

_multi

ensaio de uma metodologia alternativa de projeto aplicado à rua augusta

guilherme torres martins
orientação_ joana mello de c. e silva

trabalho final de graduação _dez 2017

faculdade de arquitetura e urbanismo
da universidade de são paulo (**fauusp**)

Um ciclo termina; outro se inicia. Para além do que pude construir ao longo desse percurso, foi de verdadeira importância o trajeto em si: as experiências, os vínculos, o aprendizado, a escalada.

Decerto, este trabalho não teria sido possível sem as orientações sempre dedicadas e atenciosas da Joana, a quem declaro não só minha gratidão, mas principalmente minha admiração e meu carinho.

Também à Ana, ao Fábio, à Cibele, ao Angelo, à Mariana, ao Renato, à Karina; professores com quem compartilhei algumas das inquietações aqui depositadas – e que, assim como tantos outros que me instruíram e me inspiraram ao longo da graduação, terão sempre um espaço no pequeno (mas aconchegante) habitáculo da memória.

Aos amigos da FAU, com quem caminhei lado a lado e compartilhei tantas histórias, tantas angústias, tantas alegrias... Se o “pra sempre” sempre acaba, ao menos temos a segurança de que nada vai conseguir mudar o que ficou.

Aos amigos que me acompanham de outros lugares e estágios da vida: aqueles com quem me habituei a partilhar bolos no meio do expediente; aqueles com quem vivi uma experiência única e encantadora em Milão; aquelas que me têm ao lado desde o ensino médio e que, entre risos e brincadeiras, estão sempre ali (ao lado), nos melhores momentos e também nos mais difíceis; aqueles poucos que trago de períodos mais longínquos e que continuam presentes com grande afeto.

Aos familiares, próximos ou distantes; de laços sanguíneos ou energéticos. Especialmente, à tia Miriam, pelos saberes compartilhados; por ser o ouvido e a voz amiga, mas também o coração; e a meus avós, Nena e Jarbas, pelos anos de zelo e pelo aprendizado que carregarei por toda a vida.

Por fim, a minha irmã, Fernanda, por iluminar meus dias (mesmo os mais chuvosos); e a meus pais, Meire e Gilberto, pela benção da vida e pelo amor incondicional. A eles, minha gratidão eterna.

_resumo (*abstract*)

Este trabalho busca caminhos alternativos de compreensão e desenvolvimento para um projeto de intervenção urbana, atendo-se com particular enfoque às propriedades e formas de uso que qualificam um território específico – nesse caso, a Rua Augusta. A partir de uma série de entradas, investigam-se aspectos constitutivos do lugar no presente e em diversos momentos de sua história, mas também modos de apropriação e percepção do espaço por diferentes usuários. É pelo cruzamento desses traços materiais e subjetivos que se tomam parâmetros para definição de uma proposta projetual, relacionada principalmente com as calçadas, o mobiliário e as demais infraestruturas ao longo da rua.

palavras-chave: metodologia de projeto, intervenção urbana, propriedades do lugar, apropriação social

This work looks for alternative ways of understanding and developing an urban intervention project, paying particular attention to the properties and ways of use which qualify a specific territory – in this case, Rua Augusta, a street in São Paulo. From a series of entries, the research investigates constitutive aspects of the place both in the present and in several moments of its history, but also some modes of appropriation and perception of the space by different kinds of users. Through the intersection of these objective and subjective traces, a few parameters are taken in order to define a design proposal, mainly related to the sidewalks, the urban furniture and other infrastructures along the street.

key words: project methodology, urban intervention, site-specific, social appropriation

_sumário

11	escalada
21	entradas
29	fundações
47	retalhos
97	recortes
165	olhares
191	vozes
213	costura
277	balanço
281	bibliografia

Após semanas de caminhada, o viajante alcança a última serra que o separa de Ezmira. Há anos a cidade já o possui em seus sonhos, em conversas de bar, em almoços familiares, nos ofícios quotidianos. E, apesar de conhecê-la já tão bem (tantas e tão esmiudadas foram as narrativas colhidas), dela carrega apenas retratos imaginários: os ditos campanários recobertos de ametistas, tão altos que servem de farol às caravanas que vêm do deserto; os aquedutos milenares que, a cada catenária, circundam vilarejos inteiros; as famosas estradas calçadas com uma variedade rara de granito, cobiçada seja por seus tons rúbeos ígneos, seja pelas minúsculas lascas incrustadas que, quando iluminadas pelo sol em seu zênite, cintilam como esmeraldas.

Como todo tesouro bem guardado, Ezmira se esconde por trás de caminhos sinuosos e passagens duvidosas. Seria de fato impossível alcançar a cidade não fossem os muitos guias que detêm, um a um, o conhecimento sobre determinado trecho do percurso. Ao conduzirem os viajantes em meio a pântanos savanas metrópoles ruínas, é comum que os guias lhes emprestem seus próprios mapas e assumam papel secundário nas excursões, orientando-as através de advertências e colocações pontuais: “aprendam a sentir a brisa da montanha; ela sopra invariavelmente para noroeste”, “atenção aos pontos de coloração púrpura no mapa; correspondem às torres que se veem de longe e refletem a luz do poente”, “podem se refrescar no lago, mas não desçam às profundezas... ali se escondem seres bravios”.

Não contaria o viajante, então, que a travessia daquela última serra ocorresse sem o auxílio de mapa algum: “Não cabe a mim, ou a qualquer de meus instrumentos”, disse-lhe o último guia, “apontar para o caminho de subida das montanhas. Qualquer rumo tomado deve levá-lo ao topo, bastando que siga as trilhas que julgar mais oportunas”. Embora um tanto atônito pela notícia, o viajante tratou logo de definir uma direção e dar início à escalada, movido

pela ânsia de enfim pôr seus olhos sobre as primorosas estátuas de ninfas que, trabalhadas pelos mais nobres escultores e distribuídas por toda Ezmira, dizem manter suas nucas apontadas para o ponto zero; ou de mergulhar nas tórbidas lagoas que circundam a cidade e camuflam, em seu fundo, hordas de crustáceos multicoloridos.

À medida que os dias se seguiam, mais labirínticas pareciam as trilhas ao explorador, e tão mais distante o topo da serra. “Para onde está o norte? Como posso definir um percurso se nem posso ver os cumes do alto? Se não tenho de antemão pontos de referência como nos mapas que minha mente visitava?” Tardou para que ele deixasse de fitar o topo das montanhas à procura de um suposto caminho. Ao invés disso, passou a olhar para baixo, para os lados; notou então que, vez ou outra, a coloração rubra das rochas parecia permeada de miúdos pontos brilhantes. Estes lhe traziam a vaga lembrança de outras montanhas atravessadas ao longo da viagem, mas delas o viajante não carregava muitas recordações: cativado pelo desejo de conhecer as maravilhas prometidas em Ezmira, ele se ativera ao mínimo necessário do trajeto (torres que reluzem para o sentido a ser tomado, lagos turvos que escondem seres atrozes e devem ser evitados, arcadas que encaminham o percurso à distância, mas se encontram fora do trajeto mais breve).

Ainda naquele dia, seguindo o fluxo contrário ao do vento que soprava continuamente num mesmo sentido, o viajante se deparou com uma imagem magnificamente esculpida pela erosão das rochas, que bem se assimilava a uma jovem mulher com o torso inclinado e a cerviz coincidentemente apontada para o caminho de onde viera. Àquela altura, ele concluía que talvez não houvesse uma cidade por trás das montanhas: ali teria estado Ezmira o tempo todo, acompanhando-o em sua jornada; seus sonhos haviam afastado seu olhar de todos os encantos que ela lhe oferecera no percurso, sobrando-lhe apenas os restos imaginários de uma cidade invisível.

Tal como o viajante no conto precedente¹, não é raro que transportemos nossas atenções para dimensões outras no espaço e no tempo, por vezes deixando de enxergar aquilo que nos circunda e que nos é tangível no presente. De modo particular, o período final da graduação parece bastante ilustrativo dessas oscilações: de um lado, as expectativas de carreira, entre picos de ansiedade e insegurança comuns a qualquer momento de transição; de outro, a tarefa de desenvolver um trabalho conclusivo – não uma redução do extenso trajeto percorrido, mas sobretudo uma demonstração de alguns dos saberes e ideias processados (ou, se tomarmos um outro ângulo, da contínua reconstrução do sujeito e de suas próprias noções) ao longo daquele caminhar.

Para aqueles que atravessaram o curso de arquitetura e urbanismo, essa sensação de afastamento da realidade presente não deve, todavia, constituir uma novidade. Estimulados a imaginar e mesmo a detalhar cenários alternativos, utópicos, tão possíveis quanto improváveis, parece comum que tomemos certa distância do mundo físico, observando-o a partir de um nível ideal onde muitos de seus atributos, problemas e contradições apresentam-se diluídos em meio a questões de ordens diversas. O próprio uso de mapas, imagens de satélite e outras formas de representação do espaço como bases ao exercício projetual, por vezes substituindo a experiência física e consciente dos territórios a que dizem respeito, serve como indicativo desse distanciamento – e sabemos não serem poucos os projetos desenvolvidos apenas com base

1. De autoria própria, o conto se espelha nas narrativas poéticas de Calvino em torno do símbolo complexo da cidade. CALVINO, Italo. *As cidades invisíveis*. Tradução: Diogo Mainardi. São Paulo: Companhia das Letras, 1990. Em outra obra, o autor deixa claro que essa apropriação lhe rendeu “maiores possibilidades de exprimir a tensão entre a racionalidade geométrica e o emaranhado das existências humanas”, alinhando-se portanto às inquietações que fundamentam este trabalho. CALVINO. *Seis propostas para o próximo milênio*. Tradução: Ivo Barroso. São Paulo: Companhia das Letras, 1990, p.85.

nessas representações parciais, sem qualquer contato aprofundado com o lugar ou suas dinâmicas.

Mobilizado por questões como essas, o presente trabalho busca caminhos alternativos de compreensão e de desenvolvimento para um projeto de intervenção urbana, atendo-se em particular às propriedades e formas de uso que qualificam um território de vida específico. Não se trata, evidentemente, de uma problemática restrita aos métodos de leitura ou de representação da realidade típicos de nosso campo disciplinar, mas de algo que diz respeito diretamente ao modo como enfrentamos (ou contornamos) aquelas fontes reais em nossa prática projetual. Mesmo na esfera acadêmica, onde ao menos a princípio encontramos mais liberdades e estímulos para diversificar e problematizar aspectos de nossa produção, é comum seguirmos (seja pela prontidão dos prazos, por comodismo ou mesmo por negligência) determinados modelos e princípios generalizados, sem qualquer investigação que justifique sua pertinência perante as escolhas de projeto tomadas. *Como essa realização pontual se relaciona com seu entorno físico? Quais dinâmicas devem se desenvolver sobre os espaços-estruturas configurados? Que estratégias procuram garantir o conforto dos usuários? Que benefícios, enfim, essa intervenção traz para a comunidade local, ou mesmo para a sociedade como um todo?* São essas questões com que nos deparamos recorrentemente em nossas iniciativas de projeto – e, apesar de se reportarem a lugares e agentes que existem num plano real, parece natural que todas elas sejam “resolvidas” sem qual-

abaixo_ Vista aérea do cruzamento entre as ruas Augusta e Peixoto Gomide em imagem de 2008. Fonte: Google Earth. O recorte é apresentado na escala 1:1000, comumente utilizada para apresentar as interações urbanas de um projeto. Mas quanto é possível apreender do território a essa distância?



acima_ Vista aérea da Praça do Relógio em São Paulo. Fotografia: Marcos Santos, Imagens USP.

abaixo_ Vista interna da Piazza Gino Valle, em Milão. Fotografia: Guido Antonelli. A praça, situada numa zona relativamente periférica, mas valorizada por uma série de empreendimentos recentes, é contornada por três grandes edifícios corporativos. Apesar de sua estética contemporânea, o desenho do conjunto parece desestimular possíveis modos de apropriação ou estadia, com uma única região de sombra ao centro (sem qualquer superfície de apoio que não o próprio piso) e uma série de bancos expostos ao sol.



2. Não só a materialidade do espaço parece participar desse efeito (configurando situações mais ou menos oportunas a diferentes modos de apropriação), mas também as dinâmicas estabelecidas sobre cada território particular – de modo que a Praça da Sé, por exemplo, não seria a mesma praça se replicada em outra região de São Paulo, como na marginal do Rio Tietê ou no centro do bairro do Morumbi.

quer recorrência franca ao meio externo, dentro da mentalidade de um único agente (ou, quando muito, por uma equipe reduzida de indivíduos, em geral aproximados por domínios e opiniões semelhantes).

Ainda que procedimentos desse gênero sejam de fato indissociáveis da prática arquitetônica-urbanística nos moldes que permitem seu funcionamento em nosso momento histórico, é difícil calcular a distância que separa muitas das noções genéricas e referências externas de que tanto nos apropriamos da efetiva dimensão da realidade. Seria possível retratar esse problema através de inúmeros exemplos, tanto em âmbito acadêmico quanto profissional. A título ilustrativo, tomarei aqui três desses casos – baseados, por sua vez, em experiências pessoais ou de colegas, estudantes e arquitetos. O primeiro deles corresponde à noção de praça enquanto arquétipo de espaço acessível, democrático e desejável (quando não dito indispensável) a todo projeto em que se queira atribuir papel ativo e dinâmico a um espaço público. Destaco esse exemplo após revisitar criticamente sucessivas experiências (pessoais e terceiras) em disciplinas de projeto de arquitetura ao longo da graduação na FAUUSP, entre 2011 e 2016.

É incrível como a ideia de praça se repete em inúmeros trabalhos, sob diferentes materialidades: a passarela que vira praça, o terraço que é praça, o salão-praça... Basta que o projeto contenha uma mínima parcela de viés público ou coletivo para que o tema da praça ressurgir – ora por iniciativa do aluno, ora

como demanda ou sugestão do professor –, como se bastasse evocá-la (num contexto qualquer, com um desenho qualquer) para que o espaço projetado se coloque como uma fértil plataforma à apropriação social. Ainda que lugares como esses sejam efetivamente desejáveis, é preciso mais que intenções para levá-los a condições de vivência compatíveis com aquelas que figuram em nosso imaginário através de tal arquétipo². De fato, seria possível realizar uma listagem exaustiva de praças (ou espaços que se dizem praças) sucateadas ou subutilizadas – seja pela falta de correspondências entre projeto e plano real, seja pelo próprio desenho adotado, com configurações inóspitas ao uso ou à permanência. É o caso, por exemplo, da bem conhecida Praça do Relógio na Cidade Universitária de São Paulo, mas também da recém-construída Piazza Gino Valle em Milão, ambas retratadas nas fotografias ao lado.

Um segundo exemplo se refere ao caso típico quando nos deparamos, num projeto de desenho urbano, com uma malha viária de desenho irregular ou aparentemente ineficaz. Se duas ruas concorrentes não se encontram por algum obstáculo, parece natural que proponhamos sua conexão, convictos de que toda ligação ou abertura no tecido urbano constitua uma operação benéfica a seu funcionamento – e ignorando, em grande medida, os processos que concorrem para produção daquele espaço de maneira aparentemente ilógica ou não convencional. Trago aqui, também à luz de outros trabalhos desenvolvidos durante a graduação, a referência direta ao pro-

3_ BONFIM, Guilherme. *100% 13: análises do bixiga e os cortiços da 13 de maio*. Trabalho final de graduação. São Paulo: Escola da Cidade, 2013.

4_ WISNIK, Guilherme. *Projeto e destino: de volta à arena pública*. In: NOVAES, Adauto (org). *Mutações: O novo espírito utópico*. São Paulo: Edições SESC, 2016.

5_ É possível mencionar, nesse sentido, uma série de projetos desenvolvidos nas últimas décadas e mesmo enaltecidos pela mídia e pela crítica arquitetônica, entre os quais a Praça dos Museus da USP (Paulo Mendes da Rocha + Piratininga AA) ou o The Interlace (OMA + Buro Ole Schreen).

jeto da Urbanização Santo Onofre pelo escritório Barrossi Nakamura, em que os arquitetos, ao tomarem contato efetivo com o espaço real de intervenção, puderam revisar aspectos fundamentais de seu partido inicial, concluindo que o melhor a se fazer naquele momento seria justamente preservar o desencontro dos dois eixos viários e intervir o mínimo necessário para sanar os problemas mais críticos daquele território, garantindo a coexistência amistosa dos grupos ali instalados. Esse exemplo será retomado com maior profundidade num tópico seguinte, quando abordarei o conjunto de referências que sustentam este trabalho.

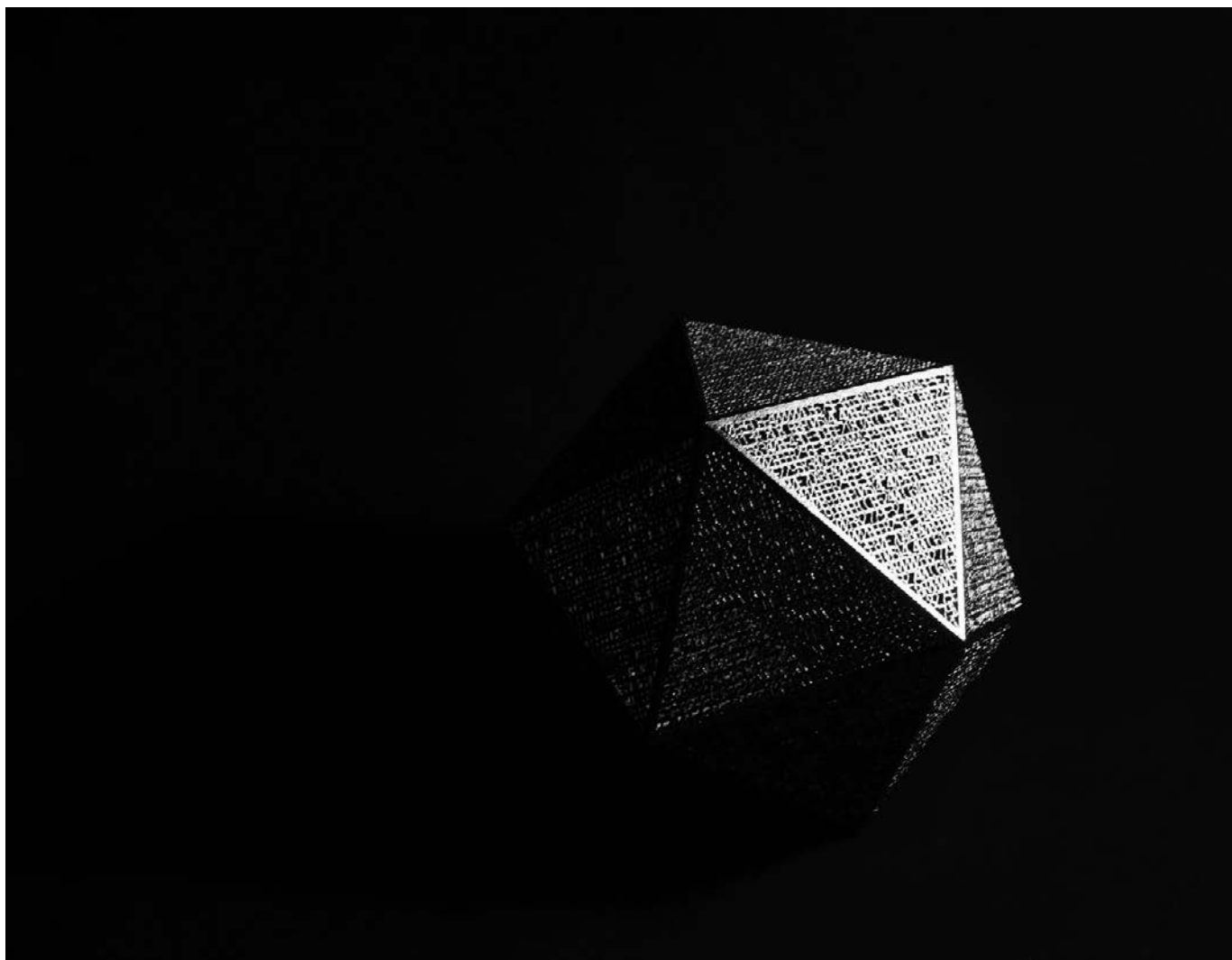
Finalmente, o terceiro exemplo diz respeito à assertiva, amparada por pouco mais que convicções pessoais (as quais, em contrapartida, quase sempre se “vestem” de senso comum), de que uma cozinha compartilhada em um edifício de habitação coletiva é certamente mais tolerável que um banheiro coletivo. Essa hipótese é contrariada no trabalho de Guilherme Bonfim sobre os cortiços no bairro do Bixiga, em São Paulo – quando, ao desenvolver um projeto de intervenção arquitetônica em contato direto com a suposta comunidade alvo, o pesquisador concluiu que a ideia de um sanitário compartilhado lhes parecia menos problemática do que a proposta de dividir a pia e as panelas com os vizinhos³. Em todos esses casos (que não se pretendem absolutos, mas representativas de alguma debilidade metodológica generalizada), experiências concretas que se propuseram a uma interação mais efetiva com a realidade

de do lugar ou dos agentes envolvidos acabaram por problematizar (ou mesmo desconstruir) aquilo que num primeiro momento poderia ser assimilado como certeza ou obviedade.

Essa dificuldade de diálogo entre projeto e mundo real, “utopia” e “destino”⁴, seria um problema menor se permanecesse restrita ao ambiente acadêmico, enquanto limitação a ser suprida no universo profissional pela associação a campos do saber complementares, como a geografia e a sociologia. O que em verdade se percebe, no entanto, é que esse distanciamento da realidade parece tomar força através dos métodos e posturas generalizados em nosso meio de trabalho, sendo o valor dos dados reais recorrentemente posto à margem da potência imaginativa do arquiteto⁵. Daí o presente trabalho se situar explicitamente entre as esferas acadêmica e profissional: como resposta crítica e propositiva a um panorama que diz respeito a ambas, ele nasce do desejo de aproximação sistemática aos fenômenos e corpos reais, convicto de que estes, em sua natureza complexa e multifacetada, tenham muito a contribuir para o modo como pensamos e desenvolvemos nossos projetos.

Que fique claro não se ter como meta uma suposta tomada da realidade de maneira total ou imparcial, operando-se inevitavelmente através de recortes e filtros subjetivos de compreensão⁶. Tampouco se espera que essas bases reais sirvam como único anteparo ao pensamento projetual⁷. O que se propõe, de fato, é uma inversão do olhar e dos procedimentos

6_ Como demonstra Lepetit, todo objeto ou fenômeno existente é composto por infinitas dimensões, e qualquer leitura operada sobre essas fontes reais será sempre uma reconstrução parcial de sua totalidade (LEPETIT, Bernard. *Sobre a escala na História*. In: REVEL, Jacques (org). *Jogos de Escalas: a experiência da microanálise*. Rio de Janeiro: FGV, 1996). Vale pensar nesse problema através da alegoria do poliedro de múltiplas faces – que pode ser observado sob diferentes ângulos, distâncias e condições de luz, constituindo infinitas imagens que, em todo caso, serão sempre vistas parciais, projeções que exploram o potencial inesgotável daquele objeto primário.



7. Ainda que uma empreitada como essa fosse factível, acabar-se-ia seguindo de encontro à própria noção de projeto, de uma hipótese alternativa lançada sobre um contexto pré-configurado. Pelo contrário, crê-se bastante desejável que o arquiteto-urbanista carregue uma bagagem tão vasta quanto possível de referências e aprendizados, sem os quais qualquer posicionamento crítico ou propositivo seria insustentável.

de projeto naturalizados em nosso meio disciplinar, os quais acabam constantemente forçando o ajuste da realidade observada a categorias e modelos pré-definidos, a desejos e convicções pessoais – sem dar sincera atenção aos elementos e às dinâmicas que dão vida ao espaço contemplado. Vale destacar que o termo “ensaio” é empregado justamente para que se coloque em evidência o caráter experimental deste trabalho, enquanto demonstração empírica de uma metodologia alternativa de projeto que procura dar atenção a múltiplos estratos de um território real – e que deve ser, portanto, aplicada, testada e revisada segundo os resultados obtidos.

Dois caminhos principais são traçados para essa aproximação ao real: o primeiro deles segue a via de compreensão do lugar, entendido ora na dimensão de partícula (enquanto membro de um sistema maior, como o organismo do bairro, da região ou da metrópole), ora na condição de mecanismo (composto por diversos fragmentos que operam paralelamente para sua produção e funcionamento), num ir e vir de escalas que procuram abraçar sua ambiguidade intrínseca. Lançam-se, então, olhares ao território escolhido, a sua realidade morfológica e aos parâmetros físicos (de natureza mais estática ou dinâmica) que o compõem, com especial atenção aos modos como esses elementos se transformam no tempo (breve, no fluir das horas; longo, no passar das décadas). Cabe ressaltar, nesse sentido, que o espaço em sua materialidade presente é assumido como sobreposição de múltiplos temas e processos construídos his-

toricamente, entre mutações e continuidades que o conformam na dimensão do agora.

O segundo caminho traçado, por sua vez, procura ir ao encontro de dados mais correntemente negligenciados pela prática arquitetônica (por menos sensato que isso possa soar a uma disciplina que se diz interna ao campo das ciências sociais aplicadas – ou mesmo àquele das ciências humanas): a saber, os próprios dados humanos e subjetivos. Com esses termos, me refiro aos indivíduos e grupos reais que se relacionam com o lugar considerado, seja enquanto residentes, trabalhadores, visitantes ou mesmo transeuntes. É claro que não se trata de investigar esses elementos humanos em suas infindáveis manifestações específicas, mas sim pelos modos com que diferentes corpos e grupos interagem com o espaço físico (sobretudo em sua matriz mais pública: o espaço da rua, do encontro e da convivência com o outro), bem como pelas imagens individuais e coletivas elaboradas sobre o lugar e suas partes. Espera-se, com isso, que a metodologia aplicada consiga estabelecer diálogos com as múltiplas vozes que ocupam o cenário antrópico.

É em decorrência desses dois níveis de aproximação desejados que se elege a Rua Augusta como território e objeto de estudo. Em primeiro lugar, por atrair e conduzir diariamente massas de usuários de diversas categorias, sendo retratada como um dos mais efervescentes redutos paulistanos no presente⁸ e oferecendo-nos, portanto, um extenso e dissonante conjunto de vozes a serem ouvidas, cru-

8_ Sobretudo em vista da massiva apropriação por grupos jovens em seu trecho mais central, a Rua Augusta tem recebido nos últimos anos especial atenção da mídia local e inclusive daquela internacional, como demonstram os artigos *Crazy Nights in São Paulo* (The New York Times, 2009) e *A hip street in São Paulo, Brazil, moves to a different beat* (Los Angeles Times, 2011).

9_ BOURDIEU, Pierre. *Espaço físico, espaço social e espaço físico apropriado*. In: *Estudos Avançados*, v.27, n.79. São Paulo: Instituto de Estudos Avançados da Universidade de São Paulo, 2013.

zadas e interpretadas. Em seguida, por sua materialidade particular, com duas vertentes de composições bastante distintas e repletas de sentidos, dinâmicas, problemas e potencialidades próprias, os quais se relacionam ciclicamente com os processos de construção da cidade (num nível macro), mas que propiciam formas de ocupação e de apropriação únicas. Através de sua história, a rua se consolida como território vivo e ativo, sendo utilizada e fruída das mais diversas formas pelo sempre transitório corpo social.

Cabe frisar que a finalidade primeira deste ensaio é de levantar e testar formas alternativas de projeto para espaços de uso público, disponíveis à apropriação por uma variedade de agentes e grupos sociais, sem a qual esta investigação perde todo o sentido. Trata-se justamente de um esforço de cruzamento dos contrastes típicos da metrópole contemporânea, a partir do qual seja possível identificar pontos de aproximação e oportunidades de construção de lugares democráticos (seja em sua acessibilidade física e simbólica⁹; seja em seu próprio processo constitutivo, ancorado nas opiniões daqueles que devem vivenciá-lo). Não cabe à realidade justificar visões e modelos pré-concebidos, mas sim informar-nos sobre o que lhe é desejável, o que lhe é condizente e o que lhe é necessário, para só então transformar-se em material de projeto.

Deixemos então, tal como o viajante, que nossos olhares se rebaixem para aquém das montanhas, dos mapas e das cidades imaginárias, e atentemo-nos enfim à riqueza do espaço que já nos envolve.



Se nas páginas anteriores procurei esclarecer as motivações deste trabalho, é preciso ainda apresentar com clareza suas linhas de desenvolvimento. Enquanto ensaio metodológico, ele pressupõe três operações fundamentais: constituição de um método, aplicação a um território de estudo e discussão em vista dos resultados obtidos. Uma vez que o próprio método em questão procura se debruçar sobre os atributos e dinâmicas que caracterizam uma localidade particular, as duas primeiras etapas (de constituição e experimentação) parecem nesse caso indissociáveis: embora a aproximação ao território real seja orientada pelos dois eixos de análise pré-definidos (um referente ao lugar; outro, às relações entre lugar e usuário), é o funcionamento desse sistema específico que deve nos informar sobre quais aspectos demandam atenção ou aprofundamento – e, desse modo, sobre quais estratégias de leitura valem ser acionadas. Não se deve esperar, portanto, que a metodologia aqui explorada seja igualmente replicável para qualquer outro estudo de caso, tratando-se em essência de uma abordagem a ser (re)construída em acordo com as peculiaridades de cada cenário. No que tange ao espaço físico da Rua Augusta, selecionado em meio a tantos outros possíveis para o desenvolvimento deste trabalho, a materialidade própria daquele local e as possibilidades de leitura ali vislumbradas abriram portas a uma série de entradas investigativas – fundamentalmente diversas, mas complementares perante o escopo desta proposta. A seguir, descreverei sucintamente cada uma dessas entradas – que, apesar de

10_ FOUCAULT, Michel. *O corpo utópico, as heterotopias*. São Paulo: n-1 edições, 2013.

11_ SÃO PAULO (Prefeitura). *Centro aberto: Experiências na escala humana*. São Paulo: Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano/ SP Urbanismo, 2015.

12_ LYNCH, Kevin. *A imagem da Cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 2011.

13_ HERTZBERGER, Herman. *Lições de Arquitetura*. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

não seguirem um encadeamento linear, serão aqui enumeradas conforme seu posicionamento no corpo da pesquisa.

Uma primeira entrada procura desvelar os referenciais teóricos e projetuais que sustentam ou tangenciam esta proposta – seja no que diz respeito aos temas e recortes adotados, seja nas estratégias tomadas para seu desenvolvimento. Acredita-se que esse seja um procedimento indispensável não só a uma compreensão (externa) mais aprofundada da pesquisa, mas sobretudo ao reforço (interno) das noções e experiências que lhe são fundamentais – e que, por sua vez, provêm de âmbitos bastante variados: da noção de heterotopia, formulado por Foucault na década de 1960¹⁰, até suas replicações no panorama urbano e arquitetônico contemporâneo; dos *pocket parks* nova-iorquinos às recentes experiências de intervenção em espaços públicos no Centro de São Paulo¹¹; das proposições de Lynch para o estudo da imagem das cidades¹² até as lições-visões sobre espaço e arquitetura dadas por Hertzberger¹³; dos eventos de grande porte, como a tradicional *Fête des Lumières* de Lyon, na França, às modestas iniciativas que despontam em diversas cidades brasileiras e que, por caminhos análogos, procuram reativar e ressignificar espaços comuns do cotidiano.

Para leitura do território específico da rua em sua feição corrente, mas também nos diversos momentos de sua história, uma segunda entrada parte do estudo comparativo de documentos diversos – des-



de livros, dissertações e outros materiais bibliográficos até fotografias e mapas históricos. Ainda que, em consonância com a proposta de aproximação ao real, a experiência física do lugar e de suas dinâmicas no presente venha considerada antes de quaisquer leituras secundárias, compreende-se que sua materialidade atual seja composta por uma sucessão variada de camadas temáticas e históricas (ou *layers*), dificilmente reconhecíveis a primeira vista. É pela consideração de que o espaço não se transforma segundo uma tendência uniforme, mas antes pela soma de diversos movimentos e contribuições ao longo do tempo, que a pesquisa histórica se faz desejável: permitindo a configuração de um conjunto de parâmetros que facilitem a tarefa de identificar e diferenciar um e outro componentes da paisagem construída (uma *layer* de outra) e proporcionando enfim uma visão mais clara e consciente do todo e de suas partes.

Como já mencionado, as leituras e narrativas provenientes da pesquisa bibliográfica devem ser confrontadas com imagens e mapas históricos que se envolvam com o território em questão, permitindo-nos estabelecer aproximações e contrapontos entre os diferentes discursos acionados. A sobreposição de bases cartográficas diversas, produzidas sobretudo no decorrer do último século, constitui procedimento de particular interesse, tornando possível o reconhecimento (num plano gráfico e georreferenciado) dos movimentos de transformação e continuidade que se manifestam em diferentes pe-

ríodos de existência da rua. Além de alguns mapas anteriores a 1930 e de fotografias aéreas ou vistas de satélite mais recentes, quatro bases cartográficas fundamentam essas leituras: o SARA Brasil (1930), o Vasp Cruzeiro (1954), o Gegrar (1972), e o MDC (2004), todos disponibilizados pela Seção Técnica de Geoinformação e Produção de Bases Digitais da FAUUSP (antigo Centro de Coleta, Sistematização, Armazenamento e Fornecimento de Dados – Ce-SAD). Quanto aos materiais fotográficos, recorre-se sobretudo aos acervos históricos do Museu da Cidade, do Arquivo do Estado e de instituições privadas como os jornais *Folha de São Paulo* e *O Estado de São Paulo*, contando-se ainda com imagens encontradas em outros trabalhos acadêmicos ou através de plataformas de busca digitais.

Ao longo de sua história, a rua desempenha um duplo papel de palco e objeto para diferentes iniciativas e formas de apropriação, tendo seus espaços físicos e substratos simbólicos continuamente remodelados. É pelo choque com esse emaranhado de realizações (governadas por tendências e intenções as mais diversas) que se adotam certos filtros de leitura – categorias mais ou menos abstratas que nos permitam destrinchar as múltiplas dinâmicas em curso no tempo. Nesse sentido, dois polos de atuação parecem sobressair, influenciando continuamente nos processos de (re)produção da rua: de um lado, o poder público; de outro, a iniciativa privada. Não se trata, a saber, de domínios uniformes ou simplesmente antagônicos, mas de estruturas complexas e



de arranjos internos instáveis, que exercem esforços ora contrários, ora convergentes (mas sempre paralelos) sobre o espaço da rua – e que merecem, então, particular enfoque no desenrolar das leituras.

Do ponto de vista das iniciativas públicas, cabe então verificar como os códigos de obras, leis e princípios urbanísticos dialogam com o território em questão no presente e no passado, atravessando-se as discussões e acordos políticos que legitimam certas formas de construção da cidade, as regras de zoneamento e de uso do solo preponderantes nas últimas décadas e os modos de apropriação do lugar pelos últimos planos diretores municipais. Já pela ótica do setor privado, vale cotejar as diferentes formas com que o mercado imobiliário interage com as estruturas físicas e simbólicas da rua no tempo, bem como as tendências de ocupação do território por diversos agentes e segmentos de atividades (da moradia ao comércio, da produção ao lazer), enfatizando-se as contribuições de maior ou menor escala que parecem ter orientado seu percurso formativo do passado ao presente.

Paralelamente às leituras históricas (que, apesar de se reportarem sempre à dimensão do espaço, se estruturam segundo uma lógica essencialmente temporal, realçando movimentos e tendências predominantes em cada período e construindo uma mirada mais panorâmica sobre o desenvolvimento do território), uma terceira entrada procura aproximar o enfoque analítico às diferentes regiões do

espaço que compõem o corpo total e multiforme da rua, rebaixando-se de um nível mais geral para outro mais local e específico. Para tanto, efetua-se o recorte do território considerado em quatro frações subsequentes – definidas não só por questões de escala, mas também em razão das dinâmicas que, frente ao conjunto de leituras efetuadas, lhes parecem mais características.

Cada um desses trechos é então examinado segundo um mesmo roteiro analítico: a princípio, pela reavaliação dos mapas históricos apresentados na entrada precedente – dessa vez, numa escala mais próxima, que permita o reconhecimento das permanências e variações ao nível de cada lote; e, a seguir, pelo cruzamento desses materiais com uma série de outros mapeamentos, produzidos através de sucessivas idas a campo e em face dos aspectos e dinâmicas considerados mais representativos do funcionamento do território no presente. Entre os aspectos destacados, estão: os segmentos de atividades instaladas ao longo da rua; os gabaritos médios da massa edificada; as condições de acesso e de funcionamento dos espaços ao longo do dia; os fluxos de pedestres e veículos em diferentes períodos da semana; os sistemas físicos que compõem a paisagem construída; entre outros elementos potencialmente relevantes à definição de propostas para o território. Em termos gráficos, todos os mapeamentos que compõem essa entrada são apresentados na mesma escala (1:5000), definida em função dos critérios de legibilidade e pertinência.



Já no âmbito dos modos de interação entre habitantes e seu habitat, uma quarta entrada parte da observação e do registro, através do desenho das posturas e formas de apropriação do espaço por diferentes corpos humanos. Classificados segundo alguns parâmetros básicos (masculino-feminino, jovem-adulto-idoso), esses corpos não só ilustram casos isolados de ocupação, podendo sugerir inclusive modos de uso do território e de suas estruturadas por diferentes padrões de usuários. A propósito do método de representação escolhido (o desenho – e não a fotografia ou a filmagem, por exemplo), toma-se como justificativa o fato de se tratar de um mecanismo não instantâneo, produzido necessariamente no tempo através de um processo que exige a atenção do intérprete aos múltiplos detalhes que compõem cada cena vislumbrada.

Passando da noção de corpos àquela de indivíduos, de sujeitos dotados de visões particulares de mundo e de voz crítica, uma quinta entrada procura dar ouvidos aos diversos agentes que se relacionam diretamente com o território da rua. Para o contato com essas subjetividades, toma-se emprestada da pesquisa social a ferramenta da entrevista, com abordagens breves e semiestruturadas, centradas principalmente nos modos de percepção do espaço pelo usuário. Ainda que não se persiga uma validade estatística (algo dificilmente tangível a um trabalho nas dadas proporções), acredita-se que essa constitui uma etapa crucial para reflexão sobre os rumos desejados a possíveis soluções de projeto, permitin-

do o cruzamento entre o olhar técnico, de um lado, e a experiência do habitante, de outro.

Cada uma das entradas acionadas deve fornecer subsídios à definição de uma estratégia projetual para o território de estudo. Inclusive, espera-se que o teor das propostas lançadas (uma rede de lugares, um conjunto de peças de mobiliário urbano, um desenho alternativo para a rua) provenha diretamente do conjunto de leituras efetuadas. Por derivarem de uma aproximação sensível à complexidade daquele espaço real, tais propostas não devem (e nem poderiam) assumir qualquer pretensão de mitigar problemas ou de nivelar contrastes, mas sim de explorar questões e potenciais, colocando-se como algumas entre tantas intervenções válidas. Nesse sentido, uma sexta entrada deve recapitular os principais conteúdos examinados e identificar aspectos a serem considerados para o experimento projetual, apoiando-se também em experiências afins nos âmbitos da arquitetura e do urbanismo. Dentro das limitações deste trabalho, parte das propostas apresentadas será devidamente representada e detalhada, tendo-se por fim a avaliação crítica do método testado e dos produtos obtidos num capítulo conclusivo.

Antes de se erguerem lajes, paredes ou pilares, é preciso que as fundações de um edifício se encontrem já cravadas e consistentes, prontas para suportarem os primeiros esforços externos. Apesar de enterradas (e, portanto, inapreensíveis no aspecto final da obra), são essas as estruturas que garantem a estabilidade do conjunto edificado através de um vínculo primário com o solo – sobre o qual, inclusive, tantas outras obras já foram e ainda serão realizadas. De modo análogo, seria inviável dar início à construção de uma pesquisa acadêmica sem que suas bases estivessem devidamente ancoradas em pontos de referência bem definidos: das noções e exemplos diretamente apropriados até as influências mais distantes e talvez menos nítidas, indissociáveis de uma realização que ocorre necessariamente sobre uma determinada matriz histórica e cultural.

No caso deste trabalho, pode-se dizer que a leitura do texto “Baseado em fatos reais”, de Marta Bogéa, correspondeu a uma primeira estaca fincada no campo de pesquisa escolhido¹⁴. Trata-se de um curto ensaio em que a pesquisadora apresenta três casos de projeto que tomam a realidade como dado “não apenas necessário, mas também desejável”¹⁵: o Quinta Monroy (Elemental, Iquique, 2004), a Vila Nova Esperança (Brasil Arquitetura, Salvador, 2008) e a Urbanização Santo Onofre (Barossi Nakamura Arquitetos, Taboão da Serra, 2010). Merece destacar o último projeto, que propõe alternativas a um assentamento informal parcialmente afetado por

14_ Foi a partir das ideias impressas no texto que pude formalizar boa parte das inquietações que me acompanharam silenciosamente em diferentes momentos da graduação – não apenas na FAU, como também em minha experiência de intercâmbio no Politécnico de Milão, entre 2014 e 2015.

