

ESPAÇOS PÚBLICOS E URBANIDADE – A AVENIDA BRAZ LEME EM SÃO PAULO

Augusto Kenji Takahashi (IC) e Luiz Guilherme Rivera de Castro (Orientador)

Apoio: PIVIC Mackenzie

Resumo:

Os espaços públicos é uma pauta recente do cotidiano paulistano. Reivindicações e apropriações dos espaços públicos da cidade alteraram a dinâmica da cidade. Fruto de uma reivindicação e de uma iniciativa privada, o canteiro central da avenida Braz Leme é um precursor dos canteiros centrais transformados em espaço público. A nova configuração dos espaços aliada à questões comportamentais de quem os ocupa pode nos mostrar a existência de urbanidade no canteiro central da avenida Braz Leme. A urbanidade é um modo de analisar um determinado espaço e pode ser uma ferramenta importante na forma de olhar para essas transformações na cidade. Composto por variáveis que envolvem relações arquitetônicas e sociais – como acessibilidade, quantidade e dimensão do espaço público, conexão visual, conexão entre público e privado, variedade e distribuição de elementos no espaço, tipos edifícios e sistemas de encontro – será possível qualificar o canteiro central. Determinando, portanto, a forma de como esse espaço concebido pela reivindicação da população a serve. Essa pesquisa tem o intuito de discutir as transformações que esse espaço sofreu até a atualidade, sua influência no comportamento humano e a existência de urbanidade.

Palavras-chave: espaços públicos; urbanidade; canteiro central

Abstract:

The public space is a recent agenda of the daily life of Sao Paulo. The appropriation of public spaces changed the city dynamics. Result of the population's demand and a private initiative, the Braz Leme Avenue's median strip is a precursor of medians that turned into public space. The new configuration of the space together with the behavioral issues of who occupies it can show us the existence of urbanity. The urbanity is a way to analyze a given space and can be an important tool in order to look at these changes in the city. Composed by variables involving architectural and social relations - such as accessibility, quantity and size of the public space, visual connection, connection between public and private, variety and distribution of elements in space and encounter systems - this research will qualify the median strip. Determining how a space that was conceived as a response to a claim of the population is serving it. This research aims to discuss the changes that this space has undergone up to the present, it's influence on the human behavior and the existence of urbanity.

Keywords: public spaces; urbanity; median strip

INTRODUÇÃO

Em uma rápida busca no acervo do jornal Estado de São Paulo, é possível ver que espaços públicos se tornaram assuntos aos paulistanos recentemente. Antes dos anos 2000, o termo era apenas usado por arquitetos, urbanistas ou estudiosos do assunto. A importância em se apropriar e reivindicar esses espaços urbanos tornou-se preocupação dos paulistanos que reclamam constantemente de lugares ao ar livre como, praças e parques.

Satisfazendo a reivindicação da população, a prefeitura retoma espaços urbanos considerados perdidos ou sem uso, a fim de atender uma demanda. É nesse contexto que a pesquisa se insere. A transformação dos canteiros centrais em espaço público pode ser vista como uma forma de recuperação de áreas urbanas perdidas ou sem utilidade aparente. Essas ações integram a recuperação do canteiro central que até então era usado apenas como divisor de vias. Agora, espaços públicos lineares estão sendo abertos, como o canteiro central da Braz Leme na Zona Norte de São Paulo, da avenida Sumaré na Zona Oeste de São Paulo, da avenida Inajar de Souza na Zona Norte, e também como a recente transformação da avenida Paulista, que teve seu canteiro central transformado em ciclovia.

No entanto esses espaços públicos criados entre duas vias de alta velocidade são questionáveis no que diz respeito a sua apropriação. O que aparentemente seriam praças lineares, os canteiros parecem ser apenas mais vias de circulação em escala humana.

O problema que a pesquisa levanta é como esse espaço linear do canteiro central influencia no comportamento humano e como as pessoas se apropriam dele. O canteiro central da avenida Braz Leme na Zona Norte de São Paulo é o objeto a ser estudado: uma área extensa de 3.1 km contínuos com uma heterogeneidade de usos durante o percurso.

Uma série de perguntas pretendem ser respondidas com a pesquisa, tais como:

Como foi concebido o canteiro central da Avenida Braz Leme? E a partir da concepção original, como ele se tornou um espaço de uso público? Qual a relação do entorno (quanto à construção, usos das edificações, acessibilidade, entre outras variáveis listadas posteriormente na metodologia) na ocupação do espaço público? Qual a influência do espaço físico do canteiro central na permanência ou na circulação de pessoas?

O objetivo desta pesquisa é investigar as relações entre espaços públicos e urbanidade na área a ser estudada.

Por definição, o espaço público é todo espaço urbano que poderá receber pessoas sem distinção de cor, gênero, sexualidade, classe social, condição física e assim por diante. A definição, por si só, é falha no cotidiano das cidades. No entanto, de modo independente às características particulares de cada pessoa, sabe-se que os espaços públicos não são

ocupados de maneira homogênea, e isso se deve tanto quanto a qualidade física do espaço público, quanto do seu entorno (GEHL, 2008).

Quanto a urbanidade, conceito defendido por Frederico de Holanda (2003) consiste em uma síntese das características urbanísticas e edilícias e de um conjunto de ações praticadas pelos habitantes de um determinado espaço urbano. Posteriormente, sob sua orientação, Manuela Souza Ribeiro em sua pesquisa de mestrado utilizará tal conceito de urbanidade para analisar as superquadras de Brasília por meio da aplicação de uma metodologia que recorre a treze diferentes variáveis (RIBEIRO & HOLANDA, 2013; RIBEIRO, 2013).

Em suma, se apoiando nas teorias de espaço público e urbanidade e aplicando as variáveis propostas pela Manuela Ribeiro (RIBEIRO & HOLANDA, 2013; RIBEIRO, 2013) a pesquisa será desenvolvida.

REFERENCIAL TEÓRICO

O presente trabalho discute a problemática da qualidade dos espaços públicos e da urbanidade contemporânea. Isso posto, a necessidade de se apresentar autores que retratem o comportamento humano nos espaços e a influência dos espaços sobre o comportamento humano, se faz necessária.

