com influência do engenheiro e advogado norte americano Robert Moses que foi responsável por impor um modelo conhecido como *Highway Research Board* na cidade de Nova Iorque. Esse sistema consistia na ligação do subúrbio com o centro da cidade por meio de vias que foram chamadas de rodovias urbanas. Hoje em dia, quem conhece São Paulo, percebe claramente a influência deste modelo na cidade, que é marcada por grandes vias expressas que conectam diversos pontos da capital paulista. Louis-Joseph Lebreton, padre e economista francês, também foi um dos responsáveis pela composição da atual malha urbana da cidade derivada do PUB-68. Na década de 50, Lebreton foi contratado para estudar e propor melhorias para a cidade de São Paulo e sua população. O seu estudo foi engavetado e retomado somente em 1968 na gestão do prefeito Faria Lima.

Estes antecedentes do planejamento urbano em São Paulo emprestaram ao PUB um caráter ambíguo que se, por um lado, atendia aos preceitos do modelo rodoviarista, de caráter norte-americano, insistia na estruturação de um sistema de transportes de

massa em consonância a determinados padrões de adensamento populacional e a modelos europeus. (SATO, 2018, p.36)

Em 1968, foi feito um levantamento de dados com algumas previsões para a década de 1990: seria necessário distribuir melhor os empregos e moradias pela cidade, pois uma distribuição ruim aliada à falta de transporte público em São Paulo poderia causar congestionamentos. Hoje, em pleno 2020, a cidade e a população paulistana ainda sofrem com esses problemas que foram previstos há mais de 5 décadas.

Espaços públicos e es baixos de viaduto no Bixiga

Os baixos de viaduto são áreas de alto potencial para intervenções de esporte e lazer. Entretanto, é necessário analisar o entorno desses locais, assim como a população que mora e frequenta os arredores desses espaços para que as intervenções feitas com o objetivo de melhorar o baixo tenha, realmente, impactos positivos para aqueles que farão uso do local.

Muitas vezes, atividades localizadas nos baixos dos viadutos não dialogam com seus entornos. Assim, por mais que existam iniciativas, privadas ou públicas, não há interesse no seu uso por parte da população, uma vez que ela não foi estudada e analisada antes da realização do projeto. É essencial que, antes de qualquer intervenção na escala urbana, a população moradora do entorno esteja de acordo com o projeto, para que exista, de fato, um uso adequado e positivo do espaço. É claro que existe a possibilidade de que determinada iniciativa atraia também pessoas de fora da área. O Prof. Igor Guatelli da FAU Mackenzie, em uma entrevista concedida em Maio de 2020 via Skype, relatou que a participação social em um projeto de intervenção urbana é essencial para um bom desempenho. Isso significa que as pessoas sempre vão atribuir novos sentidos a um projeto, mesmo que de maneira inconsciente. E um bom projeto é aquele que não limita nem prevê todas as possíveis ações e intervenções humanas no local. O projeto deve estar aberto para novas possibilidades, garantindo, então, um uso contínuo e frequente daquele espaço. Mais adiante nesta pesquisa, serão abordados detalhes sobre o funcionamento dos espaços públicos, e a fundamental participação da população para que um projeto tenha um impacto positivo, tanto na sociedade quanto na cidade.

Leitura do Bixiga: História

É importante contextualizar a região de estudo para entender melhor os motivos pelos quais o Bixiga possui a configuração e o traçado urbano que conhecemos hoje. Há 142 anos, no dia 1º de Outubro de 1878, foi fundado o Bixiga, marcando a inauguração de seu loteamento. No entanto, existem registros de que a área já era ocupada no Séc. XVI por escravos que fugiam de seus donos. Tal fato explica a presença de quilombos no local.

Mapa da cidade de São Paulo



Base retirada do GeoSampa

Em 1878, um hospital seria construído na região do Bixiga com o apoio do imperador D. Pedro II. A região deixaria de ser apenas uma chácara e passaria a se tornar um bairro. No entanto, o hospital nunca foi construído e o local nunca virou um bairro, como se sabe hoje. O Bixiga é marcado por grande desnível em seu terreno, o que encarece o nivelamento das terras e sua consequente ocupação. Além disso, o Bixiga era próximo ao matadouro da cidade, que causava forte odor, afastando então grande parte da população paulistana. Desde então, a região não recebe muitos investimentos estatais para a melhora da qualidade de vida de seus moradores, ao

contrário das regiões vizinhas. No Séc. XIX, o Bixiga foi marcado pela forte presença de imigrantes italianos, que correspondiam a 70% da população local. Já os negros representavam apenas 30% da população do Bixiga. Toda a população local possuía baixo poder aquisitivo.

Traçado urbano

Muito antes de o Bixiga ser dividido em lotes estreitos e profundos, como é configurado hoje, os negros ex escravos haviam instalado quilombos na região. Eles aproveitavam a mata fechada que havia na área naquela época e refugiavam-se no local. Depois da chegada dos imigrantes italianos à região no séc. XIX, os lotes, que já tinham sua configuração atual, tiveram que ser divididos entre os negros, que já povoavam o local e os recém chegados europeus. Assim, os negros passaram a ocupar os fundos dos lotes e os italianos, a parte da frente voltada para a rua. Os lotes com a formatação atual tiveram grande impacto na formação das ruas. Devido à profundidade dos lotes, as ruas tornaram-se mais estreitas. É possível observar esse fenômeno em toda a área do Bixiga, especialmente nas suas ruas mais antigas, a Rua Santo Antônio e a Santo Amaro.