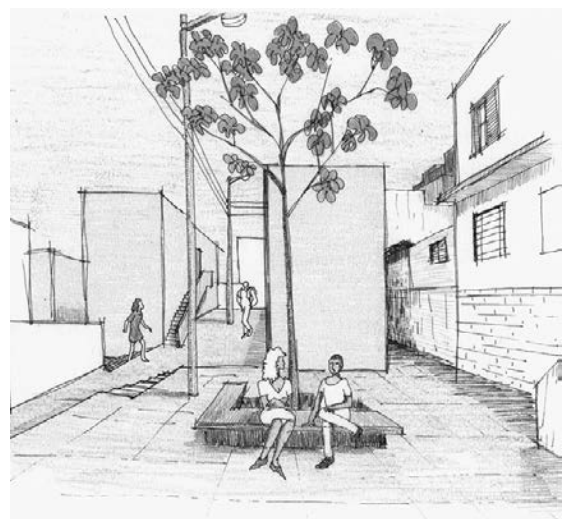
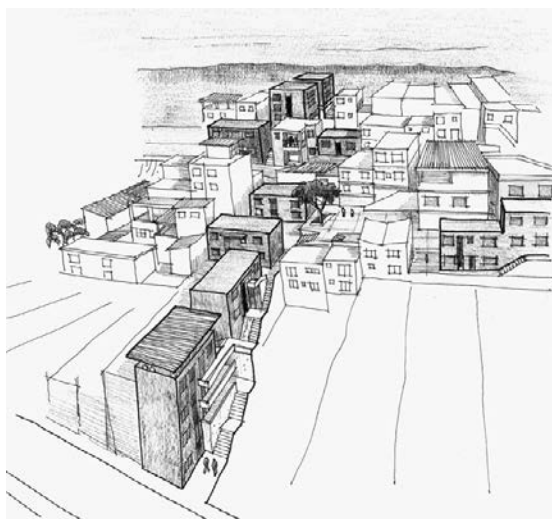
15_ BOGÉA, Marta. *Baseado em fatos reais*. In: ROZESTRATEN, Artur [et al]. *Caderno de resumos do 1º Colóquio Internacional ICHT: “Imaginário: construir e habitar a Terra; cidades ‘inteligentes’ e poéticas urbanas*. São Paulo: FAUUSP, 2016, p.80.

16_ BOGÉA, op. cit., p.85.

problemas de salubridade e de segurança estrutural. Após um exame prévio do território e o traçado de alguns partidos de intervenção, os arquitetos se dedicaram a um reconhecimento mais cuidadoso daquele lugar e de suas dinâmicas, mapeando os principais problemas físicos e estabelecendo contato direto com a comunidade residente. No desenrolar desse processo, foi possível recolher informações cruciais e dificilmente tangíveis aos métodos de leitura mais comuns. De fato, o que chama atenção no projeto é a sensibilidade dos arquitetos perante a realidade observada e a busca por caminhos alternativos àqueles apontados pelos primeiros partidos arquitetônicos – os quais, embora aparentemente adequados segundo um olhar técnico tradicional, poderiam ter provocado efeitos catastróficos ao se sobrepor às complexas redes de convívio estabelecidas no plano real:

(...) paralela à rua Sérgio Cardoso na parte baixa da encosta e à rua Monteiro Lobato, na parte alta, se pode reconhecer facilmente uma viela quase linear. O gesto esperado de projeto seria realizar essa linearidade insuflando o conjunto por essa espinha dorsal central a atravessar longitudinalmente e em uma única cota todo o conjunto. Uma conversa de bar, enviesada, alerta aos arquitetos de que é “melhor não” conectar fluidamente os dois lados habitualmente segregados e com hábitos tão distintos – a não ser que se queira instaurar uma “guerra lá”, previnem os moradores.¹⁶

abaixo_ Imagens do projeto da Urbanização Santo Onofre. Fonte: Barossi Nakamura Arquitetos (<http://barossinakamura.arq.br/index.php/gallery/urbanizacao-santo-onofre/>), acesso em 13 de junho de 2017. Ao centro da implantação, é possível observar o desencontro das duas vias lineares, respeitado pelo projeto. Note-se também a diferenciação das construções de acordo com o tipo de abordagem indicada (supõe-se que aquelas marcadas em cinza escuro necessitem de melhoramentos pontuais). A julgar pelos croquis, a intervenção parece respeitar a paisagem da região e os modos de vida ali existentes.



17_ ArchDaily, Restauração do Lobby 580 George Street.
Fonte: ArchDaily, (<http://www.archdaily.com.br/br/873668/restauracao-do-lobby-580-george-street-fjmt>), acesso em 19 de junho de 2017.

31

Essa atenção à realidade – não como mera mimetização do que existe, mas como alavanca para o pensamento de projeto – se reflete também na opção dos arquitetos em preservar tanto quanto possível as construções aptas a ocupação, dotando-as de ajustes técnicos quando necessários e removendo apenas aquelas em situação mais crítica. Desse modo, o território é compreendido como lugar dotado de valores e deficiências, e não como mera tabula rasa para a criação arquitetônica. Por outro lado, a nova arquitetura é colocada como resposta congruente às características e questões inerentes ao contexto observado.

Creio que essa seja uma postura bastante rara no panorama arquitetônico de hoje, em que a maior parte das iniciativas parece ignorar o plano real – ou, quando muito, se apropriar dele apenas em busca de elementos que justifiquem escolhas e preferências anteriores –, como utopias à espera de um terreno onde possam ser concretizadas. Com o intuito de ilustrar essa afirmação, tomo como exemplo um projeto ao acaso (a primeira intervenção de caráter público ou semi-público encontrada na página principal de um dos mais visitados sites de arquitetura no presente¹⁷). Trata-se do projeto de remodelação do lobby do edifício 580 George Street em Sydney pelo escritório fjmt. O texto de descrição do projeto gira em torno de um único elemento: uma sofisticada estrutura de cobertura/forro em peças de alumínio, simulando o aspecto de “diamantes”. Segundo os arquitetos:

Num dos cruzamentos mais movimentados buscamos reinterpretar o típico toldo das ruas de Sydney, um elemento dinâmico e sensível a seu contexto urbano. O projeto captura a imaginação e reflete a identidade de um cliente de pensamento avançado, enquanto incorpora um desenho contemporâneo e acabamentos que complementam o estilo art déco da torre comercial. Com este projeto, criamos um espaço transformador; um espaço de transição entre a rua da cidade e o lugar de trabalho interior que, através da luz e material, pode inspirar os transeuntes. [grifos meus]

Com base nas imagens reunidas na página seguinte, parece que a suposta intenção de reinterpretar um elemento construtivo tradicional e sensível à paisagem urbana (o toldo) acaba diluída numa estrutura complexa e arrojada, fortemente contrastante com as linhas de seu entorno. Para além da clara distância entre discurso e obra realizada, desconfia-se do intuito de “inspirar” e “transformar” os modos de percepção do espaço pelo indivíduo – já bastante questionável a priori, mas particularmente desprovido, nesse caso, de elementos que pareçam potencializar a experiência do usuário para além da mera contemplação estética. De fato, a intenção da obra parece ser a de impressionar o espectador através de sua aparência diferencial e talvez inovadora, mas certamente destacada de qualquer vínculo real com o contexto ou propósito maior de transformação. E é nesse exato sentido que parecem seguir tantas outras intervenções recentes, com estripulias for-

abaixo_ Fotos da remodelação do lobby do edifício 580 George Street. Fotografia: Brett Boardman.



mais e estruturais que, viabilizadas pelos últimos avanços tecnológicos e encobertas por poéticas ocas, acabam afastando cada vez mais a arquitetura de seu possível desígnio social – tão defendido, inclusive, pelos utopistas modernos do século passado, exaltados pela historiografia contemporânea da arquitetura e venerados por uma série de estudantes e profissionais.

De encontro a esse contexto, talvez valha recuperar o conceito de “heterotopia” formulado na década de 60 por Michel Foucault, um dos principais teóricos sociais do século XX. Avesso ao ideal modernista de cidade como espaço racionalmente ordenável, esse conceito procura abrir caminhos de intervenção sobre territórios declaradamente complexos, heterogêneos e ocupados por forças em conflito permanente – mais próximos, pois, dos cenários reais da vida social. Especialmente interessante é a apropriação dessa chave de pensamento pela crítica arquitetônica recente – sobretudo contra o idealismo utópico que ancora o pensamento arquitetônico moderno, mas também frente ao conformismo distópico promovido pela crítica pós-moderna. A respeito disso, comenta o crítico Guilherme Wisnik:

*(...) se a distopia parece ser uma versão sinistra da utopia, e as formulações antiutópicas a sua se-
quela ou verdade mais pragmática, a heterotopia,
tal como teorizada por Foucault, surge como uma
forma progressista de crítica interna à concepção
utópica. Uma negação da utopia que, no entanto,*

*parece apontar para uma recuperação dialética da
sua promessa de emancipação. Pois, abandonando
a perspectiva centralizadora da utopia moderna, as
práticas heterotópicas incorporam as fricções da re-
alidade em sua dinâmica de projeto, apontando para
lugares outros latentes, espaços da alteridade, con-
traespaços inacabáveis em uma mirada única, com-
plexos, relativos e próprios a situações e condições
culturais não homogêneas.*¹⁸ [grifo do autor]

É sobretudo a partir desse conjunto de referências primordiais que se constrói esta proposta de trabalho: com vistas a metodologias de projeto que abracem a pluralidade do mundo real e que dali extraíam visões possíveis de futuro. Nesse sentido, por mais valiosa que seja a contribuição representada pela Urbanização Santo Onofre e pelos demais projetos habitacionais trazidos por Bogéa, desponta aqui o interesse por iniciativas que envolvam não só uma comunidade real bem delimitada, mas que se relacionem com os espaços de uso e acesso público da cidade, suscetíveis a uma variedade muito maior de formas de apropriação física e simbólica. Diante do fracasso da utopia moderna (que se atém às funções mais básicas e previsíveis do organismo urbano-humano na busca de um modelo de cidade-arquitetura absoluto e universal), a heterotopia foucaultiana fornece subsídios para o enfrentamento de cenários que não se pretendem uniformes ou ideais, mas explicitamente móveis e fragmentados. Como aponta o sociólogo Manuel Castells em seu texto sobre o urbanismo na “Era da informação”:

In the early twentieth century the quest was for assimilation of urban sub-cultures into the urban culture. In the early twenty-first century the challenge is the sharing of the city by irreversibly distinct cultures and identities. There is no more dominant culture, because only global media have the power to send dominant messages, and the media have in fact adapted to their market, constructing a kaleidoscope of variable content depending on demand, thus reproducing cultural and personal diversity rather than overimposing a common set of values. The spread of horizontal communication via the Internet accelerates the process of fragmentation and individualization of symbolic interaction. Thus, the fragmented metropolis, and the individualization of communication reinforce each other to produce an endless constellation of cultural subsets. The nostalgia of the public domain will not be able to counter-vail the structural trends towards diversity, specification, and individualization of life, work, space and communication, both face-to-face and electronic. (...) Thus, in the absence of a unifying culture, and therefore of a unifying code, the key question is not the sharing of a dominant culture but the communicability of multiple codes.¹⁹

No que tange à construção de espaços que possam ser compartilhados por múltiplos códigos (formas de uso e cognição), inclusive através de mecanismos democráticos e participativos, é possível destacar algumas iniciativas recentes em espaços públicos urbanos – até mesmo, na cidade de São Paulo.

19_ CASTELLS, Manuel. *Space of flows, space of spaces: Materials for a theory of urbanism in the informational age*. In: GRAHAM, Stephen. *The cybercities reader*. London: Routledge, 2004, p.86.

20_ SÃO PAULO (Prefeitura). *Centro aberto: Experiências na escala humana*. São Paulo: Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano/ SP Urbanismo, 2015, p.3.

Seguem essa linha, por exemplo, as experiências de intervenção nos Largos Paissandu e São Francisco empreendidas durante a última gestão municipal (do prefeito Fernando Haddad) no âmbito do projeto Centro Aberto:

O projeto, que têm sede justamente no Centro de São Paulo, não busca construir novos espaços, mas sobretudo transformar as estruturas preexistentes, permitindo atividades de celebração. Os projetos buscam a ativação do espaço público através da renovação de suas formas de uso. Promover a diversificação das atividades – envolvendo um número maior de grupos de usuários, em faixas de tempo também ampliadas – constitui-se em um instrumento fundamental para a construção do domínio público sobre os espaços. Esse processo é capaz de promover, além da melhoria na percepção de segurança, o reforço no sentido de pertencimento e identificação da população com o Centro.²⁰ [grifos meus]

É interessante destacar que essa noção do domínio público sobre o espaço (ou do domínio coletivo sobre o espaço público), ainda que bastante primária e supostamente constituinte do Estado democrático, se põe como um dos problemas centrais da metrópole contemporânea – e, em especial, do caso paulistano. Ao longo de seu desenvolvimento histórico, que será recapitulado com maior profundidade num momento seguinte deste trabalho, a própria Rua Augusta espelhou uma sequência de macroprocessos de exaltação, distanciamento e retomada do

abaixo_ Fotos das operações nos Largos Paissandu (acima) e São Francisco (abaixo). Fonte: São Paulo (Prefeitura), op. cit. Destaca-se a escolha de móveis econômicos e facilmente ajustáveis (seja às necessidades dos usuários, seja a eventos esporádicos, como a projeção de filmes ao ar livre), como cadeiras dobráveis, guarda-sóis e estruturas leves de apoio.

35



espaço público como local paradigmático da vida urbana – em especial, na região central da cidade, mais acessível aos meios de transporte e dotada de infraestruturas consolidadas, sendo também preenchida por uma ampla variedade de redes e valores simbólicos peculiares.

Para além desses conteúdos, as duas iniciativas nos Largos Paissandu e São Francisco se colocaram como projetos-piloto de uma metodologia específica, que procurou incentivar a participação popular em três momentos bem definidos: a princípio, por meio de workshops e pesquisas de campo a partir dos quais foram desenvolvidas as estratégias de intervenção; a seguir, por um mecanismo de avaliação popular, pelo qual os usuários puderam expressar suas opiniões a respeito das iniciativas em curso; e, por fim, pela síntese dos procedimentos e resultados obtidos num caderno informativo, construindo-se plataformas para a possível discussão/reprodução dessas iniciativas no futuro. Tal encadeamento serve de referência para a organização deste trabalho, de modo que os estudos aqui realizados não representem um fim, mas principalmente um meio, uma oportunidade de (des)construção e debate sobre modos de projetar e dialogar com a realidade.

Outro aspecto a ser ressaltado nas experiências do programa Centro Aberto é a cooperação do poder público com entidades de diferentes esferas: por exemplo, o escritório Gehl Architects, especializado em intervenções sobre espaços públicos; mas tam-

bém a ONG Cidade Ativa, responsável pela realização de pesquisas de campo e entrevistas durante o desenvolvimento dos projetos. Acredita-se que esse tipo de associação – em que instrumentos da administração pública orientem e potencializem iniciativas autônomas voltadas à valorização do espaço compartilhado, sempre a partir de uma perspectiva inclusiva e democrática – seja não só desejável como necessária num contexto de problemas urbanos cada vez mais evidentes. Desse modo, as alternativas apresentadas por este trabalho procurarão transitar entre as esferas de ação pública e privada, investigando caminhos possíveis de intervenção nesses dois níveis.

Embora se atenha aqui aos campos de atuação do arquiteto-urbanista, compreende-se que a aproximação a um modelo de cidade mais democrática só será possível mediante a conscientização e a mobilização do organismo social nesse sentido, sendo ele o máximo responsável pela utilização/subversão das estruturas produzidas no tempo, mas também pela manutenção/transformação dos sistemas que o abrangem. É o que demonstra David Harvey, importante geógrafo de orientação marxista, na obra “Cidades Rebeldes”. Dialogando com o princípio do *direito à cidade* elaborado pelo filósofo Henri Lefebvre na década de 60, Harvey denuncia o caráter predatório da urbanização capitalista e clama por uma *revolução urbana*: uma transformação profunda dos sistemas político-econômicos através da organização popular²¹. Ainda que não se discorde da validade

22. 1ª Semana TransLAB.URB // Território Ativo. 28 jul 2016. Fonte: ArchDailyBrasil, (<http://www.archdaily.com.br/br/792229/1a-semana-translarb-territorio-ativo>), acesso em 17 de junho de 2017. A programação do evento incluiu uma série de oficinas temáticas: algumas centradas no exercício da discussão (como no compartilhamento de memórias sobre o território); outras com enfoque analítico (como no mapeamento de determinados aspectos da região); e outras, ainda, inclinadas a resultados mais práticos (como na montagem demonstrativa de um parklet, elemento que procura ampliar as possibilidades de permanência do pedestre no espaço da rua).

23. LEFEBVRE, Henri. *O direito à cidade*. São Paulo: Centauro, 2001, p.105.

dessas propostas, o que cabe a este estudo não é certamente seu aprofundamento direto, mas a busca de mecanismos que, através do espaço construído (do objeto de trabalho do arquiteto-urbanista), possam contribuir à difusão desses valores, despertando no cidadão sentimentos de direito e de responsabilidade pelo espaço urbano e seu funcionamento.

Nessa linha, destaca-se o papel de algumas organizações locais (sobretudo de caráter não governamental) na tentativa de aproximar a população dos mecanismos de gestão e transformação de seu território. Menciona-se aqui, por exemplo, a atuação do *TransLAB.URB*, uma das vertentes do Laboratório Cidadão e Instituto de Pesquisa em Inovação Social, estabelecido em Porto Alegre. Num evento organizado em julho de 2016, esse grupo de pesquisadores convidou a comunidade civil para uma série de atividades que tinham como principal objetivo o debate sobre o papel do cidadão enquanto protagonista de seu espaço de vida²². Em meio às oficinas, propuseram-se também momentos de descontração e celebração do espaço público, com performances musicais e projeção de filmes ao ar livre.

Apesar de o alcance dessas iniciativas isoladas parecer bastante reduzido, elas trazem conteúdos de grande interesse à prática arquitetônica-urbanística corrente, indicando possíveis canais de contato com a sociedade e a vida quotidiana. Seria desejável, de um lado, ampliar o acesso à informação e a

possibilidade de troca, de correspondência entre o conjunto social e o exercício técnico, de modo que os saberes produzidos pudessem ser tão mais válidos quanto reverberáveis no plano real. Por outro lado, o próprio incentivo à ocupação (mais ou menos consciente) do espaço público como território de convívio – não de modo a substituir, mas a complementar os espaços da vida privada – já se coloca como exercício fundamental. É pela possibilidade de alternância entre esses dois polos (e não pelo confinamento em ambientes homogêneos e “protegidos”, como preconiza uma das linhas de comportamento predominantes no contexto atual) que se faz possível, segundo Lefebvre, a plena realização do indivíduo urbano:

As necessidades sociais têm um fundamento antropológico; opostas e complementares, compreendem a necessidade de segurança e a de abertura, a necessidade de certeza e a necessidade de aventura, a da organização do trabalho e a do jogo, as necessidades de previsibilidade e do imprevisto, de unidade e de diferença, de isolamento e de encontro, de trocas e de investimentos, de independência (e mesmo de solidão) e de comunicação, de imediatidade e de perspectiva a longo prazo. O ser humano tem também a necessidade de acumular energias e a necessidade de gastá-las, e mesmo de desperdiçá-las no jogo. Tem a necessidade de ver, de ouvir, de tocar, de degustar e a necessidade de reunir essas percepções num “mundo”.²³

Por um lado, e segundo uma perspectiva tendencialmente estruturalista, essas e tantas outras necessidades humanas poderiam reiterar determinados temas a serem considerados na elaboração de propostas para o território de ensaio; por outro, e na direção apontada pelas conexões anteriores, a ampla variedade de códigos que compartilham e dão sentido ao espaço urbano de hoje coloca algumas questões a esse tipo de abordagem: é possível elencar uma série finita (ainda que genérica) dos modos de apropriação possíveis do espaço pelos usuários? Faz sentido mesmo pensar em comportamentos genéricos, vez que se trata sempre de abstrações, e não das manifestações específicas materializadas no plano real? Certas formas ou espaços projetados podem enfim ser mais receptivos do que outros a esses diferentes modos de interação? Talvez nenhuma dessas perguntas admita soluções unívocas, cabendo a este trabalho investigar, através das diferentes correntes de pensamento acionadas, algumas entre tantas respostas possíveis. Por ora, e para o confronto desses temas, vale ressaltar a contribuição de dois autores fundamentais: Lynch e Hertzberger.

Em seu livro “Lições de Arquitetura” (1996), o arquiteto e professor holandês Herman Hertzberger procura colocar em foco, em explícita conformidade com o pensamento estruturalista da década de 1960, temas comuns a diversos exemplares arquitetônicos e urbanísticos – em geral, provenientes de contextos geográficos, históricos e culturais os mais distantes. A despeito dessa orientação teórica, para

a qual certos aspectos essenciais de uma obra são enxergados anteriormente a sua manifestação real e específica, aquilo que aproxima a narrativa do autor às demais visões aqui expostas é o evidente interesse pelas maneiras como o espaço é vivenciado e interpretado pelos usuários, perseguindo-se inclusive uma assim chamada “polivalência” da obra construída (um misto de flexibilidade, abertura e atratividade do espaço às mais diversas formas de uso):

Deveríamos fazer projetos de tal modo que o resultado não se referisse abertamente a uma meta inequívoca, mas que ainda admitisse a interpretação, para assumir sua identidade pelo uso. O que fazemos deve constituir uma oferta, deve ter a capacidade de provocar, sempre, reações específicas a situações específicas; assim, não deve ser apenas neutro e flexível, mas deve possuir aquela eficácia mais ampla que chamamos polivalência.²⁴

Note-se que, por “reações específicas a situações específicas”, aquilo que o autor parece indicar não é uma simples relação de causa e consequência (pela qual seria possível determinar, a partir das formas e espaços projetados, também as reações e modos de utilização possíveis), mas uma consciente suscetibilidade dessas estruturas a cada nova interação estabelecida. Desse modo, e através de uma série de estudos de caso que não serão aqui destrinchados um a um, as leituras de Hertzberger fornecem importantes subsídios para o desenvolvimento deste trabalho, atentando-nos a possibilidades de cruza-

abaixo_ Foto de abertura do livro “Lições de Arquitetura”, tirada pelo próprio Hertzberger.



mento entre a imaginação e a perspicácia do arquiteto (de um lado) e a liberdade de identificação e apropriação do espaço pelos usuários (de outro). Ainda nesse sentido, mas em maior proximidade ao campo do desenho urbano, vale destacar os estudos realizados a partir dos anos 1950 pelo grupo de pesquisadores reunidos em torno da figura do urbanista americano Kevin Lynch. Parte dessas experiências, sintetizadas no livro “A Imagem da Cidade”, reportam-se justamente à necessidade de incorporar as múltiplas possibilidades de leitura do ambiente urbano aos processos de planejamento e construção da metrópole contemporânea:

Se temos o objetivo de construir cidades para o desfrute de um imenso número de pessoas de formação e experiência extremamente diversas – e cidades que também sejam adaptáveis a objetivos futuros –, devemos ter também a sabedoria de nos concentrar na clareza física da imagem e permitir que o significado se desenvolva sem a nossa orientação direta.²⁵

O observador deve ter um papel ativo na percepção do mundo e uma participação criativa no desenvolvimento de sua imagem. Deve ser capaz de transformar essa imagem de modo a ajustá-la a necessidades variáveis. Um ambiente ordenado em detalhes precisos e definitivos pode inibir novos modelos de atividade. Uma paisagem onde cada pedra conta uma história pode dificultar a criação de novas histórias. Ainda que isso possa não parecer um problema crítico em nosso caos urbano atual, mesmo assim indica que

ao lado. Acima, cena da Fête des Lumières em Lyon. Abaixo, projeções do Vídeo Guerrilha em fachadas de prédios da Rua Augusta. Créditos: divulgação.

25— LYNCH, Kevin. *A imagem da Cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 2011, p.10.

26— LYNCH, op. cit., pp.6-7.

o que procuramos não é uma ordem definitiva, mas uma ordem aberta, passível de continuidade em seu desenvolvimento.²⁶

As considerações de Lynch não só apontam para um modelo de imagem urbana aberto a diferentes interpretações e reconstruções simultâneas como também colocam em evidência um aspecto ainda não discutido por esta entrada e inerente a quaisquer iniciativas de projeto: trata-se do como cada intervenção se desenvolve na dimensão do tempo, tendo em vista que nenhuma das iniciativas aqui vislumbradas pretende se colocar como permanente ou estática no sistema onde deve ser implantada. Assim, pode-se pensar em realizações que ocupem temporalidades instantâneas, provisórias ou (quando muito) duradouras, alternando-se entre essas três escalas de duração de acordo com as estratégias definidas e os potenciais encontrados em cada contexto específico.

No âmbito das realizações ditas “instantâneas”, é interessante pensar em ações que rompam com o aspecto comum da paisagem quotidiana, chamando a atenção dos cidadãos por seu caráter efêmero ou diferencial e levantando questões que se julguem pertinentes. Nesse fio temático, pode-se mencionar como exemplo a tradicional *Fête des Lumières*, celebrada anualmente em Lyon, na França, desde 1989. O evento, que ocorre ao longo de dois ou três dias e atrai grande volume de público entre habitantes e turistas, se estrutura em torno de uma série de





ao lado— Imagens de parklets na 24th Street, em São Francisco (acima), e na Rua Padre João Manuel, em São Paulo (abaixo). Créditos: San Francisco Planning Department; SMDU/ SP Urbanismo/ Prefeitura de São Paulo.

27— Catálogo de divulgação do projeto Vídeo Guerrilha. Fonte: portal Vídeo Guerrilha (<http://www.videoguerrilha.com.br>), acesso em 13 de março de 2017.

28— Adota-se aqui o conceito mais amplo de sustentabilidade, não restrito aos critérios de adequação ambiental e ecológica, mas relacionado também às esferas social e econômica, aos capitais humanos e financeiros necessários à manutenção de cada proposta no tempo.

instalações audiovisuais que transformam a paisagem construída da cidade num espetáculo de luzes e cenas projetadas. Com uma proposta análoga, o projeto Vídeo Guerrilha corresponde a uma intervenção coletiva que teve início em 2010 na própria Rua Augusta e já contou com outras 5 edições desde então, dentro e fora do município de São Paulo. Utilizando-se das fachadas e muros construídos para projeção de vídeos e imagens, o projeto visa estimular os habitantes e transeuntes a um melhor reconhecimento do cenário que os envolve:

*(...) o Vídeo Guerrilha é uma atitude criativa, inclusiva, urbana, de sustentabilidade, oposta aos espaços interiores de práticas artísticas, que refere a cidade como organismo independente, em constante transformação arquitetônica e de modelos sociais por vezes imperceptíveis ao cidadão comum.*²⁷

Já no âmbito das iniciativas provisórias, pode-se pensar em soluções que se encaixem em lacunas ou extensões disponíveis no espaço urbano – preferencialmente, de modo prático, reversível e sustentável²⁸. Exemplos recentes no contexto paulistano são os parklets, estruturas produzidas sobretudo com elementos pré-fabricados (de fácil transporte e [des]montagem) que ocupam o espaço de estacionamento de um ou dois veículos e servem como extensão parcial da calçada, contando geralmente com mobiliário específico. Proveniente de experiências análogas em São Francisco (EUA) desde 2005, a ideia do parklet foi introduzida em São Paulo em

2012 e convertida em elemento de decreto municipal dois anos mais tarde, em paralelo a uma série de políticas relacionadas à ocupação do espaço público – entre as quais, o já discutido projeto Centro Aberto. Embora a Prefeitura tenha a princípio instalado uma dessas estruturas em cada subprefeitura do município (sobretudo em caráter experimental e em lugares já bastante movimentados), o que se destaca no decreto é o estímulo a iniciativas autônomas: ao potencializar a experiência do pedestre e proporcionar um aspecto diferencial à paisagem da rua, o parklet surge como elemento de interesse também para agentes privados (especialmente para estabelecimentos comerciais, que tendem a se beneficiar do movimento ou da permanência de pessoas nos arredores). Apesar de o projeto, a construção e a manutenção do parklet serem de responsabilidade da entidade solicitante, não é permitido utilizá-lo como espaço controlado, tratando-se de uma zona de uso e acesso livre em tempo integral. Pode-se mencionar, como referência, o exemplar da Rua Padre João Manuel, na calçada oposta ao Conjunto Nacional e em frente a uma série de pequenas lojas.

Por fim, é possível imaginar também intervenções duradouras (que não tenham um término programado), as quais tendem a requerer mais recursos e a gerar maiores impactos sobre o território. Mais uma vez, a atenção às dinâmicas estabelecidas sobre o plano real e a busca por estratégias flexíveis às oscilantes demandas sociais no tempo surgem então como procedimentos de interesse. Na mes-



ao lado. Fotos do Paley Park em Manhattan (acima) e da “Praça” Harmonia dos Sentidos em São Paulo (abaixo). Fotografias: Sampo Siklo; acervo pessoal.

29_ HANNES, Evy. *Espaços abertos e espaços livres: um estudo de tipologias*. In: *Paisagem e ambiente: Ensaios*, n. 37. São Paulo: FAUUSP, 2013.

30_ Salvo talvez o pocket park da rua harmonia, considerado mais pela sua materialidade do que por uma possível adequação ao contexto físico e social.

ma linha das experiências anteriores, destaca-se o exemplo dos pocket parks, pequenas áreas verdes (geralmente restritas à dimensão de um lote) que procuram tomar distância do movimento e do barulho típicos das ruas, servindo à pausa e ao lazer. A primeira aplicação desse conceito ocorreu em 1967, com a criação do chamado *Paley Park* em Nova York, num lote de 13x30m² previamente ocupado por uma casa noturna. Cinquenta anos mais tarde, o miniparque continua exercendo papel ativo em seu contexto urbano – justamente num local altamente valorizado pelo mercado imobiliário (no centro de Manhattan e ao lado da Quinta Avenida).

Em São Paulo, um estreito lote situado no número 997 da Rua Harmonia, na região da Vila Madalena, parece replicar esse conceito: apesar de uma placa na entrada indicar o nome “Praça Harmonia dos Sentidos”, o espaço configurado (com vegetação abundante e uma série de desníveis que tendem a um distanciamento progressivo da rua) parece funcionar mais como um pequeno parque do que como uma praça, contando inclusive com horários de funcionamento e um portão na única frente de acesso. A respeito dessas duas noções, toma-se como referência a diferenciação indicada por Evy Hannes em seu texto sobre tipologias de espaço público²⁹, sendo a praça entendida como lugar privilegiado da convivência e dos encontros, da aglomeração social e da experiência urbana em sua essência, geralmente conectada (sobretudo pela visão e pela audição) ao ambiente circundante. Já o parque (e, por exten-

são, o pocket park) serve em princípio ao lazer e ao descanso, destacando-se propositalmente de seu entorno físico e constituindo uma atmosfera a parte, onde o indivíduo pode se desprender momentaneamente de sua urbanidade. Em todo caso, ainda que constitua um ambiente agradável, o espaço da Rua Harmonia se encontra frequentemente vazio – talvez pela fraca movimentação local, tratando-se então de um exemplo formalmente interessante, mas pouco compatível com seu contexto.

É interessante destacar que nenhuma das iniciativas mencionadas procura estabelecer uma relação de continuidade frente às dinâmicas mais características dos territórios onde se encontram. Pelo contrário, o que se destaca geralmente é uma intenção de ruptura – seja pela projeção de cenas atípicas sobre muros de concreto inertes; seja pela ocupação do espaço do automóvel para estender as oportunidades de permanência do pedestre no espaço limitado da rua; seja ainda pela quebra da paisagem edificada para produção de um pequeno oásis verde. Não obstante, todas essas intervenções parecem se envolver de modo bastante adequado com as estruturas e dinâmicas que compõem cada um dos cenários observados³⁰, o que nos permite concluir que um projeto “baseado em fatos reais” não deve se prender à realidade assistida através de uma postura meramente conservadora, e sim analítica: cuidadosa em relação às dinâmicas e cenários observados, mas sobretudo atenta a oportunidades e desejos mais ou menos latentes de transformação.

31_ PISSARDO, Felipe. *A rua apropriada: um estudo sobre as transformações e usos urbanos na Rua Augusta (São Paulo, 1891-2012)*. Dissertação de mestrado. São Paulo: FAUUSP, 2013.

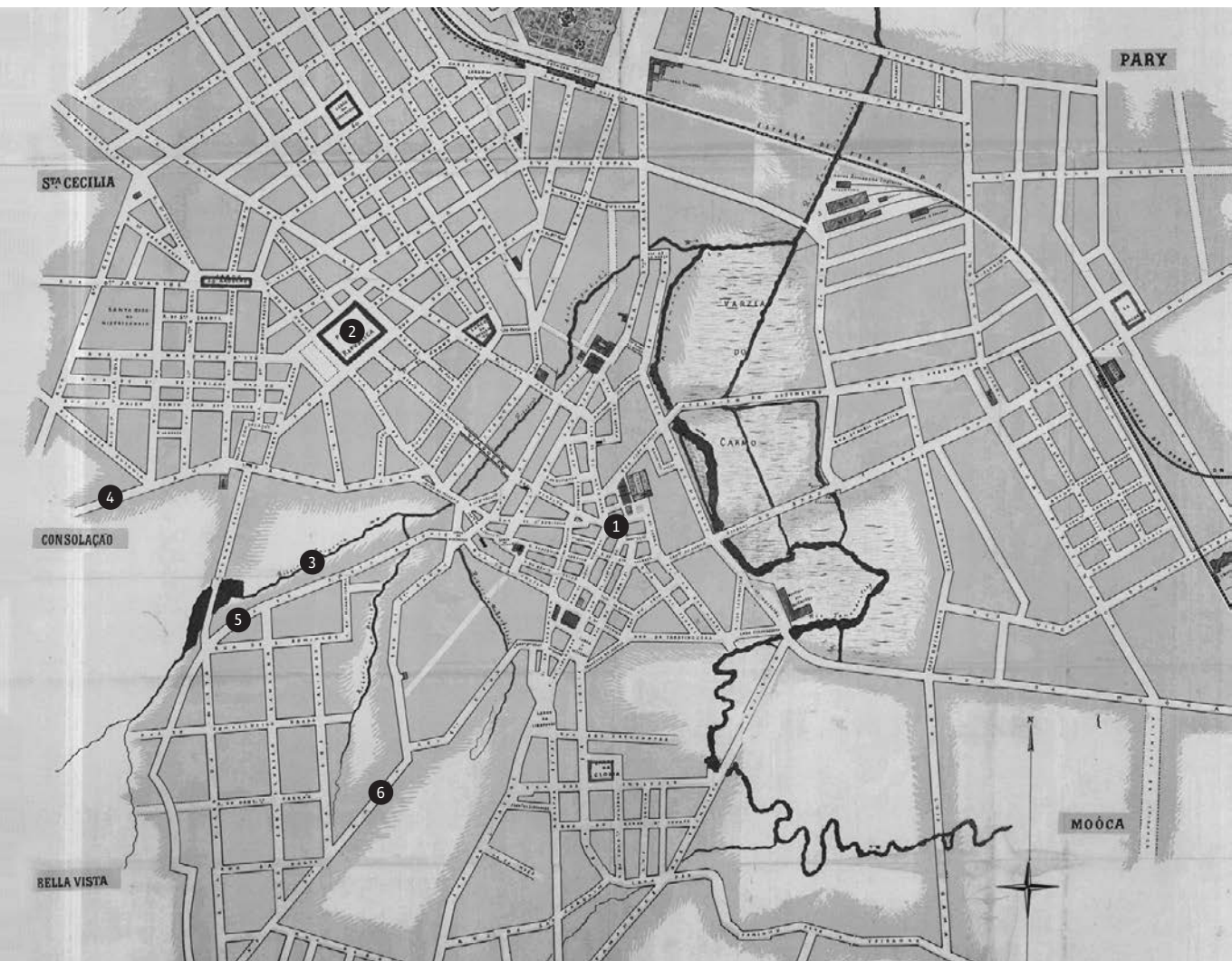
Toda e qualquer história narrada não deixa de ser, em última análise, uma *estória*: uma versão projetada sobre eventos não mais acessíveis em sua globalidade no presente – nem sempre uma obra inventada, mas necessariamente *imaginada*. Supõe um duplo movimento de leitura e interpretação: pelo narrador, que se debruça sobre um conjunto delimitado de registros e discursos, a partir dos quais constrói sua narrativa; mas também pelo leitor, que interage com o texto histórico a partir de sua subjetividade e de seus filtros de compreensão. Novamente, nenhuma dessas leituras pode ser absoluta ou conclusiva – o que não representa uma falha, mas uma sempre consciente parcialidade. É tendo isso em mente que mergulharemos, aqui, em algumas (entre tantas) histórias da Rua Augusta, atravessando múltiplas camadas de discurso para então sermos capazes de lançar um olhar próprio sobre o território constituído no presente.

Uma primeira leitura a ser destacada é a tese de mestrado de Felipe Pissardo³¹ (2013), uma narrativa sobre o desenvolvimento da Rua Augusta desde suas origens até os dias de hoje. Apoiando-se sobretudo em fontes jornalísticas – artigos e notícias, mas também nos assim chamados “flagrantes da cidade, pedidos e reclamações de leitores, anúncios publicitários, crônicas e contos” (PISSARDO, p.16) –, o autor não apenas identifica temas e dinâmicas predominantes nos diferentes momentos de existência da rua, como também elabora discursos que interligam grande parte desses fenômenos e os re-

lacionam a processos maiores de (re)produção do conjunto urbano. A rua é então explorada em suas dimensões física e simbólica, sendo representativa de determinadas manifestações socioculturais, formas de consumo, estilos de vida e identidades coletivas – sobretudo em vista das atividades de lazer que ali se desenvolvem em diferentes momentos de sua história.

Em virtude de sua abrangência (tanto no que diz respeito ao recorte cronológico efetuado, que vai desde o fim do século XIX até o começo do XXI, quanto pela diversidade de aspectos cobertos pela narrativa), as análises de Pissardo serão aqui tomadas como fio condutor, recebendo contribuições e contrapontos de outros autores e textos que se reportam à história da rua. A divisão de sua narrativa em três períodos abstratos, mais ou menos homogêneos na composição de suas dinâmicas (mas sempre desestabilizados por transições, rupturas e continuidades, nas mais diversas escalas de ocorrência) será também transposta à presente leitura, de modo a facilitar a orientação do leitor através da extensa e variada sucessão de temas e eventos vislumbrados. Cabe frisar que nem todos os tópicos relevados pelo autor serão lembrados, tratando-se antes de uma seleção dos aspectos considerados mais influentes à compreensão do território do passado ao presente, que se apresenta a nós como uma sobreposição variada de experiências e contribuições – não como um tecido homogêneo, mas talvez como uma extensa colcha de retalhos.

abaixo. “Planta da Capital do Estado de São Paulo e seus arrebaldes”, desenhada e publicada por Jules Martin em 1890. Fonte: CESAD-FAUUSP. Nesse primeiro mapa, a Rua Augusta (que só seria pavimentada após 1895) não se encontra ainda representada. Como pontos de referência, assinalam-se o Largo da Sé**(1)** e a Praça da República**(2)**, bem como o Ribeirão Saracura**(3)**, de onde partirá inicialmente o traçado da Augusta. As principais vias que seguem do Centro para sudoeste também são destacadas: a Rua da Consolação**(4)**, a Rua de Santo Antonio**(5)** e a Rua de Santo Amaro**(6)**, futura Avenida Brigadeiro Luís Antônio. Pelo desenho das vias e das quadras, é possível notar que a expansão da cidade tomava maior fôlego em outros quadrantes, sobretudo a noroeste.



32_ VIEIRA, Antônio Paim. *Chácara do Capão*. In: *Revista do Arquivo Municipal*, vol. CXLVIII, pp. 113-141. São Paulo: Departamento de Cultura e Recreação, 1952, apud PISSARDO, p.26.

33_ Esse novo ideário se fundava sobre um conjunto de experiências europeias processadas ao longo do século XIX, as quais se confrontavam com a precariedade da cidade industrial e o problema do crescimento urbano em proporções inéditas, mas também com a necessidade de construção de uma imagem de urbanidade que se pusesse como diferencial e atrativa, tal como demonstram as reformas promovidas em Paris pelo Barão Haussmann na segunda metade daquele século – reformas que serviriam de base, inclusive, para a configuração do campo disciplinar do urbanismo no séc. XX.

(1890-1940)

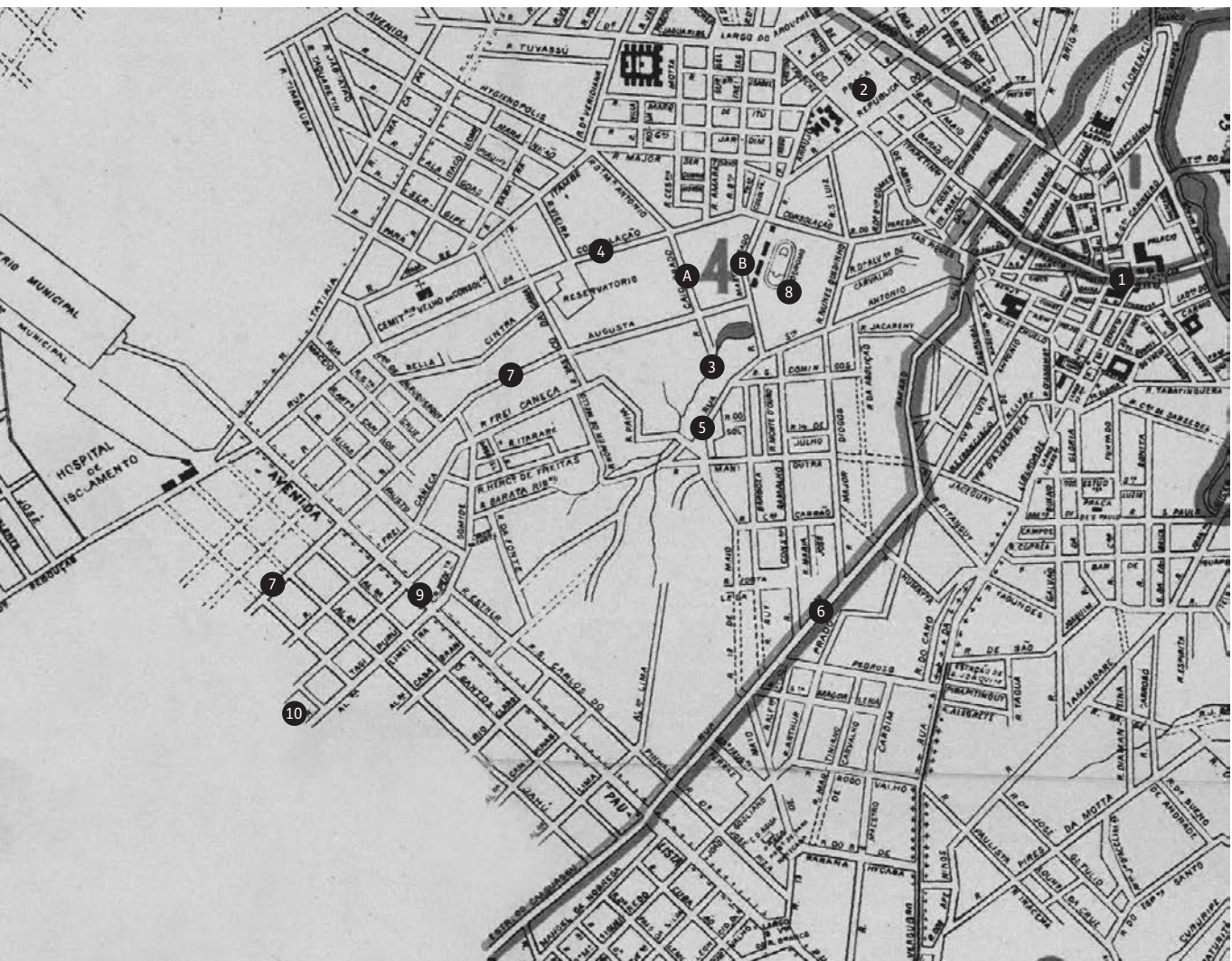
Embora não se tenha registros precisos de sua fundação, sabe-se que o traçado da Rua Augusta tem origem em finais do século XIX, passando a figurar nos mapeamentos oficiais entre 1890 e 1891. Tratava-se, ainda naquela época, de uma trilha de terra batida que seguia da foz do Ribeirão Saracura (a menos de um quilômetro do Triângulo Histórico da urbanização paulistana) até o topo do Morro do Caaguaçu (onde estava situada a Estrada da Real Grandeza – ou, como viria a ser chamada a seguir, Avenida Paulista). A trilha, que atravessava duas importantes chácaras da época – a Chácara de Martinho Prado em sua porção mais central; e a Chácara do Capão, de propriedade do português Mariano Antônio Vieira, no restante de sua extensão –, acabaria constituindo rota privilegiada para o deslocamento a pé, sobre rodas ou a cavalo, sobretudo para subida da colina: por um lado, apresentava declividade mais suave do que a Rua da Consolação, estando ainda “aliviada das duas terríveis lombas que esta apresenta junto à caixa d’água e o cemitério”³²; por outro, teria sido consolidada pelo próprio Vieira como principal eixo de acesso ao morro, sendo a abertura das demais vias nos arredores realizada sem qualquer plano claro, geralmente em resposta ao relevo acidentado da região e a pedidos de arruamento para construção de novos edifícios (PISSARDO, p.28). De fato, nota-se já nos primeiros mapas certo contraste entre o traçado da Augusta (em posição quase paralela à Rua da Consolação) e

o desenho relativamente arbitrário das vias no entorno, como a Frei Caneca e a Bela Cintra.