Muitos pesquisadores estudam e abordam de jeitos diferentes a questão do desempenho sociológico dos espaços públicos. Todavia, algo em comum entre os autores analisados, é que os espaços públicos atrativos são aqueles que contêm circulação e permanência de pessoas. Os motivos para se escolher estar e/ou passar por uma praça, parque ou rua estão diretamente ligados a uma série de particularidades daquele espaço que irão influir as pessoas na forma de como agem dentro e no entorno do mesmo (GEHL, 2010)

A possibilidade de que os espaços urbanos influam no comportamento humano já não é mais uma hipótese, deixou de ser desde os anos 70 quando alguns autores como Gehl (2010) e Jacobs (2007) perceberam de como os espaços estavam deteriorados e sem vida por conta do planejamento moderno de grandes cidades. O urbanismo funcionalista previa uma organização urbana baseada em grandes glebas monofuncionais (áreas exclusivamente residenciais, áreas exclusivamente comerciais, etc...), isolamento dos edifícios e extensas áreas verdes que consequentemente exigiriam longas avenidas de alta velocidade para percorrer grandes distâncias. Em resumo, uma cidade voltada para carros.

“Por décadas, a dimensão humana tem sido um tópico do planejamento urbano esquecido e tratado a esmo, enquanto várias outras questões ganham mais força, como a acomodação do vertiginoso aumento do tráfego de automóveis. Além disso, as ideologias dominantes de planejamento -em especial, o modernismo – deram baixa prioridade ao espaço público, às áreas

de pedestres e ao papel do espaço urbano como local de encontro [...] ”
(GEHL, 2010)

Desde então, compreender, qualificar e quantificar os espaços públicos tem se tornado uma importante ferramenta na reformulação desses espaços que carecem de vida humana, e na compreensão do espaço urbano como formador da cidadania (KARSSENBERG; LAVEN; GLASER, 2015).

Dado o tema e a relevância de seus estudos e práticas, essa pesquisa se apoiará, principalmente, em dois autores para tratar de espaços públicos e de urbanidade: Jan Gehl e Frederico de Holanda.

Jan Gehl (2008), arquiteto e urbanista dinamarquês, em seu livro *Cidade Para Pessoas* (2010) defenderá uma cidade com um planejamento urbano voltado para as pessoas. Neste livro, especificamente, o autor explora os diferentes elementos e atributos da cidade que influenciam o comportamento humano. Além disso, como isso deve ser considerado em projetos urbanos para que seja possível conciliar os diferentes modais utilizados em uma cidade com a circulação e permanência de pessoas. Gehl (2008) realizou diversas pesquisas empíricas para elencar atributos urbanísticos que favorecem a presença de pessoas. Para isso observou a qualidade e a configuração do espaço público, a quantidade de pessoas que usam esse espaço, as atividades que praticam, a maneira de como permanecem ou circulam, e os efeitos diretos e indiretos do entorno nesse espaço.

Gehl entende que um espaço público que seja convidativo para pessoas e modais ativos devem ser espaços que ofereçam proteção contra tráfego, violência e experiências sensoriais (chuva, sol, mal odores, barulho excessivo); oportunidades para caminhar, permanecer, ver/ser visto e brincar; e um projeto bem detalhado, com boas vistas, árvores e água (GEHL, 2010). Além desses, e outros, atributos, as fachadas ativas e o térreo dos edifícios são fundamentais para tornar as cidades mais atrativas (GEHL, 2010; KARSSENBERG; LAVEN; GLASER, 2015).

É preciso constatar que os autores (GEHL, 2010; JACOBS, 2007; KARSSENBERG; LAVEN; GLASER, 2015) utilizam como parâmetro de pesquisa a quantidade de pessoas e as atividades que praticam. A presença e a interação dessas pessoas são fatores fundamentais para que todos os atributos citados existam, pois são nessas condições que um espaço público se torna atrativo ou não. Ver pessoas e interagir com elas, atrai pessoas (GEHL, 2010).

Situação que foi observada pela Jane Jacobs (2007) também: “[...] a movimentação de pessoas a trabalho ou que procuram um lugar para comer e beber constitui em si um atrativo para mais pessoas.”. Já no livro *Cidade Ao Nível dos Olhos* (KARSSENBERG; LAVEN; GLASER, 2015) os autores afirmam que: “[...] pessoas não somente apreciam

espaços que são verdes, mas que são ativos também, onde você pode enxergar e fazer coisas com outras pessoas. ”

Um aspecto fundamental para o encontro de pessoas, em um nível básico de entendimento das dinâmicas sociais em uma cidade, é o caminhar (GEHL, 2008). Será a partir do ato de caminhar pela cidade que as interações mais primordiais que são o ver e o ouvir, irão acontecer: “Através da observação, do ouvir e experienciar os outros, juntamos informações sobre as pessoas e a sociedade em torno de nós. ” (GEHL, 2010).

Uma ideia mais abstrata do que as ideias prescritivas de Jan Gehl (2010), a urbanidade, ressaltada nos estudos de Frederico de Holanda (2002; 2010; 2011; AGUIAR & NETTO, 2012) RIBEIRO E HOLANDA, 2013; RIBEIRO 2013), é amplamente discutida em um livro organizado por Douglas Aguiar e Vinicius M. Netto (2012). No entanto, essa pesquisa vai se ater a definição de Frederico de Holanda mostrada no livro Urbanidades (AGUIAR & NETTO, 2012): “insiro o conceito de urbanidade numa discussão mais ampla sobre taxonomia socioarquitetônica, que implique compreender tipos de sociedade e tipos de arquitetura. ”

Entende-se então que a urbanidade é uma relação dos tipos sociais com os tipos arquitetônicos. Feita a definição, Holanda (2010) explica brevemente os atributos necessários para que a urbanidade se desenvolva na arquitetura, como: “espaço público bem definido, forte contiguidade entre edifícios, frágeis fronteiras entre espaço interno e externo, continuidade e alta densidade do tecido urbano etc.”

Ribeiro (2013) em seu mestrado orientado pelo próprio Frederico de Holanda, cita as variáveis arquitetônicas que dentro de uma expectativa social, podem ter desempenhos bons ou ruins, como questões funcionais, bioclimáticas, econômicas, sociológicas, topoceptivas, afetivas, simbólicas e estéticas. Tais variáveis mostram a peculiaridade de um espaço para uma determinada sociedade, diferente da proposta prescritiva de Jan Gehl que, por exemplo, aconselha que espaços públicos contenham proteção bioclimática, mas não entra no mérito de que tipo de proteção pode ser essa, pois para cada sociedade cabe uma proteção adequada, que é justamente a questão levantada por Frederico de Holanda: analisar espaços, organizações socioculturais com base nas expectativas de uma determinada sociedade para atribuir critérios positivos e/ou negativos.