A presença dos viadutos e seus baixios são elementos que chamam atenção no Bixiga. Na década de 1960, na gestão de Paulo Maluf, foi construído o Viaduto Julio de Mesquita Filho, como continuação da obra do famoso Minhocão. Hoje este viaduto é o principal do Bixiga. Para a construção do viaduto foi necessário que quarteirões inteiros fossem derrubados e imóveis fossem desapropriados. O elevado provocou uma divisão no Bixiga

(processo semelhante ao que acontece no Glicério, com a construção do viaduto do Glicério, que é também continuação do Minhocão). O viaduto Dr. Plínio de Queiróz também foi inaugurado durante a gestão do ex prefeito Maluf em 1970. O viaduto dá continuidade à famosa avenida Nove de Julho. Por sua vez, o Viaduto Armando Puglisi, que é um dos mais conhecidos da região, tem o papel de ligar as ruas Rui Barbosa e Treze de Maio, passando por cima da Av. Brigadeiro Luís Antônio.

Entrevista

A entrevista a seguir foi realizada via Skype, devido à quarentena imposta pela pandemia do COVID-19, em Maio de 2020, com o Prof. Dr. Igor Guatelli que leciona na FAU Mackenzie. Ele escreveu o livro “Condensadores Urbanos – Baixo Viaduto do Café – Academia Cora-Garrido”, em 2008, relatando o projeto elaborado por ele, em conjunto com o ex boxeador dono de uma academia, Nilson Garrido. No projeto, ele busca mesclar os interesses e as necessidades da população local, colaborando para a melhoria do entorno da região do Viaduto Julio de Mesquita Filho. De acordo com Guatelli, todo objeto possui entidade e atributos que constroem o sentido do objeto e o que ele representa. Em geral, não são questionados os atributos dos objetos e aceita-se o que ele representa por si só. Há alguns casos em que esses atributos são questionados, transformando o significado do objeto. Um exemplo dado pelo Professor foi o caso do Viaduto Sumaré, na região oeste da capital paulista, onde algumas pessoas passaram a praticar *bungee jumping* no viaduto, ressignificando o espaço e ampliando suas possibilidades de uso, mesmo que de uma maneira não proposital e inconsciente. Assim, o viaduto deixa de ser simplesmente uma via para locomoção de automóveis e passa a ser, naquele momento, um espaço de lazer e prática de esporte.

O mesmo aconteceu com o baixo do Viaduto Julio de Mesquita Filho, no Bixiga, nos anos 2000. O ex boxeador, Nilson Garrido, ao questionar os atributos daquele espaço subutilizado, transformou-o em uma academia improvisada, além de uma brinquedoteca e um espaço para alfabetização de crianças, contando com objetos, equipamentos doados e a ajuda de voluntários. Guatelli, ao descobrir este espaço em 2007, interessou-se pela iniciativa e foi visitar o local. Foi lá que conheceu Garrido, que na época já estava ameaçado de despejo pela Prefeitura, por se apropriar ilegalmente daquele espaço público. Então, Guatelli se dispôs a fazer um projeto para o espaço, para conseguir aprovação na Prefeitura e continuar com a iniciativa que já contribuía para tantos moradores da região do Bixiga. A ideia era promover um espaço multifuncional, onde houvesse mistura de classes sociais e usuários de diferentes faixas etárias, contribuindo para o fortalecimento daquele local. O espaço teria, além da academia, uma brinquedoteca e um espaço para alfabetização de crianças, uma *lan house* e uma boate, estimulando também a vida noturna no local, atraindo diferentes tipos de pessoas

de distintas regiões da cidade. A proposta foi apresentada duas vezes à Prefeitura, à época no mandato do ex prefeito Gilberto Kassab, mas Garrido e Guatelli não obtiveram resposta. O ex sub prefeito da região à época, Andrea Matarazzo, chegou a prometer que daria uma ajuda inicial para a execução do projeto, mas nada aconteceu. Garrido foi despejado em 2008. Hoje em dia, ele possui uma academia no baixio do viaduto Alcântara Machado, no bairro da Mooca. Recentemente, a prefeitura concedeu a ele o terreno por tempo determinado, transformando-o em proprietário legal do espaço durante o período estabelecido.

Para o Professor Igor, um bom projeto em escala urbana é aquele que consegue envolver o máximo de pessoas, de diferentes faixas etárias e classes sociais, permitindo maior interação entre elas e ampla convivência através de atividades não complementares, como por exemplo, academia e *lan house* em um mesmo local. Além disto, um bom projeto urbano deve possibilitar espaços de labor e de ludicidade, permitindo atividades de ócio, entretenimento e diversão, bem como atividades produtivas e geradoras de renda. Para ele, um bom projeto é um “projeto aberto”, ou seja, aquele que é projetado a partir de um programa mínimo, mas que é flexível e não prevê, de maneira definitiva, todas as ações possíveis a serem realizadas no local, não estabelecendo, portanto, um espaço pronto para uso, sem possibilidade de ampliação. Deve-se permitir a criatividade dos usuários, o questionamento de seus atributos e a maior participação social. Guatelli exemplifica esta questão com alguns casos. O primeiro, é a comparação entre o Minhocão e o *Highline* em Nova Iorque. O viaduto em São Paulo carece de design e, a princípio, possui o atributo de viaduto definido. No entanto, sua falta de design permite que as pessoas deixem de ser apenas usuários e passem a adaptar o local com novos atributos, inventando novas situações a cada dia que passa, estabelecendo “marcas intermitentes” no espaço e não marcas perenes. Em contrapartida, o *Highline* possui um design extremamente sofisticado, estabelecendo um espaço pronto para o uso, inibindo a criação e freando a imaginação das pessoas. Todos os dias, as mesmas atividades acontecem no local, não há nenhuma novidade, de modo que seus atributos estão