Pode-se destacar então, já de início, o papel da rua enquanto eixo de ligação entre o Centro histórico e os novos bairros em formação a sudoeste – quadrante que viria a concentrar uma série de empreendimentos residenciais voltados às classes de alta renda, entre os quais a própria Avenida Paulista e, mais tarde, os bairros jardim. Vale ressaltar que a conexão realizada pela Augusta com a região central foi por muito tempo indireta, passando-se antes pela Rua Caio Prado (ou, a partir de 1897, também pela Martinho Prado) e a seguir pela Rua da Consolação, como ilustra o mapa da página seguinte. Além do acesso primário a esses territórios, a rua facilitava ligações secundárias com as regiões vizinhas: o bairro de Higienópolis, seguindo-se pelas ruas Caio Prado e Maria Antônia (ou também pela Antônia de Queiroz), e o bairro imigrante do Bexiga, através das ruas Martinho Prado e Santo Antônio. É em vista dessa posição particular, a meio caminho do Centro, de bairros já consolidados na cidade e dos novos empreendimentos direcionados às elites, que a rua viria a receber modernos equipamentos de transporte, educação e lazer, em concordância com os ideais de urbanidade e higiene³³ que ancoravam o ainda jovem projeto republicano:

A passagem para o período republicano no final do século XIX marcou uma tentativa de modernização urbana através de uma remodelação física dos espa-

abaixo – “Planta Geral da Capital de São Paulo”, organiza pelo intendente de obras Gomes Cardim em 1897. Fonte: CESAD -FAUUSP. Aqui já é possível ver o traçado da Rua Augusta(7), inclusive para além do espigão da Avenida Paulista(9), alcançando o bairro da Vila América(10). Destaque para o Velódromo da Rua da Consolação(8), que seria demolido décadas mais tarde para o prolongamento da Augusta através da Martins Fontes. Como revela o mapa, a conexão efetuada com o Centro passava antes pelas ruas Caio Prado(A) ou Martinho Prado(B), seguindo pela Rua da Consolação(4). Como no mapa precedente, assinalam-se o Largo da Sé(1), a Praça da República(2), o Ribeirão Saracura(3), a Rua de Santo Antonio(5) e a Rua de Santo Amaro(6).



34_ CAMPOS NETO, Cândido Malta. *Os rumos da cidade: urbanismo e modernização em São Paulo*. Dissertação de Doutorado. São Paulo: FAUUSP, 1999, p.85.

35_ FREHSE, Fraya. *Ô da rua! O transeunte e o advento da modernidade em São Paulo*. São Paulo: Edusp, 2011, p.274.

36_ ROLNIK, Raquel. *A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo*. São Paulo: Studio Nobel, 1997, p.33.

37_ Embora essa dicotomia não pareça tão relevante no primeiro estágio de ocupação da rua, vale antecipar que ela acabaria exercendo forte influência sobre os processos de transformação do território nos períodos seguintes.

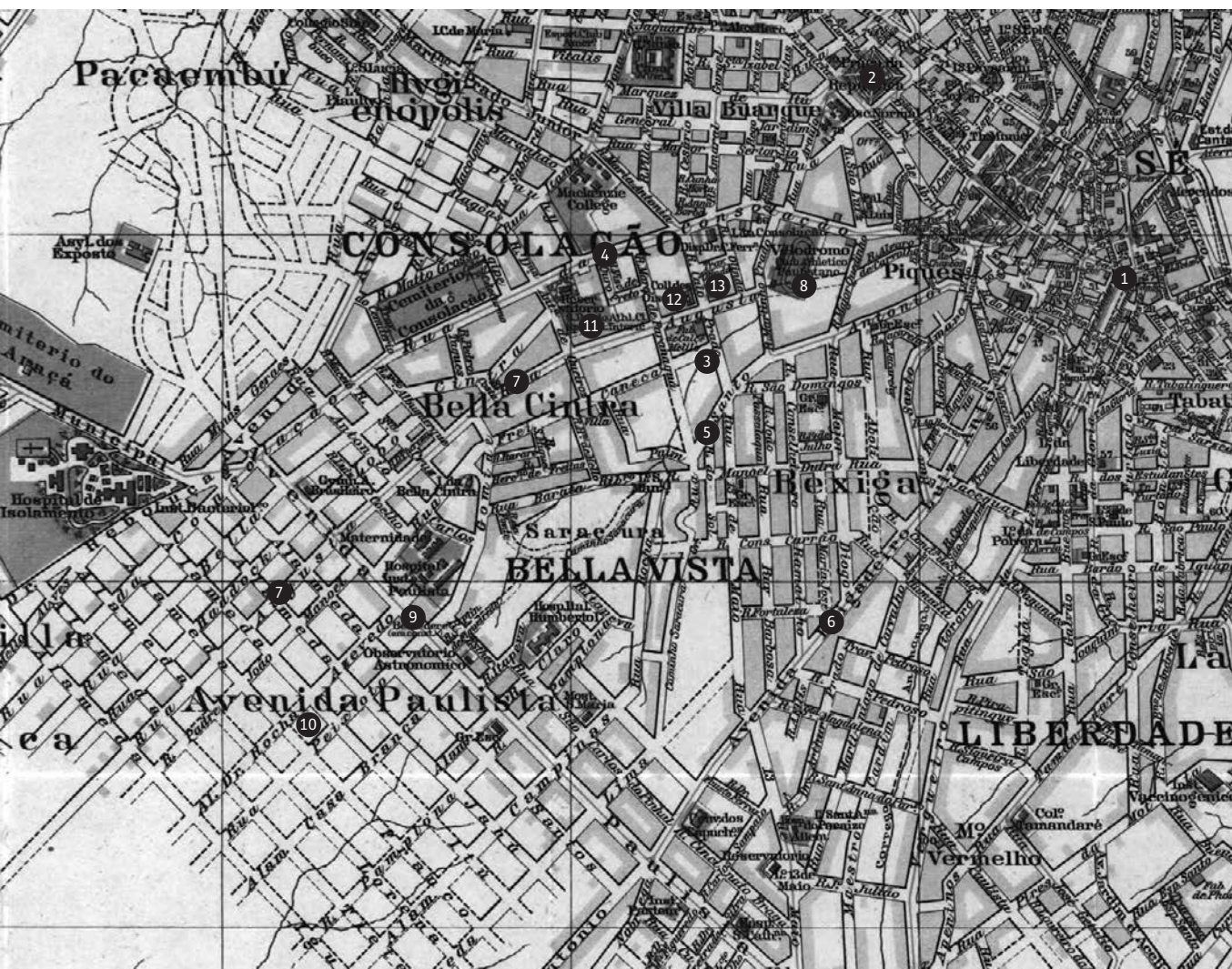
ços e equipamentos incentivada pelo poder municipal, principalmente na gestão de Antônio Prado³⁴. Essa modernização não se deu apenas em um nível estrutural, onde a cidade era equipada com um transporte público moderno e um novo sistema de iluminação das ruas, mas também na edição de um código de posturas que determinava quais eram as práticas de uso e formas de comportamento corretas nas ruas da cidade e em suas construções³⁵, delimitando e ressignificando a rua como espaço privilegiado de circulação³⁶. (PISSARDO, p.33)

Seja no âmbito das iniciativas privadas (como nos arruamentos executados por Vieira), seja na esfera de ação do poder público, o processo formativo da Augusta põe em foco o modelo arquetípico de rua como lugar de fluxos – e não como possível local de estar, como contraparte pública dos espaços da vida privada³⁷. Ainda em 1891, quatro anos antes das primeiras obras de calçamento e apedregulamento autorizadas pelo poder público, a rua já servia ao funcionamento de duas linhas de bonde a tração animal: a linha da Bela Cintra, que percorria toda a extensão da Augusta até o cruzamento com a Avenida Paulista; e a linha do Cemitério, que tinha início e término nos mesmos pontos, mas seguia pela Rua da Consolação. Não por acaso, era também em 1891 que se inaugurava a própria Avenida Paulista – um entre tantos empreendimentos imobiliários de grande porte que despontavam no cenário da época, estimulados pela prosperidade econômica e pelo crescimento acelerado do núcleo paulistano.

Com a intensa absorção das novas ideias de modernidade urbana, o bonde a burro é rapidamente substituído pelo bonde elétrico. A *The São Paulo Railway Light and Power Company*, popularmente conhecida como Light e fundada por um grupo de investidores canadenses em 1899, surge como um dos principais agentes dessa reestruturação territorial, trazendo a São Paulo os serviços de energia elétrica e de transporte movido a eletricidade. Em 1901, a Light adquire o conglomerado de companhias de transporte a bonde previamente unificadas na empresa Viação Paulista e reconfigura o serviço de transporte na cidade, optando a princípio pela desativação do ramal de bonde que percorria a Augusta. Já em 1909, sob reivindicação popular, uma linha de bonde elétrico temporária é instalada no trecho central da rua, sendo consolidada no ano seguinte com o número 45 e o título “Rua Augusta”. Como evidenciam os anúncios de jornal e demais documentos de época investigados por Pissardo, essas melhorias resultariam numa acentuada valorização da rua (não só em termos imobiliários, mas também simbólicos, atribuindo-lhe status de referência no cenário urbano).

Outra empresa cuja atuação merece destaque é a *City of São Paulo Improvements and Freehold Land Company Limited*, fundada em 1912 por investidores locais e estrangeiros interessados na aquisição e revenda de terrenos na cidade, sobretudo para compradores com alto poder aquisitivo – em sentido análogo, portanto, ao de empreendimentos como a Avenida Paulista, os Campos Elíseos e Higienópolis.

abaixo_ “Planta da Cidade de São Paulo”, levantada e organizada por Alexandre M. Cococi e L. Frutuoso F. Costa. em 1913. Fonte: Companhia Lithographica Hartmann-Reichenbach. Além do desenho do sistema viário, o mapa também informa o traçado das linhas de bonde da época, como no trecho central da Augusta(7) e ao longo da Av. Paulista(9), bem como o estado de ocupação das quadras por hachuras. É interessante notar, nesse sentido, que as quadras adjacentes à Augusta além da Paulista apresentam ocupação significativamente mais densa do que o restante da Vila América(10). Também assinalam-se o São Paulo Athletic Club(11), o Colégio Des Oiseaux(12) e a Escola Alemã(13). As demais referências são as mesmas destacadas nos mapas anteriores.



38_ WOLFF, Silvia. *Jardim América: o primeiro bairro-jardim de São Paulo e sua arquitetura*. Teste de doutorado. São Paulo: EDUSP/ FAPESP/ Imprensa Oficial, 2001, p.77.

39_ A despeito de sua inegável participação nesses processos, o poder público parece então atuar mais como mediador (e menos como dirigente), facilitando iniciativas espontâneas de produção e operação do espaço urbano.

40_ O Estado de São Paulo, 09/11/1916, apud PISSARDO, p.40.

No início dos anos 10, a City adquire uma vasta porção de terras a sudoeste da Av. Paulista, incluindo bairros já loteados (como a Vila América e a Vila Tupi) e terrenos mais distantes, ainda a urbanizar³⁸. Com isso, a empresa pretendia lançar um produto inédito: o bairro jardim, adaptação comercial da *garden city* britânica, uma das mais potentes utopias urbanas daquelas primeiras décadas do século XX.

Em oposição ao congestionamento e à poluição típicos na metrópole industrial, o modelo da *garden city* procurava congregar de maneira eficiente e sustentável as diversas funções urbanas num ambiente bem delimitado e circundado por verde. É se apropriando desse ideário bucólico que a City lança, na década de 1920, o Jardim América, primeiro de uma série de empreendimentos homônimos que pretendiam oferecer condições de vida exclusivas na cidade (viabilizadas, inclusive, mediante acordos com o poder público). Em posição relativamente afastada do Centro urbano, mas rapidamente acessível por meios de transporte motorizados, o bairro jardim previa um tipo de ocupação predominantemente residencial, com construções baixas e esparsas e vegetação abundante. Entre os esforços mobilizados para sua produção, vale ressaltar as obras solicitadas ao poder público (para provisão de serviços básicos, como saneamento e pavimentação) e os melhoramentos possíveis através de acordos com outras entidades privadas (como a eletricidade e o transporte a bonde, ainda recentes em São Paulo, sob encargo da já referida Light).

Em 1918, mesmo antes do lançamento do Jardim América (mas já numa fase de venda e ocupação dos terrenos adquiridos pela City na Vila América, região intermediária ao bairro jardim e à Avenida Paulista), é firmado um convênio com a Light para extensão da linha de bonde da Rua Augusta através do novo ramal *Garden City*, que funcionaria em horários limitados e seguiria até o cruzamento com a Avenida Brasil. É interessante notar como a maior parte dessas dinâmicas de produção da cidade eram então direcionadas por agentes e interesses privados, de maior ou menor escala, sem um plano estatal que coordenasse as diversas iniciativas em curso³⁹.

A despeito de seu prestígio inicial, a superlotação do bonde 45 era já noticiada anos antes do prolongamento da linha: em 1916, por exemplo, a mídia já chamava atenção para a saturação dos veículos, sobretudo no fim da tarde, “ficando muitas pessoas sem poder embarcar, por não haver mais lugar”⁴⁰. Como alternativa aos meios de transporte coletivos, o automóvel surge na década de 1910 e vai gradualmente ganhando espaço nas ruas, passando de artigo de luxo a meio de locomoção generalizado (sobretudo entre as elites) em vista das maiores noções de modernidade, conforto e status que lhe eram implícitas. A difusão do automóvel, por outro lado, se coloca na Augusta e na cidade de forma problemática, inexistindo a tal ponto uma infraestrutura adequada ao convívio dos diferentes modais de transporte. Pelo contrário, a rede viária que ia sendo formada segundo um esquema centrípeto, por meio

abaixo – “Mapa Topográfico do Município de São Paulo” (Sara Brasil), realizado entre 1928 e 1933 pela empresa italiana *Società Anonima di Rivelamenti Aerofotogrammetrici* - SARA. Fonte: CESAD-FAUUSP. O Sara Brasil corresponde ao primeiro mapeamento completo da cidade, trazendo a geometria detalhada dos imóveis e das curvas de nível. No terreno previamente ocupado pelo Velódromo(8), são já projetados os traçados da Rua Martins Fontes e da Avenida Anhangabahu (atual Nove de Julho). A nova sede do Clube Atlético Paulistano(14), por sua vez, passa a ser a porta de entrada para o bairro do Jardim América(15), que se comunica à Rua Augusta pela Rua Colômbia(16) - seu prolongamento. As demais referências seguem a numeração dos mapas precedentes.



41. Ainda por muitas décadas, a região central concentraria boa parte dos locais de trabalho e comércio na cidade, polarizando fluxos e interferindo nos modos de funcionamento do sistema urbano como um todo.

42. SOMEKH, Nâdia; CAMPOS FILHO, Cândido Malta. *A cidade não pode parar: planos urbanísticos de São Paulo no século XX*. São Paulo: Mackpesquisa, 2002.

do qual todo deslocamento ocorria através ou em direção ao Centro⁴¹, acarretaria mais tarde problemas críticos de congestionamento. É na tentativa de mitigar esses problemas que se coloca o Plano de Avenidas de Prestes Maia (1930), para o qual a Rua Augusta deveria ser estendida até a Major Quedinho e serviria como radial secundária, sendo a principal conexão com o setor sudoeste da cidade realizada pela Avenida Nove de Julho, projetada justamente como via expressa (com mais faixas e menos cruzamentos) e interligada a uma das vias contíguas à Augusta nas proximidades do Rio Pinheiros (a Avenida Cidade Jardim):

Na gestão do prefeito Fábio Prado (1934-1938), que tinha como consultor de assuntos urbanísticos Luiz Ignácio de Anhaia Mello, algumas obras do plano de avenidas de Prestes Maia são adiantadas⁴², principalmente aquelas relacionadas ao vetor sudoeste da cidade, ligando o centro aos novos bairros de elite que surgiam. É nesse contexto que é autorizada, em 1936, a abertura de duas novas ruas no prolongamento da Augusta: a Martins Fontes e, desta, a ligação com a Álvaro de Carvalho, que antes terminava na Rua Major Quedinho. (PISSARDO, p.43)

Quanto à ocupação imobiliária ao longo da rua, nota-se desde o princípio uma grande variedade de tendências e soluções, mais ou menos concentradas em determinados trechos: em proximidade à Av. Paulista e em conformidade com os modelos de ocupação ali estabelecidos, predominavam os palacetes

de elite; nas imediações da Rua Martinho Prado, a meio caminho do Centro, dos Jardins e de Higienópolis, os colégios de elite, palacetes e sobrados de classe média; na porção intermediária, menos atrativa aos agentes imobiliários, os edifícios mistos, cortiços e residências de classe média a baixa – sobretudo entre as ruas Matias Aires e Dona Antônia de Queirós. Em sentido alternativo ao dos grandes empreendimentos imobiliários que proliferavam na região por iniciativa de associações privadas, a ocupação da rua parece ter seguido então uma ordem predominantemente informal, “respondendo muito mais às relações entre loteadores, proprietários e inquilinos do que a uma estrutura ou plano de ocupação definido” (PISSARDO, p.45) e culminando, desse modo, num espaço socialmente híbrido:

Com o grande comércio e o comércio de luxo concentrados no centro tradicional da cidade, as principais vias de acesso aos novos bairros em crescimento passam a atrair o comércio de abastecimento, principalmente de alimentos (...) “secos e molhados” e farmácias. (PISSARDO, p.48)

Além dos diversos “negócios” locais, as residências mais abastadas da Av. Paulista e Higienópolis e as casas de elite dessa região da Augusta ofereciam um mercado de trabalho promissor. Pode-se verificar, através de anúncios feitos nos jornais, a oferta de serviços de costura, lavagem e engomar de roupas, principalmente por mulheres. (PISSARDO, p.49)

abaixo— Versão vetorizada do mapa Sara Brasil de 1933. A partir da sobreposição com o mapeamento seguinte (o Vasp Cruzeiro, de 1954) diferenciam-se os volumes de acordo com sua aparente permanência (em preto) ou variação (em cinza). É importante destacar que muitas dessas correspondências carecem de precisão absoluta, sobretudo por derivarem do cruzamento de mapas elaborados segundo matrizes de georreferenciamento distintas. Em todo caso, percebe-se que a ocupação na década de 30 é mais densa no trecho central da rua, com lotes mais estreitos e volumes mais rentes que na outra vertente. Para orientação da leitura, destacam-se os cruzamentos com a atual Praça Roosevelt **(1)**, com a Avenida Paulista **(2)** e com a Rua Estados Unidos **(3)**.



43— Como indica Villaça, esses movimentos tenderiam a seguir um vetor comum, convergindo geralmente no setor sudoeste da cidade – para onde se dirigem a Rua Augusta e suas derivações (a Rua Colômbia, a Avenida Europa e a Avenida Cidade Jardim). VILLAÇA, Flávio. *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel, 2001.

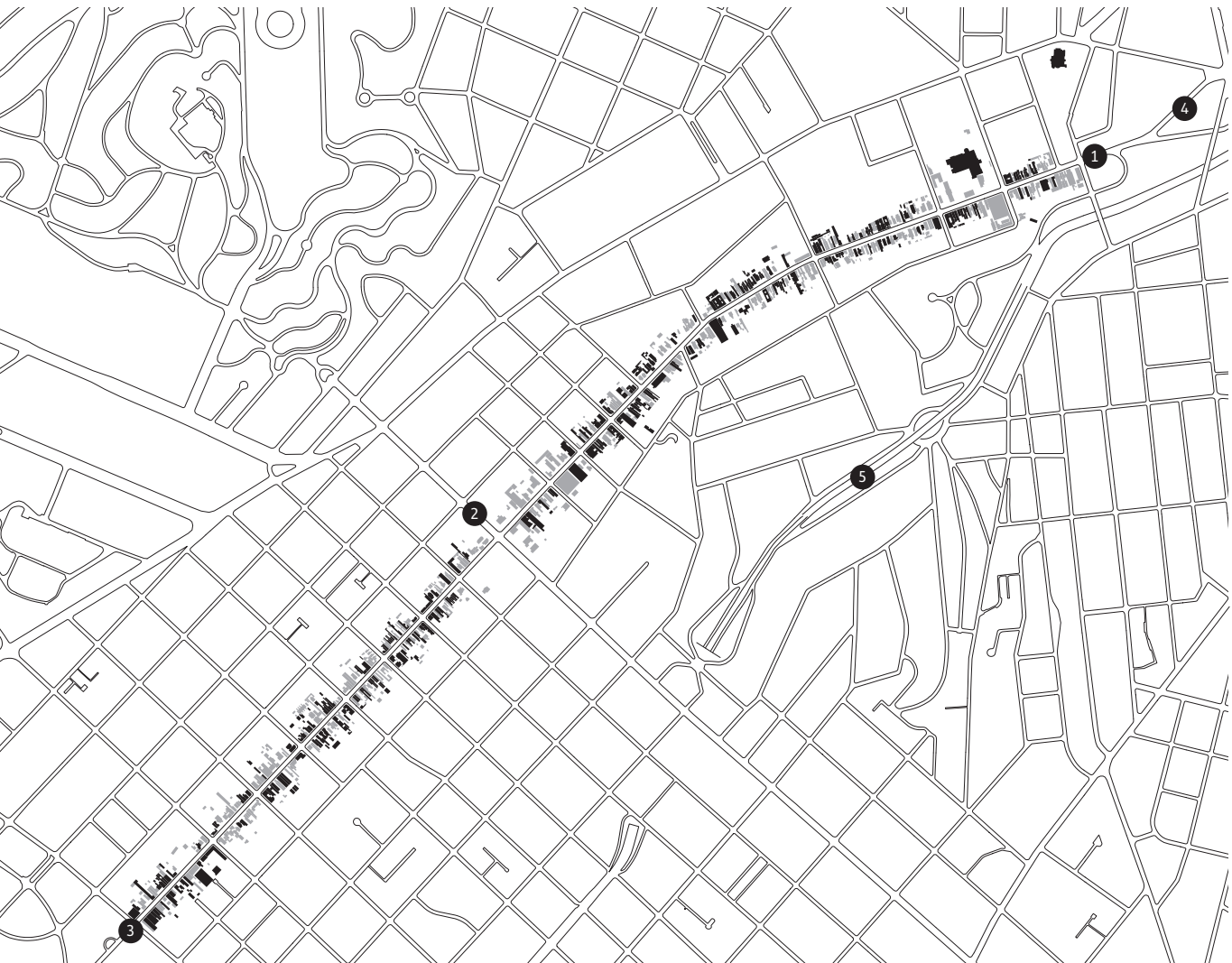
44— Ainda que a transposição do clube tenha sido motivada, em primeira instância, pela desapropriação do terreno anterior para construção da Rua Nestor Pestana, não é de se estranhar que o local escolhido para a nova sede tenha sido justamente aquele no cruzamento entre as ruas Colômbia e Estados Unidos, na “porta de entrada” para o Jardim América.

De fato, a suscetibilidade do território à convivência de segmentos sociais variados acabaria constituindo outro traço característico da Augusta e perdurando de modo mais ou menos evidente ao longo de todo o seu desenvolvimento histórico. Ainda que os melhoramentos urbanos realizados nesse primeiro período, junto às vantagens específicas de localização da rua, tenham constituído fator de interesse à instalação de grupos de maior renda (sobretudo em sobrados unifamiliares), não tardaria para que o modelo residencial dos bairros jardim e similares fosse absorvido pela maior parte das elites paulistanas, “que a partir dos anos 40 pareceriam tender a se retirar dos velhos bairros centrais em favor de regiões quase inteiramente residenciais, mais exclusivas ou menos acessíveis aos transportes públicos e de padrões de vida mais homogêneos” (PISSARDO, p.59)⁴³.

Tal movimento pode ser reiterado pelo afastamento dos locais de sociabilidade das elites: o Clube Atlético Paulistano, por exemplo, fundado em 1902 no Velódromo da Rua da Consolação, entre as ruas Olinda e Martinho Prado, é transferido para uma nova sede no Jardim América em 1915, em trecho contíguo à Rua Augusta⁴⁴. Assim como ele, o São Paulo Athletic Club, situado até hoje na Rua Visconde de Ouro Preto (nas imediações da Augusta), serviria por décadas como reduto de competições esportivas, mas também como lugar de sociabilidade para aqueles grupos mais abastados, com a promoção de festas e eventos diversos.

Além desses espaços esportivos, acredita-se que os colégios de elite instalados ao longo da rua e em suas imediações (o Des Oiseaux, de 1908, entre as ruas Caio Prado e Marquês de Paranaguá; a Escola Alemã, de 1911, no cruzamento com a Rua Olinda; e o Colégio São Luiz, de 1918, na Av. Paulista) também tenham constituído locais privilegiados para a formação e a confraternização das elites da época – seja por interesses políticos ou econômicos, seja pelo mero desejo de lazer entre “semelhantes”. A concentração desses espaços de ensino parece ter atraído também a presença de professores liberais, que ofereciam seus serviços pela imprensa, além de colégios direcionados às classes médias e operárias nas redondezas. Alguns desses estabelecimentos, entre os quais o próprio Des Oiseaux e a Escola Alemã, mantiveram-se na região por várias décadas, estimulando inclusive a frequência de um público jovem que viria a ocupar a rua mais intensamente nas décadas seguintes.

abaixo_ Versão vetorizada do mapa Vasp Cruzeiro de 1954. Tal como no caso anterior, distinguem-se os volumes de acordo com sua aparente permanência (em preto) ou transformação (em cinza), tendo como referência o mapa histórico seguinte (o Gegrán, de 1972). Note-se que, no período de 50 a 70, a variação dos volumes ao longo da rua é nitidamente mais expressiva que no período precedente, de 30 a 50. Essa leitura segue ao encontro das narrativas bibliográficas – segundo as quais, sobretudo a partir da década de 50, a paisagem da rua é alterada em decorrência da verticalização imobiliária e da proliferação de estabelecimentos comerciais. Vale realçar também os traçados já concluídos da Rua Martins Fontes**(4)** e da Avenida Nove de Julho**(5)**.



45_ No período de 1890 a 1900, segundo dados do Histórico Demográfico do município, passa-se de 64.934 a 239.820 habitantes, o que representa uma taxa média de crescimento de 14% ao ano. Nas décadas seguintes, essa mesma taxa não ultrapassa o valor de 5,6% a.a., decaindo para valores em torno de 1% após a década de 1980. Fonte: http://smdu.prefeitura.sp.gov.br/historico_demografico/tabelas.php

46_ ATIQUE, Fernando. *Ensinando a morar*. In: *Revista Risco*, n.2, vol.2. São Carlos: EESC-USP, 2005, apud PISSARDO, p.91.

47_ Tal como no período precedente, a vertente central da rua parece apresentar então uma ocupação socialmente diversificada, servindo de residência para diferentes segmentos populacionais.

(1940-1975)

Ainda que, em termos relativos, o maior salto populacional de São Paulo tenha se processado nas últimas décadas do século XIX (sobretudo em decorrência dos fluxos migratórios que chegavam à cidade⁴⁵), é inquietante observar como as taxas de crescimento demográfico se mantêm altas até meados da década de 1980 – passando-se, em números absolutos, de 1.568.045 habitantes em 1940 a 8.139.730 em 1970. Em nível territorial, esse crescimento se reflete no espraiamento da mancha urbana (e, paralelamente, na constituição de uma zona metropolitana), mas também numa crescente tendência à verticalização edilícia – que, sobretudo a partir da década de 40, transpõe os limites do já saturado centro urbano e se alastra para outras regiões menos centrais ou mesmo periféricas.

É então que a cultura de vida em arranha-céus começa a ganhar relevo na cidade: não apenas como resposta a uma conjuntura de crescimento limitado, mas também em observância aos novos ideais de modernidade e cosmopolitismo que se difundiam pelo mundo ocidental, os quais tinham como porta-voz o assim chamado *american way of life* e se espelhavam nos exemplos de Manhattan e Chicago. Esse novo modelo de residência em apartamentos parece ter ganho particular força entre os setores médios urbanos, “já que tal classe estava ‘impossibilitada de morar como realmente desejava’, ou seja, em casas amplas e unifamiliares”⁴⁶ e, ainda assim,

em zonas supridas de infraestruturas qualificadas. Outros fatores que parecem ter impulsionado esse processo foram a nacionalização da indústria de elevadores na década de 20 e a popularização do concreto armado como material construtivo, fazendo-se da construção de edifícios em altura um negócio não só possível como altamente lucrativo.

Salvo algumas construções precedentes, é na década de 50 que a verticalização toma impulso no lado central da Augusta, estendendo-se de forma mais pronunciada até o começo da década de 70, sobretudo entre a Rua Peixoto Gomide e a Av. Paulista. Seguia-se então o modelo já consagrado na região central de arranha-céu alinhado aos limites do lote e com térreo destinado a atividades comerciais – o que acabaria favorecendo, inclusive, a consolidação de uma mancha comercial ao longo da rua no decorrer daquelas décadas. Outro traço comum dessa tipologia era a ausência de espaço interno para estacionamento, o que concorreria mais tarde para o agravamento dos problemas de trânsito pela via e em seus arredores. Segundo Pissardo, a verticalização no trecho mais próximo do Centro, entre as ruas Costa e Caio Prado, ocorre de forma menos pronunciada, com a disseminação de prédios mais econômicos (de até quatro pavimentos e sem elevadores), direcionados a um público de menor renda⁴⁷.

O lado jardins da rua, por sua vez, apresentaria ainda por muitas décadas um perfil predominantemente horizontal (com edifícios de dois a três pavi-

abaixo. Versão vetorizada do mapa Gegrar de 1972. Mais uma vez, pela sobreposição com o mapeamento seguinte (o Mapa Digital da Cidade, de 2004) e pela comparação com imagens de satélite mais recentes, diferem-se os volumes de acordo com sua aparente permanência até o presente (em preto) ou transformação (em cinza). Em confronto com as sobreposições anteriores, nota-se que a variação dos volumes ao longo da rua é bem mais discreta nesse período, concentrando-se sobretudo na parte mais baixa da vertente central – entre a Praça Roosevelt(1) e a Rua Costa(2) – e em certas quadras da vertente jardins – como entre as alamedas Franca(3) e Tietê(4). Note-se também o alargamento da Av. Paulista(5) e da Rua da Consolação(6).



48. BUENO, Beatriz Piccolotto Siqueira. *São Paulo: um novo olhar sobre a história*. São Paulo: Via das Artes, 2012, p.89.

49. “Art. 39 – Dentro da zona limitada pela Rua Estados Unidos, Av. Brigadeiro Luís Antônio, Groelândia, Dona Hipólita, até Estados Unidos, bem como em tôdas as ruas do Jardim Europa, nenhuma edificação poderá ser feita sem o recuo mínimo de seis metros do alinhamento das ruas.

Art. 40 – Nessa zona só serão permitidas habitações particulares – residenciais.” SÃO PAULO (Prefeitura). *Código de Obras*. São Paulo: PMSP, 1968, p.75.

mentos), sobretudo em decorrência de suas funções diferenciais nas escalas do bairro e da cidade. Com o sucesso dos bairros jardim e similares, as elites paulistanas vão progressivamente transferindo seus locais de residência do Centro histórico para outras regiões da metrópole, sobretudo no quadrante sudoeste. De um lado, esse processo contribui para a liberação de terrenos antes ocupados por palacetes ou sobrados ao longo da Augusta (sobretudo em sua vertente central), inclusive para verticalização pelo mercado imobiliário; de outro, a rua adquire importância cada vez maior enquanto escoadouro de fluxos entre o Centro (região que continuava a concentrar as principais instituições e locais de trabalho) e os novos espaços de moradia das elites, consolidando-se como eixo de tráfego intenso e, por conseguinte, também como território atrativo aos setores do comércio e do lazer – para os quais a exposição aos fluxos e a potenciais clientes em circulação é geralmente um fator de interesse.

Como aponta a historiadora Beatriz Bueno, a descentralização das atividades comerciais acompanhava o processo de crescimento horizontal de São Paulo: “A cidade espalhou-se horizontalmente e um único polo não atendia mais as necessidades de consumo. Clamava-se por novas *centralidades*”⁴⁸ (grifo da autora). De fato, o deslocamento das classes de alta renda para bairros de caráter residencial, em posição relativamente distante dos principais lugares do comércio na cidade, acabaria por constituir uma “clientela ávida por fazer compras com

comodidade nas proximidades de sua residência” (PISSARDO, p.91). No entanto, a consolidação dos circuitos comerciais ao longo da Augusta parece não ter respondido apenas a processos espontâneos de desenvolvimento do território, sendo também orientada pelas estratégias de planejamento territorial em vigor naquele momento.

Já no código de obras municipais de 1929, dois artigos (o 39 e o 40) determinavam normas específicas de ocupação para os terrenos situados nos Jardins América e Europa, preservando o caráter majoritariamente residencial daqueles empreendimentos⁴⁹. Em 1956, o decreto de número 3.297 estende as determinações do artigo 40 à área delimitada pelo seguinte perímetro:

Avenida Rebouças, rua Estados Unidos, avenida Brigadeiro Luís Antônio, rua Jundiá, rua Manoel da Nóbrega, rua Curitiba, rua 8 de Novembro, avenida Conselheiro Rodrigues Alves, rua Tangará, largo do Matadouro, rua Sena Madureira, rua Domingos de Moraes, rua Vergueiro, praça Rodrigues de Abreu, rua Bernardino de Campos, praça Oswaldo Cruz, avenida Paulista, rua da Consolação até avenida Rebouças. (op. cit. pp.372-372)

Tanto o Jardim Paulista quanto a Vila América (atual Cerqueira César) passam então à condição de bairros prevalentemente residenciais, com trechos especificados pelo artigo 2º do mesmo decreto na ocorrência dos demais segmentos de atividades:

abaixo. Espacialização dos estabelecimentos comerciais (em preto) no lado jardins da Augusta, entre a Av. Paulista(1) e a Rua Estados Unidos(3), no início da década de 70. Esse mapa toma como base o experimento análogo de Bueno (2012, pp.94-95), sendo produzido a partir da demarcação aproximada dos endereços comerciais registrados na Lista de Endereços da Companhia Telefônica Brasileira (1970/1971) sobre a base cartográfica vetorial do Gegrar (1972). À diferença do mapeamento efetuado por Bueno, procura-se registrar aqui (ainda que com menor precisão) todos os endereços constantes à lista telefônica consultada, de modo a evidenciar a presença significativa do segmento comercial ao longo da rua, sobretudo até o cruzamento com a Rua Oscar Freire(2).



50_ A propósito, ver: NERY JUNIOR, José Marinho. *Um século de políticas para poucos: zoneamento paulistano 1886-1896*. Tese de doutorado. São Paulo: FAUUSP, 2002.

51_ O Estado de São Paulo, 25/01/1953, apud SHITARA, Mitsuko. 1960': Nova Iorque, Londres, Paris e São Paulo. Dissertação de Mestrado. São Paulo: PUC/SP, 2010. É interessante destacar como as noções de modernidade se transformam rapidamente na São Paulo do século XX – e, ademais, como a própria ideia do *ser moderno*, de estar alinhado às principais tendências de cada época, ressurge em construções as mais diversas.

Excluem-se das exigências do presente decreto, o trecho das ruas Augusta e Pamplona entre a rua Estados Unidos e a avenida Paulista [grifo meu], avenida Brigadeiro Luís Antônio entre as ruas Estados Unidos e dos Bombeiros, alamêda Santos entre as ruas Leôncio de Carvalho e Rafael de Barros e entre avenida Rebouças e a rua da Consolação, rua Cubatão entre as ruas Rafael de Barros e José Antonio Coelho, rua Tutóia entre as ruas Abílio Soares e Tumiaru, avenida Conselheiro Rodrigues Alves entre as ruas Rio Grande e Domingos de Moraes, rua Rio Grande entre as ruas Conselheiro Rodrigues Alves e Prof. Frontino Guimarães, rua Domingos de Moraes, Largo Ana Rosa, rua Vergueiro, rua Rafael de Barros entre a praça Oswaldo Cruz e alamêda Santos, rua da Consolação entre avenida Paulista e alamêda Santos, e bem como os núcleos comerciais já consignados em lei. (ibid.)

Ainda que só na década de 70 a lógica do zoneamento venha a ser efetivamente traduzida numa legislação abrangente a todo o território municipal, nota-se a forte influência desse mecanismo (derivado do racionalismo urbanístico moderno) em disposições muito anteriores, como o próprio artigo 40 do Código Arthur Saboya (a princípio reservado aos Jardins América e Europa, mas logo estendido a diversos outros perímetros da cidade através de sucessivas leis e decretos⁵⁰). Em todo caso, o decreto 3.297 de 1956 não só preserva a vocação comercial que ia se constituindo espontaneamente pela Augusta como também, ao inibir a ocorrência dessas atividades em seu entorno, eleva o território da rua a

uma condição diferencial. E é justamente a partir da década de 50 que, segundo Pissardo, a rua (sobretudo na vertente jardins, entre a Avenida Paulista e a Rua Estados Unidos) se consolida como espaço privilegiado para os ramos do comércio e do lazer: “A fidelização da clientela de elite e a proximidade dos bairros mais sofisticados da cidade tornaram a Rua Augusta um símbolo do comércio de luxo e de um estilo de vida moderno” (PISSARDO, p.99).

Na Rua Augusta, que hoje vê inaugurada sua linha de troleibus, desdobram-se as atividades do comércio, no afam incessante de atender as necessidades das populações dos Bairros-Jardins. E nessa grande artéria temos, formando verdadeira vitrine abastecedora (...): luxuosas casas de modas, magníficos institutos de beleza, elegantes magazines, casas de móveis e decorações, bancos, grandes mercearias, confeitarias acolhedoras, panificações modernas, lojas de calçados, eletricidade, discos, cinemas, boites, restaurantes, casas de carne e todos os demais ramos de comércio indispensáveis à vida moderna.⁵¹

O grande crescimento industrial que o Brasil teve entre as décadas de 1940 e 1950, com o papel de liderança de São Paulo, estimulou o desenvolvimento do comércio e do mercado de bens de consumo. Somada à divulgação e ao fortalecimento do “american way of life” em todo o mundo, a vida moderna equipada de produtos industrializados para a casa se tornava um desejo comum à elite e à classe média paulista. A mulher, símbolo do cuidado e abastecimento

RUA AUGUSTA CHIC

ANO I



São Paulo, Abril de 1958



Numero 2

UMA HOMENAGEM



Instituto de idiomas Yázigi

É com satisfação que, como aluno do Instituto de Idiomas Yázigi, venho a este novo e já tão conhecido, conhecido e simpático curso do Jardim América.

Método para o ensino do Inglês não muito propagado entre nós, mas que, pelo seu sistema diabólico no uso da fonética, faz com que o aluno, em suas primeiras aulas, se familiarize de tal forma com a língua que decidiu aprender, que as mesmas passam a fazer com alegria a parte obrigatória do programa de cada semana.

Minha intenção não foi conseguir alunos, pois soube que o curso se encontra lotado em quase todos seus horários, mas, sim, tentar, dentro desta pequena exposição, prestar uma homenagem a estes incansáveis professores que formam o corpo docente desta magnífica escola.

ARTHUR HORTA O'LEARY NETTO

RICARDO

Divulga seu emblema, símbolo de tradição

Rua Augusto, 2718
Telefone: 80-7432

On Parle Français —
English Spoken —

Man Spricht Deutsch
— Si parla Italiano

— Se habla castellano



LES FILLES CHICS

ARNALDO CORAZZA

Um dos muitos brótos que se faz notar pela sua graça e personalidade.

Com seus 16 anos e brejeiros olhos azul encanta todos que se acercam dela.