Apesar das diferenças nos métodos de análise dos espaços urbanos, Holanda (2010) e Gehl (2010) defendem o mesmo ponto: a urbanidade na escala da cidade que pode ser traduzida como a presença pela permanência, pela circulação e pela interação, de pessoas nos espaços públicos. Fato é que Jan Gehl (2010) e Frederico de Holanda (2010) e os outros autores citados, evidenciam a influência dos atributos espaciais nas pessoas, e mostram, com

exemplos, como a configuração dos elementos urbanos irá contribuir para a presença e o encontro de pessoas ou não.

METODOLOGIA

O presente trabalho se apoia nos conceitos previamente apresentados para analisar urbanisticamente o canteiro central da Avenida Braz Leme na cidade de São Paulo. A metodologia proposta se baseia no método utilizado por Manuela Ribeiro nas pesquisas sobre as superquadras de Brasília (RIBEIRO E HOLANDA, 2013; RIBEIRO 2013). Logo me utilizo de variáveis analíticas para revelar a possibilidade – ou não – da existência de urbanidade na área analisada, de forma que qualifique o espaço público.

Antes de apresentar as passagens metodológicas da pesquisa, é importante ressaltar certas dificuldades na aplicabilidade do método sob a área de estudo e a necessidade de sua adaptação. O canteiro central da Avenida Braz Leme apresenta uma extensão de 3.1km, o que impossibilita uma análise profunda de toda a área. Para que o título não fosse deturpado e a proposta continuasse a mesma, parte das análises retratam todo o canteiro central, ao passo que uma análise profunda das variáveis é aplicada em um trecho selecionado.



Fonte: Mapa produzido no software QGis, base MAPA DIGITAL DA CIDADE (2004).

A divisão dos trechos segue critérios baseados na observação de toda a área e sua similaridade em sua extensão. No trecho A (fig.1), localizado próximo à rua Voluntários da Pátria, tem por toda a sua extensão um muro que delimita o lote da aeronáutica do Campo de Marte, o que, em primeira análise, foi um fator para tornar a circulação e permanência de pessoas rarefeita. No lado oposto também há elementos que contribuem para esse cenário: a presença de grandes muros, concessionárias desativadas e uma praça subutilizada. O trecho C (fig.1) sofre do mesmo problema: muros da aeronáutica de um lado e muros, de espaços subutilizados, do outro. Além disso, outro fator que contribui para a pouca quantidade de pessoas é o fato de ser uma área exclusivamente residencial, ou seja, sem comércio, de forma que a área se torna pouco atrativa para moradores das redondezas.

No trecho D (fig.1) há comércio dos dois lados da avenida, sendo sua maioria grandes galpões que servem de concessionárias de carro. O número de pessoas é reduzido pela falta de comércio que sirvam aos moradores da área e a quem passa por lá. O trecho B (fig.1), selecionado para estudo por ter sido, dentre outros trechos estudados, o mais interessante no que diz respeito às dinâmicas sociais, pois contém maior presença e interação de pessoas e por conter maior variedade de usos nas edificações imediatas ao canteiro central.

O método utilizado na pesquisa irá se dividir em: análise histórica da área toda, análises da inserção urbana, descrição e análise urbanística do entorno, descrição das dinâmicas sociais e a aplicação das variáveis propostas.

Para a análise histórica foi feito um estudo do surgimento da avenida Braz Leme até a concepção do canteiro central como espaço público. A análise dos mapas históricos do Sara Brasil (1930), Vasp – Cruzeiro (1954), Gegran (1972) e Mapa Digital da Cidade (2004), procura entender a evolução e a transformação morfológica de acordo com as necessidades de uma época e suas consequências nos tempos atuais. Em paralelo, os projetos de lei que foram aprovados no decorrer dos anos, que contribuíram para parte das transformações ocorridas na avenida, também estão presentes nesta pesquisa. E, por fim, o arquivo histórico de São Paulo complementam as informações históricas.

A análise de inserção é desenvolvida no software QGis usando o mapa base disponibilizado pela Prefeitura de São Paulo, o Mapa Digital da Cidade (2004). Essa análise nos trará informações do contexto urbano a que o canteiro central está inserido, qual a influência de sua área na cidade e sua importância no que diz respeito a mobilidade urbana.

Para a descrição e análise urbanística da área é feita a leitura das características físico-territoriais como topografia, declividade e hidrografia; infraestrutura de mobilidade; infraestrutura e serviços públicos em rede; usos do solo e atividades humanas; ocupação do solo, características das edificações e parcelamento; características do espaço público e sua relação com o privado; e principais interesses e conflitos sociais em relação a área. Algumas partes da descrição e a análise serão feitas na escala da avenida toda ressaltando as características de cada trecho a fim de entender como um espaço linear uniforme pode ser tão heterogêneo no que diz respeito a presença de pessoas no espaço público. No entanto, o trecho B apresentará as informações que farão parte da análise do espaço de forma detalhada, para que em seguida se faça o estudo das dinâmicas sociais que, combinadas, poderão responder as questões pertinentes às variáveis analíticas propostas, assim definindo a existência ou não de urbanidade na área.

Por fim, feitas as investigações, as variáveis analíticas baseadas no estudo de Manuela Ribeiro (RIBEIRO E HOLANDA, 2013; RIBEIRO 2013) fazem parte da proposta metodológica inicial.

Em seus estudos (RIBEIRO E HOLANDA, 2013; RIBEIRO 2013), ela elenca até quinze variáveis para serem estudadas, onde cada variável tem subcategorias as quais seriam atribuídos valores para a identificação de urbanidade. Já Holanda (2012) apresenta uma fórmula que sintetiza um resultado que poderia responder se determinado espaço tem urbanidade ou não: “[...] a urbanidade foi sintetizável numa fórmula: $URB = (y/xn + cbn + RARn + \dots + INTn)/n$, em que URB é *urbanidade arquitetônica* [...]”. No entanto, essa pesquisa não tem o interesse (tão pouco a pretensão) de quantificar ou tentar traduzir em números a urbanidade. Limitarei a leitura em uma análise qualitativa do espaço, procurando nas variáveis a serem apresentadas, as ideias principais que definem qualidade nos espaços urbanos.

Logo, elencou-se oito variáveis baseados nas propostas de Ribeiro (RIBEIRO E HOLANDA, 2013; RIBEIRO 2013), a fim de encontrar urbanidade: acessibilidade do sistema viário e de pedestres; quantidade e dimensão de espaços públicos; quantidade de espaço público com tratamento; conexão visual entre espaços públicos; conexão entre espaço público e privado; variedade e distribuição dos elementos no espaço; tipos edifícios no entorno; e sistemas de encontro - atividades de permanência ou circulação; sua quantidade, variedade e distribuição no tempo e espaço.