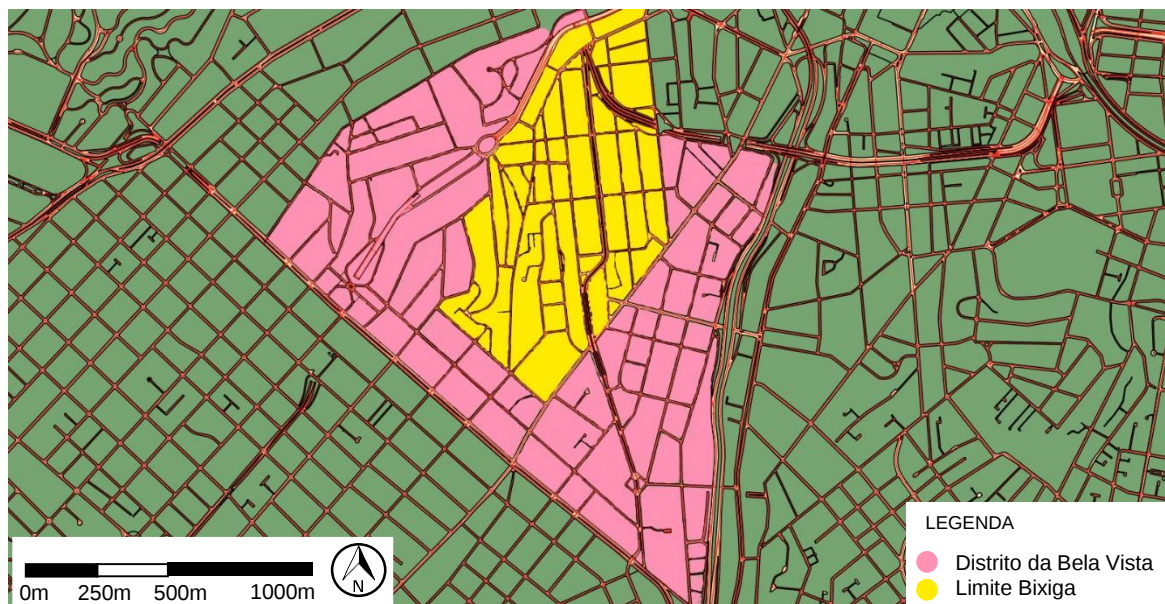
3. METODOLOGIA

Ao iniciar esta pesquisa, foi feito um levantamento da área do Bixiga para determinar seu limite, os viadutos e seus respectivos baixios inseridos na região. Por isso, foram realizados dois mapas que mostram estes pontos.

O primeiro mapa apresentado abaixo mostra a área que foi delimitada em amarelo. Apesar de o Bixiga não possuir um limite espacial definido, visto que ele não é oficialmente um bairro, em muitas pesquisas, ele está delimitado pelas vias Major Diogo, Rua Sílvia, Av. Nove de Julho e Av. Brigadeiro Luís Antônio. No entanto, com base em artigos, TFGs, e na

história do Bixiga, foi definido um outro limite de modo que englobasse os viadutos principais da região.

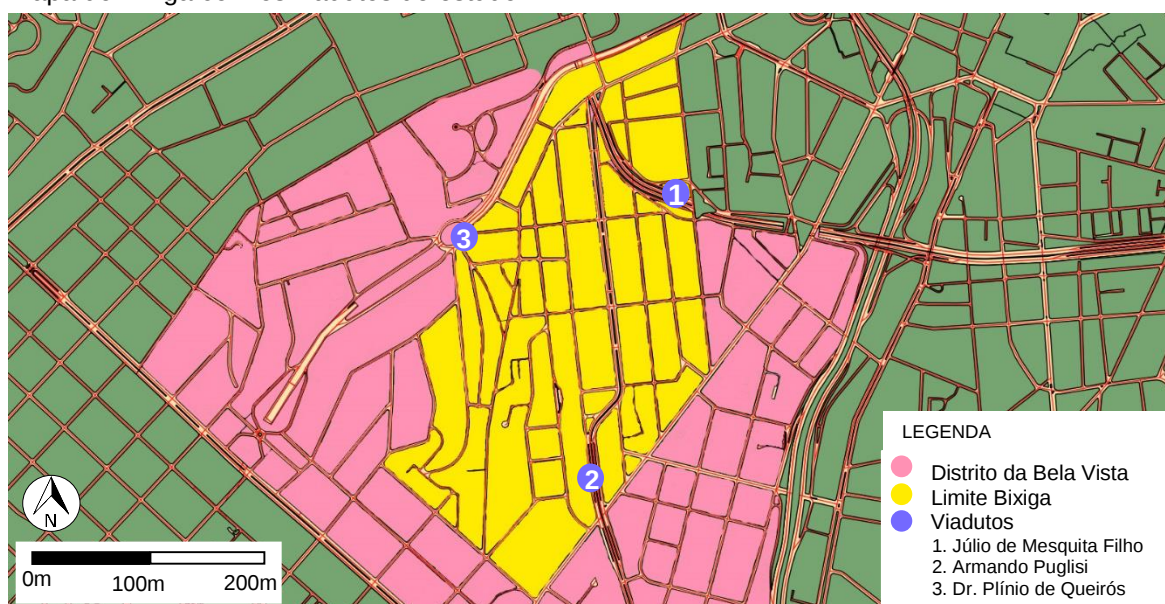
Mapa da Bela Vista com o limite do Bixiga