Estuda no Colégio Santa Inês pretendendo mais tarde fazer a Larreira.

Aprecia uma boa música seja ela clássica ou popular, tanto que esteja adequada ao ambiente.

Passa longas horas entregando-se à leitura de diversos autores, entre os quais aprecia com justo mérito: Alexandre Dumas e Somerset Maugham.

Frequenta o Club Paulistano e como esporte aprecia a equitação. Prefere passar as férias em Campos do Jordão.

Adora a Rua Augusta chic, como complemento dela o Cin. Paulista, que é o preferido, juntamente com o Hot Dog's, o qual classifica de alegre e convidativo, "que sempre tem alguma novidade especial".

Sua opinião sobre a RUA AUGUSTA CHIC: "Muito interessante aliando a parte social e intelectual, nos oferecendo um ótimo e agradável conjunto".



MARIA HELENA LEME DA FONSECA

que tem o "dom" de encontrar logo à primeira vista. Tem 15 anos e já é alvo de muitas atenções, cativando a todos que dela se aproximam com seu sorriso fa- cioso.

Ainda não fez o seu "debut" o qual será este ano no baile do "Sombra". Gosta de festas e as tem bastante; porém, encontra tempo para estudar e praticar esportes, principalmente natação nos Clubs de Campo e Pinheiros.

Dá preferência à nossa música popular, tendo "xodó" especial pelo samba.

É bastante, apreciando a leitura leve como as obras de A. J. Cronin, Max Veazit.

Tem prazer em passear na Rua Augusta, principalmente de fazer compras na "Anticriac" onde há uma infinidade de novidades originais.

É fã da VII Arte e encontra no Cine Paulista o lugar mais agradável para assisti-la.

Ainda mais que ao seu lado está o Trêvo, que é bastante acolhedor e por isso concorrido.

Quanto a "RUA AUGUSTA CHIC", acha-o oportuno e de ótima iniciativa, principalmente em reportagens sociais, visando a Rua Augusta, que se tornem centro comercial dos Jardins nos quais vivem grande parte dos brótos da nossa sociedade.



GEMA GIAFFONE

E agora também com sua nova secção de

Lingerie Fina

Com as últimas criações

NAILOTEX

RUA AUGUSTA, 2.240 - FONE 80-7203

Mesca

MAGAZINE FINE

CAMA E MESA BORDADOS FINOS

ao lado. Página de capa do segundo número do periódico “Rua Augusta Chic”, publicado entre 1958 e 1960. Fonte: Blog Augusta Chic (<http://augustachic.blogspot.com.br/>), acesso em 13 de maio de 2017. Entre artigos diversos, crônicas, notícias de festas e eventos, resenhas de filmes, poemas e até mesmo perfis femininos (como os da página ao lado), o periódico serve como um retrato dos modos de expressão e dos circuitos de sociabilidade instaurados naquela época, tendo com enfoque o universo jovem e sendo direcionado principalmente a um público de alta renda.

da família e da casa, passa a ser um dos principais alvos da propaganda de bens de consumo da época, ajudando a movimentar o comércio e a economia. (PISSARDO, p.99)

Como demonstra Pissardo, o comércio que veio a se instalar ao longo da rua ia muito além do mero abastecimento de produtos básicos: a imagem idealizada da mulher (preocupada ora com a estética e o consumo pessoal, ora com o bem-estar familiar) é enaltecida em diversas peças midiáticas e publicitárias da época, conformando um ideário de vida e de consumo que tomava a Augusta como plataforma privilegiada para sua materialização. Esse conjunto de dinâmicas, estruturadas sobre uma série de estabelecimentos direcionados principalmente ao consumo pessoal feminino (com destaque às butiques, lojas de moda, cabeleireiros, galerias e docerias), se irradia ainda na década de 50 por toda a vertente jardins da rua, estendendo-se mais tarde também para o lado central, onde predominariam as lojas de mobiliário, decoração e design (com maior enfoque, portanto, no ambiente doméstico e familiar). É então que o caráter de espaço de fluxos, responsável pela crescente valorização social da Augusta até aquele momento, cede espaço a um segundo traço característico: o de espaço de permanência, do estar e do ser visto, onde se constroem singulares formas de identificação e sociabilidade:

É interessante notar como o consumo na rua passa de uma relação mais funcional, de compra de neces-

sidades, para uma forma cada vez mais “espetacularizada”, envolvendo as consumidoras emocionalmente através de seus círculos sociais na construção de uma autoimagem associada ao refino e sofisticação. (...) O consumo na rua se torna assim uma das principais formas de lazer urbano das donas de casa e suas filhas. (PISSARDO, p.102)

Embora esses circuitos mantenham como foco um público de alta renda (seguindo a mesma linha dos clubes esportivos e escolas de elite do período precedente), é curioso observar como as dinâmicas do lazer, antes confinadas em locais fechados e exclusivos, transbordam então para a superfície aberta da rua – o que dava maior margem, inclusive, à interação entre os diferentes grupos e redes sociais ali instalados. Nesse sentido, ainda como derivação do *american way of life* e das novas visões de mundo difundidas no pós-guerra, São Paulo atravessaria a partir de meados da década de 40 uma notável ebulição sociocultural, com o florescimento de uma cultura jovem urbana e a disseminação de estabelecimentos voltados ao entretenimento juvenil na metrópole. Cinemas, teatros, bares e boates adquirem importância cada vez maior no cotidiano urbano, concentrando-se a princípio no Centro tradicional e espalhando-se após a década de 50 para as novas centralidades locais – entre as quais a própria Augusta, que já nos anos 60 contaria com 6 cinemas (4 dos quais na vertente central), direcionados sobretudo ao público de alta renda que já frequentava a rua e aos jovens estudantes dos colégios locais.



ao lado_ Público em frente à boite Bilboquet (acima) e à loja de roupas Kleptomania (abaixo), pontos de referência para o público jovem da época. Fonte: RAGAZZO, Cleber. *Rua Augusta 1950/60/70: A calçada da glória*. São Paulo, 2005.

52_ VALDÍVIA, Marcia Barros. *Velhos tempos, belos dias: Roberto Carlos nos embalos da Jovem Guarda*. São Paulo: PUC/SP, 2002, p.68, apud SHITARA, Mitsuko, op. cit., p.123.

53_ O caminhar tranquilo sem um destino ou objetivo fixo, pelo mero lazer de observar as vitrines e o movimento, mas também de estar em público e ser visto.

A influência da indústria cultural norte-americana, sobretudo através do *rock and roll* e dos filmes e astros de Hollywood, passa a influir de modo decisivo na construção de um comportamento juvenil específico, geralmente vinculado aos ideais de rebeldia e transgressão. É pela descoberta da possibilidade de uma cultura própria e de códigos comportamentais e estéticos situados à margem do universo adulto (tendo como principais alicerces a música, a moda e as práticas de lazer) que o jovem da época pôde imergir num campo de consolidação de identidades coletivas, fortemente correspondido por suas práticas de consumo – numa tendência rapidamente absorvida pelos circuitos comerciais instalados na cidade e, inclusive, na Rua Augusta. É no desenrolar desses processos que os cinemas se consolidam como pequenas centralidades e pontos de referência locais, atraindo bares, lanchonetes e espaços de apoio para seus arredores – estes, também, fortemente condicionados pelos modelos culturais dominantes:

As lanchonetes, especializadas em hambúrguer, hot dog e coca-cola, e as sorveterias que serviam milk shakes, como o Frevo, o Hot Dog's e o Ponto Bem, inauguram um novo tipo de restaurante inspirado nos padrões de alimentação norte-americanos e se popularizaram entre os jovens frequentadores da rua. (PISSARDO, p.116)

Nessa mesma chave do entretenimento, proliferam-se os clubes noturnos e bares dançantes voltados

às canções de *rock and roll* e bossa nova, além de lojas dedicadas à venda de LPs e outros produtos associados a esse universo. “Na segunda metade da década de 60, o movimento da Jovem Guarda, adaptação nacional do estilo musical iniciado pelos Beatles na Inglaterra, se apropria da Rua Augusta como um de seus maiores símbolos, aproximando ainda mais a associação midiática entre a rua e os novos estilos musicais jovens” (ibid). O periódico “Rua Augusta Chic”, inaugurado em 1957, “servia como um bom retrato do cotidiano jovem na rua, reportando os eventos que movimentavam a região e evidenciando os gostos e rotinas dos “brotos”, garotas de elite que frequentavam a rua” (ibid).

Inspiradas no rock estadunidense e no visual dos Beatles, a Jovem Guarda espelhou um país cuja prioridade governamental estava na indústria de base e no setor de bens de consumo duráveis, como o automóvel e a TV, “consolidando um mercado consumidor interno, atingindo as ‘classes’ sociais de poder aquisitivo, e também as de não poder aquisitivo que economizavam seus ‘centavos’ para poder ingressar no paraíso do consumo.”⁵²

Se as calçadas eram o lugar para o *footing*⁵³ e atraíam sobretudo o público jovem e feminino, o leito carroçável era sua “contraparte masculina”, espaço privilegiado para as mais ousadas “estripulias” motorizadas – da paquera às corridas de automóveis. Associado ao ideário transgressor em voga, o carro desempenhava papel central nos contatos e



ao lado. A paquera motorizada pela Augusta em fotografias das décadas de 70 e 80. De modo geral, jovens rapazes transitavam pela rua em seus automóveis (e, mais tarde, também sobre motocicletas) e abordavam moças que passeavam a pé ou em seus veículos. Fontes: acervo digital da Folha de São Paulo (1981, 1973) apud AMENDOLA, Beatriz. *A 120 por hora: As histórias e as transformações velozes da Rua Augusta*. Trabalho de conclusão de curso. São Paulo: ECAUSP, 2013; IACocca, Angelo. *A Conquista da Paulista: Conjunto Nacional*. São Paulo: Peirópolis, 1998, p. 77.

54. ZWETSCH, Valdir. *Augusta, a rua (cada vez mais) viva*. In: *O Cruzeiro*, ano XLII, n.31. Rio de Janeiro: 1970, apud SHITARA, Mitsuko, op. cit., p.130.

flertes: do ponto de vista prático, servia ao deslocamento ágil e à amplificação da “zona de paquera” do jovem; já em sua dimensão simbólica, representava os ideais de liberdade, autonomia e potência tão perseguidos por aquela juventude. Fosse durante o dia ou à noite, o espaço da rua se encontrava inundado por rapazes e moças, motorizados ou a pé, que encontravam ali sua plataforma de interação. A ligação quase em linha reta entre a Rua Augusta e a Avenida do Jockey, por sua vez, estimulava corridas ilegais e travessias em alta velocidade – ora chamando a atenção dos passantes, ora atraindo verdadeiras massas de espectadores e convertendo aquele que poderia ser um mero canal de fluxos em palco para o estilo de vida jovem da época:

*A Augusta era um lugar fantástico, tornando acessível um mundo que os jovens conheciam do cinema e da televisão. A rua deixou de ser apenas um espaço físico comensurável para se tornar uma entidade moral, esfera de ação social, província étnica dotada de positividade, domínio cultural institucionalizado e, por isso, capaz de despertar emoções, reações, leis, orações, músicas e imagens esteticamente emolduradas e inspiradas.*⁵⁴

Ao passo que essas dinâmicas se integravam às redes de consumo e sociabilidade estruturadas ao longo da rua, acabavam também por interferir na fluidez do tráfego, já prejudicado pelo progressivo congestionamento da região central – para onde convergia a maior parte dos fluxos metropolitanos.

Frente a essas questões, o poder público reagiria com incessantes medidas de reestruturação da malha viária municipal – tentando propiciar, de um lado, maior eficiência na circulação entre os locais de trabalho e de residência; mas também fornecendo, de outro, estímulos à indústria automobilística nacional e ao mercado de consumo interno. No ano de 1945, por exemplo, em decorrência do plano de melhoramentos urbanos da Prefeitura (que, por sua vez, tomava como base o Plano de Avenidas de Prestes Maia), todos os imóveis entre as ruas Olinda e Martinho Prado são demolidos para construção da Praça Roosevelt e da Rua Martins Fontes (prolongamento da Rua Augusta em direção à Avenida São Luís), tomadas então como elementos estratégicos de um grande sistema de viação metropolitano.

Apesar (ou como decorrência) dessas medidas estruturais, o crescente número de automóveis em circulação agravava cada vez mais os problemas de congestionamento. Com a intensificação do tráfego, mas também do comércio ao longo da Augusta, o estacionamento em duas faixas passa a ser um problema na década de 50 – tanto para a circulação dos automóveis quanto para os transeuntes e proprietários, que se manifestavam constantemente nas páginas de reclamações dos jornais em virtude das irregularidades cometidas por fregueses e outros motoristas. Como resposta, a Diretoria do Serviço de Trânsito (DST, mais tarde DETRAN) propõe em 1959 operações para impedir a parada de veículos na extensão da rua, provocando embates entre



ao lado. Trânsito de veículos na rua em fotografias do fim da década de 50 (acima) e do ano de 1970 (abaixo). Enquanto que na primeira imagem o trólebus circula com folga em meio a outros veículos, a foto seguinte registra os problemas de congestionamento típicos das décadas posteriores. Vale destacar também o contraste entre a pavimentação de paralelepípedos na primeira imagem e aquela de asfalto na segunda, bem como a agitação nas calçadas e o peso visual das placas e postes na paisagem da rua (ainda bastante horizontal, mas com sinais de verticalização tanto no sentido de descida da ladeira – rumo ao Centro – quanto na subida – em direção à Paulista). Fonte: acervo digital da Folha de São Paulo apud AMENDOLA, op.cit.

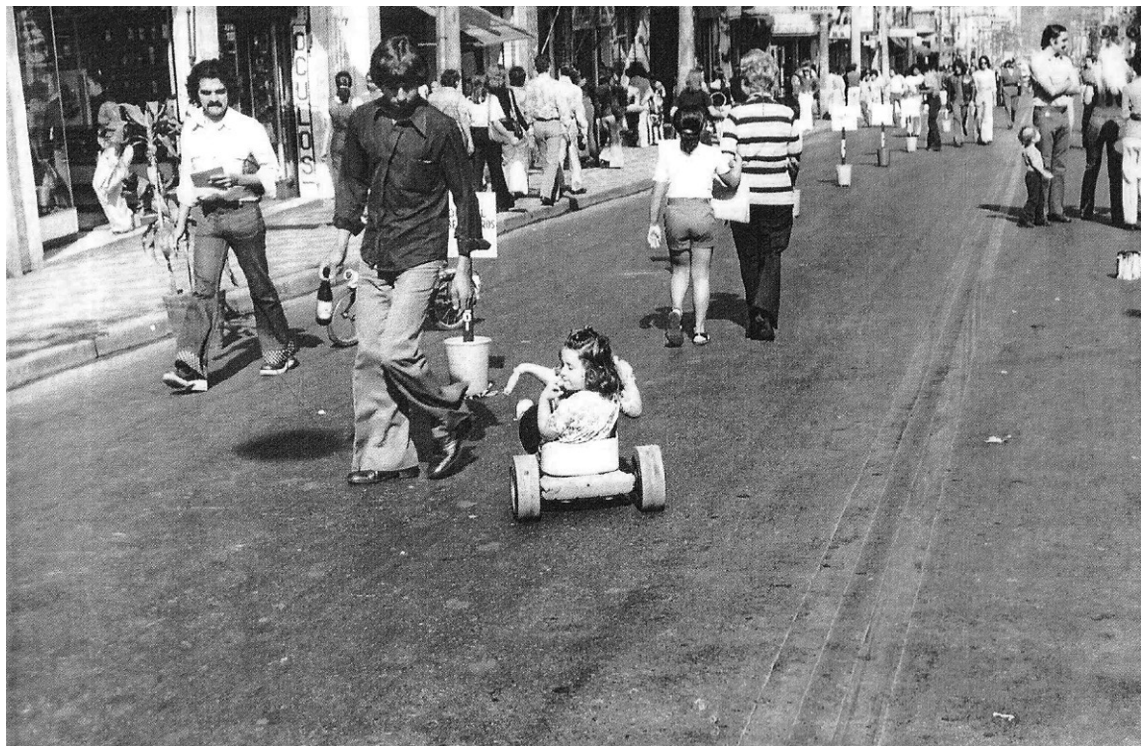
certos setores da sociedade – os comerciantes, por exemplo, defendiam que a maioria de seus clientes se servia do automóvel para alcançar os estabelecimentos e que as proibições acabariam ameaçando seus negócios.

Com o andamento das disputas, acordos e flexibilizações permitiriam que os estacionamentos ocorressem em determinados intervalos do dia ou lados da rua. A insuficiência dessas medidas acaba se refletindo na difusão de estacionamentos particulares, por vezes em grandes terrenos esvaziados de qualquer outra função. Por outro lado, o modelo da galeria comercial (em geral desprovida de garagem própria) se prolifera rapidamente pela Augusta na década de 60, sobretudo no lado jardins. Estruturada em torno de um corredor interno que, tal como uma viela, permite maior concentração de lojas e outros negócios, essa tipologia sobrevive na rua até o presente em diversos exemplares, os quais apresentam geralmente espaço de sobreloja e um ou dois pavimentos superiores (para ateliês, oficinas e outros serviços que não dependem do contato imediato com os transeuntes). Por ampliarem a experiência do pedestre, inclusive sem espaços previstos para estacionamento, essas galerias apontam para divergências nos modos de produção da rua (mesmo entre agentes privados), convivendo lado a lado com realizações e discursos que priorizavam o acesso e a mobilidade por meio do automóvel.

Ao longo da década de 60, na tentativa de minimizar

os congestionamentos que se estendiam pela via e por seus arredores, a Augusta é também convertida em via de mão única para carros e tem o sentido de suas faixas sucessivamente alterado. Desacompanhadas de melhorias significativas, essas iniciativas acabariam alimentando uma opinião negativa sobre o transporte público – que disputava, com uma série de dificuldades, o espaço da rua com o automóvel. Na década de 40, o bonde sobrevivia como meio de transporte coletivo junto aos ônibus a diesel, sendo considerado já em 1941 investimento desvantajoso para a Light, que decide não renovar seu contrato com a prefeitura (mas que, em virtude de negociações, continua administrando o serviço até 1947). O desinteresse da empresa se refletia em falta de manutenção e perda de qualidade do sistema, com veículos cada vez mais abarrotados (o que contribuía, também, para o fortalecimento de uma imagem negativa). Após acordos, o acervo de bondes da Light passa em 1947 à CMTC (Companhia Municipal de Transportes Coletivos – entidade privada, mas que tem a prefeitura como uma de suas principais acionistas), que decide por encerrar as atividades do bonde 45 dois anos mais tarde e, aproveitando os fios elétricos de condução já instalados, implanta o serviço de trólebus na Rua Augusta em 1952, com linhas que seguiam até o Itaim e a Chácara do Jockey.

Já em meados da década de 60, a manutenção da mão-dupla para o trólebus, mesmo após a implementação da mão única para automóveis, alimentaria a polêmica sobre qual modelo de transporte



ao lado. Fotografias de 1973, quando a DST testa o fechamento da vertente jardins da Augusta para veículos aos fins de semana. Acima, transeuntes (sobretudo mulheres) passeiam e fazem festa; abaixo, uma menina brinca com seu triciclo em meio à multidão. Apesar da vultosa massa de pedestres que parece ocupar a rua durante esses episódios, o que ficou registrado foi o fracasso comercial das operações (além, é claro, dos problemas para o trânsito de veículos na região). Fonte: acervo digital da Folha de São Paulo apud AMENDOLA, op.cit.

devia ser priorizado. Em 1966, o próprio diretor da CET declarava considerar os trólebus um “entrave ao desenvolvimento do tráfego” (PISSARDO, p.87), com paradas sucessivas, movimento lento e imobilidade em virtude da dependência dos cabos elétricos. Com as operações de remodelação da Praça Roosevelt em 1968 e de conexão à Radial Leste-Oeste, desvia-se um fluxo ainda maior de automóveis para a Augusta, cuja situação é prejudicada ao longo da década de 70 pelo retorno da mão dupla, o estacionamento irregular de veículos e o trânsito conturbado dos trólebus nos dois sentidos. A arquitetura dos prédios, sem recuos frontais, inviabilizava o alargamento da via e dificultava a resolução dos problemas.

Focado em resolver questões relativas ao trânsito de automóveis, o poder público negligenciou por muito tempo o cuidado e a manutenção das calçadas, fundamentais para o deslocamento a pé. Grande parte dos melhoramentos acabaram sendo deixados a cargo da iniciativa privada – em especial, dos comerciantes e demais agentes relacionados, interessados em melhorar a experiência do público consumidor. Em 1966, por exemplo, o projeto da nova calçada em pedra de granito preto e branco, prevista para toda a extensão da rua, foi inteiramente desenhado e financiado pela Associação dos Comerciantes da Rua Augusta (ACRA). Ainda naquele ano, a associação deu entrada num projeto de troca da iluminação pública, com implantação de lâmpadas de mercúrio que valorizassem a paisagem da rua também no período noturno. (PISSARDO, p.88)

Em 1973, o arquiteto Jorge Wilhelm, apoiado por comerciantes da região e seguindo a tendência de criação de calçadas no centro da cidade, desenvolveu um projeto de reurbanização para a Augusta em que propunha a transformação do lado jardins (entre a Alameda Santos e a Rua Estados Unidos) num extenso boulevard, com pontos de encontro cobertos e estacionamentos subterrâneos. Pressionada pela ACRA, a DST acabou por testar a interdição do trecho em quatro sábados consecutivos, nos quais a associação promoveu festivais e eventos para tentar atrair maior volume de público. Apesar de serem rememorados com grande nostalgia por autores e interlocutores envolvidos nas diversas narrativas exploradas (com destaque aos trabalhos de Mitsuko Shitara e Cleber Ragazzo), esses episódios parecem não ter repercutido da maneira esperada: de acordo com Pissardo, tais operações trouxeram resultados insatisfatórios inclusive para os comerciantes, que alegaram fracasso em virtude da falta de espaços de estacionamento para seus fregueses.

Visando solucionar os problemas de estacionamento e inflação no preço dos imóveis, além de oferecer uma forma de maior otimização do espaço, grandes investidores passam a empreender na construção de centros comerciais que agregassem diversas lojas: (...) os shopping centers. (PISSARDO, p.106)

É em resposta a todos esses problemas que os shopping centers se consolidam como lugares mais convidativos para o lazer e o comércio na cidade.



ao lado. Acima, modelo atrai as atenções ao desfilarem para uma loja de biquínis durante o fechamento da Augusta para veículos em 1973. Fonte: acervo digital da Folha de São Paulo apud AMENDOLA, op.cit. Abaixo, no natal do mesmo ano, todo o lado jardins da rua é decorado com um tapete colorido e grandes panos brancos suspensos. Fonte: RAGAZZO, op.cit. Todas essas operações denotam a mobilização dos lojistas para chamar a atenção do público consumidor, que começava então a migrar para os shopping centers e outros pontos comerciais na cidade.

Sobretudo a partir da década de 70, o espaço enclausurado do shopping center (em posição contrária ao espaço aberto do comércio de rua) passa a ser sublimado pela mídia e pelas construções publicitárias por prevenir a clientela “do suplício (...) pelo desconforto, pelo atropelo, pelas caminhadas, pela chuva e pelo sol, pelas subidas e pelas descidas, pela dificuldade de estacionamento e todas as outras dificuldades que atormentam quem vai às compras” (PISSARDO, p.108). Instigado por esse novo e potente modelo de espaço de compras e repellido pelos graves problemas de congestionamento que afligiam a rua e os territórios mais centrais da cidade, o público consumidor de elite (e, mais tarde, também sua parcela mais popular) migrará progressivamente para o espaço controlado dos shopping centers.

Como meio de sobreviver a essa evasão, os comerciantes da Augusta concentrados na vertente jardins tomarão como estratégia a construção de uma imagem alternativa para aquele lado da rua – em oposição à vertente central, afetada por problemas mais graves de infraestrutura. Essa separação simbólica da via em dois lados (um dos quais ainda associado ao luxo e à sofisticação, permanecendo em meio aos bairros de elite; o outro, prejudicado por uma série de problemas latentes, desde os recorrentes congestionamentos até as inundações e vazões de esgoto a partir de meados da década de 60) resultará tão eficaz que permanecerá atrelada, ainda que sob formas bastante diversas, aos modos de compreensão da rua no presente.

Também os cinemas, em virtude da disseminação da TV, dos problemas de tráfego e de estacionamento e da menor frequência de usuários ao longo da rua, têm seu funcionamento drasticamente afetado. Na vertente central, alguns deles alteram seu perfil para um tipo de cinema de arte, “com grande aceitação do público universitário e amantes de cinema que buscavam opções fora do circuito hollywoodiano” (PISSARDO, p.115). Por oferecer um tipo de serviço mais específico, tais estabelecimentos deixam de depender do ambiente envoltório para a manutenção do seu público, convivendo com os processos de estigmatização do território em curso. De maneira análoga, os bares e casas noturnas para a boemia metropolitana dos anos 50, distribuídos sobretudo nos arredores da Praça Roosevelt e direcionados a um público mais adulto e sofisticado, cedem espaço a uma nova mancha de lazer noturno (entre as ruas Nestor Pestana, Martinho Prado e Avanhandava), com bares apontados como “mal frequentados” e antros de violência e “gracejos inconvenientes” pela mídia (PISSARDO, p.123). Vale destacar, aqui, a participação de diversos segmentos da sociedade para produção de uma imagem estigmatizada do Centro tradicional – algo que vai além dos problemas manifestados em sua dimensão física e em muito contribui para o seu “abandono” pelas classes médias e altas, num processo que não apenas dá margem à apropriação do espaço por camadas de baixa renda e atividades consideradas marginais como também alimenta, numa tendência cíclica, os discursos negativos sobre aquele território.



ao lado. Foto aérea da Av. Paulista na década de 70. Fonte: acervo do Instituto Moreira Salles. A vista parte do cruzamento com a Rua da Consolação (abaixo) e segue rumo à região do Paraíso. Embora seja possível notar ainda alguns contrastes entre massas verticais e horizontais, o que se destaca na imagem é a vultuosidade de arranha-céus já edificadas.

55. The Economist. *Bright lights, big cities: urbanization and the rise of the megacity*. Fonte: The Economist (<http://www.economist.com/node/21642053?fsrc=scn/tw/te/dc/ed/brightlightsbigcities>), acesso em 7 de junho de 2017.

56. DARDOT, Pierre; LAVAL, Christian. *La fábrica del sujeto neoliberal*. In: *La nueva razón del mundo: ensayo sobre la sociedad neoliberal*. Barcelona: Gedisa, 2013.

(1975-2017)

Entre as décadas de 70 e 80, São Paulo ultrapassa a marca dos 10 milhões de habitantes e se consolida como *megacidade* em nível global, perdendo em números populacionais apenas para Tóquio, Osaka, Nova York e a Cidade do México⁵⁵. Depois de mais de meio século de concorrência com o modelo de produção socialista, é então que o capitalismo volta a se afirmar no panorama internacional como sistema político-econômico dominante, desprendendo-se progressivamente de um paradigma financeiro mais protecionista e keynesiano (constituído no pós-II Guerra e continuado no contexto da Guerra Fria) e abraçando uma nova postura, que resgata e potencializa (para bem e para mal) os princípios da economia liberal que haviam marcado o início do século. Somados, a flexibilização dos mercados e fronteiras nacionais e o superdesenvolvimento dos meios tecnológicos e de comunicação levariam muitas economias a estágios inéditos de aproximação, culminando na ideia mais ou menos palpável da (co)operação em escala global, da chamada globalização.

É nesse cenário que São Paulo desponta como metrópole financeira (seja em âmbito nacional como latino-americano), atraindo com grande vigor filiais de bancos e empresas multinacionais. Em busca de visibilidade na fragmentada paisagem paulistana, boa parte dessas instituições tomava como estratégia a concentração em localidades específicas,

prontamente remodeladas segundo as noções de modernidade vigentes – inclusive, com uma estética bastante emblemática dos processos de internacionalização e de desenvolvimento tecnológico em curso. Com a saturação do Centro tradicional, o primeiro local na cidade tomado por esse novo fluxo de dinâmicas veio a ser a Avenida Paulista, considerada já no início da década de 70 um dos principais ícones do progresso paulistano ao longo do século XX. Palacetes e outros edifícios de longa data compartilhavam então o espaço da avenida com alguns arranha-céus erguidos a partir da década de 50, geralmente para usos residenciais. Frente à nova onda de ocupação, muitas dessas construções anteriores acabam cedendo lugar a altas torres de escritórios, num processo de verticalização que se estende sobretudo durante as décadas de 70 e 80 e se espraia também pelas regiões próximas à Paulista, carregando consigo novas dinâmicas e modos de uso do espaço.

Nesse contexto de transformações velozes (e, por vezes, agressivas), problemas sociais acumulados ao longo das décadas de supercrescimento da metrópole terminam por irromper de forma violenta, sendo ainda reforçados por instabilidades no sistema financeiro internacional (como nos dois episódios de “Crise do Petróleo”, em 1973 e em 1979) e pelos próprios mecanismos de regulação do sistema econômico neoliberal – com uma crescente demanda por mão de obra altamente especializada, de um lado, mas também de outra barateada e informal⁵⁶,



ao lado. O excesso de postes (em ambos os lados da rua) e os alagamentos (na vertente central) em fotos das décadas de 60 e 70. Fonte: acervo digital do jornal O Estado de São Paulo.

57— AMENDOLA, op.cit., p.60.

subordinada às necessidades do mercado. O aprofundamento dos abismos sociais impulsiona os processos de favelização nas periferias e de ocupação dos territórios mais centrais e movimentados da cidade por moradores de rua. Paralelamente, crescem os índices de violência urbana, mas também as sensações de vulnerabilidade e medo nos espaços públicos. Como resposta a essa conjuntura, grupos sociais mais favorecidos acabam se afastando cada vez mais da cidade real e se enclausurando em espaços murados e vigiados, tais como os grandes condomínios residenciais, os complexos empresariais e os shopping centers.

Em posição intermediária ao Centro histórico (progressivamente evacuado pelos setores sociais de renda média-alta e transformado num dos principais polos da informalidade urbana), à Avenida Paulista (que se consolidava como nova centralidade financeira, atraindo uma série de empreendimentos e dinâmicas peculiares) e aos Jardins (que, protegidos pelas políticas de zoneamento, permaneceriam sobretudo como espaços de residência das elites), a Augusta se torna então palco de intensas e controversas transformações. Com o afastamento das classes altas e médias em busca de lugares de vida menos congestionados e mais “protegidos” na cidade, a rua se mostra cada vez menos atrativa aos segmentos imobiliários convencionais – e, em contrapartida, mais receptiva a dinâmicas e formas de consumo alternativas (não de todo contrárias àquelas previamente estabelecidas, mas diversas tanto

em sua materialidade formal quanto em seu conteúdo simbólico e, sobretudo, nas redes acionadas para seu funcionamento).

No que tange aos circuitos mais gerais do comércio e do lazer, que haviam exercido forte influência sobre o território da Augusta no período precedente, o afastamento do público consumidor de alta renda provocaria diferentes reações por parte dos comerciantes e demais agentes relacionados. Ao longo das décadas de 70 e 80, alguns ainda tentam se organizar em associações específicas e financiar (ou reivindicar do poder público) projetos de requalificação das infraestruturas locais. Essas iniciativas parecem ter sido mais numerosas na vertente jardins, embora apareçam também em discursos vinculados ao lado central da rua:

Em três de setembro de 1981, foi criado o Clube dos Diretores Lojistas Augusta-Centro. A entidade passou a lutar por melhorias na região que ia da Paulista até a Rua Martins Fontes e possuía a ambição de unificar a Augusta, eliminando as desigualdades entre os dois lados.⁵⁷

Em ambos os casos, demandava-se sobretudo o enterramento da fiação elétrica, a instalação de postes de iluminação mais eficientes e a reforma das calçadas. Apesar de alguns desses projetos terem sido efetivamente realizados, como a requalificação das calçadas no lado jardins (com colocação de pedra branca no piso e vasos floridos), “a demora na en-

abaixo_ Vista do antigo prédio do hotel Ca'd'Oro em 1974, demolido em 2012 para construção de duas novas torres pelo mesmo conglomerado. Fonte: Flickr (<https://www.flickr.com/photos/24736216@N07/2356839752/in/photostream/>), acesso em 13 de junho de 2017. A foto é tirada a partir da Rua Augusta, nas imediações da Praça Roosevelt. Naquela época, a entrada ao hotel ocorria ainda pela Rua Avanhandava. Já o hotel Caesar Park tinha sua sede entre as ruas Luís Coelho e Antônio Carlos, em posição mais próxima à Av. Paulista. Diferentemente do Ca'd'Oro, o Caesar abandona a Augusta em 2003 e se transfere para a região da Vila Olímpia. Após reformas em 2013, o edifício antigamente ocupado pelo hotel passa a sediar uma das unidades da Faculdade das Américas.



58. De certo modo, a falta de atenção do poder público aos problemas que afetavam o território já consolidado da rua naquele momento pode ser justificada pela vastidão de problemas trazidos pela expansão urbana das décadas anteriores, estando as esferas executivas e legislativas preocupadas sobretudo com o controle dos processos de crescimento e operação da cidade em nível mais geral. Emblemática desse período é a Lei de Zoneamento de 1972, estendida a todo o território municipal, bem como os diversos acréscimos e revisões efetuados no decurso das décadas de 70 e 80.

59. FELDMAN, Sarah. *Segregações espaciais urbanas: a territorialização da prostituição feminina em São Paulo*. Dissertação de Mestrado. São Paulo: FAUUSP, 1989, pp.114-115.

trega da obra e as irregularidades na calçada final tiveram o efeito contrário do esperado e afastaram os consumidores, frustrando ainda mais o plano de recuperação desse lado da rua”⁵⁸ (PISSARDO, p.180). Muitos estabelecimentos comerciais, sobretudo aqueles relacionados ao mercado de luxo, acabam então se rendendo aos processos de transformação do território e migrando para outras localidades – inclusive para regiões próximas, como a transversal Oscar Freire, no lado jardins, favorecida pelo tráfego mais ameno de automóveis e consolidada como um dos novos corredores comerciais da região. No que diz respeito à Augusta, essa evasão parece favorecer a absorção do território por um comércio de cunho mais popular, num processo que se alinha à proliferação de franquias de grandes lojas pela cidade – resultante, por sua vez, das tendências centralizadoras do mercado internacional. Com grande volume de terrenos disponíveis, morfologia favorável ao uso comercial e condições pouco vantajosas a empreendimentos imobiliários alternativos, o lado jardins da rua permaneceria então como espaço predominantemente comercial.

Já o lado central da Augusta, acompanhando os processos de estigmatização do Centro antigo, atravessava na década de 70 uma conjuntura mais problemática, com uma série de empecilhos tanto aos ramos tradicionais do comércio quanto ao mercado residencial. Progressivamente, os terrenos disponíveis acabam sendo tomados por segmentos imobiliários atípicos, com destaque ao ramo hoteleiro –

interessado na proximidade aos bancos e empresas sediados na Avenida Paulista, mas também no custo do solo relativamente vantajoso na região. Para além dos grandes empreendimentos de luxo, como o Caesar Park (1976) e o Grand Hotel Ca’d’oro (instalado desde 1964 na rua Avanhadava, mas que tem sua fachada principal e sua porta de entrada transferidas para a Rua Augusta em 1977), os quais contavam com uma decoração sofisticada e uma ampla variedade de espaços de apoio (entre restaurantes, bares e salões para eventos), disseminam-se também hotéis mais acessíveis, ora voltados a um público executivo de médio escalão (sobretudo entre as ruas Costa e Marquês de Paranaguá, zona que então oferecia lotes e valores imobiliários menores, além de ter sido menos afetada pela verticalização das décadas passadas), ora como lugares de apoio ao negócio da prostituição, que já em meados da década de 70 começa a configurar manchas de ocupação ao longo da rua:

Até os anos 70, os territórios da prostituição em São Paulo eram divididos em dois principais núcleos: a Boca do Lixo, em Santa Ifigênia, voltada para as classes populares, que “se estrutura em torno de hotéis, pensões e apartamentos que funcionam articulados ao ‘trottoir’ das mulheres prostitutas nas ruas”; e a boca do luxo, voltada para as classes mais altas, que “se estrutura em torno de boates, hotéis e apartamentos”⁵⁹, no qual o contato inicial com os clientes ocorre indoors, com a proteção dos proprietários dos estabelecimentos. A situação se altera, no entanto, a

abaixo— Letreiros luminosos que identificavam os estabelecimentos relacionados à prostituição. Fonte: acervo fotográfico do Museu da Cidade de São Paulo. É interessante ressaltar que as fotografias datam de 2004, já num momento de contenção e afastamento desses circuitos da Augusta. Ainda assim, a menção às dinâmicas alojadas parecia bastante explícita, como no cartaz pendurado na vitrine do Blue Night Show, na primeira foto, onde se lê: “Você é nosso convidado especial (...) passar uma noite inesquecível ao lado de lindas garotas aqui na Blue Night”.



60_ Embora a vertente jardins também atravessasse um processo de depreciação imobiliária e continuasse a comportar um tráfego intenso de veículos, ela parece ter sido resguardada dessas dinâmicas – provavelmente, por estar situada em região ainda predominantemente residencial e ocupada por grupos de alta renda, para os quais a proximidade às redes da prostituição constituiria certamente motivo de desconforto. Essa hipótese reforça a tese de Villaça (op.cit), segundo a qual grupos urbanos de maior renda detêm também maior controle sobre os processos de desenvolvimento do território.

partir da década de 1970, quando os territórios da prostituição, acompanhando os processos de crescimento dos núcleos de lazer e entretenimento noturno, se dispersam pelo território urbano privilegiando espaços de passagem de automóveis e ônibus. (PISSARDO, p.137)

Naquele momento, o trecho central da Augusta apresentava condições bastante propícias à concentração dessas atividades: de um lado, assistia-se ao enfraquecimento das redes do lazer e do comércio – acompanhada, no entanto, da permanência de alguns restaurantes, teatros e estabelecimentos noturnos que traziam propostas alternativas àquelas consolidadas nos circuitos culturais predominantes; de outro, sentia-se a redução da frequência das massas, mas a manutenção de um público de alto poder aquisitivo (sobretudo relacionado à Av. Paulista), com fluxo constante de veículos ao longo do dia e a tradição espacial para a paquera motorizada. Alternando reconhecimento e camuflagem, o ambiente da Augusta constituía então um espaço privilegiado a essas formas de apropriação pouco convencionais – e, em grande medida, repudiadas pela moral dominante.

Os primeiros estabelecimentos a se instalarem na rua assumiam a imagem de “casas de massagem”, deixando apenas implícitos os serviços que ofereciam e garantindo, de forma relativamente discreta, sua manutenção e seu desenvolvimento. Durante a década de 80, a expansão desses circuitos é acom-

panhada pela sofisticação e diversificação dos serviços oferecidos, com espaços para bares, saunas, shows e massagens eróticas, em geral congregados num mesmo edifício. A seguir, na década de 90, esses locais parecem perder espaço para os *american bars* – estabelecimentos que, por imitarem o modelo de bar de hotel tradicional da região, conseguiam se camuflar melhor e atrair mais público, “vez que as saunas e casas de massagem já estavam muito estigmatizadas enquanto sinônimos de prostituição” (PISSARDO, p.138). Letreiros luminosos de neon anunciavam os nomes das casas e seus serviços, dando novo tom à paisagem construída na vertente central⁶⁰.

Para além dos hotéis e casas noturnas que serviam às redes de prostituição, o espaço aberto da rua se colocava como *locus* privilegiado para o contato entre profissionais e seus clientes. Em seu trabalho sobre a prostituição feminina na Augusta já em finais da década de 90, a pesquisadora Elisiane Pasini retrata com particular atenção as dinâmicas que se desenvolviam nos pontos (lugares onde as garotas de programa se fixavam à espera do chamado de potenciais clientes em circulação, geralmente motorizados). Além de servir ao encontro e à negociação dos programas, o ponto permitia outras formas de interação – seja entre as próprias garotas, que trocavam experiências, conselhos e desabafos; seja com os demais agentes que transitavam e ocupavam o espaço da rua, entre ambulantes, empregados e residentes. Vale destacar, nas leituras de Pa-



ao lado_ Imagens da Rua Augusta na década de 90, no lado jardins (acima) e na vertente central (abaixo). Fontes: acervos digitais dos jornais Folha de São Paulo e El Salvador.

61_ PASINI, Elisiane. “Corpos em evidência”, pontos em ruas, mundos em pontos: a prostituição na região da Rua Augusta, em São Paulo. Dissertação de Mestrado. Campinas: UNICAMP, 2000, p.39.

sini, que cada ponto é descrito como uma região apropriada do espaço público – um lugar com um “dono” (ou, mais frequentemente, uma “dona”), que decidia sobre a entrada e a permanência de outras mulheres e controlava as regras de funcionamento dos programas ali oferecidos (desde o preço até as roupas e práticas corporais permitidas).