Nesta pesquisa não irei desenvolver uma base quantitativa de acessibilidade como proposto por Hillier e Hanson (2003) em seus estudos sobre a Sintaxe Espacial. Mas será usado princípios da ideia proposta pelos autores para concluir um nível de acessibilidade baseado na dificuldade que um pedestre tem para acessar o canteiro central. Hillier e Hanson (2003) concluíram que o encontro e a presença de pessoas são favorecidos, ou não, pela estrutura espacial, além de determinar que o sistema de barreiras e a permeabilidade dos espaços também influenciam no encontro de pessoas. Ou seja, espaços com o menor de número de barreiras, maior permeabilidade serão mais acessíveis, o que consequentemente acarretará na presença de pessoas.

Para analisar a variável “quantidade e a dimensão do espaço público” serão usados dados produzidos, em porcentagem para revelar a quantidade, e em m² para revelar a dimensão. Para avaliar o espaço público com tratamento será usado mapas a fim de analisar a quantidade de espaços pavimentados e espaços permeáveis, bem como espaços de circulação relacionados com os espaços tratados. A conexão visual entre espaços públicos será feita por meio da avaliação de barreiras visuais que possam impedir a conexão entre as

diferentes posições dos pedestres no objeto da pesquisa. Para isso, se analisará as possíveis barreiras e a forma como ela influencia na conexão visual.

A conexão entre público e privado será avaliada pela extensão e pela quantidade de janelas na fachada que dão de encontro ao espaço público. Além disso, os recuos e o tamanho das edificações também influenciam os resultados. A “variedade e a distribuição dos elementos no espaço” pretendem quantificar os elementos que compõem esse espaço público. Os “tipos edilícios” foram avaliados pelo tamanho da edificação, o tipo de estacionamento e o número de cômodos, tentando achar variedade nos tipos a fim de achar variedade nos moradores.

Os “sistemas de encontro”, com base nas pessoas e nas atividades que praticam, será o meio de avaliar as formas de ocupação, levando em consideração a quantidade, a variedade e a distribuição de elementos que favoreçam a permanência ou a circulação de pessoas. As atividades de circulação e de permanência serão analisadas conforme a teoria de Jan Gehl (2008) que classifica as atividades por necessárias, opcionais e sociais.

Por necessárias Jan Gehl (2010) entende: “em uma ponta ficam as atividades obrigatoriamente necessárias[...]: ir trabalhar ou à escola; esperar o ônibus; trazer mercadorias para clientes. Essas atividades acontecem sob qualquer condição. ”

Já quanto as atividades opcionais, Gehl (2010) entende: “na outra extremidade dessa escala ficam as atividades opcionais, no mais das vezes recreativas[...]: caminhar em um calçadão; ficar em pé e dar uma boa olhada na cidade; sentar-se para apreciar a vista e o tempo bom. ”

E por atividades sociais, Gehl (2010) acredita que as outras atividades são pré-requisitos para a interação social:

“As atividades sociais incluem uma extensa gama de atividades diversas. Há muitos contatos passivos do ver e ouvir: observar pessoas e o que está acontecendo.
Há contatos mais ativos. As pessoas cumprimentam-se e conversam com os conhecidos. ”

As atividades catalogadas por Gehl (2008) são atividades que variam e dependem da qualidade do espaço urbano, logo alguns espaços são mais propícios a interação social e outros não.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

A avenida Braz Leme se situa na Zona Norte de São Paulo e tem uma extensão de 3.1km onde o canteiro central percorre toda sua extensão e a divide no meio em duas vias de

sentidos opostos. A transformação do canteiro central em espaço público é recente, apesar da avenida Braz Leme não ter sido projetada para tal. Sua concepção data de 1952 em um projeto de lei (135/52) do então prefeito de São Paulo Armando de Arruda Pereira, na qual a principal proposta seria o prolongamento da avenida Tiradentes que sairia da ponte das Bandeiras e adentraria a Zona Norte. Em seguida, na mesma lei, há a proposta da criação de duas avenidas que contornariam o Campo de Marte; uma chamada avenida norte de contorno do Campo de Marte e a outra avenida sul de contorno do Campo de Marte. No caso, a avenida norte de contorno do Campo de Marte se tornaria, alguns anos depois, a avenida Braz Leme.

“Avenida norte de contorno do Campo de Marte, com largura variável, numa extensão aproximada de 3.160,00 m entre a ponte da Casa Verde e a praça terminal do prolongamento da Avenida Tiradentes, ora aprovada, com os seguintes características: com início na ponte projetada da Casa Verde, segue em direção norte até as proximidades do prolongamento da Rua Saguairu; daí, deflete para leste, limitando com o arruamento do Jardim São Bento, antiga chácara dos Padres; depois, segue paralelamente as ruas dos Padres e Dr.Cesar, prolongando-se até atingir a praça terminal supra citada;” (Trecho da lei nº 4236 de 26 de junho de 1952, de São Paulo)

O projeto de lei 135/52, que foi aprovado no mesmo ano, se apoiava em um decreto federal de 1950 (decreto nº 28702/50) que reivindicava o terreno do Campo de Marte como propriedade do então Ministério da Aeronáutica. Aproveitando-se do direito de desapropriar criado pelo decreto, a lei que criou as avenidas que contornam o Campo de Marte delinearão os limites do terreno reivindicado, por meio de decreto, do Ministério da Aeronáutica.

A lei de 1952 que criou a avenida, no entanto não previu nenhum espaço que seria destinado como espaço público. Em 1958, o prefeito Adhemar Pereira Barros aprova um plano de urbanização (lei nº5490 de 9 de abril de 1958) para a ponte da Casa Verde. No plano é previsto novas vias que viriam a ser uma possibilidade de conectar o Centro da cidade à Zona Norte. Além da criação de novas vias, foram criadas praças que nada mais são do que consequência de uma sobra urbana de um traçado viário.

Em 1964, em decreto sancionado pelo prefeito Prestes Maia (decreto nº 5826/64), a avenida norte do contorno do Campo de Marte passa a se chamar avenida Braz Leme em homenagem ao um bandeirante paulista do século XVIII que realizava expedições a Minas Gerais (ARQUIVO HISTÓRICO DE SÃO PAULO, 2016).