Fonte: Base retirada do GeoSampa

O segundo mapa foi feito a partir do mapeamento de todos os viadutos que se encontram dentro do limite do Bixiga, destacado em amarelo. Inicialmente, foi considerado como parte da pesquisa o viaduto Martinho Prado, pois ele se encontra na área delimitada do Bixiga. No entanto, seu baixo é impossibilitado de receber intervenções que possam colaborar para a melhoria do entorno, pois seu baixo é cortado pela Avenida Nove de Julho e não há nenhum espaço que permita a permanência das pessoas. Existe apenas um ponto

Mapa do Bixiga com os viadutos de estudo



Fonte: Base retirada do GeoSampa

de ônibus e calçada dos dois lados da avenida. Por esta razão, o viaduto foi retirado da pesquisa.

Depois de definir os viadutos de estudo e fazer os mapas, foi iniciada a pesquisa mais a fundo sobre a história da região do Bixiga, bem como o estudo detalhado sobre a construção dos viadutos no centro da cidade de São Paulo, para entender, afinal, por que tantos viadutos foram construídos e, conseqüentemente, quais os impactos que estes elevados causaram e ainda causam no Bixiga. Além disso, foram pesquisadas referências de projetos em andamento ou intervenções realizadas pelos próprios moradores do Bixiga em alguns dos baixos dos viadutos de estudo, que serão apresentados mais adiante nesta pesquisa.

4. RESULTADO E DISCUSSÃO

A partir da análise e levantamento da situação atual dos baixos dos viadutos estudados, foi concluído que grande parte desses espaços continuam ainda, infelizmente, subutilizados, configurando-se apenas como espaços residuais no território. No entanto, alguns pesquisadores assim como os moradores do Bixiga perceberam que esses espaços provocam insegurança, além de apresentarem um potencial de aproveitamento que não é utilizado. Desse modo, existem alguns projetos em andamento, bem como intervenções realizadas pelos próprios moradores locais, como pequenas quadras e espaços improvisados para prática de esporte. A seguir, descrevo a situação atual de cada um dos baixos de viadutos estudados, apresentando projetos e intervenções realizados ou em andamento.

Projetos de intervenção nos viadutos do Bixiga

- Centro Esportivo Viaduto do Café (Complexo #9)

Este projeto está sendo desenvolvido pela Prefeitura de São Paulo em parceria com a Associação *Gibi Competition Sports*. O projeto foi idealizado pelo dono da Associação, Moisés Batista de Souza (Gibi) em conjunto com o arquiteto Nelson Presbiteris. Iniciado em 2018, o projeto foi dividido em três fases de 12 meses cada uma, totalizando 36 meses para a realização do empreendimento. A primeira fase, que foi concluída em Setembro de 2019 recebeu um investimento total de trezentos mil reais. O projeto está implantado no baixo do Viaduto Júlio de Mesquita filho, conhecido por Viaduto do Café, na região do Bixiga. O principal objetivo dessa intervenção é proporcionar a inclusão social de moradores e trabalhadores da região a partir da prática de esportes, além de, conseqüentemente, contribuir para o desenvolvimento social do entorno. O projeto conta com espaços destinados para aulas de boxe, *muay thai*, futebol, corrida, além de pista de skate e área para prática de *crossfit*. A primeira fase do Termo de Cooperação já foi concluída e o Centro Esportivo foi inaugurado no dia 20 de Setembro de 2019. Além de ser um espaço voltado para a prática esportiva, o local também conta com área para realização de feiras, workshops e palestras,

bem como aulas de alfabetização e economia doméstica. Existe também um espaço para atendimento odontológico e terapias.

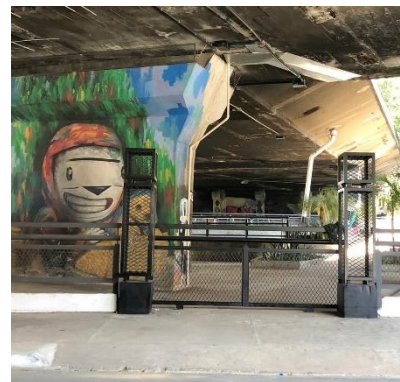
O baixo do Viaduto do Café era subutilizado até 2019, servindo majoritariamente de abrigo para moradores de rua e usuários de droga. Além disso, havia muito lixo nos baixios e nas suas proximidades. O impacto que um baixo de viaduto em condições semelhantes a essa provoca em seu entorno é enorme. A situação na qual ele se encontrava, prejudicava a segurança do local visto que não era uma região atrativa para as pessoas circularem. Como havia poucas pessoas andando por lá, a região não era segura, pois quanto menos gente em um local, menos seguro ele é. (JACOBS, 2018). Além da questão da segurança, o Bixiga, que já carece de espaços públicos de lazer, também tem espaços como os baixos de viaduto desperdiçados, uma vez que eles são ótimos locais para propor intervenções para a requalificação da região, além da melhora da qualidade de vida da população local.