Segundo relatos das garotas entrevistadas, Pasini menciona também a frequência de diversos segmentos de público atraídos pelas dinâmicas da prostituição – e nem sempre interessados em realizar programas:

Elas contam que nos dias de semanas os clientes que frequentam a região da Rua Augusta são os homens que estão à procura de programas, enquanto que os homens dos fins de semana estão à procura de “divertimento”. Ou seja, os homens dos dias de semana, que são mais velhos, muitos casados, e que estão saindo do trabalho ou de um jantar de negócios, vão para a Rua Augusta principalmente atrás de sexo. Assim, eles fazem programas e investem nelas seu dinheiro. Os homens dos fins de semana parecem divertir-se mais em olhar, provocar, zoar com as garotas do que em realizar programas.⁶¹

Apesar de diferir substancialmente das dinâmicas do lazer juvenil que preenchiam a Augusta nas décadas precedentes, o negócio da prostituição preservava então, ao menos essencialmente, o caráter de lugar misto de fluxos, sociabilidades e até mesmo

práticas de lazer – seja para os clientes dos programas, seja para os grupos jovens que, por comportamentos discriminatórios e imorais, se divertiam com a situação de trabalho daquelas mulheres. Ainda em fins da década de 70, o trottoir pela Augusta era já retratado com naturalidade pela mídia, sendo o espaço da rua compartilhado por mulheres e travestis que ofereciam seus serviços a um público predominantemente masculino. Essas narrativas se tornam cada vez mais explícitas e recorrentes ao longo dos anos 80, transformando-se também em objeto para apropriações artísticas e literárias que, num geral, retratavam um universo de “submundo” e ilegalidade, reflexo da crise econômica e política que o país atravessava (com manifestações cada vez mais recorrentes pelo fim do regime militar instaurado na década de 60) e contraponto daquilo que para muitos havia sido o “período áureo” da rua, com o comércio de luxo e os espaços de lazer e sociabilidade destinados às elites. Essa recorrente associação da rua a práticas marginalizadas desestimulava gradativamente sua ocupação por usos mais tradicionais; em contrapartida, suas vantagens de localização e acesso, aliadas a uma maior oferta de espaços e a preços relativamente oportunos, viariam a atrair outros circuitos de lazer alternativos, geralmente relacionados às diversas formas de subcultura que afluíam no cenário da época:

O fácil acesso a produtos culturais globais, em função do grande desenvolvimento de tecnologias da informação e da globalização, potencializa a diver-

abaixo. Cena noturna no lado central da Augusta, em fotografia da década de 80. Fonte: acervo digital do jornal O Estado de São Paulo. A respeito da fotografia, é mencionado que foi utilizada para ilustrar a reportagem “Augusta, à procura de novos tempos: Uma nova geração James Dean agitando a noite”, publicada no Jornal da Tarde em agosto de 1989. Em primeiro plano, um jovem posa sobre o teto de um carro parado no meio da rua. Um outro jovem parece estar chutando ou escalando a parte traseira do veículo. Tal como essa cena, diversos outros episódios de vandalismo na rua aparecem registrados nos periódicos da época.



62_ MAGNANI, José. *Na metrópole: textos de antropologia urbana*. Edusp: São Paulo, 1996. p.41.

63_ O Estado de S. Paulo, 06/1980, apud PISSARDO, p.147.

87

*sificação de formas de lazer, diversão e cultura do jovem. Os estabelecimentos de lazer, acompanhando esse processo, vão se diversificar e se concentrar em determinados espaços, constituindo manchas de lazer que vão ser apropriadas por grupos sociais que compartilham códigos culturais e estéticos entre si.*⁶²

Estabelecimentos voltados para artistas e intelectuais, casas noturnas de “roqueiros” ou homossexuais e bares frequentados por motociclistas vão povoar a metrópole e atrair jovens que se identificam com os códigos dominantes nas diferentes territorialidades. (PISSARDO, p.145)

É interessante pensar como, num momento em que as redes de sociabilidade digitais não se encontram ainda constituídas – mas que assiste à diversificação dos modelos culturais e das identidades coletivas, em contraste com os padrões hegemônicos das décadas precedentes –, a busca por territórios disponíveis à aglomeração de agentes afins, caracterizados pelos mesmos códigos estéticos e comportamentais, adquire notável importância no macrocosmo da metrópole. É no desenrolar desses processos, por exemplo, que determinados trechos da Augusta passam a ser ocupados por diferentes grupos de motociclistas entre as décadas de 70 e 90. Diversamente de seus antecessores motorizados, esses grupos não pareciam seguir uma tendência comum de uso do espaço, contando cada qual com códigos e performances peculiares. Um dos principais grupos, por exemplo, se reunia nas imediações

da Rua Estados Unidos e vinha à rua sobretudo para exibir suas máquinas, confraternizar e frequentar os estabelecimentos de lazer na região. Outro grupo, cujos membros eram geralmente retratados como mais jovens e menos abastados, mantinha a tradição das “rachas” e manobras extravagantes, reunindo-se principalmente entre a Rua Luís Coelho e a Avenida Paulista. Segundo Pissardo, as pressões sociais incidentes sobre esse último grupo eram bastante mais nítidas, sendo comumente associados pela mídia a episódios de vandalismo e violência – embora a violência e a transgressão constituíssem aspectos sintomáticos da paquera motorizada desde as décadas precedentes. O que se conclui é que esse conjunto de dinâmicas transgressoras acabou sendo progressivamente estigmatizado à medida que passou de um campo de ação mais restrito aos segmentos sociais de alta renda a outro mais acessível às camadas médias e baixas – na mesma linha, portanto, dos processos maiores de depreciação que o território central da cidade atravessava:

*(...) a rua Augusta passou a ser invadida pelos meninos da zona Leste. Principalmente, a partir do momento em que o Brasil começou a fabricar motos de 125 cilindradas, que podem ser “adquiridas por qualquer um”.*⁶³

No lugar das molecagens mais ou menos inocentes dos anos 1970, agora os adolescentes que vinham para a Augusta – e para os Jardins de forma geral – faziam uma verdadeira perturbação à ordem públi-

abaixo_ Imagens de divulgação de festas realizadas na Augusta e que exploram a temática e a estética da prostituição. O cartaz da esquerda anuncia uma festa universitária promovida pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo e pela Escola de Educação Física e Esporte da Universidade de São Paulo em 2004. Já o flyer da direita se refere a uma festa de 2011 na boate Vegas. O aspecto interior dessa casa noturna (fechada em 2012, justamente por efeito da supervalorização imobiliária da rua nos últimos anos) é ilustrado na última imagem. Fontes: PISSARDO, pp.142-143; acervo digital da Revista Crescer.



64— AMENDOLA, op. cit., p.65.

65— É válido pontuar, aqui, que embora os modos de apropriação da rua sofram nítidas transformações de um período a outro, certos traços característicos parecem subsistir em meio às mudanças – ainda que por trás de manifestações as mais diversas. Alguns desses traços já foram ressaltados em fragmentos anteriores do texto, como os de espaço de fluxos, de lazer e de sociabilidades. Além desses, ressalta-se também a maleabilidade do território aos ditos circuitos “transgressores”, alternativos aos modelos culturais previamente consolidados (como é o caso da cultura jovem nos anos 50 e, mais tarde, das diferentes subculturas nos anos 90).

*ca, com conversas a voz alta em plena madrugada, buzinas incessantes, conversões proibidas, veículos parados bloqueando a saída de outros e até consumo de drogas como maconha e cocaína.*⁶⁴

Em paralelo a essas redes, outros circuitos alternativos de cultura e lazer conformariam territorialidades específicas ao longo da Augusta. Já na década de 70, como extensão da mancha teatral proveniente do bairro da Bela Vista, alguns teatros passam a ocupar a vertente central da rua, sendo seguidos por estabelecimentos afins, como restaurantes, galerias de arte, livrarias e lojas de discos. Dos anos 90 em diante, os cinemas de arte se proliferam pelos dois lados da rua, atraindo mais restaurantes, lojas, bares e, inclusive, vendedores ambulantes, que se disseminavam pelos espaços públicos da cidade (sobretudo aqueles mais centrais) em resposta aos altos índices de desemprego formal. Já em 1994, o jornal Folha de São Paulo considerava a Rua Augusta como território do “cinema cabeça” na cidade, atraindo segmentos de público específicos, sobretudo no período noturno. De modo geral, a frequência desses grupos alternativos não entrava em conflito com as atividades informais que se estendiam pelo território da rua (especialmente, a prostituição no lado central): “Muito pelo contrário, o público boêmio de artistas, estudantes e intelectuais, como de praxe, parecia apreciar e conviver com esse universo”⁶⁵ (PISSARDO, p.167).

Essa “glamourização” do universo da prostituição da

Rua Augusta aumenta a atratividade da região para o jovem e favorece a disseminação de mais casas noturnas na região, cada vez menos comercialmente identificadas ao negócio da prostituição, ainda que frequentemente marcadas pela tolerância e diversidade sexual. (PISSARDO, p.144)

A identificação da rua como novo polo de diversão, sobretudo para grupos jovens urbanos, motivaria a partir da década de 90 a instalação de bares, boates e discotecas, geralmente direcionadas a perfis de público bem definidos (ou “tribos”). Grosso modo, o lado jardins recebe alguns estabelecimentos mais caros e sofisticados, com enfoque na música eletrônica e no público *clubber*, enquanto que a vertente central é preenchida por “casas noturnas mais acessíveis, com uma estética “underground” onde predominava o rock and roll como estilo musical” (PISSARDO, p.154), em suas mais diversas ramificações (do gótico ao punk, do metal ao emo). A agitação e o barulho típicos desses estabelecimentos (e sobretudo das discotecas, que continuam em funcionamento durante a madrugada) pareciam dificultar sua instalação em meio a bairros residenciais – o que se punha também como aspecto favorável à absorção desses circuitos pela Augusta, ainda afetada pela desvalorização imobiliária das décadas anteriores. A chegada da linha verde do metrô nos anos 90 se coloca como estímulo adicional para a produção dessas redes, facilitando o acesso à região por grupos das mais diversas partes da cidade. Paralelamente, uma mancha de lazer gay passa a se

abaixo_ Imagens de eventos populares que vêm ocupando o lado central da Augusta nos últimos anos. Acima, jovens descem a rua em celebração ao “No Pants Day” (2011). Abaixo, o bloco de carnaval Acadêmicos do Baixo Augusta atrai multidões à rua na edição de 2015. Fonte: acervo digital do Portal Vírgula Uol.



66_ O autor se refere ao Programa de Silêncio Urbano (PSIU), instituído em 1994, que procura coibir a ocorrência de ruídos incômodos na cidade durante o período noturno e se refere sobretudo a áreas confinadas de uso comum – desde bares, boates, restaurantes e outros estabelecimentos comerciais até obras, indústrias e templos religiosos.

67_ O Estado de São Paulo, 25/05/2008, apud PISSARDO, p.160.

estruturar no final dos anos 90 pela Rua Frei Caneca, irradiando-se para as regiões adjacentes nos anos seguintes e, inclusive, pela Augusta. Se, de um lado, o compartilhamento do espaço da rua por essa grande variedade de culturas e grupos urbanos pode ser destacado como um dos aspectos responsáveis pela revalorização do território no presente, não se pode negar também que esse convívio tenha trazido consigo uma série de conflitos (inclusive, com episódios de violência física e perseguições registrados pelos jornais).

A partir de 2005, sobretudo em vista do sucesso da casa noturna Vegas, a vertente central da rua começa a receber uma série de estabelecimentos com uma proposta mais híbrida – não direcionada a um segmento restrito de público, mas interessada justamente em atrair diversos deles, alternando noites dedicadas a estilos musicais variados. Cada vez mais, multiplicam-se os restaurantes e estabelecimentos comerciais com propostas “diferenciadas” e apelativas aos novos traços de público – ora concentrando-se na culinária de uma região ou país específico; ora adotando uma identidade visual mais forte e contemporânea, espelhada nas tendências globais de design de interiores; ora adaptando-se a funções diversas em diferentes períodos do dia. Alguns bares e botecos, por sua vez, se especializam na venda de bebidas alcoólicas para consumo em pé ou em movimento – bem como os ambulantes, que se espalham pela rua trazendo caixas de isopor ou portamalas repletos de opções para o jovem (inclusive

para os menores de idade). “Os camelôs de bebidas servem, também, como uma forma de prolongar o lazer na rua após o fechamento dos bares, que são obrigados a fechar suas portas à 1h em função da lei do silêncio⁶⁶” (PISSARDO, p.175).

Essa nova onda de ocupação, a princípio concentrada entre as ruas Marquês de Paranaguá e Antônia de Queirós, se expande gradativamente pelo lado central da Augusta – em contraste com a outra vertente, que assiste à reafirmação das redes comerciais e parece cada vez menos relacionada aos circuitos do lazer (o que contribui, em muito, à diferenciação de imagens vinculadas aos dois lados da rua, divididos pelo espigão da Paulista). É nesse momento que se encontram na mídia as primeiras menções à vertente central através das expressões “Baixa Augusta” e “Baixo Augusta”: a primeira, ainda atrelada à imagem de abandono e marginalidade, surge numa crônica de jornal de 1994 e é mais utilizada até 2008 (quando, por exemplo, retrata-se com razoável ironia a instalação da casa noturna Inferno “na região infernal da Baixa Augusta”⁶⁷); já a segunda expressão, melhor definida e mais empregada nos últimos dez anos, alinha-se à visão de um “polo independente, alternativo e liberado de expressão, diversidade e criatividade(...) uma região revalorizada pelo lazer noturno e de grande fervilhação sociocultural” (PISSARDO, p.160).

As reportagens sobre o “Baixo Augusta” passam a ressaltar a nova geração de músicos paulistas que

abaixo_ Vista aérea sobre a vertente central da rua em 2016. Fonte: Google Earth. No canto inferior esquerdo, em primeiro plano, destaca-se a grande área aberta da Praça Roosevelt, já remodelada após as últimas reformas. O traçado da Augusta tem origem no ponto **1** e segue em linha reta até as imediações do ponto **2**, onde sofre um desvio e prossegue até o cruzamento com a Paulista, em **3** (no canto superior direito da imagem, marcado pela grande lâmina do Conjunto Nacional). Como se pode ver, toda a região aparece bastante verticalizada no presente (exceto pelo bairro do Bixiga(**A**), que mantém um perfil significativamente horizontal).



*tocam e circulam pela rua*⁶⁸, as intervenções artísticas que acontecem na rua, as manifestações coletivas do jovem na rua e a diversidade de pessoas que circulam pela região. (PISSARDO, p.161)

Tem-se então consolidado um discurso de retomada da rua como espaço para o lazer das massas e para expressão da diversidade – que não se restringe às variadas formas de apropriação noturnas, mas diz respeito também às renovadas dinâmicas e manifestações coletivas, de caráter mais ou menos político, que se apoderam das plataformas físicas e simbólicas ali estruturadas. Podem-se mencionar, por exemplo, eventos como o “No pants day” (2011) e o “Bloco Acadêmicos do Baixo Augusta” (realizado desde 2010), mas também as pichações e grafites, os lambe-lambes e intervenções artísticas temporárias. Embora algumas dessas formas de expressão sofram a repressão de segmentos sociais mais conservadores, nota-se uma progressiva sensibilização popular perante seu caráter artístico e cultural – que se reflete, por exemplo, nos embates mais recentes entre a nova gestão municipal, interessada em “limpar” os muros e fachadas dos grafites e pichações ilegalmente executados, e segmentos populares avessos a essas iniciativas (ou, ao menos, ao modo como têm sido executadas). Nos últimos anos, sobretudo após a instituição da Lei Cidade Limpa em 2007 (que trouxe grandes ganhos à paisagem construída da cidade), diversos estabelecimentos comerciais acabaram absorvendo a estética do grafite, alinhando-se às novas correntes predominantes da

cultura jovem e, inclusive, às noções mais atuais de modernidade – que, no alvorecer do século XXI, parecem exaltar o modelo de metrópole heterogênea, fragmentada, multicultural.

É importante salientar que essa “reabsorção” do lado central da rua pelos novos circuitos hegemônicos do comércio e do lazer se desenvolveu em paralelo a uma série de políticas públicas que, desde a década de 90, têm procurado reverter o quadro de esvaziamento habitacional do Centro – seja por medidas pontuais, remodelando espaços emblemáticos e criando atrativos à frequência e à residência na região, seja por grandes planos urbanísticos, tais como a Operação Urbana Centro (1997), que propõe parâmetros de ocupação diferenciados ao território central e procura, com isso, resgatar o interesse do mercado imobiliário. Nesse sentido, ainda no final dos anos 90 (mas sobretudo a partir da década de 2000), aumenta o cerco policial à região da Augusta – a princípio, em oposição aos camelôs e a pirataria; mais tarde, contra as redes da prostituição, sendo a maior parte dos estabelecimentos fechados em vista de irregularidades encontradas: “Em uma das ações feitas na rua em 2005, de 44 locais vistoriados, 36 não tinham licença de funcionamento e 6 foram interditados⁶⁹” (PISSARDO, p.184).

Com o retorno do “Baixo Augusta” a um patamar de interesse para diversos grupos urbanos, crescem as disputas pelo território: a princípio, com o aumento da demanda por apartamentos em edifícios antigos,

abaixo— Vista aérea sobre a vertente jardins da rua em 2016. Fonte: Google Earth. Novamente, a grande lâmina do Conjunto Nacional se sobressai no canto superior esquerdo, onde a Augusta encontra a Paulista **(3)**. A seguir, a rua se desenvolve sem mais desvios até o ponto **4**, no cruzamento com a Estados Unidos. Note-se que, em contraste com o entorno verticalizado dos bairros Cerqueira César **(B)** e Jardim Paulista **(C)**, esse lado da Augusta apresenta até hoje um perfil bastante horizontal, remanescente de seu desenvolvimento histórico como eixo comercial da região.



70_ Desde a inauguração da linha amarela do metrô em 2010, a Augusta se apresenta acessível a três das quatro linhas que percorrem a cidade, estando em contato direto com as linhas verde e amarela pela estação Consolação-Paulista, mas também próxima à linha vermelha pela estação República na região central. Além disso, a rua é atravessada por algumas linhas de ônibus direcionadas sobretudo às regiões de Pinheiros e do Butantã, na Zona Oeste.

95

ainda com preços relativamente acessíveis; a seguir, já num contexto de alta dos preços (que faria da venda de imóveis um negócio conveniente tanto a antigos proprietários quanto a grandes incorporadoras), com a proliferação de grandes empreendimentos residenciais e empresariais, muitas vezes afastando pequenos negócios e redes previamente instaladas. Para além da atratividade das novas redes de lazer instaladas na região, participam dessas dinâmicas as vantagens de localização e de acesso, inclusive por meios de transporte público⁷⁰, bem como as perspectivas de abertura de novos espaços livres: de um lado, pela remodelação da Praça Roosevelt em 2012, dessa vez com um desenho mais convidativo à permanência e à apropriação pública; de outro, pela proposta de criação de um parque no antigo terreno ocupado pelo colégio Des Oiseux, em resposta à movimentação de moradores e ativistas contra a utilização do terreno para construção de mais um macro empreendimento imobiliário).

Ao reproduzirem o modelo de condomínio fechado consagrado nos anos 80 e “na medida em que vão tentar garantir a segurança de seus moradores, elevando muros que separam o edifício da rua” (PISARDO, p.189), esses novos produtos imobiliários acabam se isolando do território público e, numa escala ampliada, da cidade ao seu redor. Um desses empreendimentos recentes, por exemplo – o edifício Bela Cintra, que encontra a Augusta nas imediações do número 850 –, tem seu embasamento composto por uma série de níveis de estacionamento,

os quais configuram um extenso e mal iluminado paredão para a rua, sem qualquer abertura ou portão de entrada. Curiosamente, esse estilo de moradia em condomínios fechados (que oferecem segurança, isolamento, homogeneidade social e serviços exclusivos, tomando a rua como lugar perverso e inseguro) se coloca sobre o território da Augusta em paralelo aos novos circuitos e dinâmicas que procuram exaltar e celebrar o espaço público como local de estar. Inclusive, essa revalorização do espaço arquetípico da rua – e, de modo mais amplo, dos espaços disponíveis ao trânsito e à permanência de pedestres – surge com grande força no cenário atual, sendo reforçada por políticas públicas recentes que procuram incentivar a mobilidade a pé e “resgatar a vivência urbana” – tal como explícito no último Plano Diretor Estratégico do município, de 2014. Diferentemente das operações urbanas consorciadas da década precedente, que procuraram sobretudo induzir e controlar a transformação da cidade em regiões com maior potencial imobiliário (apostando, então, em intervenções urbanísticas e arquitetônicas localizadas e de grande porte), o último PDE parece se voltar a oportunidades mais genéricas de construção do domínio público, estimulando pequenas iniciativas capazes de potencializar a experiência do indivíduo urbano em seu território de vida.

É em vista de todas essas condições que a Augusta deve ser enfrentada por este trabalho – como lugar de conflitos, contrastes e múltiplos estilos de vida e formas de apropriação no presente.

Como já mencionado, uma das convicções basilares deste trabalho é a de que todo método de leitura é dotado de vantagens e deficiências – não cabendo, portanto, perseguir um tipo de abordagem possivelmente mais acertada, mas investigar formas de correlação entre as múltiplas estratégias disponíveis (nem melhores, nem piores umas que as outras, mas sempre complementares). No caso de uma leitura histórica integral, tal como aquela empreendida na entrada anterior, um dos principais ganhos parece corresponder justamente ao acúmulo de dados variados sobre um mesmo objeto de estudo. Uma vez que esse emaranhado de conteúdos abrange um extenso recorte espaço-temporal, sua legibilidade depende de um certo distanciamento do olhar, sem o qual seria impossível estabelecer associações entre os diferentes eventos e processos vislumbrados. Se a imagem configurada através desses procedimentos permite uma compreensão clara e razoavelmente coesa do todo, ela tende a se tornar mais nebulosa à medida que reduzimos a escala de leitura e nos aproximamos do território estudado em sua dimensão real⁷¹.

Assim, se é interesse deste trabalho lançar propostas para o espaço considerado na escala de uso e de apropriação dos indivíduos, parece necessário não só ter uma compreensão panorâmica de seu funcionamento, mas também um entendimento localizado de seus atributos e dinâmicas, problemas e potenciais. Em razão disso, a presente entrada deve se voltar a uma descrição mais aproximada

71— Diferentemente do objeto em si, que carrega sempre uma profundidade irreduzível, essa imagem apresenta necessariamente uma definição limitada (podendo ser assimilada até um determinado nível de aproximação, a partir do qual se torna ilegível). A propósito, ver: LEPETIT, op. cit.

72— Com esses termos, me refiro à quantidade de espaço que pode ser representada na extensão de papel disponível e na escala definida – próxima o bastante para permitir a representação dos aspectos desejados, mas suficientemente distante para não se perder na especificidade de muitos fragmentos desconexos.

(tão menos geral quanto mais precisa) do território em questão, fracionando-o em segmentos mais acessíveis aos diversos mecanismos de leitura vislumbrados. Conforme representado no mapa da página seguinte, são definidos quatro recortes para o desenvolvimento dessas análises: o primeiro, entre as ruas Martinho Prado e Dona Antônia de Queirós, compreende o trecho mais central da rua; o segundo, entre a Dona Antônia de Queirós e a Luís Coelho, abrange o restante da vertente central, exceto pelo par de quadras que encontra a Avenida Paulista; essas duas quadras são englobadas por um terceiro recorte, que segue até a Alameda Franca no lado jardins; por fim, um quarto recorte encerra as quadras entre a Alameda Franca e a Rua Estados Unidos, já na região de encontro com o Jardim América. Embora esse parcelamento atenda em primeira instância a necessidades de ordem prática⁷², ele parece contribuir também à melhor caracterização de cada região do espaço, restringindo a quantidade de informação correspondente e facilitando, com isso, a visualização de contrastes e variações internas, mas também de temas predominantes em relação às demais partes.

A seguir, cada um desses trechos (de extensões mais ou menos equivalentes) é examinado segundo um mesmo roteiro analítico: em primeiro lugar, como desdobramento das leituras precedentes, discute-se o desenvolvimento histórico do trecho a partir dos mapas vetorizados e das vistas aéreas já apresentadas. Assim, por exemplo, um primeiro

73_ CYTRYNOWICZ, op. cit.

74_ Por abarcar uma extensa variedade de informações, pareceu necessário atribuir a esse mapeamento uma linguagem própria, significativamente contrastante com aquela apresentada pelos mapas e outros materiais aqui reunidos.

75_ A primeira categoria se refere aos espaços em funcionamento apenas entre os períodos da manhã (6h~12h) e da tarde (12h~18h); a segunda, àqueles que funcionam somente durante a noite (18~0h) ou de madrugada (0h~6h); e a terceira, àqueles que possuem funcionamento integral ou em pelo menos 3 dos períodos considerados.



76. Esse mapeamento teve como base uma série de visitas coordenadas a campo em dias específicos (uma sexta-feira, um sábado, um domingo e um dia de semana), ocasiões em que se contabilizaram os fluxos de usuários a pé, automóveis, motocicletas, ônibus e outros minoritários (ciclistas, skatistas e patinadores) em intervalos de tempo constantes que variaram de 15' (ou 1/4 de hora, para os trechos que abrangem 4 pares de quadras) a 12' (ou 1/5 de hora, para os trechos que compreendem 5 pares). Essas contagens foram repetidas em diferentes períodos do dia (manhã, tarde e noite) e discriminadas de acordo com o sentido de orientação dos fluxos (em direção ao Centro ou à região dos Jardins).

mapa deve indicar as massas edificadas que constam no SARA Brasil de 1933, assinaladas de acordo com as relações estabelecidas (de variação ou permanência) com as massas registradas no mapeamento seguinte (o VASP Cruzeiro, de 1954), e assim por diante. Ao lado desses mapas vetorizados, são apresentadas também duas vistas fotográficas produzidas em 1958 e 2008, as quais permitem uma leitura complementar dos processos de transformação do território nesse arco temporal.

A sequência de imagens históricas é encerrada por um mapeamento dos volumes edificados em 2017, montado a partir de bases preexistentes⁷³ e atualizado mediante sucessivas incursões a campo. Junto a esse mapa, é apresentado um código *quick response* (QR), remetente ao mapa de atividades/usos do solo anexo ao final do trabalho⁷⁴. Um mapeamento seguinte, que procura ilustrar as condições de acesso aos espaços em torno da rua, serve em grande medida como síntese alternativa desse mapa de atividades anexo, diferenciando as áreas construídas de acordo com a permissividade ao ingresso e à apropriação pelo público. Assim, os espaços de acesso livre correspondem às poucas praças e locais abertos à passagem e à permanência; os espaços de uso monitorado, às lojas, galerias e demais estabelecimentos onde, apesar de o acesso não depender de condições preestabelecidas, a permanência é explicitamente vigiada e controlada; os espaços de uso restrito, aos estacionamentos, escritórios, bares e outros espaços em que o acesso e a permanên-

cia são autorizados mediante condições específicas (como o pagamento de uma taxa ou o agendamento de um serviço); e os espaços de uso privado, às áreas residenciais, em obras ou sem possibilidade de uso pelo público geral.

Quanto ao funcionamento do território no tempo, o mapa seguinte procura diferenciar os estabelecimentos acessíveis ao público de acordo com seus períodos de operação (diurno, noturno ou estendido⁷⁵). A seguir, ainda sob a temática temporal, é apresentada uma síntese gráfica dos fluxos de pedestres e veículos que percorrem cada uma das quadras do trecho em questão em diferentes momentos do dia e da semana⁷⁶. Por fim, um último par de mapas procura colocar em evidência os sistemas físicos que compõem o território de estudo (incluindo as calçadas e suas questões particulares, o mobiliário urbano, a fiação elétrica e a arborização distribuída ao longo da rua), mas também os aspectos de interesse para possíveis intervenções urbanísticas (como os terrenos ociosos ou subaproveitados, os elementos de destaque na paisagem e outros temas pontuais, além de trazer as larguras aproximadas dos passeios e do leito carroçável em diversos segmentos da rua, obtidas com o auxílio de uma trena eletrônica). Alguns desses aspectos, inclusive, são ilustrados por fotografias tiradas durante as pesquisas de campo. Todos esses materiais devem ser discutidos trecho a trecho, de modo a aproximar o conjunto das leituras realizadas à efetiva definição de uma estratégia projetual.

1933

rua martinho prado _a

rua joão guimarães rosa _b

rua caio prado _c

rua marquês de paranaguá _d

rua dona antônia de queirós _e

volume edificado em 1933 com correspondências em 1954 ■

volume edificado em 1933 sem correspondências em 1954 ■

área do lote ■



77_ PEROSA, Graziela Serroni. *Escola e destinos femininos: São Paulo, 1950, 1960*. Belo Horizonte: Argumentum, 2009, apud PISSARDO, p.65.

78_ BERGAMIN, Giba. *Acordo de Dória para construir parque Augusta trará lucro a construtoras*. Fonte: Folha de São Paulo (<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2017/07/1905574-acordo-de-doria-para-construir-parque-augusta-trara-lucro-a-construtoras.shtml>), acesso em 23 de agosto de 2017.

79_ CALLIARI, Mauro. *Praça Roosevelt: um espaço emblemático da relação de São Paulo com seus espaços públicos*. Fonte: portal Vitruvius (<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/13.147/4504>), acesso em 27 de agosto de 2017.

trecho a

Como apontado pelas leituras históricas, a porção mais central da Augusta seria inicialmente atrativa à instalação de colégios, clubes e outros equipamentos destinados ao lazer e à sociabilidade das elites, encontrando-se a meio caminho do Centro histórico, de bairros já consolidados como áreas de residência dos grupos de alta renda (como Higienópolis) e dos novos empreendimentos residenciais destinados a esse segmento de público (tais como a Avenida Paulista e, mais tarde, os bairros jardim). Através dos mapas históricos, é possível notar a resistência de alguns desses estabelecimentos ao longo das décadas – em especial, do Colégio Des Oiseaux, que se instala em 1907 no espaço de um quarteirão inteiro e permanece na região até 1969, quando a administração responsável decide se transferir para a escola Madre Alix, na região do Jardim Europa, uma vez que o território da Augusta “se tornara pouco atraente, excessivamente central e distante dos novos bairros nobres da cidade”⁷⁷.

Desde então, o terreno entre as ruas Caio Prado e Marquês de Paranaguá, que conta com cerca de 24 mil m² e quase 700 espécies vegetais, já foi alvo de uma série de disputas: ainda na década de 70, um decreto pretendia transformá-lo num jardim público, mas acabou sendo revogado pouco tempo depois em vista do interesse dos proprietários em construir um grande hotel (justamente, no período de absorção do território da Augusta pelo mer-

cado hoteleiro). Ainda que muitos tenham sido os projetos para a área, nenhum deles parece ter sido efetivado: entre as décadas de 80 e 2000, ela recebe eventos pontuais e um estacionamento, sem qualquer iniciativa de uso compatível com sua escala e sua posição estratégica na cidade. Em 2004, o terreno é tombado pelo Conpresp, órgão municipal de defesa do patrimônio, que nega um pedido que transitava desde 2002 para construção de um hipermercado. Mais tarde, em 2006, a Sociedade Amigos e Moradores do Cerqueira César (Samorcc) passa a reivindicar que o terreno seja transformado num parque urbano, apresentando inclusive um projeto à Câmara. Em meio a movimentos progressistas e retrógrados, a área permanece desocupada até o presente, sendo porém alvejada por uma proposta recente de permuta que deve oferecer às construtoras proprietárias do terreno uma área municipal de 18 mil m² próxima à marginal Pinheiros, em região também valorizada pelo mercado imobiliário⁷⁸.

Além do terreno do Des Oiseaux, também os imóveis entre as ruas Martinho Prado e João Guimarães Rosa cederiam espaço na década de 40 a um amplo espaço livre: a Praça Roosevelt, então enquadrada num grande sistema de viação metropolitana, para o qual devia servir tanto à passagem de pedestres quanto ao estacionamento e ao trânsito de veículos em direção ao Centro. No fim da década de 60, a praça é alvo de reformas (sobretudo, para passagem subterrânea da Radial Leste-Oeste). A nova configuração, dividida em sucessivos níveis⁷⁹, previa

1954

rua martinho prado _a

rua joão guimarães rosa _b

rua caio prado _c

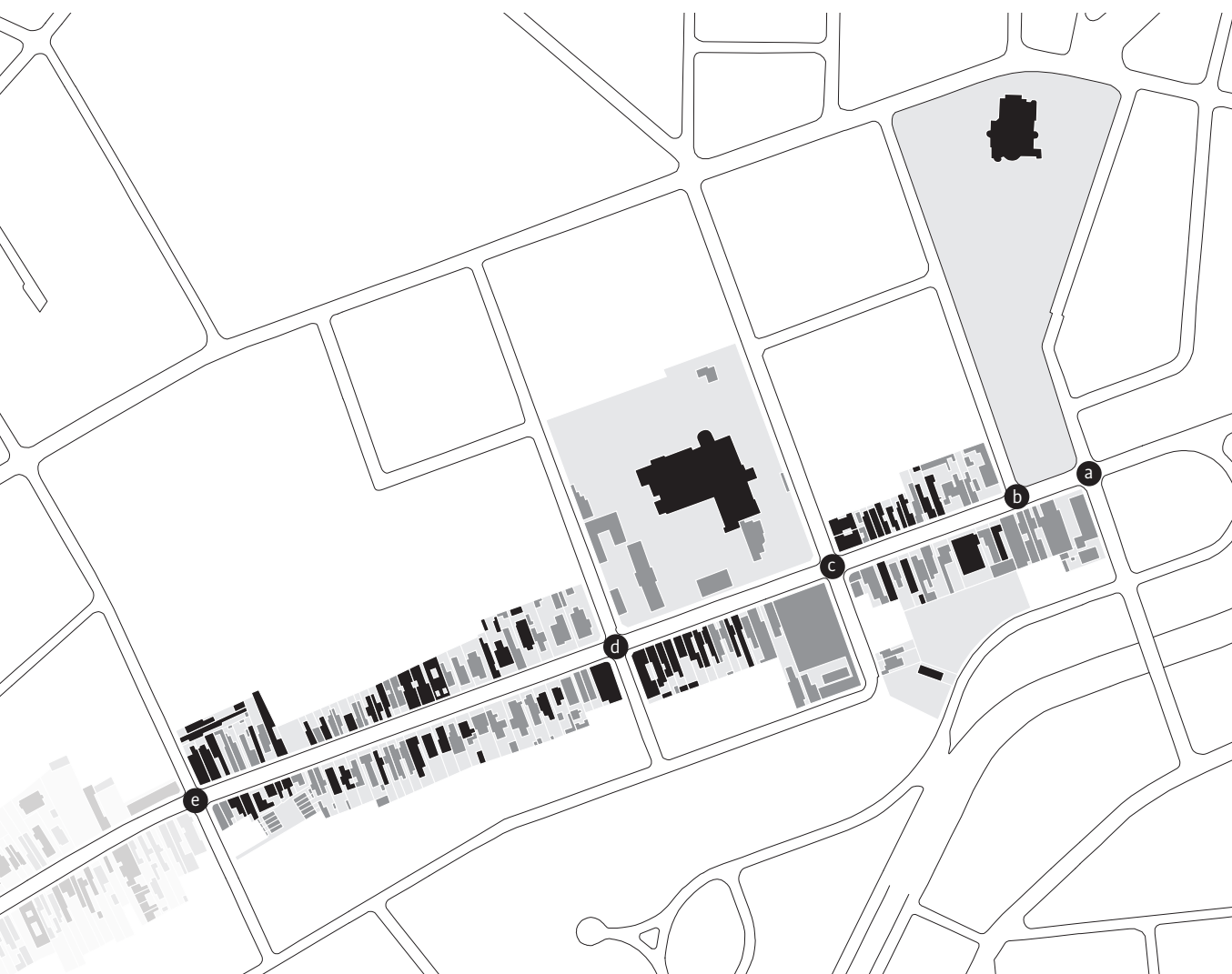
rua marquês de paranaguá _d

rua dona antônia de queirós _e

volume edificado em 1954 com correspondências em 1972 ■

volume edificado em 1954 sem correspondências em 1972 ■

área do lote ■



1958

Em relação ao mapa precedente, pode-se notar a retirada dos volumes antigos para construção da Praça Roosevelt **(1)** (exceto pela Igreja de Nossa Senhora da Consolação **(2)**, fundada em 1799 em edifício anterior e transferida para o templo atual na década de 1910). É possível ver que a praça correspondia a um grande vazio, servindo à passagem e à parada de automóveis e pedestres. Também é possível acompanhar o crescimento do colégio Des Oiseaux **(3)**, bem como o estado de ocupação da quadra entre as ruas Martinho Prado e Caio Prado **(4)** antes da desapropriação dos terrenos para passagem da Avenida Radial Leste-Oeste.



1972

rua martinho prado _a

rua joão guimarães rosa _b

rua caio prado _c

rua marquês de paranaguá _d

rua dona antônia de queirós _e

volume edificado em 1972 com correspondências em 2004

volume edificado em 1972 sem correspondências em 2004

área do lote 

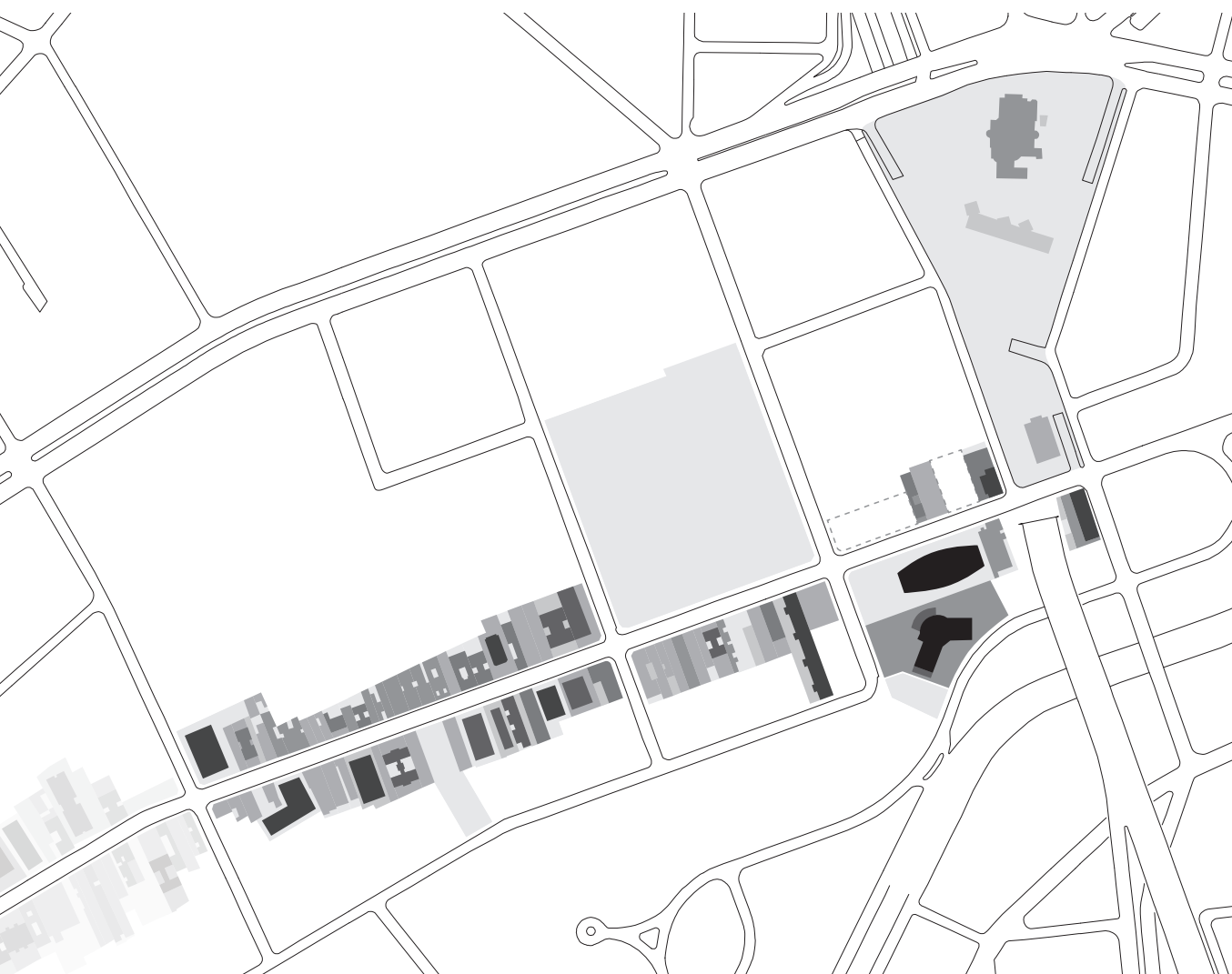
2008

Ainda anterior às últimas reformas da Praça Roosevelt **(1)**, essa vista aérea apresenta a configuração em níveis construída após as reformas da década de 70. Em relação à fotografia anterior, é possível notar a passagem subterrânea do Viaduto Júlio de Mesquita Filho **(4)**, que realiza a conexão da Avenida radial Leste com o Elevado Presidente João Goulart (o famigerado “Minhocão”), bem como a largura estendida da Rua da Consolação **(5)** após reformas na década de 60. Os edifícios do antigo terreno do Des Oiseaux **(3)** já se encontram demolidos, e a massa edificada nos arredores é nitidamente mais vertical.



gabaritos (2017)

- em transição :--
área descoberta ■
térreo ■
térreo + 1 ■
térreo + 2 a 4 ■
térreo + 5 a 9 ■
térreo + 10 a 14 ■
térreo + 15 a 19 ■
térreo + 20 em diante ■





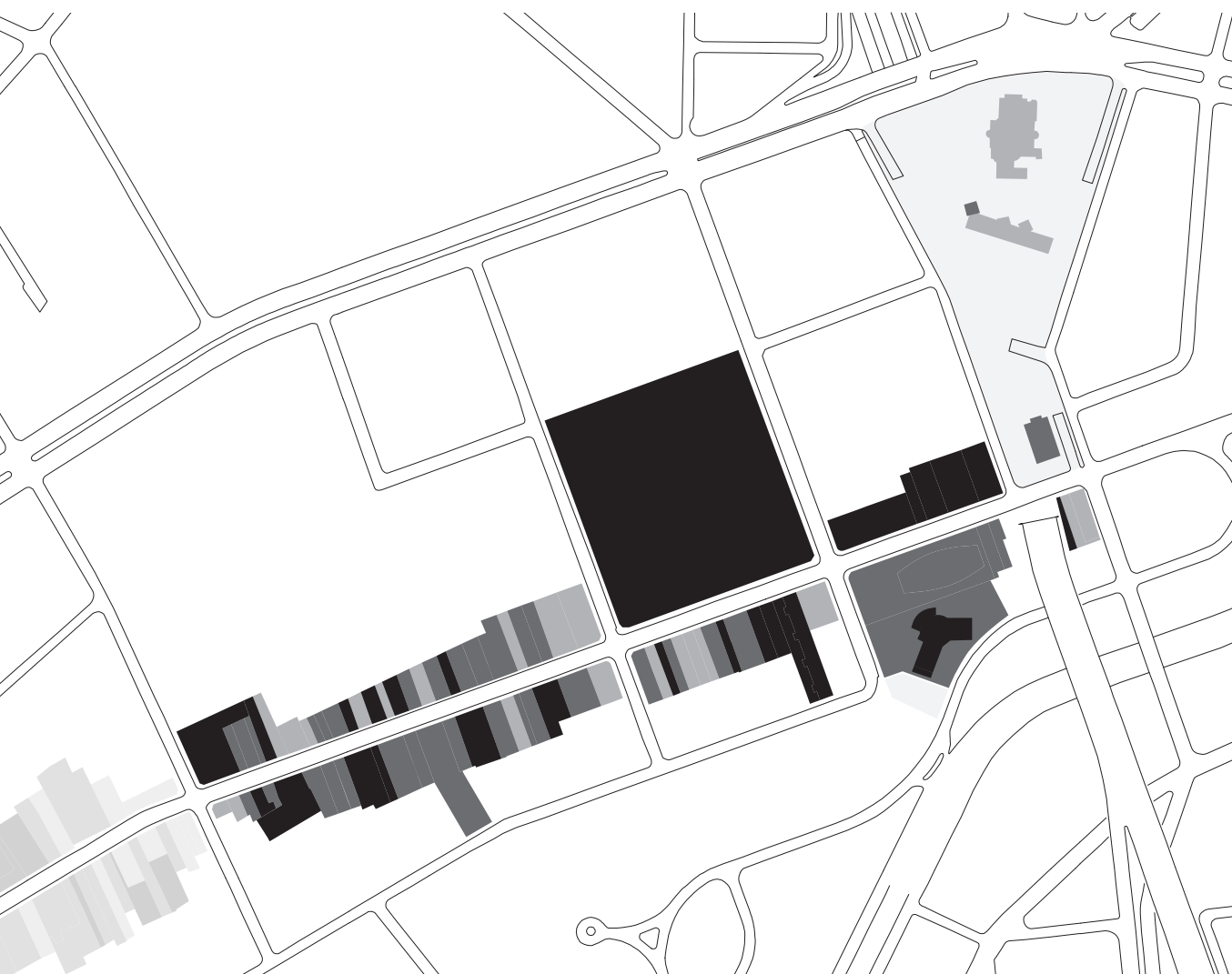
espaços cobertos de estacionamento, um centro esportivo, áreas educacionais, alguns serviços e um mercado. Na contramão desse ambicioso projeto, a praça acabaria atravessando nas décadas seguintes uma série de problemas de manutenção, sendo progressivamente abandonada pelos setores médios urbanos e apropriada por usos e grupos marginalizados. Com a revalorização dos territórios centrais da cidade no início do século XXI (seja pelas ações do poder público, seja por iniciativa do mercado imobiliário), a praça é novamente colocada num patamar de interesse: através dos subsídios obtidos pela Operação Urbana Centro, é financiada uma nova reforma entre 2011 e 2012, dessa vez com mais espaços abertos para a convivência e o lazer, além de dois postos policiais e uma área para restaurantes. Apesar de muitas terem sido as discussões em torno dessa última intervenção, a praça parece se consolidar no presente como um lugar acessível e democrático, atraindo grandes massas de público ao longo do dia e à noite, sobretudo nos fins de semana.