Nos anos seguintes a avenida sofreu poucas alterações, como é possível averiguar a partir do acervo do jornal Estado de São Paulo que há apenas algumas notícias pontuais de acidentes e anúncios do comércio local ascendendo. Somente em 2006 a avenida Braz Leme sofre uma grande transformação urbanística que definiria o canteiro central como espaço público. Transformação essa que, curiosamente, fora iniciada por uma empresa que fica na avenida:

“A avenida Braz Leme ganhará um canteiro central arborizado com uma pista de caminhada. O trecho a ser remodelado começa na Ponte do Limão e vai até a altura da empresa Micro Siga. Parte do canteiro central já foi construída pela Micro Siga.” (notícia da prefeitura de São Paulo de 19 de outubro de 2006 disponibilizado em: <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/comunicacao/noticias/?p=136402>)

Ao pesquisar sobre a intervenção da empresa, nada foi encontrado a não ser um depoimento de um morador da avenida que enviou e-mail em 2004 ao Gilberto Dimenstein para o quadro Jornalismo Comunitário:

“Aqui na zona norte, um grande trecho da avenida Braz Leme foi adotado por uma empresa de software chamada Microsiga, que fica na mesma avenida. Eles fazem a manutenção do canteiro central da avenida Braz Leme, e dá gosto passar por lá. Acho que o custo deve ser muito baixo em relação à satisfação de ver um canteiro tão bonito. [...]” (DIMENSTEIN,2004)

O projeto realizado pela subprefeitura da Casa Verde remodela todo o canteiro central tornando um projeto, que até então pontual e feito com dinheiro privado, uma resposta aos adeptos a mudança e a adaptação do canteiro central em espaço público. Logo, as estreitas calçadas laterais do canteiro, que apenas serviam para circulação de pessoas, são retiradas e substituída por uma calçada única central de 2,80m de piso intertravado (notícia da prefeitura de São Paulo de 19 de outubro de 2006 disponibilizado em: <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/comunicacao/noticias/?p=136402>). O projeto ainda fora desenvolvido junto ao comércio local com a intenção de fechar Termos de Parceria que dividissem os valores da manutenção com o comércio imediato ao canteiro. Outra importante adaptação foram as calçadas acessíveis a portadores de deficiência, o primeiro a ser realizado na cidade após a sanção do decreto que exigiria a adaptação das calçadas para tal fim.

Em 2011 começou a obra para a primeira ciclovia da Zona Norte. A proposta consistia em uma ciclovia no canteiro central paralela a pista de caminhada. Concluída em 2012, com um comprimento que segue por toda a avenida, a ciclovia interligou-se com as ciclofaixas existentes da região e conectou a Zona Norte com o centro por meio de um modal até então pouco explorado na cidade.

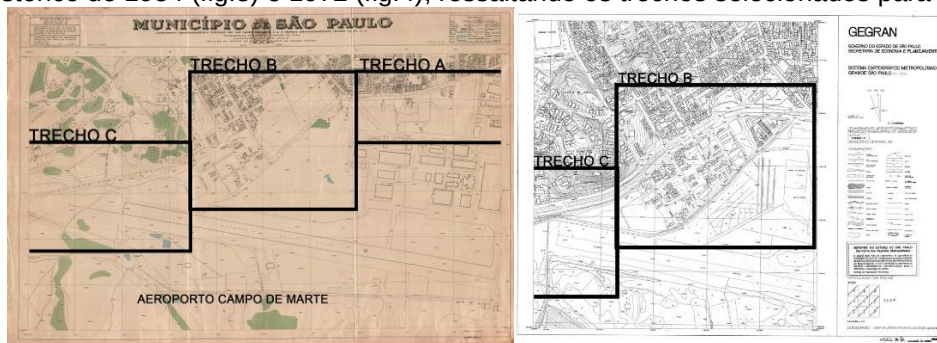
Seu histórico e suas transformações podem ser vistos em mapas históricos do Sara Brasil de 1930, Vasp – Cruzeiro de 1954, Gegrar de 1972 e Mapa Digital da Cidade de 2004(fig.1). Os mapas evidenciam as transformações citadas em um recorte que dá ênfase ao trecho selecionado.

Mapa histórico de 1930, ressaltando os trechos selecionados para pesquisa. Fig.2



Fonte: SARA BRASIL (1930)

Mapa histórico de 1954 (fig.3) e 1972 (fig.4), ressaltando os trechos selecionados para pesquisa.



Fonte: VASP-CRUZEIRO (1954); GEGRAN (1972)

A avenida Braz Leme fica em uma importante posição em relação a metrópole e é uma das possibilidades que se tem de conexão do centro com a Zona Norte de São Paulo e uma outra forma da Zona Norte se conectar com as outras regiões já que a avenida culmina em vias de acesso a marginal Tietê que oferece caminhos para a Zona Leste, Oeste e as rodovias que se seguem. No que diz respeito a mobilidade, a avenida é usada predominantemente por carros e motos. Apesar de ser importante na conexão entre a periferia e o centro, a avenida Braz Leme conta com apenas duas linhas de ônibus que percorrem a extensão toda e outras sete linhas que percorrem apenas o trecho inicial (trecho D, fig.1). No entanto, é possível usar as ciclovias do canteiro central como forma de locomoção.

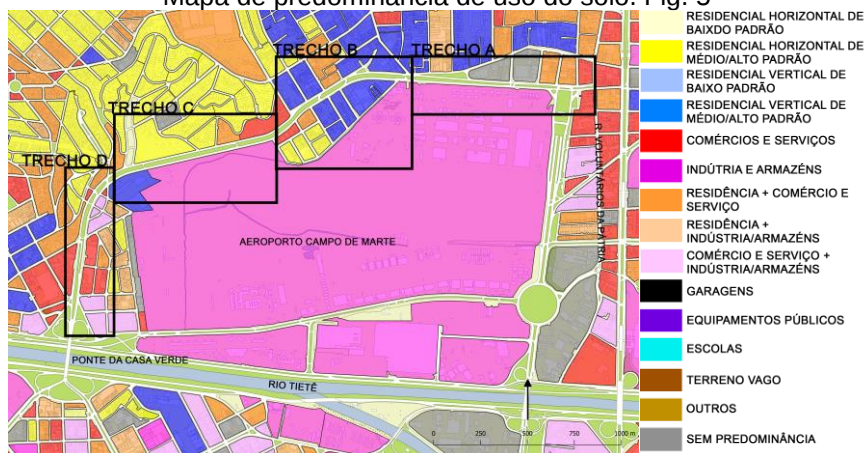
A atual área do canteiro central segue toda a extensão da avenida, tendo pequenos retornos ou cruzamentos para acessar ruas do outro lado do canteiro; todas são semaforizadas possibilitando a continuação das vias de caminhada e de bicicleta. A área é predominantemente plana havendo apenas um auge que se encontra exatamente no encontro do trecho B e do C, a escolha dos trechos coincidem com o auge pois, por meio de

observações, foi possível dizer que o aclave tem uma forte influência na transição das pessoas que usam um caminho a irem ao outro, sendo considerado uma barreira na continuidade da fruição pública no canteiro central. Ainda no que diz respeito a características físico territoriais, a extensão da Braz Leme não contém nenhum córrego, havendo apenas nas áreas adjacentes a avenida, na área do Campo de Marte.