Local de implantação do projeto #Complexo9



Fonte: prefeitura.sp.gov.br

Local do projeto em Set. 2020



Fonte: Acervo pessoal

Acima, é possível observar a região de implantação do Complexo, localizado na Rua Santo Antônio, 800. A foto à direita acima foi tirada em Setembro de 2020, próximo à data de conclusão da segunda fase do projeto. Em vista da pandemia do COVID-19, não havia ninguém utilizando o espaço da intervenção, assim como não havia nenhum equipamento instalado. No entanto, o espaço é utilizado pelos moradores e é bem avaliado pelos usuários.

- Intervenção No Baixo Do Viaduto Plínio De Queiroz

O baixo do Viaduto Plínio de Queirós ainda não possui projetos feitos por arquitetos ou por parcerias, como é o caso do Viaduto do Café, mostrado anteriormente. No entanto, possui intervenções feitas pela própria população local, que entendendo os problemas causados pela subutilização desses espaços, propôs a criação de uma área esportiva e de lazer, a partir da instalação de uma quadra no local. Apesar da intervenção, ainda

Baixo do viaduto em Set. 2020



Fonte: Acervo pessoal

há muitas pessoas que aproveitam o espaço do baixo do viaduto e ocupam o local, com tendas e objetos pessoais, como é possível observar na imagem acima. Neste local do baixo do viaduto, atrás e ao longo da extensão das grades, estão as quadras instaladas pelos próprios moradores. O espaço é bem simples, já que foi feito por pessoas de baixa renda, sendo a maioria formada de moradores da região. Existe também em outro espaço do baixo, um local com equipamentos de academia. Tanto as quadras como estes equipamentos incentivam a ida dos moradores ao local, oferecendo áreas de lazer e esporte.

- Situação Atual Dos Baixos De Viaduto Armando Puglisi

Apesar do elevado potencial de intervenções em seus baixios, o viaduto não apresenta, até o momento – segundo semestre de 2020 – nenhum projeto em andamento. A única intervenção existente foi realizada por moradores: um pequeno sacolão junto a um estacionamento no fim de sua extensão.

Baixo do viaduto em Set. 2020



Fonte: Acervo pessoal

Referências de projetos de intervenção em baixos de viadutos

É importante frisar que a subutilização dos baixos de viadutos é um tema relevante em diversos lugares. Tanto em outros países, como em outras regiões do Brasil, são feitos concursos com o objetivo de revitalizar as áreas de baixios de viadutos. Por isso, foram selecionadas importantes referências de intervenções nacionais e internacionais nestes espaços sob os viadutos, que podem servir de referência para projetos de intervenção no Bixiga.

Referências Nacionais

- São Paulo

O projeto 'Baixos de Viaduto' tem como objetivo revitalizar a área e os baixos de três viadutos na cidade de São Paulo: Viaduto Antártica, Lapa e Pompeia. Além de promover o desenvolvimento das regiões dos respectivos viadutos, o projeto também tem como objetivo promover a criação de emprego e geração de renda. O projeto levou em conta as opiniões da sociedade civil. Isso é extremamente importante pois, afinal, a sociedade é que vai usufruir do projeto. Assim, tendo em vista esses levantamentos, o projeto prevê a implantação de equipamentos voltados para a população da terceira idade. O projeto foi lançado e promovido em Abril de 2019 pela subprefeitura da Lapa, onde estão localizados os viadutos. Até Novembro de 2019, apenas os viadutos Antártica e Lapa receberam propostas de investimentos, enquanto o Pompeia nada recebeu.

- Belo Horizonte

Em 2014, a Prefeitura de Belo Horizonte promoveu um concurso nacional para a requalificação de alguns viadutos na capital mineira. No total, foram escolhidos 4 viadutos na cidade para o concurso: Viaduto Pedro Aguinaldo Fulgêncio (1), Elevado Castelo Branco (2), Viaduto Cinquenta e Dois (3) e Viaduto Engenheiro Andrade Pinto (4). A seguir, estão os projetos vencedores de cada viaduto escolhido pela prefeitura para o concurso.

Viaduto 1 – Primeiro Lugar: Arquitetura Pela Rua + Metropolitano Arquitetos

Foi proposta a transposição de uma Avenida por uma passarela destinada a ciclistas e pedestres, além de novos programas no baixo deste viaduto. Foram projetadas uma cafeteria, uma floricultura, lojas, feira destinadas a produtos naturais e uma banca de jornal e revistas, bem como foi pensada uma arquibancada voltada para a realização de eventos culturais e artístico gratuitos. O paisagismo foi pensado para promover a maior integração dos pedestres e ciclistas com a natureza, além de se configurar como uma barreira natural, protegendo aqueles que frequentam e passam pelos baixios do viaduto.

Imagem ilustrativa do projeto

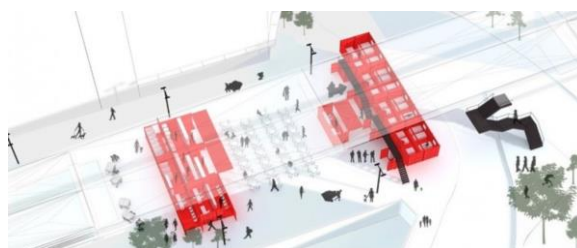


Fonte: ArchDaily BR

Viaduto 2 – Primeiro Lugar: Entre Arquitetos e Alecsander Gonçalves

A proposta vencedora neste viaduto foi realocar as necessidades dos frequentadores do local e suas proximidades – catadores de lixo, moradores de rua e carroceiros – em containers. O uso dos containers foi pensado pois vivemos em uma sociedade que se transforma rápida e constantemente. Desse modo, os arquitetos propuseram um elemento flexível e que permitisse diferentes usos ao longo do tempo.