Quanto à última quadra do trecho considerado, nota-se uma sucessão quase uniforme de pequenos terrenos, com construções que variam bastante de um período a outro. Trata-se já da parcela do território menos valorizada pelo mercado imobiliário nas primeiras décadas de ocupação da rua, acolhendo a princípio cortiços e sobrados de classe média – e, mais tarde, comércios, prédios residenciais e hotéis com um perfil mais econômico. Atualmente, é ali que se concentram muitas das casas noturnas da

região, com longas filas de entrada que passam a ocupar as calçadas a partir das 22h, sobretudo às sextas e sábados. Além do mapa de atividades anexo ao final do trabalho, também os mapas de funcionamento e de fluxos ilustram essas dinâmicas, sinalizando uma série de estabelecimentos abertos somente no período noturno, bem como uma maior movimentação de pedestres por essa quadra (sendo os quarteirões precedentes mais congestionados pelo tráfego de veículos que se dirigem ou derivam da Rua da Consolação). Por contarem com condições de acesso bastante controladas e geralmente monetizadas, a maior parte desses estabelecimentos noturnos é enquadrada na categoria de acesso restrito.

De modo geral, o trecho apresenta verticalização moderada, com destaque às duas torres do empreendimento Ca'd'Oro, entre as ruas Caio Prado e João Guimarães Rosa. À frente do complexo, é prevista a construção de um novo edifício residencial sob o título Olhar Augusta, com unidades de 67 a 72 m². Nessa mesma quadra, outro empreendimento já em construção, o VIP Augusta, deve oferecer unidades entre 29 e 34 m², apenas com um dormitório. Em meio a esses dois lançamentos, um grande galpão e um estreito sobrado (ambos assinalados no mapa de aspectos de destaque) aparecem como espaços ociosos, disponíveis para venda ou aluguel. Outro espaço assinalado corresponde a uma longa faixa gramada, sem qualquer destinação aparente, em posição oposta à Praça Roosevelt, acima da passagem do Viaduto Júlio de Mesquita Filho.

acesso
livre
monitorado
restrito
privado



funcionamento

□ desconsiderado

■ diurno

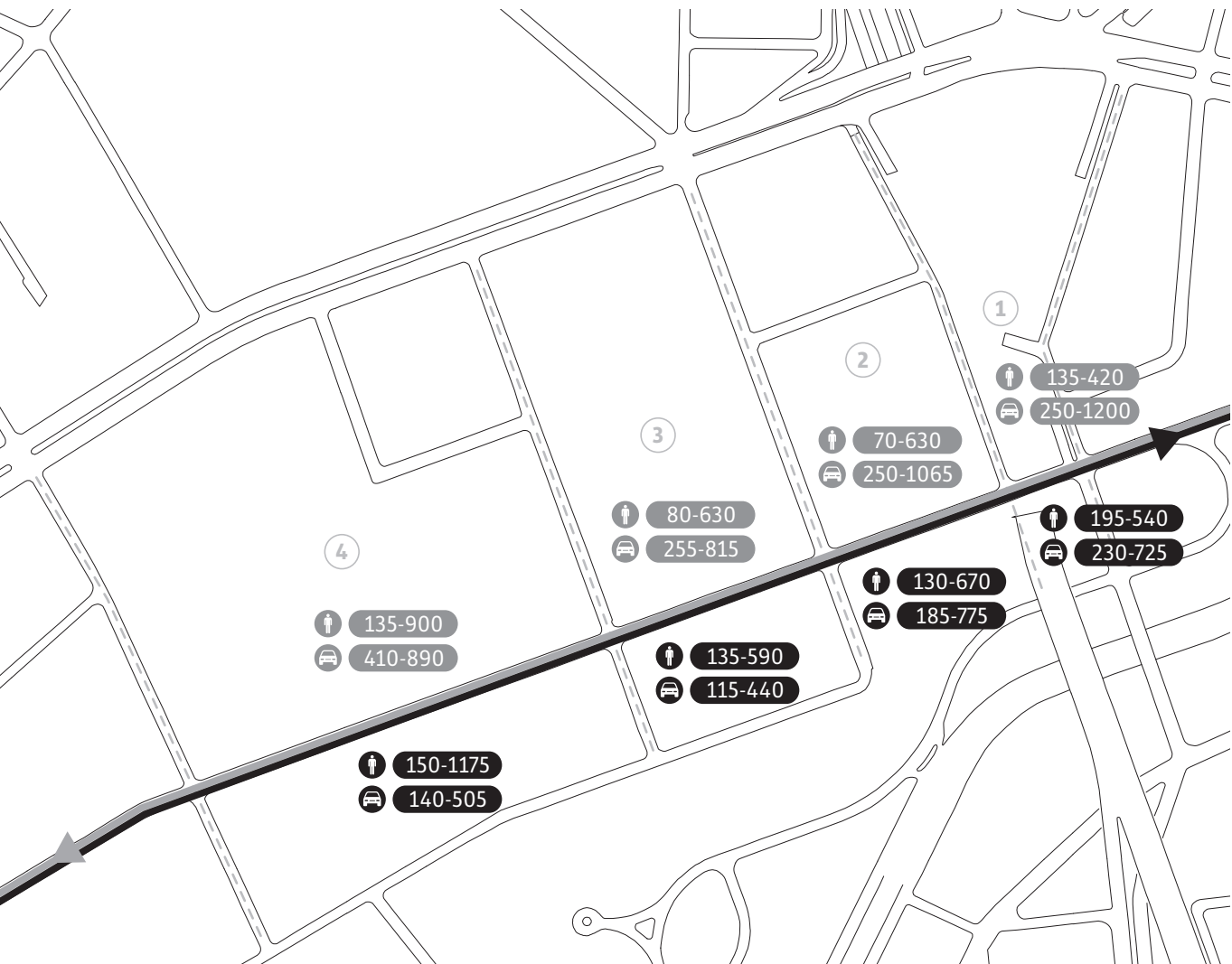
■ estendido

■ noturno



abaixo_ mapa síntese das variações de fluxos de pedestres e veículos por hora em cada uma das quadras (de 1 a 4). Adotam-se os valores mínimos e máximos estimados, separados conforme o sentido do deslocamento: em direção ao Centro (em preto) ou aos Jardins (em cinza).

ao lado_ tabela resumo do mapa em questão, com a contagem total dos fluxos observados em cada quadra, dia e período, sempre ao longo de 15 minutos (1/4 de hora).



(eixo 3 - externo)
arborização
 linha guia ...
 vão sem plantio □
 árvore de porte baixo ■
 árvore de porte médio (■)
 árvore de porte alto (○)

(eixo 2 - intermediário)
fiação elétrica
 fiação enterrada/ausente —
 fiação aparente —
 poste para fiação □
 poste com lâmpada comum ■
 poste com lâmpada de led ●

(eixo 1 - interno)
mobiliário urbano
 assento (banco) A
 lixeira L
 mesa na calçada M
 ponto de ônibus O
 paraciclo P
 telefone público T

matriz física
 (eixo 0 - junto à rua)
calçadas
 piso irregular 0
 piso danificado 1
 piso muito danificado 2
 bueiro mal tampado 3
 tubulação exposta 4
 vazamento 5
 interferência 6
 lixo amontoadado 7
 tampa desnivelada 8



aspectos de destaque

- terreno ocioso
- terreno subaproveitado
- amplo espaço livre
- galeria aberta
- galeria coberta
- incentivo ao ingresso
- barreira
- declive acentuado
- vista de interesse
- elemento de interesse
- problema

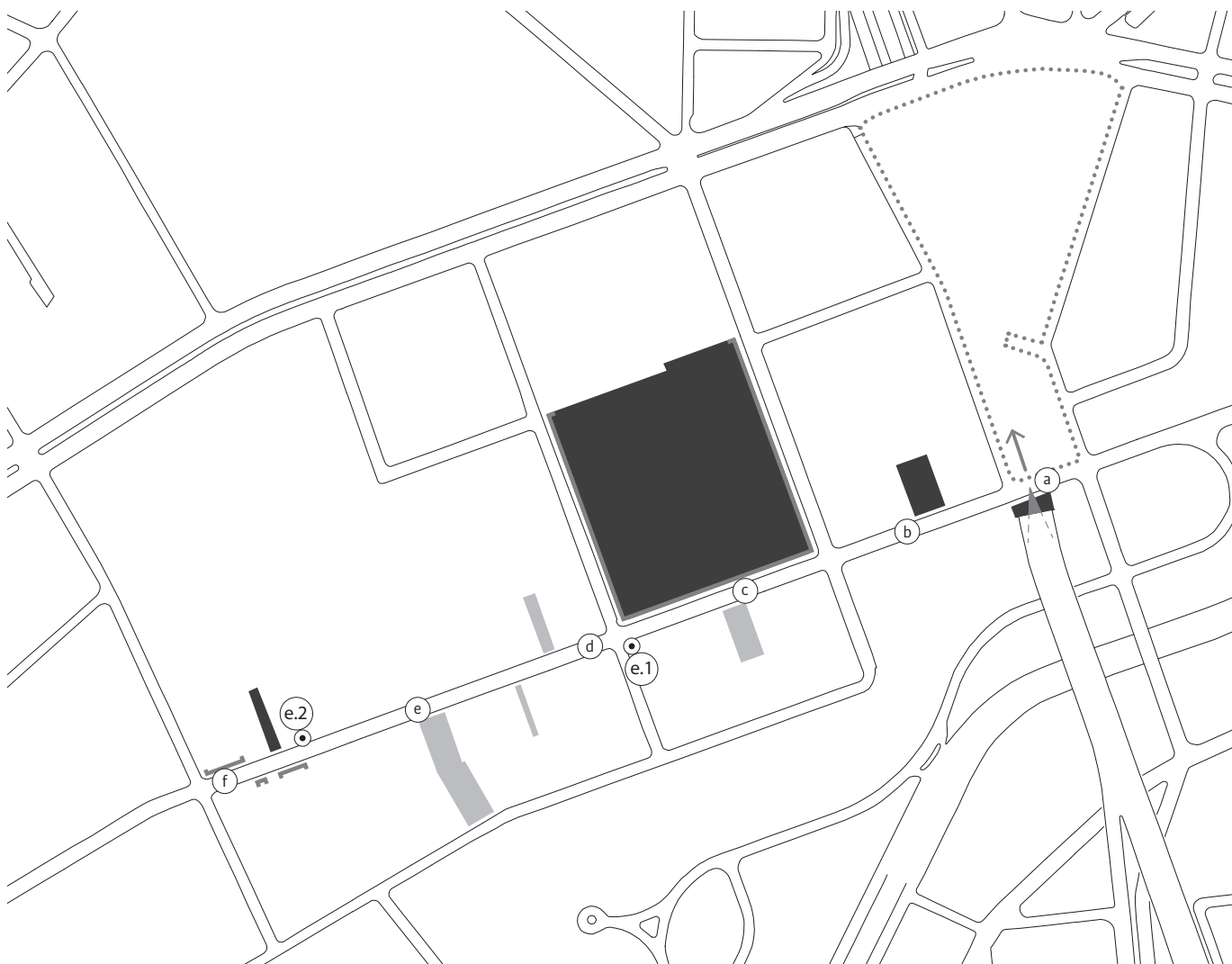
elementos de interesse

- e.1** boneco pendurado a varanda (instalação urbana)
- e.2** recuo em *pilotis*, com maior espaço para circulação na calçada

relação calçadas x leito carroçável

(largura em metros, do sentido noroeste a sudeste)

- a** 4,40_11,75_2,55
- b** 2,60_11,20_2,45
- c** 2,60_11,10_2,50
- d** 2,50_10,90_2,60
- e** 2,25_11,25_2,70
- f** 2,40_10,90_2,30





página anterior_ Acima, um extenso muro (não muito alto, mas acima do nível do olhar) isola o antigo terreno do Des Oiseaux. Abaixo, uma cena de apropriação noturna na Praça Roosevelt, ocupada por uma extensa variedade de usuários.

ao lado_ De cima para baixo, retratam-se alguns dos temas encontrados nesse primeiro trecho: na varanda do sobrado atualmente ocupado pela casa noturna Le Rêve, no cruzamento com a Rua Marquês de Paranaguá, um boneco operário aparece pendurado a um guindaste, chamando a atenção dos transeuntes. A seguir, uma fila de jovens aguarda pela entrada na casa noturna Blitz House, já nas imediações do cruzamento com a Rua Dona Antônia de Queirós. Pela foto, é possível notar o estado mal iluminado da quadra durante a noite, justamente no período de maior ocupação. Mais abaixo, são apresentados alguns dos problemas físicos observados, como os vazamentos e empoçamentos entre as ruas Caio Prado e Dona Antônia de Queirós, inclusive nas áreas de cruzamento (interferindo, portanto, nas condições de acesso à calçada). As irregularidades no piso intertravado, com muitas peças danificadas e até mesmo soltas, são também constantes ao longo do trecho. À frente do terreno do Des Oiseaux, na ausência de um mobiliário adequado para a armazenagem do lixo, os sacos são empilhados em série à espera do serviço de coleta. Tal como a questão do piso, esse problema parece se manifestar de maneira recorrente ao longo de toda a extensão da rua.



1933

rua dona antônia de queirós _e

rua costa _f

rua peixoto gomide _g

rua fernando de albuquerque _h

rua matias aires _i

rua antônio carlos _j

rua luís coelho _k

volume edificado em 1933 com correspondências em 1954 ■

volume edificado em 1933 sem correspondências em 1954 ■

área do lote ■



80_ Vale lembrar que essa maior disponibilidade de terrenos acabaria favorecendo a ocupação do território pelas redes de prostituição a partir da década de 70. De fato, numa das quadras entre as ruas Costa e Dona Antônia de Queirós (aquela a sudeste), nota-se ainda hoje a permanência de alguns prostíbulos, bordéis e estabelecimentos relacionados, geralmente sob torres residenciais.

81_ PISSARDO, op. cit., p.37.

trecho b

O segundo trecho considerado abrange as quadras entre as ruas Dona Antônia de Queirós e Luís Coelho. Segundo as leituras históricas, essa porção intermediária seria a princípio pouco interessante à fixação das classes médias e altas, acolhendo moradias de menor padrão e até mesmo cortiços durante a primeira metade do século XX – sobretudo na faixa mais central, entre as ruas Costa e Dona Antônia. À medida que se aproxima do cruzamento com a Av. Paulista, a rua parece mais atrativa às elites, recebendo a princípio sobrados e palacetes residenciais. Tal como no trecho precedente, é possível notar um maior adensamento de edifícios no período de 1933 a 1954, já com um foco de verticalização na última quadra, entre as ruas Antônio Carlos e Luís Coelho. No intervalo seguinte, de 1954 a 1972, mais terrenos são conjugados para produção de empreendimentos verticais, com destaque para as quadras entre as ruas Costa e Fernando de Albuquerque, e também entre as ruas Matias Aires e Antônio Carlos. Na última quadra, entre a Antônio Carlos e a Luís Coelho, se destacam também as duas galerias construídas no início dos anos 60: a Augusta Shops (no número 1524) e a Le Village (no 1492). O período final, entre 1972 e 2004, assiste a transformações morfológicas ainda mais profundas, sobretudo no trecho entre a Dona Antônia de Queirós e a Peixoto Gomide – justamente aquele que oferecia, nesse período, lotes e custos menores, tendo sido menos afetado pela verticalização das décadas precedentes⁸⁰.

Pelo mapa de gabaritos, é possível perceber que a maior parte dos arranha-céus se encontra curiosamente concentrada num dos lados da rua (aquele a noroeste, em direção à rua da Consolação). Já pelo mapeamento de atividades, anexo no fim do trabalho (mas também acessível através do código QR apresentado na página 119), é possível constatar que os edifícios mais recentes comportam geralmente residências ou escritórios, às vezes com espaços comerciais no embasamento. Em comparação com o trecho anterior, que apresenta maior concentração de espaços residenciais e mistos (contando também com muitos hotéis, estabelecimentos noturnos e amplas áreas sem uso ou em transformação), o presente trecho parece comportar maior variedade de atividades, com predominâncias que variam de uma quadra a outra. Entre as ruas Dona Antônia de Queirós e Costa, por exemplo, prevalecem os usos residenciais e mistos, ainda com alguns estabelecimentos noturnos, bancos e escritórios. No trecho seguinte, entre as ruas Costa e Fernando de Albuquerque, percebe-se uma concentração peculiar de equipamentos (públicos e privados), com mais espaços para estacionamento e edifícios de escritórios. Entre os equipamentos mencionados, cabe destacar a estação de energia da Eletropaulo, que ocupa uma antiga casa de transformadores e de armazenamento de bondes elétricos da Light construída em 1912⁸¹. O edifício centenário, que tem sua fachada para a Augusta parcialmente preservada (com o mesmo desenho de janelas e pilastras que figurava em fotografias antigas) se apresenta como

1954

rua dona antônia de queirós _e

rua costa _f

rua peixoto gomide _g

rua fernando de albuquerque _h

rua matias aires _i

rua antônio carlos _j

rua luís coelho _k

volume edificado em 1954 com correspondências em 1972 ■

volume edificado em 1954 sem correspondências em 1972 ■

área do lote ■



1958

No primeiro mapa, referente ao período de 1933 a 1954, notam-se variações mais concentradas no trecho entre as ruas Fernando de Albuquerque e Matias Aires, e a seguir entre a Antônio Carlos e a Luís Coelho. Confrontando-o com o mapeamento seguinte, de 1954, percebe-se que os terrenos e construções que permaneceram sem variações significativas no primeiro período tendem a ser mais afetados no período seguinte, até 1972. À medida que a rua se aproxima da Paulista, é possível já identificar alguns edifícios em altura, com destaque ao edifício Aracuã (1954), no cruzamento com a Luís Coelho, e aos edifícios Ibaté (1953) e Antônio Carlos (1947), no cruzamento com a via homônima.



1972

rua dona antônia de queirós _e

rua costa _f

rua peixoto gomide _g

rua fernando de albuquerque _h

rua matias aires _i

rua antônio carlos _j

rua luís coelho _k

volume edificado em 1972 com correspondências em 2004 ■

volume edificado em 1972 sem correspondências em 2004 ■

área do lote ■



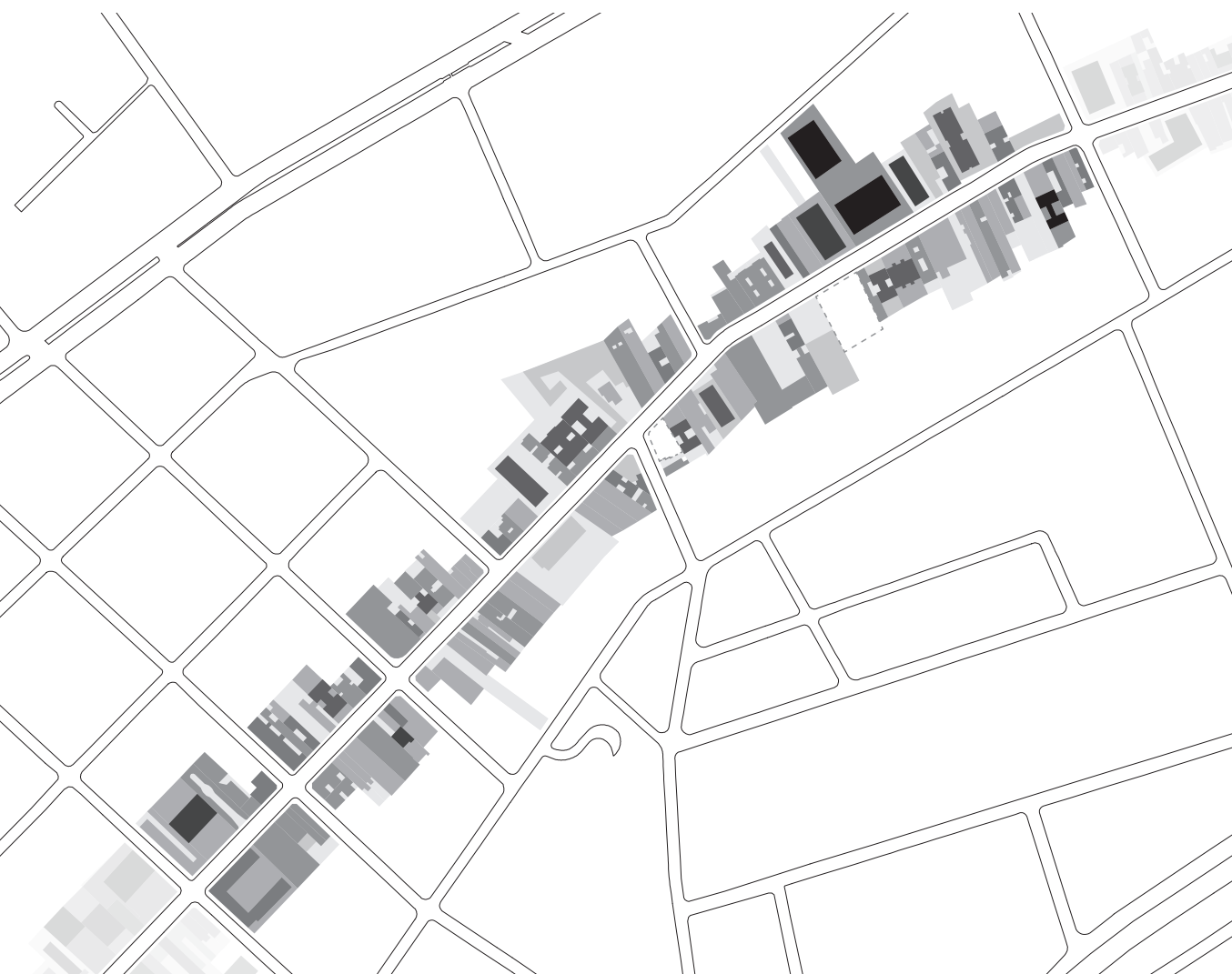
2008

Observam-se variações muito mais concentradas no último período, entre 1972 e 2004 – geralmente, para construção de grandes arranha-céus. Fica clara a mancha conformada por esses novos empreendimentos entre as ruas Dona Antônia de Queirós e Costa, reforçada pelo mapa seguinte (de gabaritos em 2017). É possível constatar, ao longo de todo o arco histórico considerado, a conservação do terreno ocupado pela estação de energia da Eletropaulo(1), bem como de alguns sobrados ou residências particulares: como, por exemplo, o pequeno edifício(2) à frente do cruzamento com a Peixoto Gomide, em posição afastada e elevada em relação à rua.



gabaritos (2017)

- em transição : : :
- área descoberta
- térreo
- térreo + 1
- térreo + 2 a 4
- térreo + 5 a 9
- térreo + 10 a 14
- térreo + 15 a 19
- térreo + 20 em diante





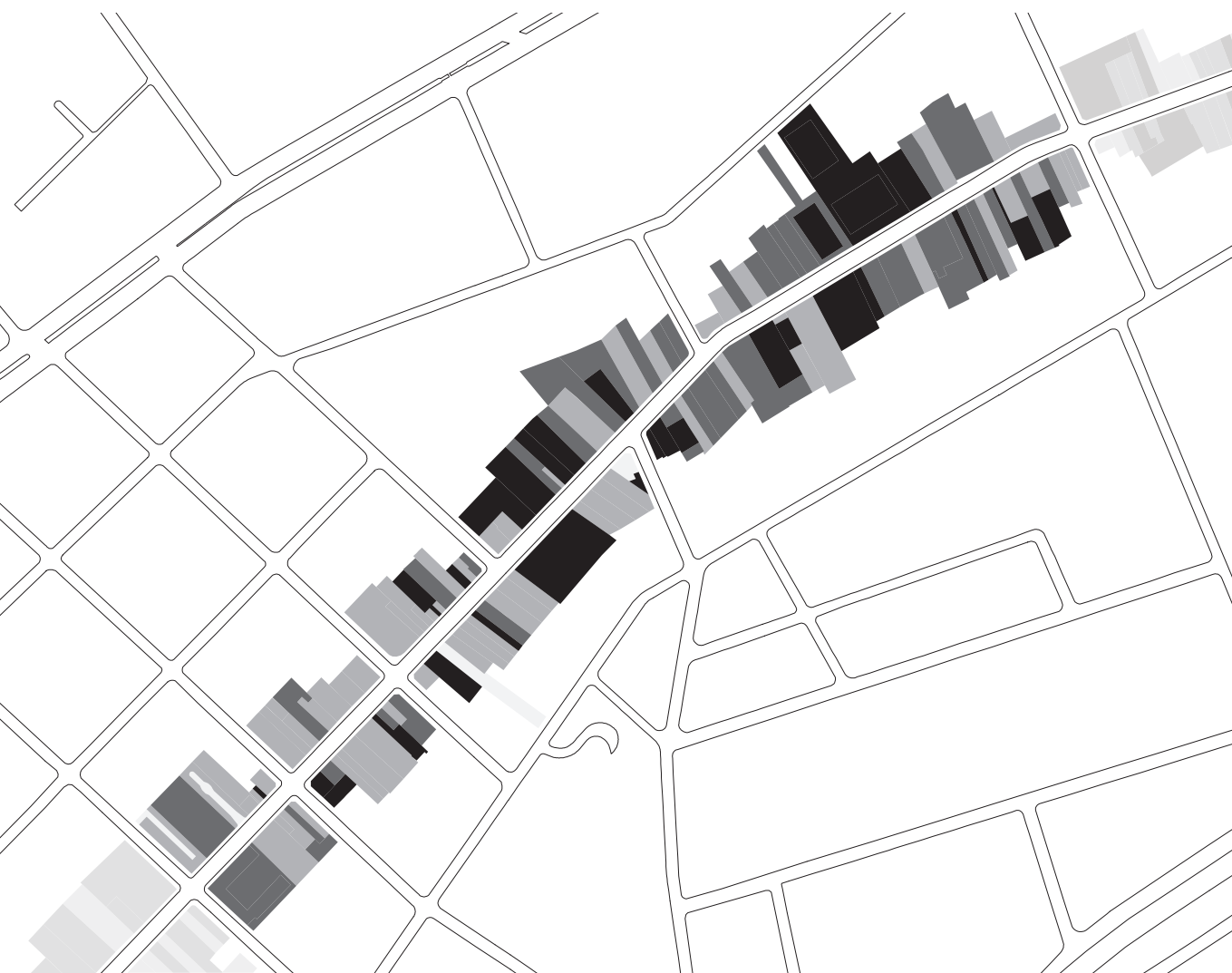
um dos últimos exemplares da primeira fase de ocupação da rua.

Voltando ao mapa de atividades, as quadras entre a Fernando de Albuquerque e a Matias Aires apresentam uma notável concentração de espaços comerciais, inclusive com um longo terreno que alcança a paralela Frei Caneca e recebe, desde 2015, uma série de *food trucks* – containers com comidas de rua para consumo em pé ou em alguma das mesas ali posicionadas. Seguindo uma tendência recente de utilização do espaço (mas que carrega uma série de afinidades com as galerias dos anos 60), esse tipo de empreendimento sugere formas alternativas de apropriação do território pelos circuitos do comércio, estendendo as possibilidades de circulação e permanência típicas do ambiente aberto da rua. Nas quadras seguintes, entre a Matias Aires e a Luís Coelho, chamam atenção ainda os usos comerciais e mistos, além de alguns equipamentos de grandes dimensões: a unidade principal da Faculdade das Américas, em edifício que havia sediado o hotel Caesar Park entre 1976 e 2003; e o Espaço Itaú de Cinema, em dois edifícios próximos – um dos quais comportara, inclusive, o primeiro cinema da Augusta (o Cine Majestic, entre 1947 e 1972).

Apesar de os terrenos de acesso privado serem ainda bastante expressivos nesse trecho – sobretudo em decorrência dos grandes empreendimentos imobiliários recentes –, o mapa de acessos revela maior frequência de espaços monitorados e restritos, com

condições de ingresso discretamente melhores do que no trecho precedente. Quanto aos horários de funcionamento, percebe-se maior alternância entre o período diurno e o estendido, com alguns estabelecimentos noturnos próximos à Rua Dona Antônia de Queirós e na região entre as ruas Costa e Peixoto Gomide – trecho intensamente ocupado por grupos jovens à noite, sobretudo nos fins de semana. É ali que se concentram uma série de bares e botecos, alguns dos quais especializados na venda de bebidas para consumo externo. A maior movimentação de pessoas é denotada pelo mapa de fluxos, com muitos pedestres provenientes da região da Paulista (onde há também o acesso à linha verde do metrô), e maior tráfego de veículos na subida – algo que parece se repetir ao longo dos demais trechos analisados. Curiosamente, apenas em uma única quadra o tráfego de veículos no sentido Centro parece superar aquele em direção aos Jardins: trata-se, não por acaso, do trecho imediatamente anterior ao encontro com a Rua Peixoto Gomide, onde muitos veículos tomam uma rota alternativa (e menos congestionada) em direção às avenidas Paulista e Nove de Julho ou ao bairro da Bela Vista. O maior volume de automóveis nesse trecho pode ser justificado pelo encontro precedente com a Rua Fernando de Albuquerque, que permite o escoamento em um só sentido a partir da Rua da Consolação. Note-se que justamente nas imediações da Rua Peixoto Gomide, onde a apropriação noturna é mais intensa, uma série de terrenos se encontram ocupados por estacionamentos, o que denuncia um potencial mal explorado.

acesso
livre
monitorado
restrito
privado



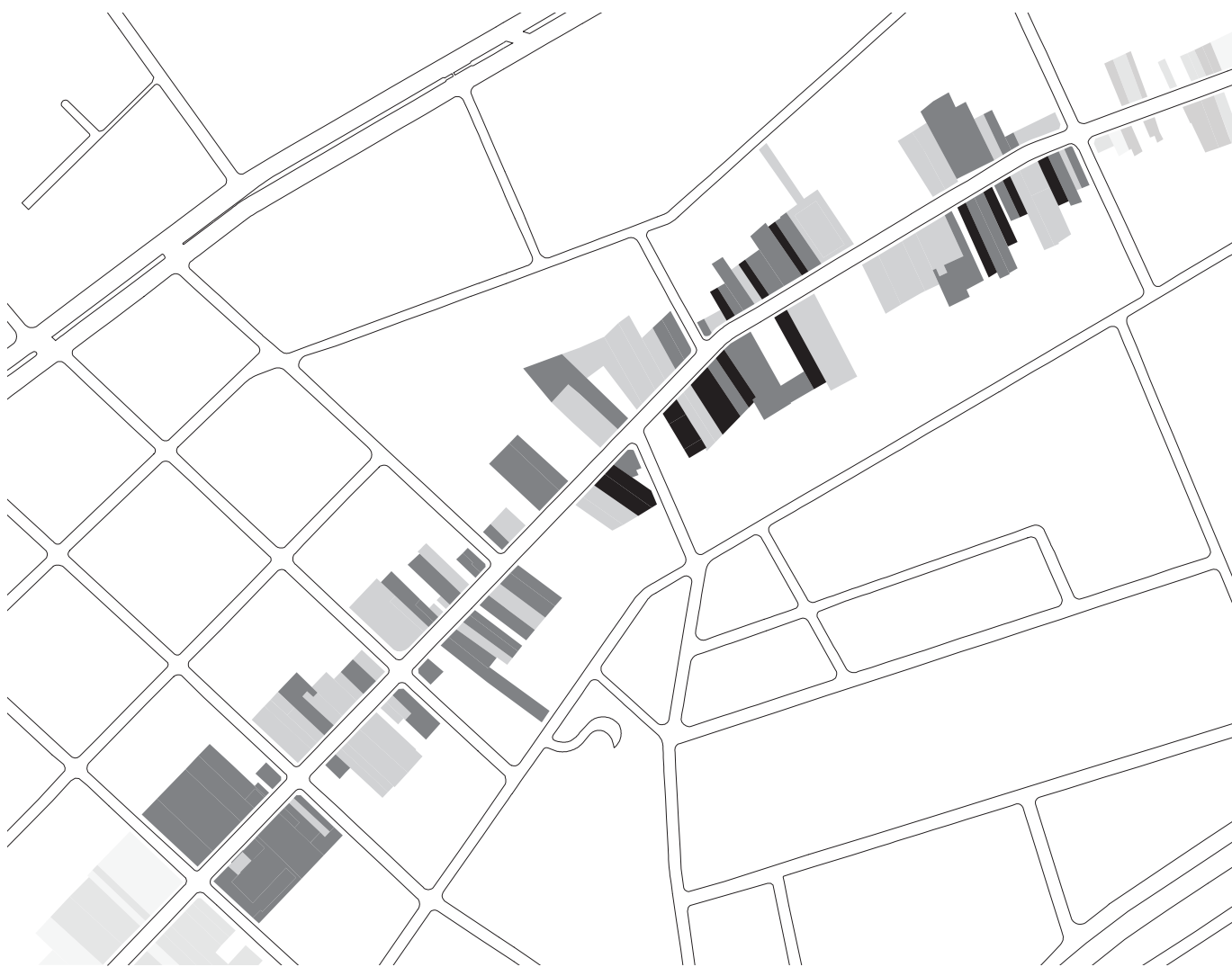
funcionamento

□ desconsiderado

■ diurno

■ estendido

■ noturno



abaixo_ mapa síntese das variações de fluxos de pedestres e veículos por hora em cada uma das quadras (de 5 a 9). Adotam-se os valores mínimos e máximos estimados, separados conforme o sentido do deslocamento: em direção ao Centro (em preto) ou aos Jardins (em cinza).

ao lado_ tabela resumo do mapa em questão, com a contagem total dos fluxos observados em cada quadra, dia e período, sempre ao longo de 12 minutos (1/5 de hora).



situação			sentido jardins					sentido centro				
quadra	dia	período	pedest	carros	motos	ônibus	outros	pedest	carros	motos	ônibus	outros
5	semana	manhã	41	180	29	5	1	36	38	3	6	0
		tarde	61	145	14	4	0	86	60	8	4	1
		noite	12	76	8	4	0	88	32	2	4	2
	sexta	manhã	41	251	21	4	4	50	46	5	3	4
		tarde	113	168	15	5	2	96	150	12	3	2
		noite	130	150	6	0	0	444	80	4	3	5
	sábado	manhã	51	187	7	3	2	48	53	1	2	6
		tarde	58	175	7	4	1	102	41	1	0	4
		noite	220	104	3	1	0	500	60	4	3	0
	domingo	manhã	20	68	2	1	47	27	16	1	0	4
		tarde	86	132	3	1	2	111	49	3	1	17
		noite	62	79	9	1	2	56	39	2	0	5
6	semana	manhã	66	130	14	5	0	92	180	21	4	2
		tarde	126	108	9	5	1	264	240	14	5	1
		noite	34	60	10	4	6	78	92	16	6	2
	sexta	manhã	70	130	14	2	3	82	130	22	5	2
		tarde	144	108	11	2	0	300	216	21	1	1
		noite	228	126	14	5	2	552	154	14	1	0
	sábado	manhã	92	104	4	2	1	88	123	11	2	3
		tarde	156	91	3	2	0	216	143	5	1	2
		noite	200	118	3	0	0	590	146	3	1	0
	domingo	manhã	37	35	6	2	5	45	71	7	2	2
		tarde	167	68	2	1	3	190	137	12	1	7
		noite	110	49	7	1	1	93	72	8	2	1
7	semana	manhã	70	116	19	3	2	80	50	10	3	1
		tarde	127	144	10	2	1	330	59	8	1	0
		noite	52	74	6	2	2	58	42	2	4	2
	sexta	manhã	59	115	16	6	1	72	30	9	2	1
		tarde	132	138	13	5	0	384	90	7	2	0
		noite	366	144	6	1	1	612	72	10	1	3
	sábado	manhã	109	138	8	3	5	109	63	6	0	2
		tarde	126	96	5	0	0	218	34	5	4	2
		noite	220	100	4	0	0	550	116	3	0	3
	domingo	manhã	72	61	5	2	9	45	16	1	0	2
		tarde	171	99	3	1	4	230	34	3	0	5
		noite	72	57	4	1	1	108	21	4	1	4
8	semana	manhã	84	79	20	5	2	90	62	8	4	0
		tarde	206	72	11	4	2	378	84	10	5	2
		noite	22	40	2	4	0	56	52	2	2	0
	sexta	manhã	61	90	17	4	1	88	40	5	7	0
		tarde	180	138	6	1	0	420	96	8	4	2
		noite	342	114	7	1	0	438	102	8	3	6
	sábado	manhã	139	117	6	4	2	142	74	3	3	4
		tarde	192	88	5	2	2	288	42	1	1	2
		noite	170	92	5	2	0	450	80	3	2	0
	domingo	manhã	55	20	0	1	6	45	20	1	0	3
		tarde	152	27	2	2	2	192	29	1	0	7
		noite	144	55	7	2	1	96	48	2	0	2
9	semana	manhã	81	107	13	4	0	77	68	11	3	0
		tarde	186	110	10	5	2	342	94	6	1	0
		noite	48	52	2	2	0	60	60	0	0	0
	sexta	manhã	47	86	6	8	1	96	25	5	5	0
		tarde	192	132	10	5	0	456	72	9	1	1
		noite	330	90	4	3	2	426	102	3	3	2
	sábado	manhã	200	67	4	3	3	245	58	4	1	2
		tarde	222	104	8	3	2	426	72	2	1	2
		noite	290	80	1	4	1	520	88	4	0	4
	domingo	manhã	93	0	0	0	12	41	49	1	0	24
		tarde	138	0	0	0	2	236	19	1	0	3
		noite	198	71	9	1	0	180	48	3	2	1

(eixo 3 - externo)
arborização
 linha guia ...
 vão sem plantio □
 árvore de porte baixo ■
 árvore de porte médio ●
 árvore de porte alto ○

(eixo 2 - intermediário)
fiação elétrica
 fiação enterrada/ausente —
 fiação aparente —
 poste para fiação □
 poste com lâmpada comum ■
 poste com lâmpada de led ●

(eixo 1 - interno)
mobiliário urbano
 assento (banco) A
 lixeira L
 mesa na calçada M
 ponto de ônibus O
 paraciclo P
 telefone público T

matriz física
 (eixo 0 - junto à rua)
calçadas
 piso irregular 0
 piso danificado 1
 piso muito danificado 2
 bueiro mal tampado 3
 tubulação exposta 4
 vazamento 5
 interferência 6
 lixo amontoado 7
 tampa desnivelada 8



aspectos de destaque

- terreno ocioso
- terreno subaproveitado
- amplo espaço livre
- galeria aberta
- galeria coberta
- incentivo ao ingresso
- barreira
- declive acentuado
- vista de interesse
- elemento de interesse
- problema

elementos de interesse

- e.1** lojas recuadas em série
- e.2** edifício recuado da calçada e com fachada espelhada
- e.3** recuo em *pilotis*
- e.4** vendedor expõe livros diariamente à frente da FAM

problemas

- p.1** triângulos sobre mureta
- p.2** árvores de grande porte dificultam a passagem

relação calçadas x leito carroçável

(largura em metros, do sentido noroeste a sudeste)

g 2,35_11,00_2,50

h 2,20_11,00_2,20

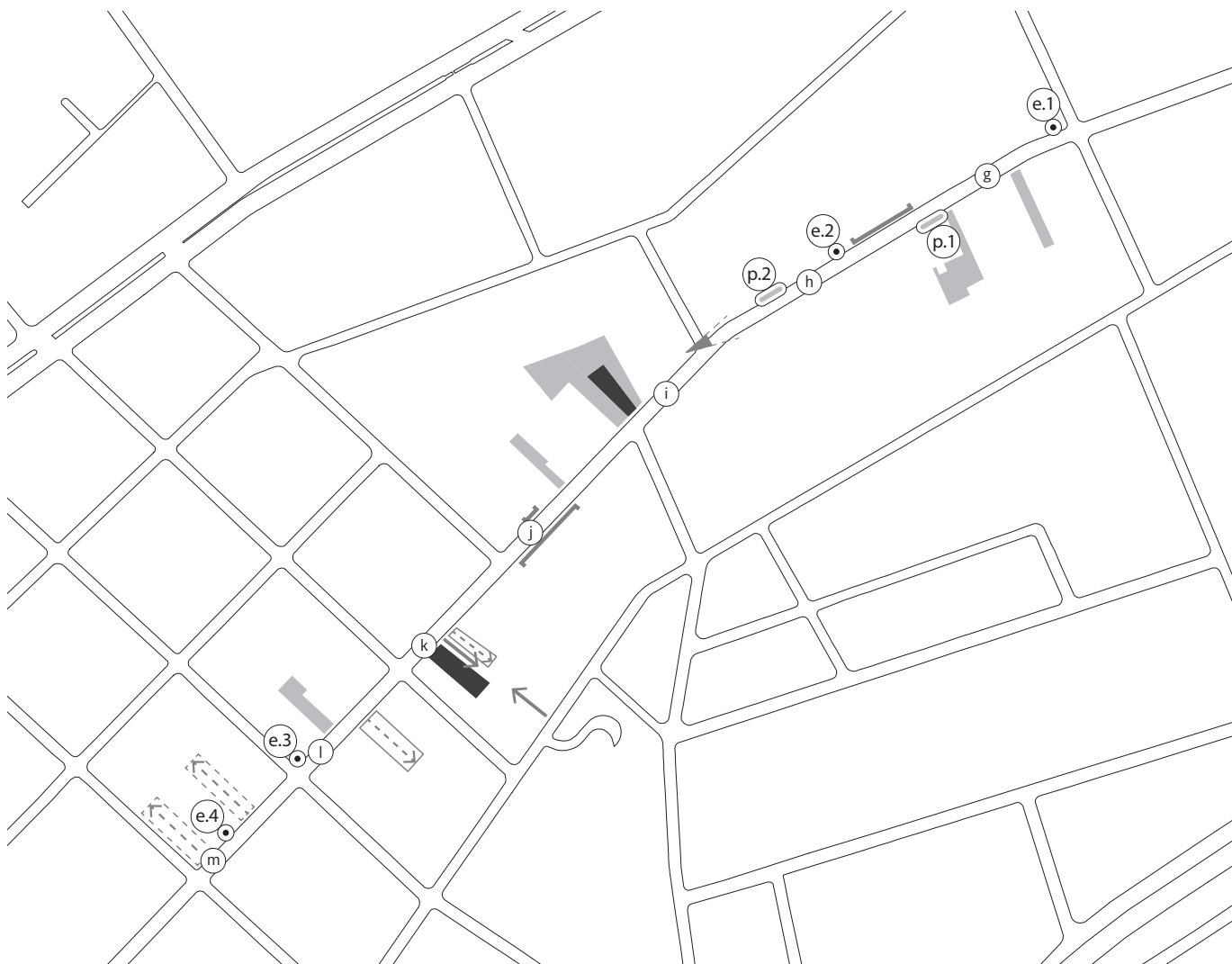
i 2,50_11,10_1,90

j 2,45_11,10_2,50

k 2,20_11,10_2,55

l 2,20_11,15_2,45

m 2,30_11,15_2,45







página anterior_ Acima, muro da estação de energia da Eletropaulo, tendo à frente uma parada de ônibus. Abaixo, cena noturna no cruzamento da Peixoto Gomide, com um grande número de pessoas paradas ou em circulação. Note-se que muitas ocupam o leito carroçável, disputando o espaço da rua com os automóveis. Em primeiro plano, o edifício de esquina à esquerda, construído em 1913, acabaria sendo derrubado junto do sobrado vizinho em meados de 2017 para construção de uma farmácia.



ao lado_ À esquerda, de cima para baixo, é possível observar uma série de problemas nas calçadas: a princípio, em frente ao edifício residencial Bella Cintra, a calçada recém-construída já se encontra em estado deplorável, inclusive com alguns trechos sem qualquer revestimento acabado; abaixo, um exemplo de tampas de bueiro mal niveladas, rodeadas por peças de piso soltas; a seguir, logo após uma rampa de acesso à calçada, o piso aparece em estado bastante irregular; por fim, a quarta imagem mostra um ponto de ônibus com trechos alagados em decorrência das irregularidades no piso e dos vazamentos acumulados na sarjeta. Acima, observa-se outra cena de lixo mal descartado – dessa vez sem qualquer saco plástico, quase alcançando o meio da calçada. A última foto retrata um interessante episódio de aproveitamento de empenas cegas no cruzamento com a Rua Matias Aires, em maio de 2017, para projeção de vídeos e imagens.