A área é bem servida quanto as questões de infraestrutura, apesar dos problemas de drenagem que, pela baixa cota de nível supõe-se ser uma área que fazia parte dos meandros do rio Tietê. Fato esse que não é possível de confirmar visto que o aeroporto Campo de Marte existe desde 1920 e mapas que datam antes dessa época não puderam ser verificados tal fato, em razão da área de desenho se limitar a área urbanizada, que era pequena e não chegava próxima ao rio.

No trecho A, boa parte do uso imediato a avenida é de equipamento público (neste caso, o Aeroporto Campo de Marte). Mais próximo a rua Voluntários da Pátria é possível observar (fig.5) a predominância de comércio e serviço com algumas áreas mistas de residências e comércio. No trecho B há a presença predominante de residencial vertical de médio/alto padrão e comércio e serviço em ambos os lados da avenida. No trecho C observa-se algo semelhante ao trecho A, visto que um lado da avenida é ocupado pelo aeroporto, e o outro lado é predominantemente área residencial horizontal de médio/alto padrão, sendo uma das poucas áreas da Zona Norte catalogadas, segundo a lei de uso e ocupação do solo (Lei nº 16.402, de 22 de março de 2016), como área exclusivamente residencial. Por fim, no trecho D há grande presença de comércio, serviço e armazéns, com áreas mistas de residencial com comércio e serviço; das áreas apresentadas é a mais heterogênea, apesar dos lotes que estão diretamente voltados para a avenida serem ocupados por concessionárias e comércio e serviço pouco útil para os moradores da região.

Mapa de predominância de uso do solo. Fig. 5



Fonte: Mapa produzido no software Qgis, base MAPA DIGITAL DA CIDADE (2004)

Embora as edificações e os respectivos lotes pela extensão da avenida sejam bem variados, a pesquisa foca nos edifícios e lotes imediatos ao canteiro central, já que as influências dessas edificações no espaço público são diretas e fundamentais para atrair pessoas (GEHL, 2010; KARSSSENBERG; LAVEN; GLASER, 2015).

Avaliando trecho a trecho, começemos pela parte A que é composta por edificações grandes em lotes grandes (quando comparado aos lotes da área comercial da rua Voluntários da Pátria), o problema é que as fachadas de um dos lados da avenida, se não são cobertas por muro, que é o caso do corpo de bombeiros e de uma creche, não têm atividades, não sendo atraente passar por elas. Já do outro lado da avenida, o imenso lote que compõe o aeroporto/aeronáutica é circundado por muros de 2m de altura e as edificações tem um afastamento de cerca de 20m da rua, não podendo ser visto ou ver as edificações ao passar nas calçadas próximas ao muro.

No trecho B, os lotes no geral são menores. Salvo dois edifícios que são de uso misto (residencial em cima e comércio embaixo), os edifícios residenciais possuem um afastamento de cerca de 15m em relação a calçada e, de modo a afastar mais a relação pedestre-edifício; as árvores altas e densas próximos a esses edifícios atrapalham a relação do ver e ser visto, o que garantiria a segurança de quem anda pelo canteiro ou pela calçada (GEHL, 2010; HILLIER E HANSON, 2003; JACOBS, 2007). Contudo, as outras edificações são todas de comércio e serviço, com fachadas ativas e diversidade de tipos tornam-se atraentes para os pedestres que ali passam.

No trecho C, o lote do aeroporto ocupa um dos lados da avenida, tendo um muro de 2m no limite do lote; do outro lado da avenida alguns pequenos lotes com pequenas edificações pouco ativas ocupam uma parte, mas uma boa parcela é ocupada por um terreno com muros em sua divisa que aparentemente é um clube, apesar de não haver nenhum registro para o uso como clube.

No trecho D, os lotes variam, as concessionárias ocupam os grandes lotes, ocupando boa parte da área imediata a avenida, já os pequenos lotes ou tem pequenos comércios e serviços ou são desativados. Pouca edificação de toda a área tem fachadas atraentes e abertas à rua, em sua maioria estão no trecho B, indo de restaurantes, padarias até lojas de roupas e farmácias.

Quanto as questões do espaço público em si, o canteiro central é homogêneo, a pista de caminhada vai do trecho A ao trecho D ininterruptamente, assim como a ciclovia, tendo pequenas bifurcações sem atrapalhar sua continuidade. Há pouco mobiliário urbano; ao todo é possível contabilizar um banco por trecho. Há também equipamentos de exercício físico em apenas dois trechos (B e C), sendo no trecho B equipamentos instalados pela prefeitura e no

trecho C equipamentos instalados pela TOTVS que cuida daquela parte do canteiro. O acesso, em qualquer ponto do canteiro central, é feito por meio de catorze faixas de pedestre, sendo 4 no trecho A, 3 no trecho B, 1 no trecho C e 6 no trecho D. O número de faixas é pequeno visto que, em média, encontra-se uma faixa de acesso ao espaço público a cada 230 metros, o que obriga pessoas a atravessarem, constantemente, fora da faixa.

A largura do canteiro varia em torno de 18 metros e, em suas bordas, há proteção em apenas alguns pontos onde a ciclovia tangencia a via, para que os ciclistas não caiam acidentalmente na avenida, que funciona a uma velocidade máxima de 50km/h. Todo o canteiro é altamente arborizado, apesar de as gramas se extinguirem com o tempo, sobrando apenas terra no piso permeável.

Os principais usos do espaço público estão relacionados a circulação e a exercícios físicos. Nenhum uso está relacionado a atividades de permanência. Foi observado a preferência que as pessoas têm em caminhar pelo canteiro central a caminhar pelas calçadas adjacentes. As pessoas que usam o espaço em sua maioria caminham, andam de bicicleta, correm, praticam exercícios nos equipamentos próprios a prática ou praticam, em conjunto, nos vazios cimentados no canteiro central. A maior circulação de pessoas acontece no trecho B. A presença de crianças brincando no canteiro é quase nula, visto que o local tem relação direta com a via de automóveis em alta velocidade. Além disso, poucos trechos se demonstraram próprios para a prática de brincadeiras que não tenham a proposta de correr.