Imagem ilustrativa do projeto



Fonte: ArchDaily BR

Viaduto 3 – Primeiro Lugar: Entre Arquitetos e Alecsander Gonçalves

A proposta de intervenção neste viaduto foi realizada a partir da manipulação da topografia da área, criando espaços de permanência e encontro. O espaço foi proposto para receber diversos tipos de eventos como feiras gastronômicas, shows musicais, entre outros. Foi proposta uma

Imagem ilustrativa do projeto



Fonte: ArchDaily BR

arquibancada para possibilitar plateias nesses eventos.

Viaduto 4 – Primeiro Lugar: Natalia Parahyba e Priscila Marques

Proposto por duas estudantes de arquitetura de Belo Horizonte, Minas Gerais, o projeto tem como objetivo requalificar a área e a região dos baixios do Viaduto Engenheiro Andrade Pinto, em BH. O viaduto já possui o nome de “Viaduto das artes” pois um artista mantém seu atelier em um espaço embaixo do viaduto. Assim, de modo a fazer jus ao apelido do viaduto e fortalecer a dinâmica social da região, as estudantes de arquitetura Natalia Parahyba e Priscila Marques propuseram uma área de exposição e café, salas multiuso, banheiros públicos, praça de convivência, quiosque multiuso e diversos outros espaços que contribuem para o desenvolvimento local.

Imagem ilustrativa do projeto



Fonte: ArchDaily BR

Referências Internacionais

- Buenos Aires, Argentina: La Recovas De Posadas

Localizado embaixo da Autopista Presidente Arturo Umberto Illia, *La Recova* constitui um marco turístico para os que visitam a capital argentina. Aproveitando o espaço debaixo do viaduto, o local abriga vários restaurantes de qualidade, atraindo não só turistas mas os próprios moradores da cidade. Esse é um exemplo de intervenção em um baixio de viaduto que deu certo, pois, além de atrair pessoas todos os dias para a região, contribuindo para a segurança do local, foi aproveitado o espaço dos baixos do viaduto para a instalação de estabelecimentos comerciais, especialmente restaurantes, o que causou melhorias na economia local.

- Londres, Inglaterra: Waterloo

Waterloo é uma antiga estação de trem em Londres muito conhecida na cidade. Nos arcos da estação ferroviária, estão localizados restaurantes, bares e comércios. Assim como em *La Recovas*, em Buenos Aires, citada anteriormente, a intervenção no baixio da estação de trem em questão foi feita a partir da instalação de estabelecimentos comerciais.

- Boston, Estados Unidos: Beyond Walls

Esta é uma instalação interativa com luzes realizada no baixio de viadutos na cidade de Lynn, próximo à Boston, que foi desenvolvida pelo estúdio de arquitetura e design Payette em parceria com as autoridades locais. A proposta do estúdio foi de instalar luzes LED nos baixos de viaduto subutilizados na cidade, reativando o centro de Lynn a partir do uso de

novas tecnologias e cores. Apesar de ser uma intervenção simples, ela gerou resultado positivos e a região passou a ser mais frequentada, especialmente à noite, período em que as luzes são mais visíveis. Além disso, umas das principais consequências é que houve uma significativa melhora na questão da segurança das áreas de intervenção, o que era um grave problema relatado pela população antes da instalação ser realizada.

- Berlim, Alemanha: Stadtbahn

A capital alemã possui inúmeros elevados e viadutos que atravessam toda a cidade. Um dos mais famosos é o *Stadtbahn*, construído no século XIX e concluído em 1882, corta a cidade desde a estação central de trem até a *Alexanderplatz*, se estendendo por quase toda a margem do rio principal de Berlim, o *Spree*. Grande parte dos baixios deste viaduto é construída em arcos de tijolos cerâmicos e esses vãos são grandes o suficiente para abrigarem restaurantes, lojas, cafeterias e outros tipos de comércio, que é o que de fato acontece. Quem visita os comércios presentes nos baixos deste viaduto mal percebe o barulho proveniente dos trens que passam por cima do elevado, não atrapalhando os trabalhadores e visitantes do local.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Apesar do exemplo citado previamente que acontece no Bixiga, a parceria entre a Prefeitura e a associação *Gibi Sports* para a construção do Centro Esportivo do Viaduto do Café, é necessário compreender que nem sempre essas parcerias funcionam. Muitas vezes, uma das partes envolvidas desiste ao longo do projeto, antes mesmo de sua conclusão. Outras vezes, a falta de diálogo e o conflito de interesses resultam no rompimento da parceria. Às vezes, a falta de verba para investimentos também torna-se um problema. Por esses motivos, nem sempre os projetos de intervenção que visam a melhoria de uma região saem do papel.