1933

rua luís coelho _**k**

avenida paulista _**l**

alameda santos _**m**

alameda jaú _**n**

alameda itu _**o**

alameda franca _**p**

volume edificado em 1933 com correspondências em 1954 

volume edificado em 1933 sem correspondências em 1954 

área do lote 



82. Contrariando a proposta original, as áreas de hospedagem acabariam sendo negadas pelo poder público, que preferiu resguardar, naquele momento, o território da avenida desse tipo de ocupação. Ainda assim, os usos comerciais foram permitidos e continuam em operação até hoje. Entre os estabelecimentos que se instalaram no conjunto e que o elevaram a uma posição de sucesso estão o Cine Astor, o Restaurante Fasano e, desde 1969, também a Livraria Cultura. IACOCCA, Angelo. *A conquista da Paulista: Conjunto Nacional*. São Paulo: Peirópolis, 1998.

trecho c

Compreendendo a região de encontro com a Avenida Paulista, mas também uma porção de quadras no bairro do Cerqueira César (onde se desenvolve a vertente jardins da rua), o terceiro trecho parece reunir aspectos significativamente diversos daqueles observados nos recortes anteriores. Logo de início, é possível observar que a ocupação dessas quadras até a década de 30 ocorria de maneira mais esparsa do que na vertente central. De acordo com as narrativas históricas, tratava-se de uma porção do território mais atrativa à instalação de famílias de alta renda (sobretudo em decorrência da proximidade à Avenida Paulista), tendo recebido uma série de palacetes e sobrados ao longo daquelas primeiras décadas. Já no mapa seguinte, de 1954, nota-se uma aglomeração construtiva muito maior, sobretudo a partir do cruzamento com a Alameda Santos. De fato, era então que o lado jardins da Augusta começava a se consolidar como território do comércio de luxo na cidade, atraindo um tipo de ocupação que se estruturava justamente em edifícios mais estreitos e baixos, privilegiando o contato com a rua e com o público em circulação.

Em contraste com o adensamento de edifícios nas quadras seguintes, um dos quarteirões entre a Paulista e a Alameda Santos permanecia na década de 50 como propriedade de uma única família: tratava-se da Vila Horácio Sabino, construída entre 1902 e 1904. Após a morte do rico empreendedor imobiliá-

rio em 1950, a mansão é vendida ao empresário argentino José Tjurs, então proprietário de uma série de hotéis em São Paulo e no Rio de Janeiro, entre os quais o Excelsior (na Av. Ipiranga) e o Jaraguá (na Major Quedinho). Atento à movimentação dos espaços de comércio na cidade, mas também às tendências de consumo internacionais, Tjurs vislumbrou naquele terreno um ambicioso empreendimento que reuniria espaços para residência, hospedagem, bares, cinemas, restaurantes, lojas e serviços. É assim que nasce o Conjunto Nacional, com duas lâminas bem definidas: uma horizontal, inaugurada já em 1958 e direcionada às lojas, equipamentos e serviços em geral; e outra vertical, concluída em 1962 e ocupada desde então por residências e escritórios⁸².

Ao congregar uma série de serviços e facilidades num ambiente coberto, o Conjunto Nacional se coloca como antecessor da onda de shopping centers que ocupariam a cidade a partir da década de 60, a começar pelo Shopping Iguatemi de 1966. Seguindo essa tendência, alguns terrenos do lado oposto da Paulista acabariam sendo agrupados a seguir para construção do Shopping Center 3, inaugurado já em 1969. Tal como o Conjunto Nacional, o shopping se comunica diretamente com a Augusta e com a Paulista, sendo composto por um embasamento comercial e uma torre de escritórios. Por suas largas dimensões, ambos os edifícios se destacam no mapeamento de 1972 – que, em comparação com o mapa precedente, apresenta já uma série de novas construções nas quadras em torno da Avenida Pau-

1954

rua luís coelho _**k**

avenida paulista _**l**

alameda santos _**m**

alameda jaú _**n**

alameda itu _**o**

alameda franca _**p**

volume edificado em 1954 com correspondências em 1972 **■**

volume edificado em 1954 sem correspondências em 1972 **■**

área do lote **■**



1958

Entre 1933 e 1954, nota-se uma considerável permanência de massas edificadas entre a Rua Luís Coelho e a Alameda Jaú – seguida, no intervalo seguinte (de 1954 a 1972), de uma drástica variação, sobretudo nas quadras que encontram a Avenida Paulista. Mais adiante no lado jardins, é evidente o adensamento de edifícios do primeiro mapa ao segundo. Na vista aérea de 1958, o embasamento do Conjunto Nacional **(1)** já se encontra concluído, sendo possível também visualizar a primeira parte da lâmina vertical em construção. Apesar de outros arranha-céus serem já visíveis na região, poucos deles parecem ocupar um endereço na própria Rua Augusta.



1972

rua luís coelho _k

avenida paulista _l

alameda santos _m

alameda jaú _n

alameda itu _o

alameda franca _p

volume edificado em 1972 com correspondências em 2004 ■

volume edificado em 1972 sem correspondências em 2004 ■

área do lote ■



2008

Como nos trechos anteriores, predominam no mapa de 1972 os movimentos de remembramento de terrenos para produção de novos empreendimentos, sobretudo nas imediações da Paulista. Da Alameda Santos em diante, pode-se notar ainda um predomínio de lotes esguios – embora algumas operações de remembramento sejam também visíveis em relação ao mapa precedente. Pela vista aérea abaixo, é possível observar os efeitos da onda de verticalização após 1970, com impactos reduzidos sobre a vertente jardins da rua. Destaque para os edifícios do Conjunto Nacional **(1)** e do Shopping Center 3 **(2)**, discutidos ao longo do texto.



gabaritos (2017)

- em transição : : :
área descoberta : : :
térreo : : :
térreo + 1 : : :
térreo + 2 a 4 : : :
térreo + 5 a 9 : : :
térreo + 10 a 14 : : :
térreo + 15 a 19 : : :
térreo + 20 em diante : : :





lista, então exaltada como nova centralidade urbana e apropriada por grandes empresas nacionais e estrangeiras. De fato, o mapa de gabaritos ao lado atesta maior verticalização nas quadras que encontram a avenida, com predomínio de volumes mais baixos ao longo dos quarteirões seguintes.

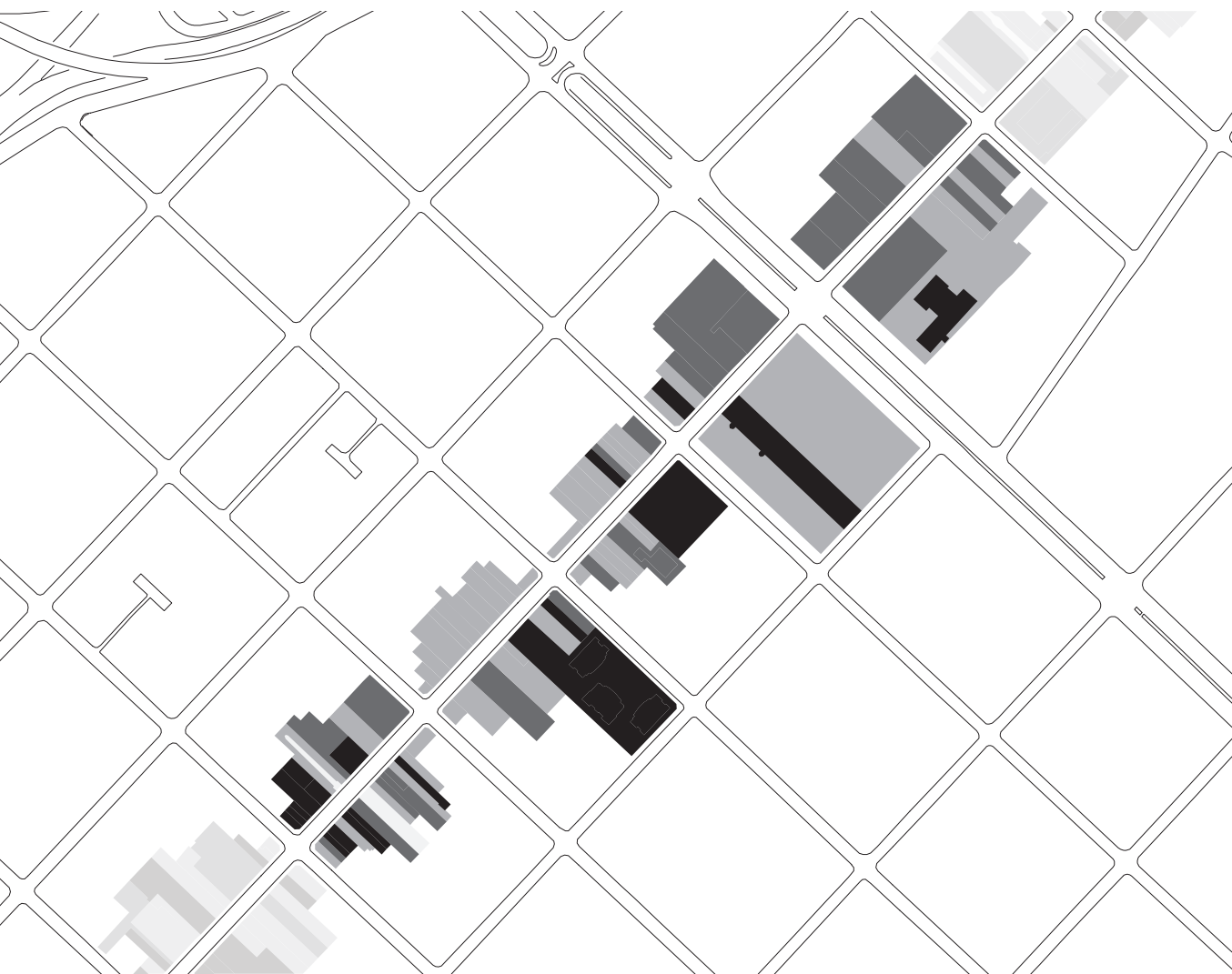
Também o mapa de atividades anexo chama atenção para a densidade de espaços para escritórios, bancos e serviços públicos nas quadras ao redor da Paulista, em contraste com o padrão comercial das quadras a seguir: entre as alamedas Santos e Jaú, junto a uma série de pequenas lojas, observam-se ainda algumas torres de escritórios – inclusive, com dois grandes empreendimentos em construção; no trecho seguinte, entre a Jaú e a Itu, as lojas assobradadas se misturam a edifícios mistos, entremeados por alguns espaços culturais (como o CineSesc e a igreja Sara Nossa Terra); por fim, nas quadras entre as alamedas Itu e Franca, nota-se uma série de terrenos vagos e estacionamentos, além de duas galerias remanescentes da década de 60 – a Galeria Flórida (no número 2212) e a Galeria América (no 2203).

No que tange às condições de acesso, os espaços no entorno da Paulista apresentam sobretudo condições restritas, com ressalvas aos espaços de circulação monitorada do Center 3 e do Conjunto Nacional. Nas demais quadras, essas duas situações de acesso se alternam de modo equilibrado, com exceções que, embora pouco numerosas, se mostram dimensionalmente expressivas – como os grandes terrenos em

obras na esquina com a Al. Santos e o condomínio residencial na quadra seguinte, o qual se relaciona com a Augusta através de um único muro elevado. Em contraste com os trechos anteriores, nenhum dos estabelecimentos parece funcionar somente no período noturno, com balanceada alternância entre espaços de funcionamento diurno e estendido.

O mapeamento de fluxos sinaliza maior movimentação de pedestres com destino à vertente central da rua, ao menos nas primeiras quadras (onde se encontra a saída da estação Consolação, em contato com as linhas verde e amarela do metrô). A seguir, o trânsito a pé passa a ser relativamente maior em direção aos Jardins, enquanto que o fluxo de automóveis permanece mais intenso no sentido de subida à Paulista. Apesar de o mapeamento da matriz física apontar para questões bastante dispersas, é interessante pontuar que ambas as calçadas do Conjunto Nacional e do Banco Safra, no cruzamento com a Paulista, apresentam revestimento de mosaico português, sendo a segunda mais afetada por problemas de irregularidade (provavelmente, em decorrência do maior fluxo de pessoas e de manutenções menos frequentes). A calçada ao lado do Conjunto Nacional também se destaca das demais pelo recuo contínuo da fachada para alargamento da área de circulação, além de contar com um mobiliário característico e com uma iluminação mais potente, a base de lâmpadas de led (tal como verificado no trecho precedente entre as ruas Antônio Carlos e Luís Coelho, na quadra ocupada pela FAM).

acesso
livre
monitorado
restrito
privado



funcionamento

□ desconsiderado

■ diurno

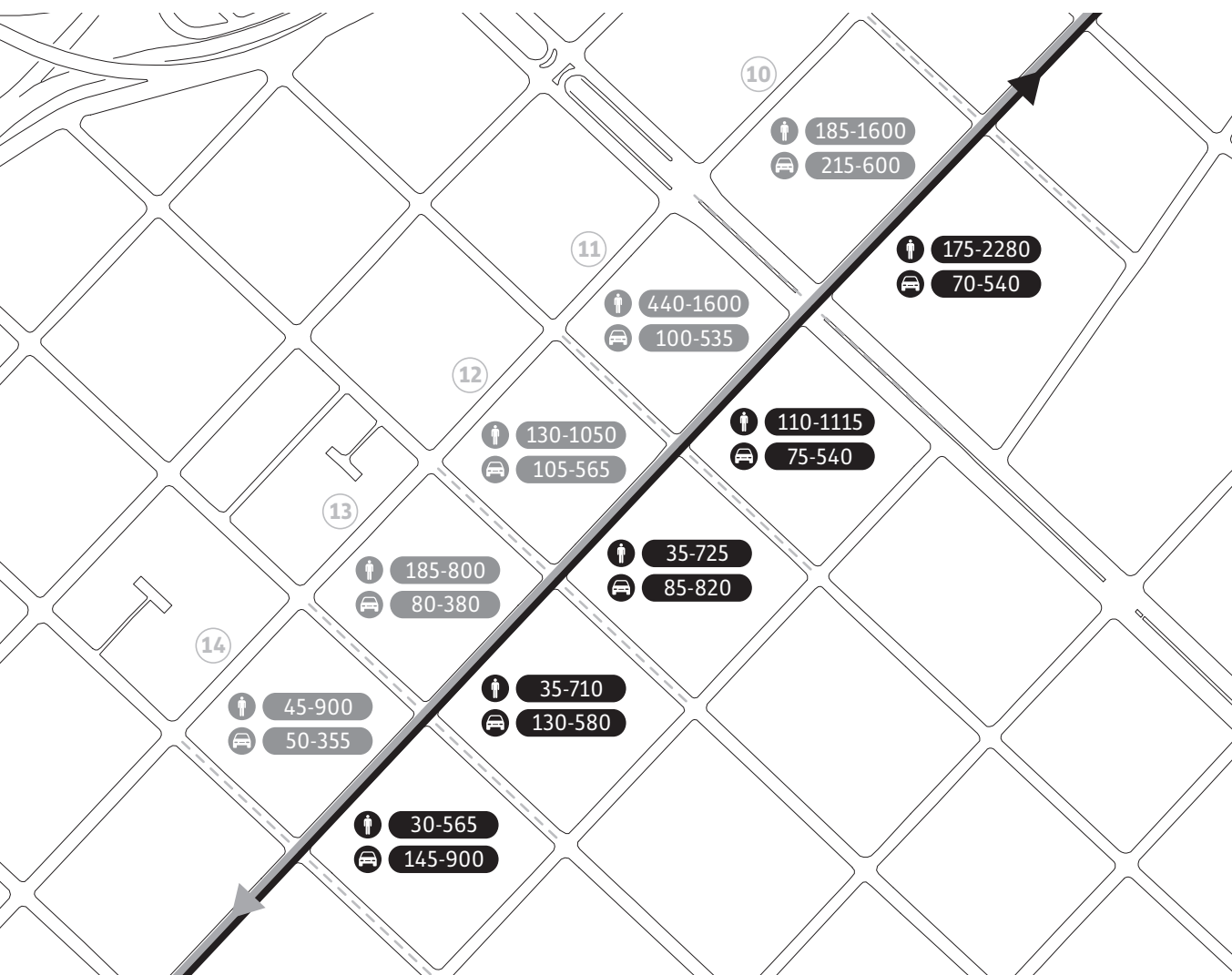
■ estendido

■ noturno



abaixo_ mapa síntese das variações de fluxos de pedestres e veículos por hora em cada uma das quadras (de 10 a 14). Adotam-se os valores mínimos e máximos estimados, separados conforme o sentido do deslocamento: em direção ao Centro (em preto) ou aos Jardins (em cinza).

ao lado_ tabela resumo do mapa em questão, com a contagem total dos fluxos observados em cada quadra, dia e período, sempre ao longo de 12 minutos (1/5 de hora).



situação			sentido jardins					sentido centro				
quadra	dia	período	pedest	carros	motos	ônibus	outros	pedest	carros	motos	ônibus	outros
10	semana	manhã	126	76	11	3	3	258	44	10	5	3
		tarde	288	116	15	5	0	246	106	8	4	0
		noite	258	74	8	3	1	210	66	6	2	4
	sexta	manhã	96	100	12	4	2	282	68	11	2	2
		tarde	320	120	10	4	2	295	88	14	4	0
		noite	234	60	9	2	2	456	90	9	3	3
	sábado	manhã	62	85	6	2	0	98	60	6	5	0
		tarde	246	120	6	4	3	216	108	3	5	0
		noite	210	83	3	2	0	354	91	2	2	0
	domingo	manhã	37	43	1	1	3	35	14	1	1	3
		tarde	235	0	0	0	0	373	0	0	0	9
		noite	193	70	7	1	3	188	73	9	2	4
11	semana	manhã	320	68	9	5	1	70	86	15	4	0
		tarde	198	68	12	4	0	180	76	18	5	0
		noite	78	42	4	2	0	198	102	10	6	1
	sexta	manhã	281	79	11	3	0	91	97	12	3	0
		tarde	202	55	6	4	1	223	56	17	6	1
		noite	112	62	8	4	0	168	108	6	6	1
	sábado	manhã	160	43	4	2	1	25	51	2	2	0
		tarde	144	90	7	3	2	180	56	5	3	0
		noite	88	107	8	0	2	146	96	6	1	0
	domingo	manhã	47	20	2	2	4	22	15	0	2	0
		tarde	189	0	0	0	5	218	0	0	0	3
		noite	71	48	5	2	1	80	43	9	1	0
12	semana	manhã	204	80	9	4	1	46	151	10	2	0
		tarde	150	110	13	3	0	145	164	13	4	0
		noite	50	74	3	3	1	84	139	5	5	0
	sexta	manhã	210	90	15	5	1	66	142	15	6	0
		tarde	150	113	18	3	1	114	156	20	1	0
		noite	72	88	4	2	1	97	119	10	3	1
	sábado	manhã	76	52	3	3	2	22	73	30	3	1
		tarde	109	102	5	2	1	124	125	8	2	1
		noite	50	78	4	2	0	55	110	12	2	0
	domingo	manhã	26	21	1	1	2	7	17	1	2	0
		tarde	103	22	1	2	1	86	62	3	2	2
		noite	61	71	6	0	1	33	64	7	1	0
13	semana	manhã	234	71	8	3	1	32	110	7	4	0
		tarde	130	64	8	3	1	138	94	12	3	0
		noite	37	36	6	8	0	54	60	5	5	1
	sexta	manhã	160	68	7	3	1	40	116	16	3	1
		tarde	126	76	14	3	0	142	106	16	0	0
		noite	56	71	10	4	0	56	86	10	5	0
	sábado	manhã	102	46	1	3	0	25	80	1	5	0
		tarde	114	70	2	3	2	132	110	3	0	0
		noite	47	54	4	1	1	96	90	5	5	0
	domingo	manhã	37	16	0	1	10	7	26	1	0	4
		tarde	83	26	1	0	2	49	35	1	1	1
		noite	38	42	1	3	2	27	65	9	1	1
14	semana	manhã	180	71	13	3	0	20	180	15	2	0
		tarde	152	90	19	3	1	113	131	17	4	0
		noite	23	54	5	3	2	40	72	3	5	1
	sexta	manhã	130	65	9	3	0	35	127	13	6	1
		tarde	136	69	10	2	2	113	140	24	5	2
		noite	37	67	13	5	1	40	110	10	6	0
	sábado	manhã	98	40	5	3	0	13	105	10	1	0
		tarde	120	68	4	2	0	60	156	5	1	0
		noite	31	66	8	2	0	42	98	2	3	0
	domingo	manhã	9	10	0	1	0	6	29	0	2	0
		tarde	65	21	4	2	0	35	69	3	0	0
		noite	19	58	9	0	1	14	89	7	2	0

(eixo 3 - externo)
arborização
 linha guia ...
 vão sem plantio □
 árvore de porte baixo ■
 árvore de porte médio ●
 árvore de porte alto ○

(eixo 2 - intermediário)
fiação elétrica
 fiação enterrada/ausente —
 fiação aparente —
 poste para fiação □
 poste com lâmpada comum ■
 poste com lâmpada de led ●

(eixo 1 - interno)
mobiliário urbano
 assento (banco) A
 lixeira L
 mesa na calçada M
 ponto de ônibus O
 paraciclo P
 telefone público T

matriz física
 (eixo 0 - junto à rua)
calçadas
 piso irregular 0
 piso danificado 1
 piso muito danificado 2
 bueiro mal tampado 3
 tubulação exposta 4
 vazamento 5
 interferência 6
 lixo amontoado 7
 tampa desnivelada 8



aspectos de destaque

- terreno ocioso
- terreno subaproveitado
- amplo espaço livre
- galeria aberta
- galeria coberta
- incentivo ao ingresso
- barreira
- declive acentuado
- vista de interesse
- elemento de interesse
- problema

elementos de interesse

- e.1** mureta livre para apoio
- e.2** cruzamento com a Paulista; calçadas mais largas
- e.3** loja com troca mensal de arte da fachada e decoração externa esporádica
- e.4** recuo em *pilotis*

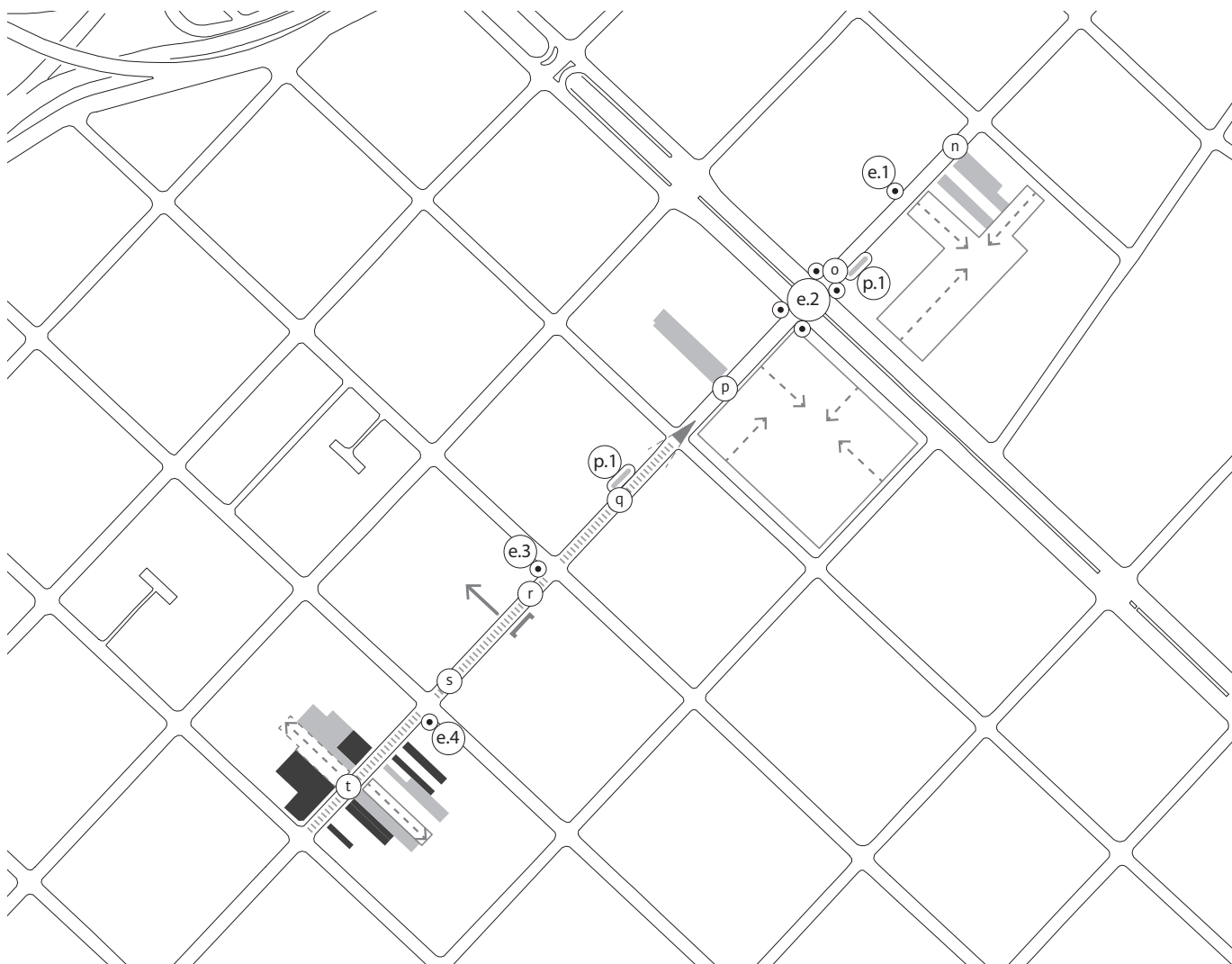
problemas

- p.1** triângulos sobre mureta

relação calçadas x leito carroçável

(largura em metros, do sentido noroeste a sudeste)

- n** 2,45_11,00_2,50
- o** 2,50_11,05_3,00
- p** 2,85_10,80_4,40
- q** 2,90_10,35_2,70
- r** 2,60_10,35_2,60
- s** 2,75_10,30_2,60
- t** 2,70_10,40_2,60







página anterior_ Acima, calçada do Conjunto Nacional, mais larga graças ao recuo do embasamento no térreo. Abaixo, vista de algumas lojas numa das quadras entre as alamedas Santos e Jaú. Note-se que muitas dessas construções preservam um perfil horizontal, inclusive se aproveitando de estruturas mais antigas – como sugerem o telhado e as paredes em segundo plano.

ao lado_ À esquerda, de cima para baixo, apontam-se mais problemas nas calçadas: na primeira foto, quase no cruzamento com a Paulista, o piso revestido com mosaico português se encontra bastante danificado, com deformações e peças soltas; também o intertravado, que se mostra danificado em diversos pontos ao longo da rua, parece não ser um revestimento tão adequado para superfícies em aclave, sobretudo em zonas de tráfego intenso; na terceira imagem, um exemplo de tubulação exposta em plena calçada, seguido por uma árvore de grande porte mal implantada, com diversas peças de piso soltas e irregularidades em virtude da movimentação subterrânea das raízes. Abaixo, um exemplo de estratégia tomada pelos estabelecimentos (sobretudo os comerciais) para impedir que pessoas em movimento sentem, deitem ou se apoiem sobre as muretas e degraus nas fachadas, conformando zonas de acesso inóspitas. Por fim, um uso interessante de um edifício vazio, com obras de arte expostas em plena calçada, monitoradas por um vendedor.



1933

alameda franca _ **p**

alameda tietê _ **q**

alameda lorena _ **r**

rua oscar freire _ **s**

rua estados unidos _ **t**

volume edificado em 1933 com correspondências em 1954 **■**

volume edificado em 1933 sem correspondências em 1954 **■**

área do lote **■**



trecho d

O último trecho retratado parece ser o mais homogêneo da série – seja em termos de funcionamento no presente, seja em seu desenvolvimento histórico. Como demonstra o mapa de 1933, a maior parte dos terrenos nessa região assumia um formato estreito e profundo, que seria razoavelmente preservado nos períodos seguintes. Ainda bastante rarefeita na década de 30, a ocupação do território se torna progressivamente mais densa: a princípio, com a divisão de imóveis em formatos ainda mais delgados; a seguir, com a extensão dos volumes construídos através das áreas disponíveis em cada lote. Desse modo, o predomínio de vazios é gradualmente substituído por uma massa edificada bastante compacta. À diferença dos cenários precedentes, essa aglutinação não parece ter culminado em edifícios muito altos, sendo a verticalização em todo o trecho relativamente pontual e geralmente recuada do limite da rua.

Pode-se concluir que a manutenção do perfil horizontal deriva principalmente do êxito das redes do comércio a partir da década de 50, inclusive com uma série de galerias distribuídas pelo trecho – junto a amplos espaços de estacionamento que, nas décadas posteriores, procurariam contornar as dificuldades de acesso pela freguesia motorizada. O enfraquecimento desses mesmos circuitos comerciais a partir da década de 70, justamente pelos problemas de congestionamento que afligiam a rua (e que afastavam também o interesse do mercado

imobiliário para outros tipos de uso, como o residencial), acabariam permitindo em grande medida a conservação dessa morfologia até o presente, com predomínio de edifícios de um a quatro pavimentos além do térreo.

Como indicado pelo mapa de atividades anexo, a presença do comércio é constante em todo o trecho, com forte presença de lojas, galerias (geralmente, cobertas), edifícios mistos e estacionamentos. Há também uma série de espaços ociosos, com destaque ao espaçoso Center Oscar Freire Augusta, situado no cruzamento com a Rua Oscar Freire e interdito já há alguns anos para reformas (que, segundo notícias⁸³, deveriam ser concluídas no final deste ano, mas que não parecem ter sido ao menos começadas). Observa-se também uma concentração peculiar de bancos nas quadras finais, entre as ruas Oscar Freire e Estados Unidos, além de dois grandes empreendimentos em construção (um nesse mesmo trecho, e outro entre as alamedas Franca e Lorena).

Entre as galerias identificadas, merecem destaque a Ouro Fino (no número 2690) e a Vitrine Augusta (no 2530), ambas cobertas. A última delas conta com um generoso corredor interno que segue ao encontro da rua paralela, a Haddock Lobo, sendo coberta por uma torre com espaços residenciais e de escritórios. Ao lado dessa galeria, um estreito lote é ocupado pela Villa San Pietro, que reúne algumas lojas e um restaurante acessíveis por um corredor lateral aberto. Em todos esses casos, a oferta de

1954

alameda franca _ **p**

alameda tietê _ **q**

alameda lorena _ **r**

rua oscar freire _ **s**

rua estados unidos _ **t**

volume edificado em 1954 com correspondências em 1972 **■**

volume edificado em 1954 sem correspondências em 1972 **■**

área do lote **■**



1958

Ainda bastante esparsa em 1933 (sobretudo após o cruzamento com a Alameda Lorena), a ocupação ao longo do trecho já se mostra mais densa em 1954. Pela foto aérea de 1958, observa-se que a região, predominantemente horizontal, contava já com alguns pontos de verticalização – inclusive pela Augusta, com uma torre entre as alamedas Franca e Tietê, duas entre as alamedas Tietê e Lorena e outras duas entre as ruas Oscar Freire e Estados Unidos (entre as quais, aquela ocupada até a década de 2010 pelo Center Oscar Freire Augusta⁽¹⁾).