O espaço é conflitante: apesar de oferecer uma ótima alternativa para caminhadas, o canteiro central é pouco atraente e não configura como lugar próprio de permanência. As vias de alta velocidade também influenciam nisso; apesar da via de caminhada estar no meio do canteiro (sobrando em média 7,5m de cada lado), o lugar não é convidativo para praticar outras atividades que envolvam mais espaço, a única atividade que envolve maior espaço é a reunião de pessoas para praticar exercícios e para aquecer antes de correr. No entanto, tais atividades geralmente acontecem no horário de mais trânsito na avenida, reduzindo, drasticamente a velocidade média dos carros.

Os levantamentos de toda a área puderam demonstrar quanto o canteiro central é homogêneo em determinadas características e heterogêneo em outras. O trecho B foi selecionado, por apresentar maior copresença. A etapa final dessa pesquisa é avaliar, usando a metodologia proposta por Manuela Ribeiro (RIBEIRO E HOLANDA, 2013; RIBEIRO 2013), a urbanidade da área.

Em relação a acessibilidade do trecho B, o único acesso ao canteiro central, como já citado, acontece pelas faixas de pedestre, que somam no total 3 conjuntos de faixas (3 no sentido centro, 3 no sentido bairro). Há um grande número de pessoas que atravessam fora

da faixa, visto que a distância de uma faixa a outra chega a 350 metros em um dos casos. Mesmo atravessando fora da faixa em alguns pontos é inviável acessar o espaço público pois há proteções contra a queda de ciclistas em suas bordas.

Em suma a falta de faixas de pedestres, as proteções e as vias de automóveis com velocidade máxima de 50km/h formam um sistema de barreiras de acesso ao espaço público, no entanto chegar nas faixas é uma tarefa fácil visto que há muitos pontos pelos quais as pessoas podem ir até ela, já que existem residências nos dois lados da avenida. Apesar disso, há permeabilidade no projeto do canteiro: pisos intertravados formam caminhos de interesse do pedestre que ligam um lado da avenida ao outro, por exemplo, um dos caminhos liga uma faixa a outra levando o usuário a padaria ou aos prédios residenciais.

A dimensão do espaço público nesse trecho totaliza uma área de aproximadamente 34.800m², sendo 40% dessa área destinada ao canteiro central que recebe as pessoas e os modais ativos e 60% de vias para os automóveis, um dado relativamente balanceado visto que na maioria das vias na cidade apenas a calçada é destinada as pessoas.

No mapa seguinte (fig.6), é possível observar os espaços tratados e os espaços permeáveis. Apesar de ser um esboço sobre um mapa base em escala, a ideia é elucidar de forma aproximada o desenho, forma e posição de como os espaços tratados acontecem.



Fonte: Mapa produzido no software QGis, base MAPA DIGITAL DA CIDADE (2004).

Os espaços tratados compõem as ciclovias e a via de caminhada que são pavimentadas em concreto, e as paradas que acontecem nas extremidades e em alguns pontos da via recebem piso intertravado. Já os espaços permeáveis cobrem, evidentemente,

a maior parcela do canteiro central e são compostos por árvores de médio e grande porte e gramíneas, apesar de boa parte delas estarem se extinguindo, fazendo com que haja uma grande quantidade de terra exposta.

Quanto à qualidade dos espaços tratados nesse trecho, os pisos para caminhada e bicicleta são duráveis, apesar não terem recebido nenhuma manutenção desde de que foram criados, possuem poucas rachaduras ou deformações. No entanto, as áreas com pisos intertravados receberam manutenção recentemente, provavelmente pela facilidade de preservação desse tipo de piso e pela reivindicação dos grupos que ali se instalam para promover treinamento de corrida de rua, tal como o grupo Corredores da Zona Norte, que conta com parceria do comércio local.

Quanto as questões de conexão visual, é interessante notar que as ruas Maria Curupaiti e Heliadora possuem continuidades visuais pelo canteiro. O espaço público oferece poucas barreiras visuais e é possível observar quem passa no canteiro central e em qualquer lado da avenida. Já conexão entre público e privado acontece de maneira diversa; todo o comércio da área tem fachada ativa imediata à calçada e as que não são imediatas têm um recuo de 5m para estacionamento. No caso dos prédios residenciais há um recuo maior de, em média, 15m em relação a calçada. Quanto ao tamanho dos edifícios, os comércios têm uma média de 7 metros de altura enquanto as residências têm em média, 45 metros de altura, indo de prédios de 38 metros com 13 andares até prédios de 50 metros com 18 andares.

Todos os prédios têm janelas apontadas para o canteiro central. Há prédios que tem mais de uma fachada voltada para o canteiro, como nos casos dos prédios implantados na diagonal, o que não é considerado vantagem visto que há limitações na vista. A quantidade de janelas voltadas para o espaço público varia, há prédios que possuem apenas uma janela por andar, em outros casos há prédios com catorze janelas por andar. Evidentemente, com exceção do prédio que tem uma janela por andar voltada a rua, há uma preocupação na implantação desses edifícios: a vista livre proporcionada pelo grande campo aberto que é o Campo de Marte.

Não há diversidade dos elementos que compõem o canteiro central, sendo ele composto apenas pelas pistas de caminhada e bicicleta, espaços vazios com pisos intertravados, poucos bancos e árvores.

Quanto a questão dos tipos edifícios, é possível observar variedade nos tipos, tendo prédios de quatro apartamentos por andar até oito apartamentos por andar. Pode se dizer que os prédios com mais apartamentos por andar contenham residências menores, o que acarretaria em preços menores. Tal diversidade de preços supõe uma diversidade de classes sociais, mesmo elas não sendo distantes entre si. Ainda sobre os tipos edifícios, alguns

prédios seguem o formato tradicional de condomínios (recuos em todas as direções e área de lazer interna), mas há outras edificações que oferecem uso misto, tendo comércio em seu térreo e residências acima. A maioria das garagens são subterrâneas, e nos prédios de uso misto há garagens acima dos estabelecimentos.

As atividades necessárias são intrínsecas à proposta do canteiro central. As pessoas usam-na diariamente para caminhar ou ir de bicicleta ao trabalho ou para irem ao mercado, padaria ou bancas de jornal, entregas de mercadorias do tipo delivery local. Tais atividades podem ser feitas na calçada ou mesmo na rua no caso das bicicletas, mas é visível a preferência que os pedestres têm em se deslocarem pelo canteiro central.