Além disso, existe um fator crucial que não permite que determinada intervenção seja bem sucedida. Frequentemente, intervenções realizadas em espaços públicos voltadas para um público alvo determinado – por exemplo, a população do Bixiga – não são utilizadas como previsto em projeto. Isso se dá pois as necessidades e carências de tal população não são levadas em conta. Antes de qualquer execução de projeto, deve-se estabelecer um público alvo que irá de fato fazer uso do espaço projetado. Afinal, para que servem os espaços públicos se não forem utilizados pelas pessoas? É preciso fazer uma visita à área de intervenção, quando possível, além de pesquisar, estudar e conversar com a população residente e aqueles que trabalham na região, pois, geralmente, são essas pessoas que irão fazer uso do local e do projeto quando for construído. No caso dos baixos de viadutos, espaços frequentemente utilizados por pessoas em situação de rua, a proposta do projeto

deve levar em consideração a vida dessas pessoas. Onde eles irão morar? Como o projeto vai impactar esses moradores?

Não são raros os casos em que um projeto é escolhido mesmo quando já se sabe que ele não proporcionará os melhores resultados para a população. Um exemplo é o Edital lançado pela Prefeitura de São Paulo, em 2016, para uma intervenção em uma área do baixo do viaduto Julio de Mesquita Filho, de modo a estimular o uso desse espaço ocioso/residual. Apesar do incentivo à qualificação dos baixios do viaduto, o edital não menciona que os participantes devem respeitar a história e a identidade do local, e também não consideram que a visita à área de projeto seja um requisito básico.

Além disso, em alguns concursos que promovem projetos em escala urbana, não se prioriza a qualidade e a coerência que um projeto proposto possui, mas sim o quanto de investimento ele necessitará. Assim, um projeto de maior valor estimado, que precisará de mais capital, consequentemente também será considerado o de melhor qualidade, o que não necessariamente é verdade.

Outro fator importante que também contribui para a falta de espaços públicos bem planejados e eficientes é o descaso da profissão de arquitetos e urbanistas no Brasil. Questionado sobre a relevância e a valorização do trabalho do arquiteto e urbanista no Brasil, o Prof. Dr. Igor Guatelli, durante a entrevista citada anteriormente, relata o descaso que existe pelo Estado em relação a nossa profissão. Guatelli, que já estudou e trabalhou na Europa, afirma que os países europeus respeitam e valorizam o trabalho do arquiteto e urbanista, reconhecendo a importância da profissão para o desenvolvimento e planejamento das cidades e edificações, visando a melhor qualidade de vida de todos, ao contrário do que acontece no Brasil. O descaso aqui no país, no entanto, não é só por parte do Governo, mas também de grande parte da população. De acordo com uma pesquisa realizada em 2015 pelo CAU/BR, 85% da população brasileira constrói sem o auxílio e supervisão de arquitetos ou engenheiros, resultando em edificações sem planejamento, segurança, economia e conforto aos usuários, o que pode resultar em mais gastos, ao contrário do que muitos pensam.

6. REFERÊNCIAS

AVENIDA 9 de Julho. *Wikipedia*. 2010. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Avenida_9_de_Julho>. Acesso em: 05 Jan. 2020.

BAIXO de viaduto ganha complexo esportivo e cultural em São Paulo. *Leia Já*. São Paulo, 24 Set. 2019. Disponível em: <<https://m.leiaja.com/noticias/2019/09/24/baixo-de-viaduto-ganha-complexo-esportivo-e-cultural-em-sp/>>. Acesso em: 13 Out. 2019.

BAIXO de Viaduto na Bela Vista ganha espaço para práticas esportivas, culturais e de lazer. *Prefeitura de São Paulo*. São Paulo, 2019. Disponível em:

<<https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/noticias/?p=284603>>. Acesso em: 13 Out. 2019.

BALDWIN, Eric. Beyond Walls: Payette Lights Up Lynn with Pro Bono Display. *ArchDaily*. 01 Jan. 2020. Disponível em: <https://www.archdaily.com/930601/beyond-walls-payette-lights-up-lynn-with-pro-bono-display?ad_source=search&ad_medium=search_result_all>. Acesso em: 08 Mar. 2020.

BARATTO, Romullo. 85% dos brasileiros constroem sem o auxílio de arquitetos ou engenheiros. *ArchDaily Brasil*. 13 Out. 2015. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/775189/85-percent-dos-brasileiros-constroem-sem-o-auxilio-de-arquitetos-ou-engenheiros>>. Acesso em: 08 Jun. 2020.

_____. Resultados do concurso de requalificação de baixios de viaduto em Belo Horizonte – MG. *ArchDaily Brasil*. 05 Fev. 2014. Disponível em: <<http://www.archdaily.com.br/br/01-174764/resultados-do-concurso-de-requalificacao-de-baixios-de-viadutos-em-belo-horizonte-mg>>. Acesso em: 10 Abr. 2020.

_____. Vencedor do concurso para requalificação de baixios de viadutos em Belo Horizonte – Viaduto #3 - Viaduto Cinquenta e Dois / ENTRE Arquitetos. *ArchDaily Brasil*. 19 Fev. 2014. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/01-177720/vencedor-do-concurso-para-requalificacao-de-baixios-de-viadutos-em-belo-horizonte-nil-viaduto-number-3-viaduto-cinquenta-e-dois-slash-entre-arquitetos>>. Acesso em: 10 Abr. 2020.

BENEDICTO, Larissa. *(Des)Conectores urbanos: estudo sobre baixios de viaduto*. 2017. Trabalho Final de Graduação (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Centro Universitário Belas Artes de São Paulo, São Paulo, 2017. Disponível em: <https://issuu.com/lalabenedicto/docs/tfg_larissa_issuu>. Acesso em: 05 Jan. 2020.

CARDOSO, Thais. *Intervenção urbana: requalificação do Bixiga*. 2017. Trabalho Final de Graduação (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Centro Universitário Belas Artes de São Paulo, São Paulo, 2017.

CENTRO Esportivo Viaduto do Café será inaugurado no próximo Sábado. *Prefeitura de São Paulo*. São Paulo, 2019. Disponível em: <<https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/se/noticias/?p=98768>>. Acesso em: 14 Out. 2019.

CONCURSO Viadutos. *Prefeitura de Belo Horizonte*. Belo Horizonte, 17 Set. 2018. Disponível em: <<https://prefeitura.pbh.gov.br/politica-urbana/planejamento-urbano/projetos-urbanos/viadutos>>. Acesso em: 15 Fev. 2020.

GUATELLI, Igor. *Condensadores Urbanos – Baixio do Viaduto do Café*: Academia Cora_Garrido. São Paulo: Fundo Mackenzie de Pesquisa, 2008.

HISTÓRIA. *Portal do Bixiga*. São Paulo, [ca. 2018]. Disponível em: <<http://www.portaldobixiga.com.br/historia/>>. Acesso em: 29 Set. 2019.

JACOBS, Jane. *Morte e Vida de Grandes Cidades*. São Paulo: Martins Fontes, 2018.

LIGAÇÃO Leste Oeste. *Wikipédia*. 2007. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Liga%C3%A7%C3%A3o_Leste-Oeste>. Acesso em: 06 Jan. 2020.

MAIS de 80% da população faz obra sem arquiteto ou engenheiro. *Federação Interestadual de Sindicatos de Engenheiros*. Rio de Janeiro, 14 Out. 2015. Disponível em: <<https://fisenge.org.br/index.php/noticias/item/2867-mais-de-80-da-populacao-faz-obra-sem-arquiteto-ou-engenheiro>>. Acesso em: 03 Jun. 2020.

MARTINS, Victor. *Baixios de viadutos como desafio urbanístico: uma leitura das “terras de ninguém” nos viadutos Alcântara Machado e do Glicério*. 2017. Dissertação (Mestrado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2017.

OLIVEIRA, Geovanna. *Viadutos – Solução moderna e revés contemporâneo: os baixos do viaduto como solução urbanística para espaços públicos*. 2019. Trabalho Final de Graduação (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade São Judas, São Paulo, 2019. Disponível em: <https://issuu.com/geovannaoliveira6/docs/tfg_-_a4_-_mobile_ao_espelhada>. Acesso em: 07 Dez. 2019.

PAULO Maluf. *Wikipedia*. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Paulo_Maluf>. Acesso em: 04 Jan. 2020.

PREFEITURA DE SÃO PAULO. *Complexo Viaduto Julio de Mesquita Filho: concessão de uso onerosa*. São Paulo, 2016. Disponível em: <<https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/upload/se/arquivos/APR%20ESSENTACAO%20JULIO%20DE%20MESQUITA.pdf>>. Acesso em: 06 Jan 2020.

PREFEITURA de São Paulo quer conceder e dar novos usos à áreas debaixo de viadutos. *Ndemail – Estadão Conteúdo*. São Paulo, 13 Nov. 2018. Disponível em: <<https://ndemail.com.br/noticias/prefeitura-de-sp-quer-conceder-e-dar-novo-uso-as-areas-debaixo-de-viadutos/>>. Acesso em: 04 Set. 2019.

PROJETOS de baixios de viadutos. *Portal Vitruvius*. São Paulo, Fev. 2014. Disponível em: <<https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/projetos/14.158/5046?page=5>>. Acesso em: 16 Abr. 2020.

RUAS e Avenidas. *Portal do Bixiga*. São Paulo, [ca. 2018]. Disponível em: <<http://www.portaldobixiga.com.br/ruas-e-avenidas/viaduto-armando-puglisi/>>. Acesso em: 29 Set. 2019.

SATO, Priscila; BERNARDINI, Sidney. A estrutura urbana de São Paulo a partir do Plano Urbanístico Básico: o descompasso de seu percurso para a continuidade de um propósito. *Risco Revista de Pesquisa de Arquitetura e Urbanismo (Online)*, São Paulo, v. 16, n. 2, p. 31 – 49, set. 2018. Disponível em: <<https://www.revistas.usp.br/risco/article/view/145104>>. Acesso em: 12 Mar. 2020.

SOMEKH, Nádia; CAMPOS NETO, Candido Malta. *A Cidade que não pode parar: Planos Urbanísticos de São Paulo no século XX*. São Paulo: Editora MackPesquisa, 2002.

VIADUTOS da Bela Vista. *Portal do Bixiga*. São Paulo, 28 Nov. 2018. Disponível em: <<http://www.portaldobixiga.com.br/viadutos-da-bela-vista/>>. Acesso em: 30 Set. 2019.

VIADUTO Julio de Mesquita Filho ganha Centro Esportivo. São Paulo, 2018. *Prefeitura de São Paulo*. Disponível em: <<https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/se/noticias/index.php?p=88124>>. Acesso em: 26 Fev. 2019.

ZOÉ, Cafira; ANDREOLLI, Rodrigo. Bixiga, espaço ameaçado. *Blog da Redação*. São Paulo, 26 Fev. 2016. Disponível em: <<https://outraspalavras.net/blog/bixiga-espaco-ameacado/>>. Acesso em 22 Set. 2019.

Contatos: lucianadefaria10@gmail.com e nadiasom@terra.com.br