As atividades opcionais também estão diretamente ligadas a proposta da revitalização do canteiro central: a prática do caminhar. No canteiro é possível observar, principalmente, pessoas praticando corrida ou mesmo caminhando sem compromisso em um dia ensolarado; pessoas andando de bicicleta; pessoas que descem dos prédios que moram para fumar e observar outras pessoas fazendo suas atividades. Há também a opção de praticar exercícios físicos nos equipamentos disponíveis. Poucas atividades estão relacionadas a permanecer no local, a ausência de bancos causa um desconforto e uma estranheza ao permanecer de pé em um espaço público.

As atividades sociais são frutos de outras atividades. A impossibilidade de permanecer, por um longo período no espaço público faz com que as atividades sociais aconteçam por meio do encontro espontâneo de pessoas. Acontecem também a reunião de grupos que praticam corrida, como já dito anteriormente. A falta de constância desses encontros aliada às condições meteorológicas traz a incerteza dessas atividades sociais, já que o uso do canteiro central em dias de chuva torna-se secundário em relação as calçadas adjacentes.

Apesar de ser a área com a maior número de pessoas dentre os outros trechos, o trecho B oferece poucos atrativos para usufruir da área. O propósito de se deslocar no canteiro é mantido e reforçado pela configuração linear das vias, as poucas paradas que se podem fazer não são atrativas para se permanecer no lugar, já que não possuem bancos ou cadeiras. A preferência do pedestre em usar o canteiro central à calçada adjacente para se deslocar quando necessário parece estar relacionada com a área ser altamente arborizada, o que torna a experiência do caminhar mais confortável; a largura do canteiro, visto que a velocidade dos carros incomoda e confronta a segurança do pedestre ao caminhar; e com o fato de ser visto por ambos os lados da avenida, aumentando a sensação de segurança. No entanto, a preferência não é unânime, o acesso ao espaço público é ineficaz, coloca a vida de quem tem

interesse em adentrar ao espaço em risco quando o pedestre decide atravessar fora da faixa; e faz com que o caminhar em uma área mais confortável deixe de ser prioridade.

As questões do entorno em contraposição às dificuldades de acessibilidade e permanência, demonstram um espaço diverso, que favorece a presença de pessoas. Fachadas ativas, uso misto e diverso, contribuem para que pessoas se interessem pela área, já que o pedestre buscará no comércio e serviço local aquilo que deseja, sem a necessidade de se deslocar por grandes distâncias. Os edifícios residências não tem relação com a rua, seus recuos o afastam do espaço público e suas janelas são anuladas pela dimensão e densidade das árvores.

Em resumo, a área contém elementos que favorecem e desfavorecem a presença de urbanidade. As questões de circulação são muito bem desenvolvidas, mas o espaço não é convidativo para se permanecer, apesar de seu entorno ser atraente.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pesquisa verificou se há urbanidade na avenida Braz Leme. A longa extensão da Braz Leme fez com que a divisão em trechos fosse a mais adequada à pesquisa. A seleção do trecho B nos mostra que o restante dos trechos não cumpriu uma questão básica da urbanidade: a presença de pessoas. O trecho foi selecionado para saber se aquele espaço, apesar de conter pessoas, é favorável a circulação e permanência das mesmas. No entanto, as conclusões nos mostram um cenário desfavorável.

O canteiro central foi planejado para a circulação de pedestres, o que consequentemente torna o espaço pouco atraente à permanência de pessoas. O espaço público linear, apesar de ser convidativo ao caminhar, não precisa servir a apenas um propósito, podendo atender à outras questões que são atrativas para as pessoas. A urbanidade no trecho estudado é ausente, poucos elementos são favoráveis, questões como acessibilidade e a permanência de pessoas prejudicaram um bom desempenho socioarquitetônico.

REFERÊNCIAS

AGUIAR, Douglas; NETTO, Vinicius M. (Org.). Urbanidades. Rio de Janeiro: Letra e Imagem, 2012.

Arquivo Histórico de São Paulo
<http://www.dicionarioderuas.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/ListaLogradouro.aspx>
(acessado em 17 de junho de 2016)

DIMENSTEIN, Gilberto. Jornalismo Comunitário: Boca no Trombone. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 22 de abril de 2004 Disponível em <http://www1.folha.uol.com.br/folha/dimenstein/cbn/boca_221004.shtml> Acessado em: 10 de outubro de 2015

GEGRAN, **Sistema Cartográfico Metropolitano Da Grande São Paulo**. São Paulo, 1972. 1 mapa. Escala 1:2000

GEHL, Jan. **Cities for people**. Washington: Island Press, 2010.

GEHL, Jan. **La humanización del espacio urbano: la vida social entre los edificios**. Barcelona: Reverté S.A., 2008.

HILLIER, B.; HANSON, J. **The social logic of space**. Cambridge: Cambridge University Press, 2003.

HOLANDA, F. **O espaço de exceção**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2002.

_____. **Arquitetura e Urbanidade**. 2. ed. São Paulo: Frederico Holanda, 2011.

HOLANDA, Frederico de. Urbanidade: arquitetônica e social. In: AGUIAR, Douglas; NETTO, Vinicius M. (Org.). **Urbanidades**. Rio de Janeiro: Letra e Imagem, 2012. p. 163-187

KARSSSENBERG, Hans; LAVEN, Jeroen; GLASER, Meredith (Ed.). **A cidade ao nível dos olhos : lições para os plinths**. 2. ed. Porto Alegre: Edipucrs, 2015. 340 p. Disponível em: <<http://www.pucrs.br/edipucrs>>. Acesso em: 22 abr. 2016.

RIBEIRO, Manuela Souza. **Habitar, trabalhar, recrear e circular: possibilidades e limitações nas superquadras de Brasília**. 2013. 221 p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 2013. Disponível em: <http://www.fredericodeholanda.com.br/>

RIBEIRO, Manuela Souza; HOLANDA, Frederico. Urbanidade nas superquadras de Brasília. In **Cadernos do PROARQ**, n.20, dezembro 2013, pp. 11-32. Disponível em http://cadernos.proarq.fau.ufrj.br/public/docs/Proarq_20-011.pdf. Acesso em 29 de abril de 2015.

SARA BRASIL, **Mappa Topographico do Municipio de São Paulo**. São Paulo, 1930. 1 mapa. Escala 1:5000.

SECRETARIA MUNICIPAL DE DESENVOLVIMENTO URBANO, **Mapa Digital da Cidade de São Paulo**. São Paulo, 2004. 1 mapa. Escala Indeterminável

VASP AEROFOTOGRAMETRIA E SERVIÇOS AEROFOTOGRAMÉTRICOS CRUZEIRO DO SUL, **Município de São Paulo**. São Paulo, 1954. 1 mapa. Escala 1:2000.

Contatos: augustotakahashi@gmail.com e riveradecastro@gmail.com