1972

alameda franca _ **p**

alameda tietê _ **q**

alameda lorena _ **r**

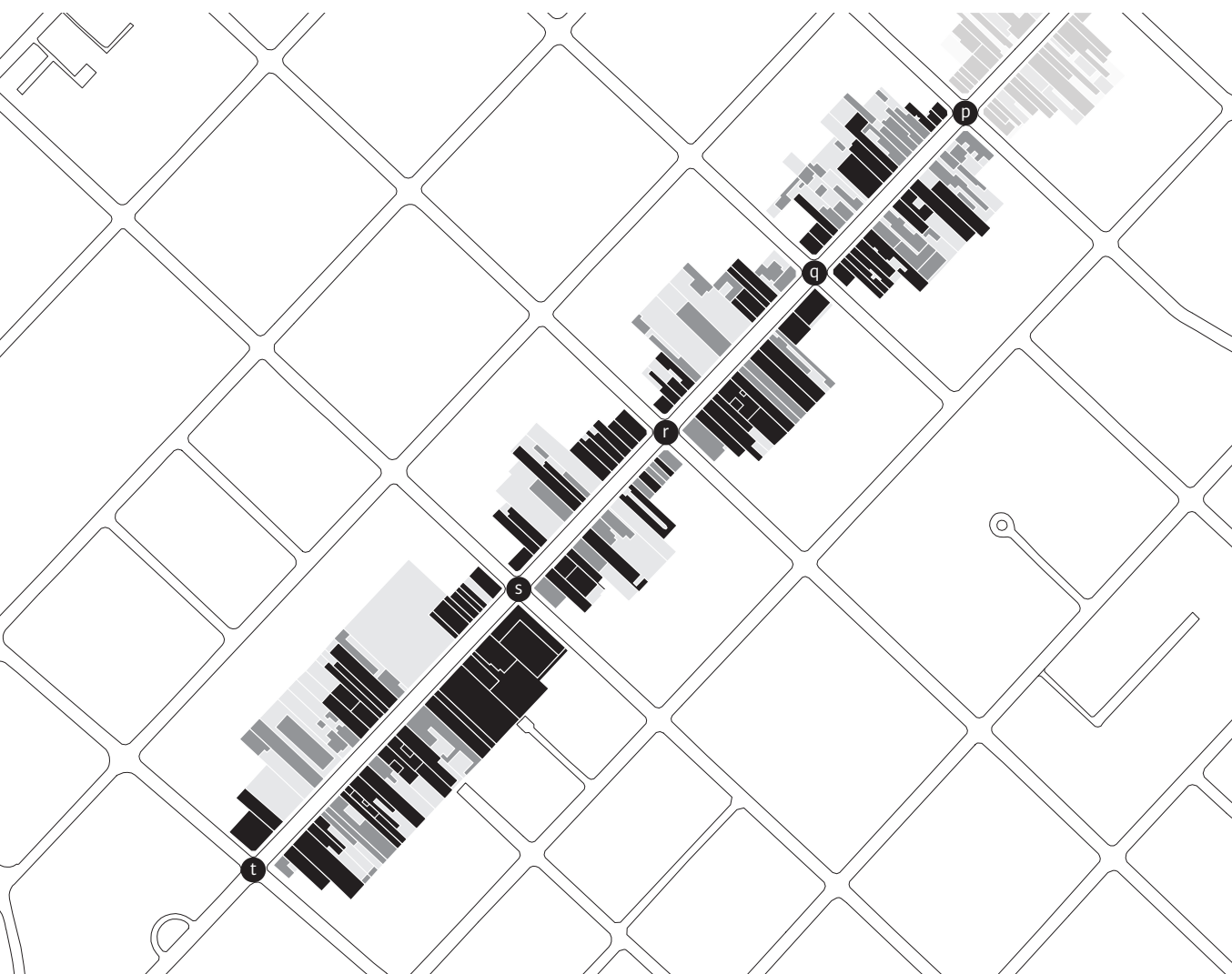
rua oscar freire _ **s**

rua estados unidos _ **t**

volume edificado em 1972 com correspondências em 2004 **■**

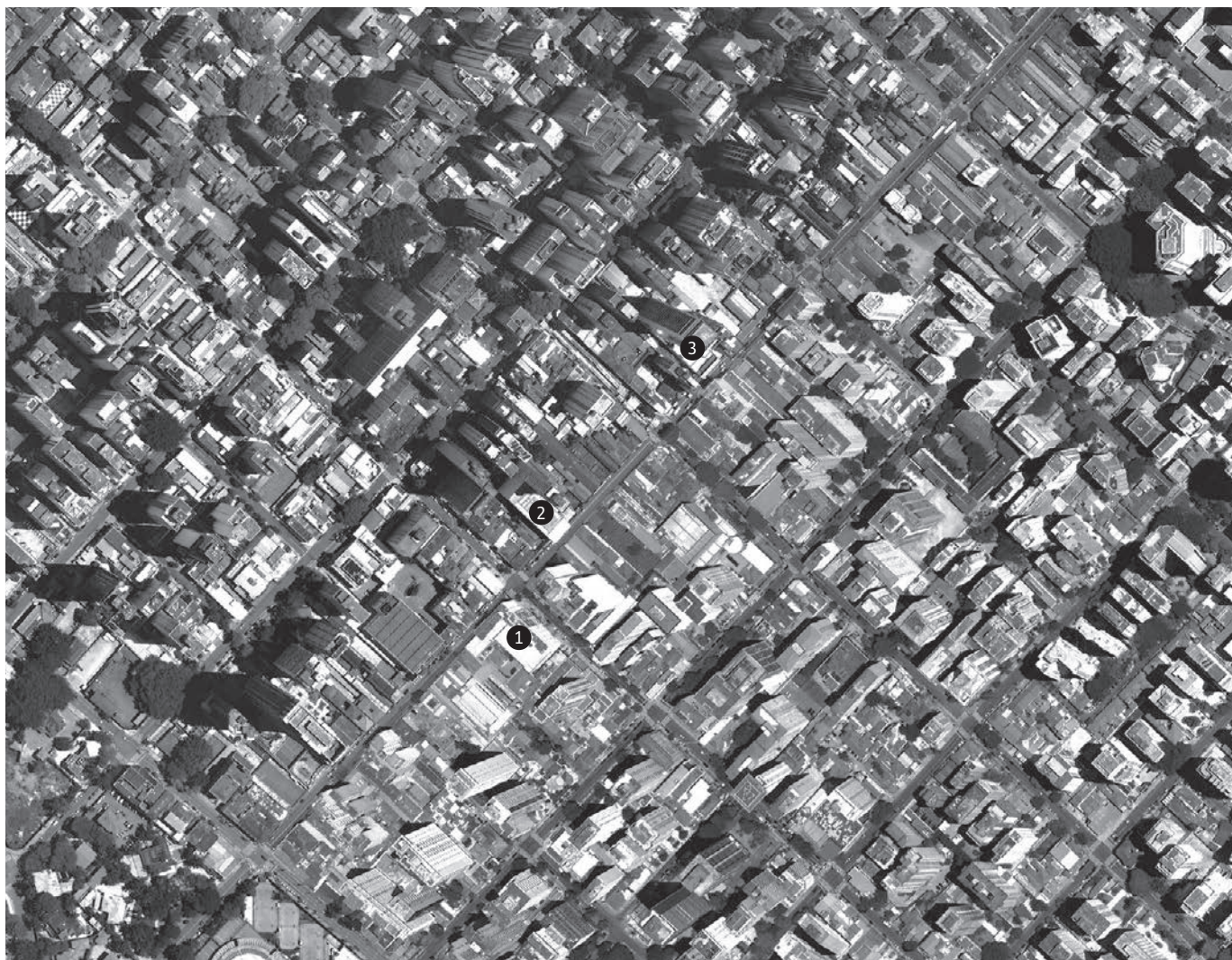
volume edificado em 1972 sem correspondências em 2004 **■**

área do lote **■**



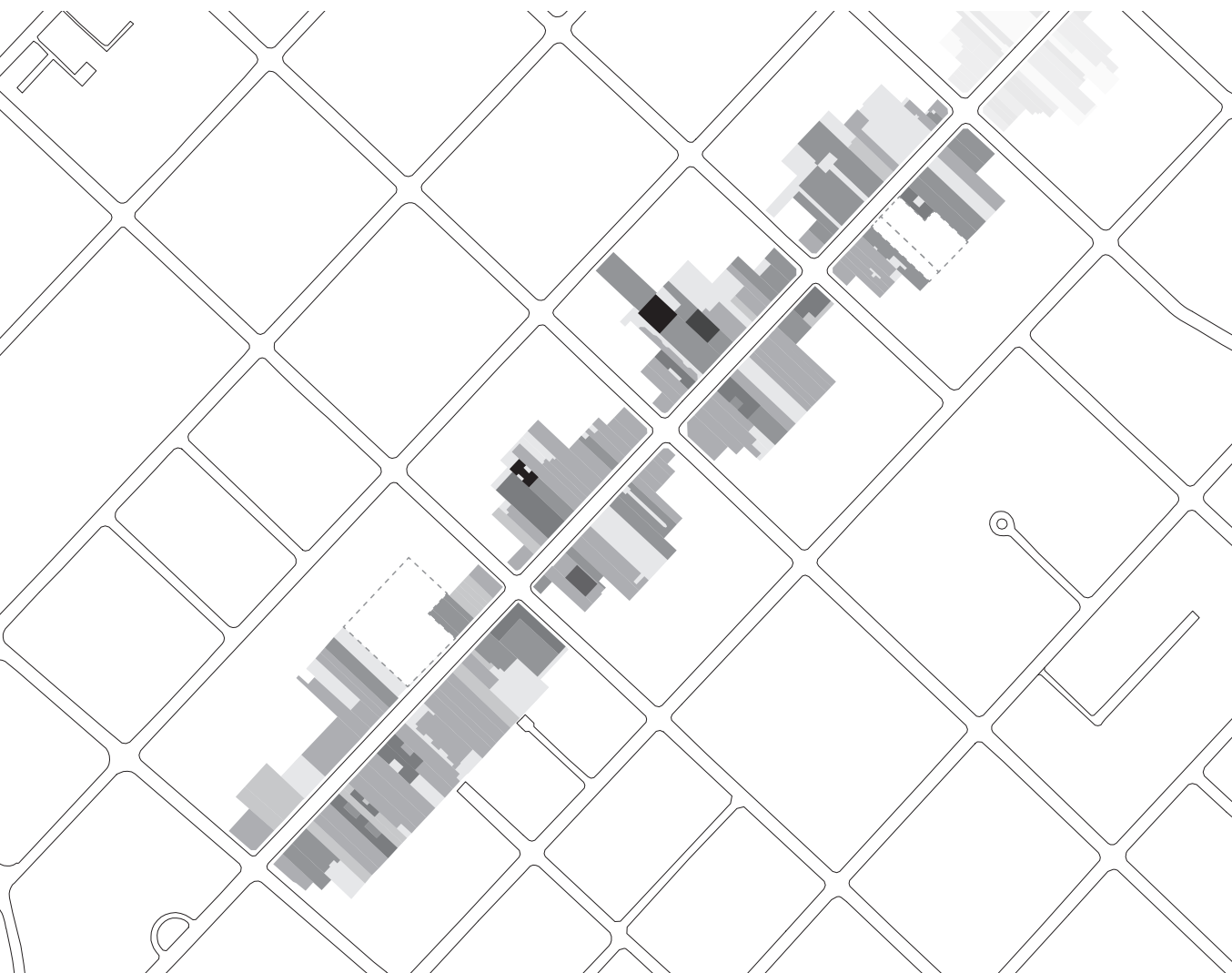
2008

Em comparação com o mapa histórico precedente, a massa edificada se apresenta ainda mais expressiva, com edifícios mais compridos e poucos vazios remanescentes. As maiores variações aparecem nas quadras entre a Alameda Tietê e a Rua Oscar Freire, sendo o intervalo seguinte, de 1972 a 2004, marcado por transformações mais difusas ao longo de todo o trecho. Quanto à imagem aérea, percebe-se um forte movimento de verticalização nos arredores – mais uma vez, com menores impactos sobre a Augusta. Assinalam-se os edifícios do Center Oscar Freire Augusta(1) e das galerias Ouro Fino(2) e Vitrine Augusta(3).



gabaritos (2017)

- em transição :--
área descoberta :--
térreo :--
térreo + 1 :--
térreo + 2 a 4 :--
térreo + 5 a 9 :--
térreo + 10 a 14 :--
térreo + 15 a 19 :--
térreo + 20 em diante :--





bancos, mesas e superfícies de apoio parece estimular certos casos de interação pelos usuários, embora todos contem também com claros mecanismos de vigilância – os quais acabam proporcionando maior segurança a uma parcela do público, mas inibindo outros modos de apropriação (sobretudo por indivíduos considerados indesejados pelos grupos de maior renda, como pedintes e moradores de rua).

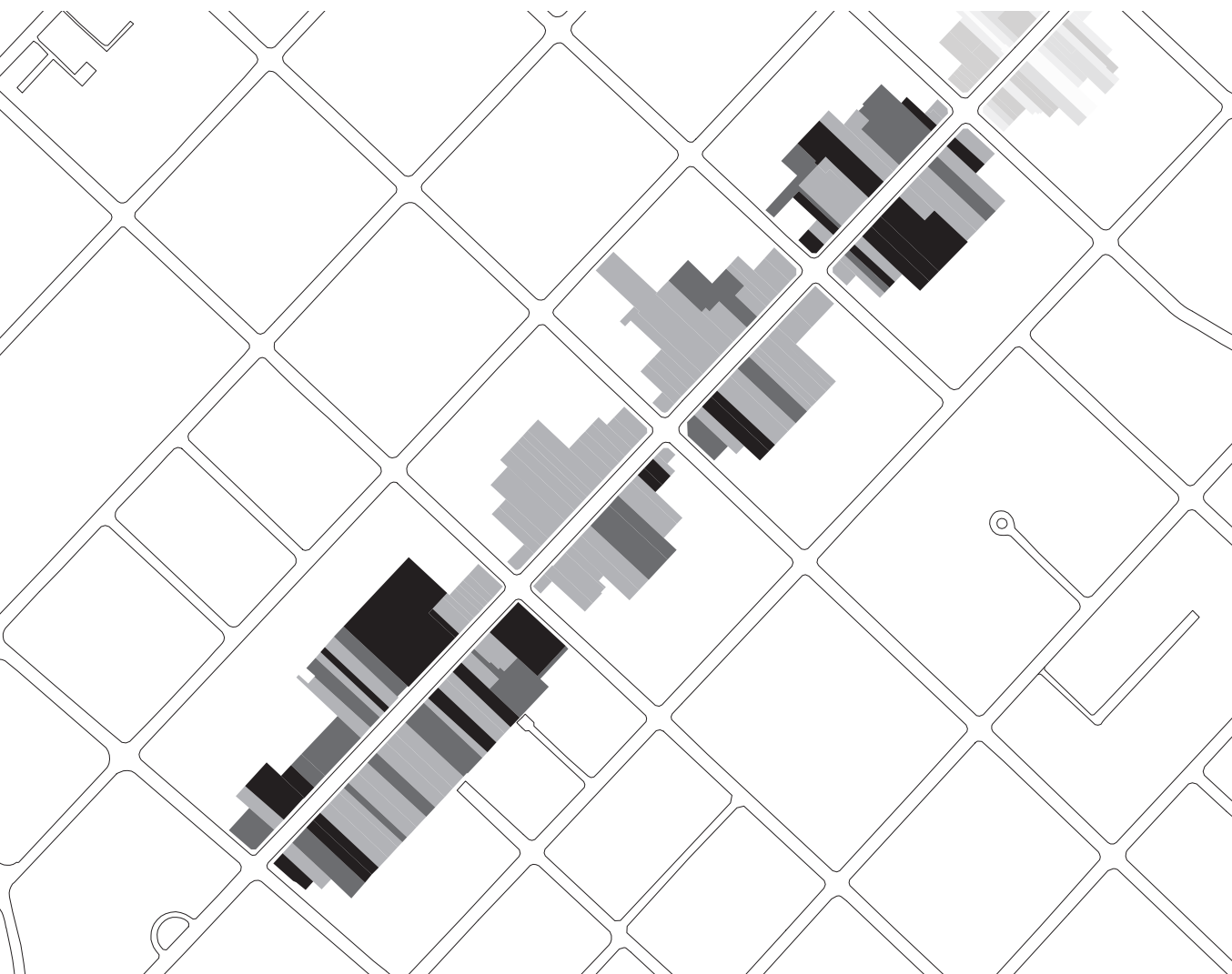
Quanto às condições de acesso, as quadras entre a Alameda Tietê e a Rua Oscar Freire apresentam maior frequência de estabelecimentos somente monitorados, com situações mais variadas nos demais blocos. Mais uma vez, o funcionamento desses espaços parece ocupar principalmente os períodos diurno e estendido, não se prolongando geralmente para além das 22h – exceto pelo Paris 6 Burlesque, na última quadra, que funciona apenas no período noturno e mistura o conceito de restaurante ao de casa de espetáculos. Ao longo dessa quadra, o tráfego de veículos no sentido de subida costuma formar longas filas de congestionamento, sobretudo durante a tarde. O trânsito de pedestres é mais ameno que na vertente central, embora só atinja valores realmente baixos após o cruzamento com a Oscar Freire – a qual parece ter se consolidado como novo território do comércio de luxo na cidade, inclusive com reformas na década de 2000 para enterramento da fiação elétrica e alargamento das calçadas. Ainda assim, esse trecho da Augusta parece concentrar um público de maior poder aquisitivo que os anteriores, estando em todo caso mais afastado

do Centro e de outros polos de emprego na cidade (como as avenidas Paulista e Faria Lima), além de estabelecer maior contato com a região dos Jardins e concentrar ainda algumas lojas e estabelecimentos de alto padrão. Também a situação geomorfológica dessas quadras, em menor declive que no trecho precedente, parecem favorecer a frequência do público consumidor.

Apesar dessas condições diferenciais, são tantos os problemas observados nas calçadas quanto nos recortes anteriores, o que aponta para uma certa urgência de intervenção sobre o território como um todo. Com exceção de uma quadra entre as alamedas Franca e Tietê, toda a fiação elétrica nesse trecho se encontra enterrada, com alívios à paisagem. É comum também observar bancos à frente de algumas lojas – alguns, fixos; outros, guardados ao final do expediente e recolocados na manhã seguinte. De resto, o mobiliário segue o mesmo padrão dos trechos anteriores, e a arborização é nitidamente mais densa no lado jardins que na vertente central da rua.

Por fim, vale pontuar que boa parte dos terrenos demarcados como ociosos ou subaproveitados no último mapa correspondem a lojas para aluguel e estacionamentos com ocupação abaixo de sua capacidade. Isso não significa, obviamente, que todos esses espaços devam ser considerados para possíveis intervenções arquitetônicas ou urbanísticas, mas que apresentam a princípio um potencial disponível e mais facilmente explorável que os demais.

acesso
livre
monitorado
restrito
privado



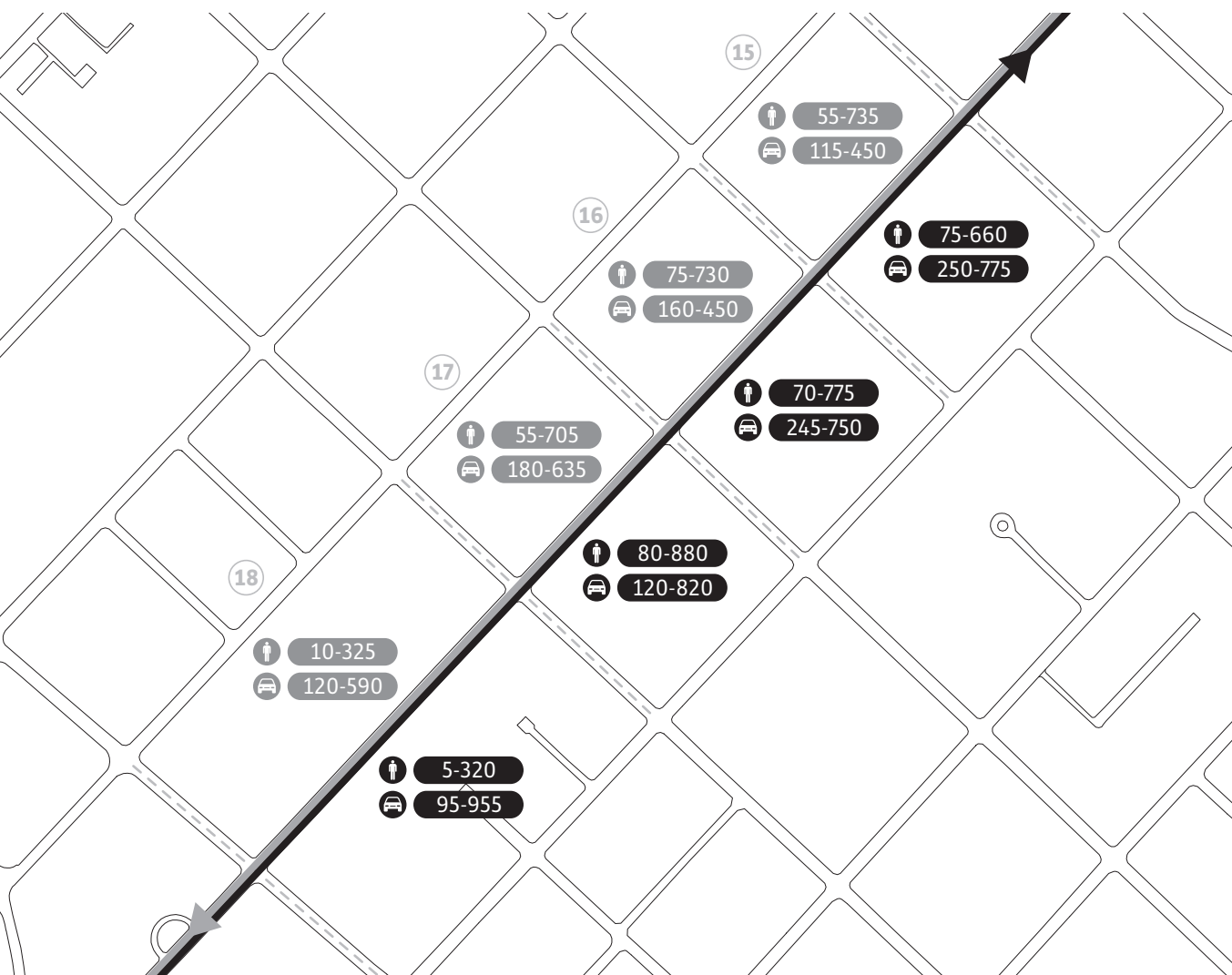
funcionamento

- desconsiderado
- diurno
- estendido
- noturno



abaixo— mapa síntese das variações de fluxos de pedestres e veículos por hora em cada uma das quadras (de 15 a 18). Adotam-se os valores mínimos e máximos estimados, separados conforme o sentido do deslocamento: em direção ao Centro (em preto) ou aos Jardins (em cinza).

ao lado— tabela resumo do mapa em questão, com a contagem total dos fluxos observados em cada quadra, dia e período, sempre ao longo de 15 minutos (1/4 de hora).

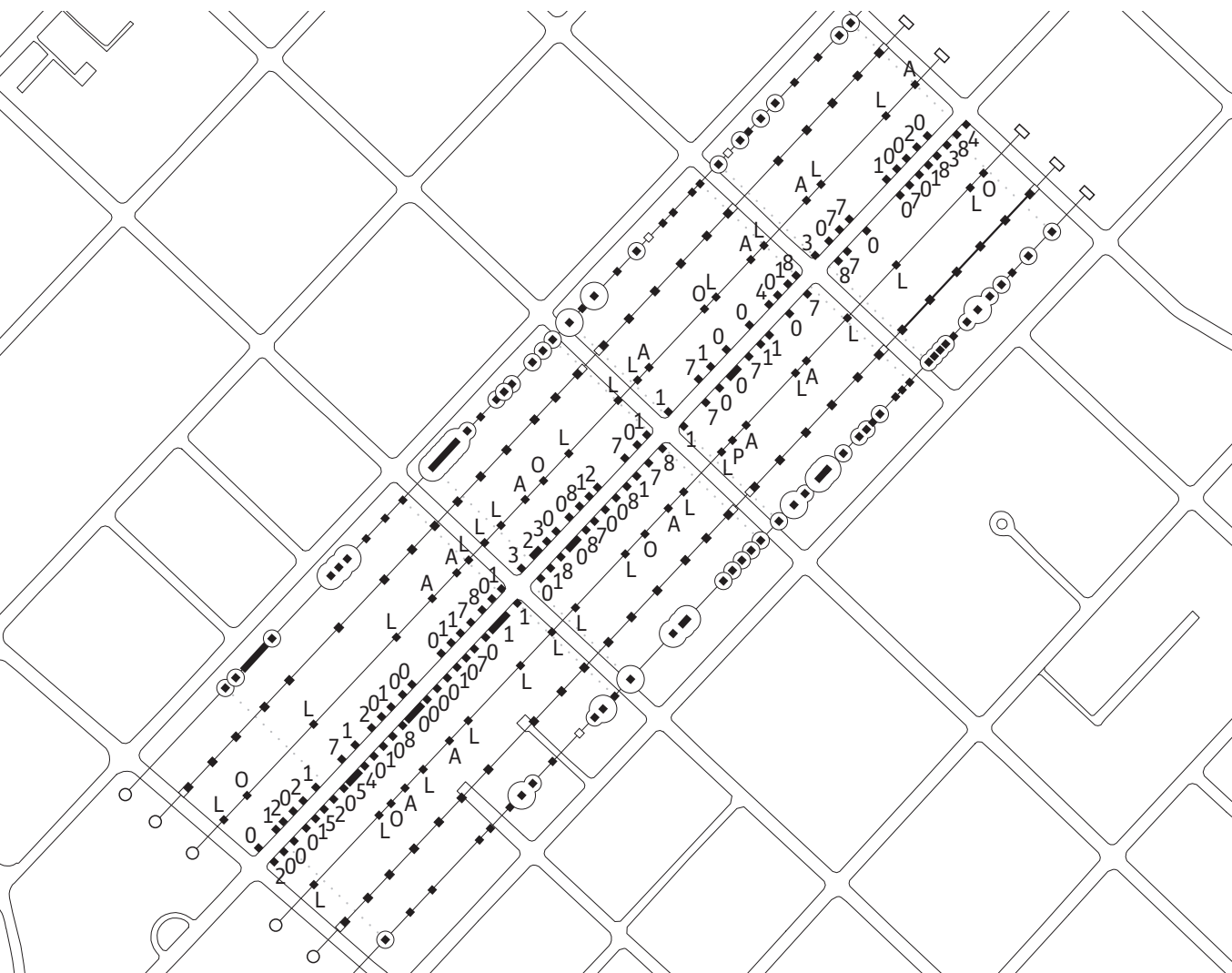


(eixo 3 - externo)
arborização
 linha guia ...
 vão sem plantio □
 árvore de porte baixo ■
 árvore de porte médio ●
 árvore de porte alto ○

(eixo 2 - intermediário)
fiação elétrica
 fiação enterrada/ausente —
 fiação aparente —
 poste para fiação □
 poste com lâmpada comum ■
 poste com lâmpada de led ●

(eixo 1 - interno)
mobiliário urbano
 assento (banco) A
 lixeira L
 mesa na calçada M
 ponto de ônibus O
 paraciclo P
 telefone público T

matriz física
 (eixo 0 - junto à rua)
calçadas
 piso irregular 0
 piso danificado 1
 piso muito danificado 2
 bueiro mal tampado 3
 tubulação exposta 4
 vazamento 5
 interferência 6
 lixo amontoado 7
 tampa desnivelada 8



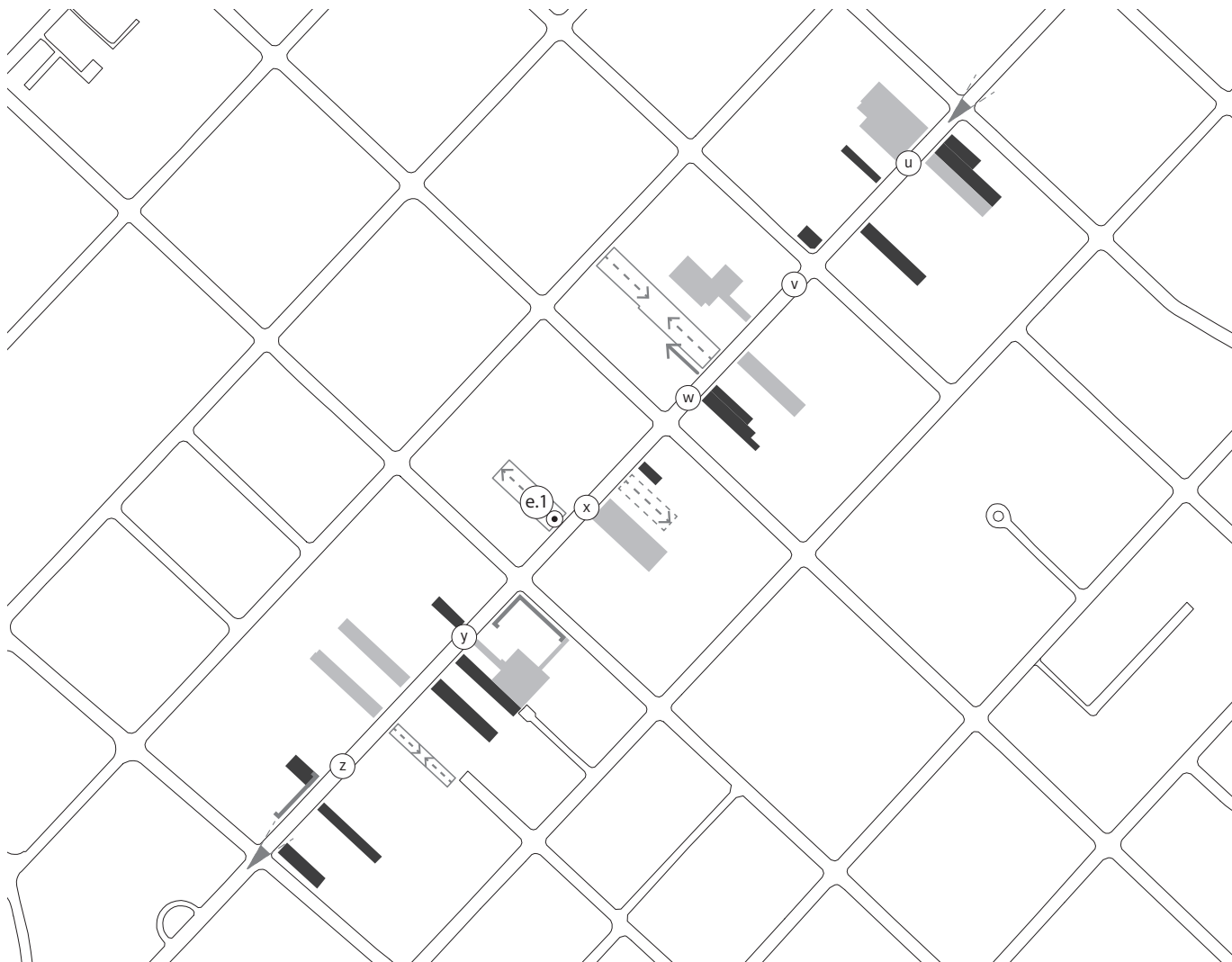
aspectos de destaque

- terreno ocioso
- terreno subaproveitado
- amplo espaço livre
- galeria aberta
- galeria coberta
- incentivo ao ingresso
- barreira
- declive acentuado
- vista de interesse
- elemento de interesse
- problema

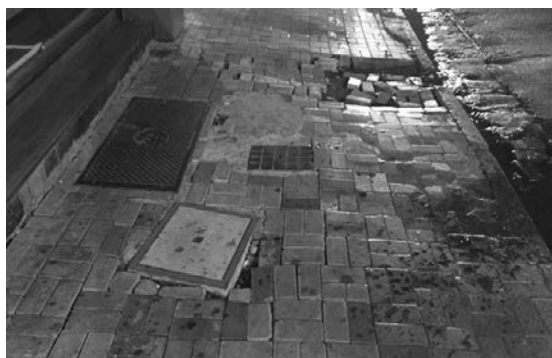
elementos de interesse
e.1 superfícies de apoio
 horizontais (mureta) e
 verticais (palmeiras)

relação calçadas x leito carroçável
 (largura em metros, do sentido noroeste a sudeste)

- u** 2,70 _ 10,40 _ 2,70
- v** 2,70 _ 10,45 _ 2,50
- w** 2,75 _ 10,40 _ 2,65
- x** 2,75 _ 10,45 _ 2,55
- y** 2,50 _ 10,50 _ 2,60
- z** 2,75 _ 10,60 _ 2,35







página anterior_ Acima, vista da entrada para a Galeria Ouro Fino, com uma mureta rebaixada e algumas palmeiras (opções alternativas de apoio para os transeuntes). Abaixo, cena noturna próxima ao cruzamento com a Alameda Lorena. Note-se a interessante perspectiva em linha reta rumo ao espigão da Paulista, com a torre do Conjunto Nacional ao fundo.

ao lado_ Muitos dos problemas observados nos trechos anteriores se repetem nesse último recorte: acima, encontram-se cenas de empoçamentos, trechos de piso danificados (inclusive, comportando sacos de lixo à espera da coleta) e caixas de inspeção desniveladas com a calçada. Ao lado, tem-se um exemplo de mobiliário deixado nas calçadas durante o dia por iniciativa dos próprios lojistas (interessados em criar condições de permanência para os passantes e clientes em potencial). Abaixo, retrata-se outro artifício utilizado por alguns desses estabelecimentos comerciais: a configuração de uma viela interna – mais discreta e intimista do que as aberturas típicas das galerias dos anos 50.



Observar, interpretar, traduzir. As análises precedentes puseram foco sobre o território particular da Rua Augusta, entendida não como espaço neutro (como folha em branco sobre a qual todo tipo de inscrição seria igualmente plausível), mas como *locus* dotado de traços específicos (de caráter, mas também de memória). Esse lugar-colcha de retalhos, produto da sobreposição de múltiplas dinâmicas e teias de relações historicamente construídas (e mais ou menos legíveis em sua configuração presente), nos dá indícios de quais estratégias de intervenção podem ser mais oportunas em nível espacial.

Em nível socioanalítico, porém, o mesmo território surge ainda como plataforma a modos de uso e apropriação específicos, sendo sua materialidade física indissociável de um conjunto de símbolos e sentidos atribuídos (e continuamente reinterpretados) pelo corpo social. Não se trata, é claro, de uma estrutura rígida, disponível a uma série restrita de formas de interação, mas antes de um tecido maleável, mais adequado a determinados tipos de “costura” do que a outros, embora sempre suscetível a apropriações as mais inusitadas – afinal, cabe ao costureiro decidir, em última instância, como aquele material será utilizado.

É nessa direção que se põe a presente entrada: imergindo no território real da rua, onde uma variedade de manifestações e padrões de comportamento se misturam, ela visa compreender como diferentes fragmentos do espaço físico propiciam e servem de

terreno a certos modos de uso (de um lado), mas também como corpos diversos se apropriam das mesmas estruturas, ali imprimindo suas representações e subjetividades (de outro), num movimento cíclico em que indivíduo e lugar se permeiam mutuamente.

Algumas dificuldades e limitações atravessam esse percurso: em primeiro lugar, a despeito da aproximação a um conjunto de procedimentos típicos da sociologia, cabe frisar que aquilo que se propõe aqui não é a realização de um efetivo estudo etnográfico – desejável se pensássemos na transposição da metodologia aqui explorada a um caso de projeto real (para o qual, no entanto, seria necessária uma equipe interdisciplinar, com profissionais devidamente capacitados a esse tipo de análise). O que se propõe, de fato, é uma aproximação a esse tipo de leitura, orientada tanto quanto possível por estratégias e mecanismos bem definidos e sobre os quais nós, arquitetos, possamos ter algum domínio.

Disso resulta a eleição do desenho como técnica de apreensão e representação: em primeiro lugar, por demandar maior atenção às cenas do cotidiano e às formas específicas (e por vezes discretas) de comportamento dos corpos no espaço; em segundo, por se tratar sempre de um movimento de abstração, atravessando filtros mais ou menos conscientes de processamento para só então se manifestar no plano material – o que constitui, portanto, uma forma de registro auto reflexiva. Além disso, jus-

tamente por seu desenvolvimento temporal, mas sempre bidimensional, o desenho de uma cena em curso (em que cada novo movimento seja traduzido em uma nova linha) acaba por conformar manchas, espectros de dilatação dos corpos no espaço, permitindo formas de leitura que transitem, a um só tempo, entre o estático e o dinâmico.

Por outro lado, a subjetividade implícita no ato do desenho também carrega limitações específicas: trata-se sempre de escolhas, recortes, modos de olhar e de reproduzir a realidade (ou, mais especificamente, aquilo da realidade que nos chama atenção). Um gesto recorrente em várias situações, uma reação inusitada ou comportamento incomum – movimentos que refirmem ou que rompam com estereótipos e ideias prefiguradas – poderão receber maior enfoque do que formas de apropriação outras, que não se enquadrem em chaves de compreensão mais familiares ao observador.

De maneira análoga, questões consolidadas previamente às observações poderão interferir no modo como cada cena é apreendida: procurando-se definir, por exemplo, se certo traço de comportamento é mais característico de um ambiente público ou privado; se a questão do gênero (ou da idade, ou do tipo de corpo) é ou não um fator de importância; se o que se apresenta é demonstrativo de um comportamento de grupo ou se encerra na especificidade do sujeito; se a percepção de um espaço vigiado (ou, no outro extremo, desprotegido) constitui ou não

um aspecto condicionante dos modos de agir. É evidente que qualquer leitura proposta nesses termos acabaria por receber uma série de interferências similares, cabendo-nos então elevá-las a um plano consciente, onde possam ser continuamente testadas e problematizadas.

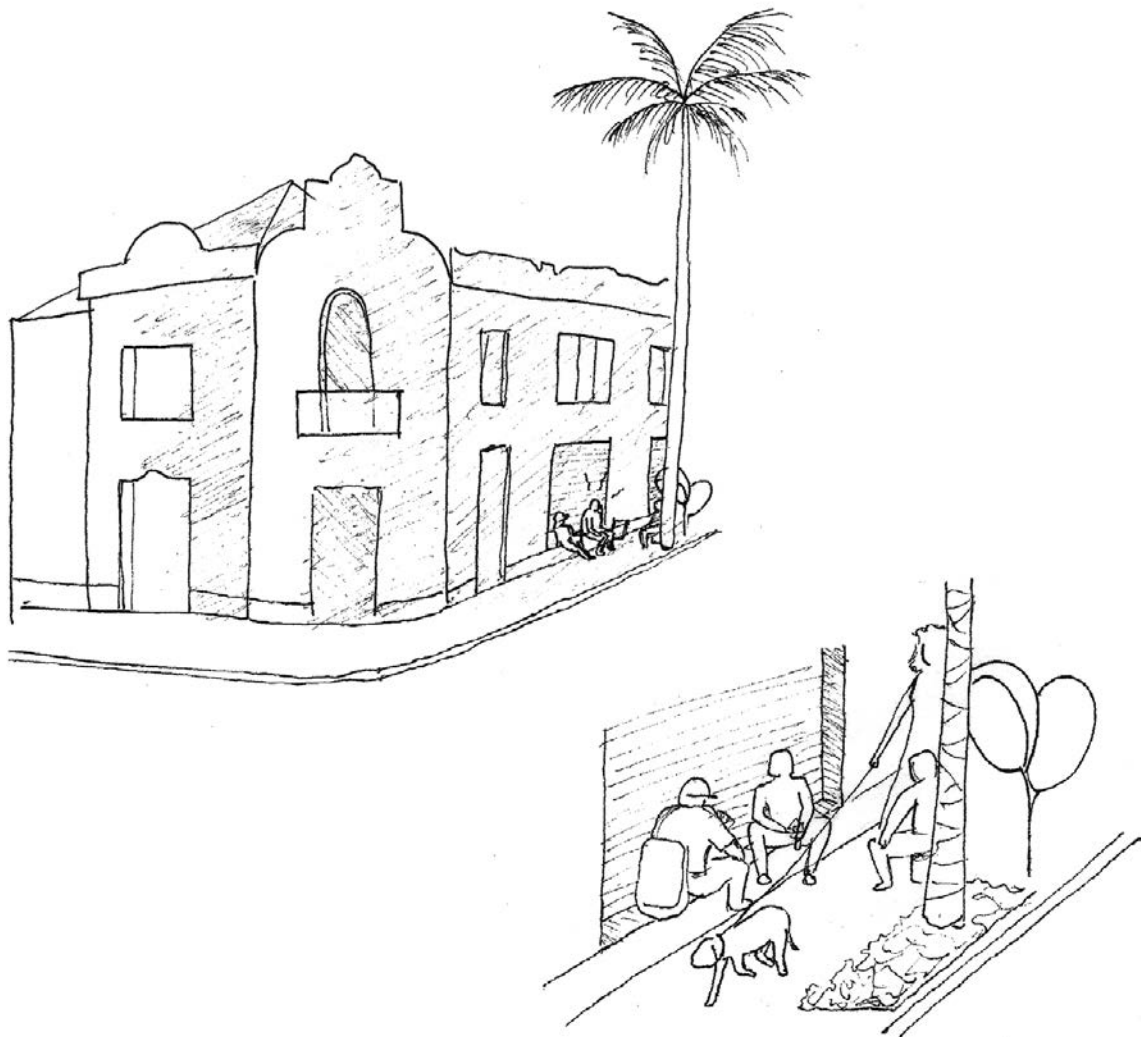
Vale destacar, por fim, que o contato entre subjetividades (dos indivíduos, que se comportam de certas formas no espaço; e do intérprete, que observa esse conjunto de movimentos e os situa em meio a questões e discursos) ocorre aqui de maneira sempre indireta, inexplícita, tendo o corpo como parâmetro real. Uma forma de interação mais direta entre essas subjetividades, com a inserção consciente dos sujeitos num nível de interlocução das dinâmicas e problemas que circundam o espaço da rua, tomará forma numa entrada seguinte, balizada sobretudo pelos recursos etnográficos da entrevista e da sondagem.

Os desenhos apresentados a seguir foram selecionados em meio a um conjunto mais extenso, produzido ao longo de sucessivas incursões a campo, e procuram desvelar algumas dessas múltiplas formas de interação entre usuários e o espaço da rua. Cada imagem é acompanhada por algumas notas e questões levantadas, apontando-se também, sempre que necessário, informações referentes ao contexto do registro (lugar, horário, condição do tempo e do entorno) e aos sujeitos envolvidos (gênero, idade, aparência, comportamento, traços distintivos).

17:47_ Cruzamento com a Rua Marquês de Paranaguá. Uma senhora entre 40 e 50 anos fuma um cigarro sentada entre vasos de arbustos. Os vasos de concreto encontram-se alinhados junto à fachada de um banco, e o espaço entre eles é bastante exíguo, menor que 20 centímetros. Ainda assim, a senhora coloca suas pernas em meio a dois dos vasos, ficando de ombros para a calçada e de costas para o cruzamento. Ela carrega uma coberta e, enquanto fuma, encara o vidro da fachada (talvez, seu próprio reflexo). A placidez com que fuma, sem dar atenção às pessoas que circulam, coloca em questão as fronteiras entre o público e o privado: ela parece desejar um momento de reclusão, de parada, como se os arbustos a protegessem da agitação da cidade ao seu redor.

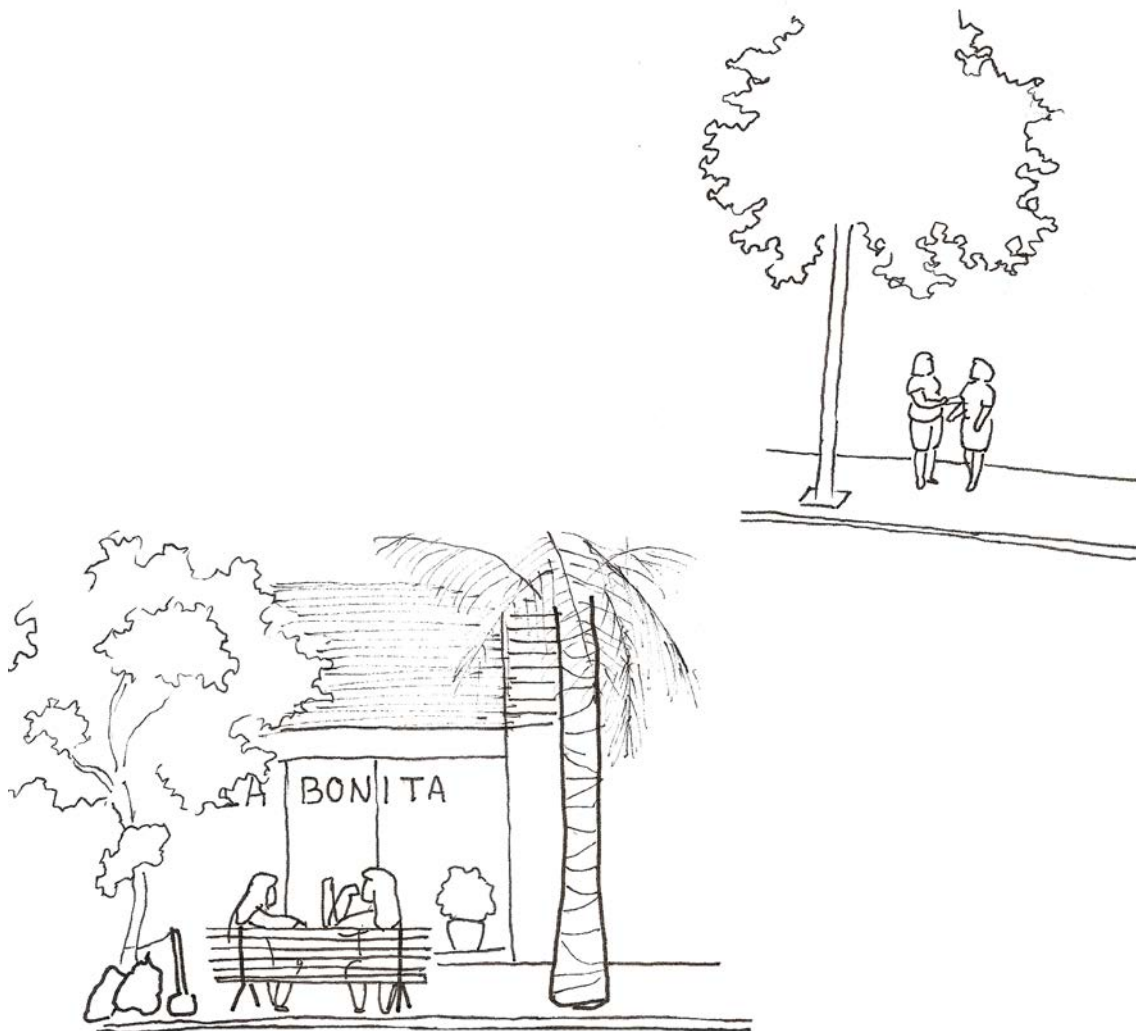


18:11. Cruzamento com a Rua Marquês de Paranaguá. Em frente a um palacete de aspecto neoclássico, atualmente ocupado pela casa noturna Le Rêve Club e com as portas fechadas durante o dia, um senhor fala ao celular sentado sobre um degrau. Pouco depois, dois outros homens se aproximam e se sentam ao seu lado. Após o término da ligação, os três começam a interagir. Um deles tira um baralho do bolso e a seguir tem início um jogo de cartas em plena calçada. Provavelmente, trata-se de colegas (entre 35 e 50 anos) que trabalham em algum lugar próximo, já que se encontram uniformizados. Tal como a mulher do desenho anterior, os três se apropriam da calçada como um lugar de estar, uma pausa na rotina, sem com isso bloquear a circulação de pedestres.

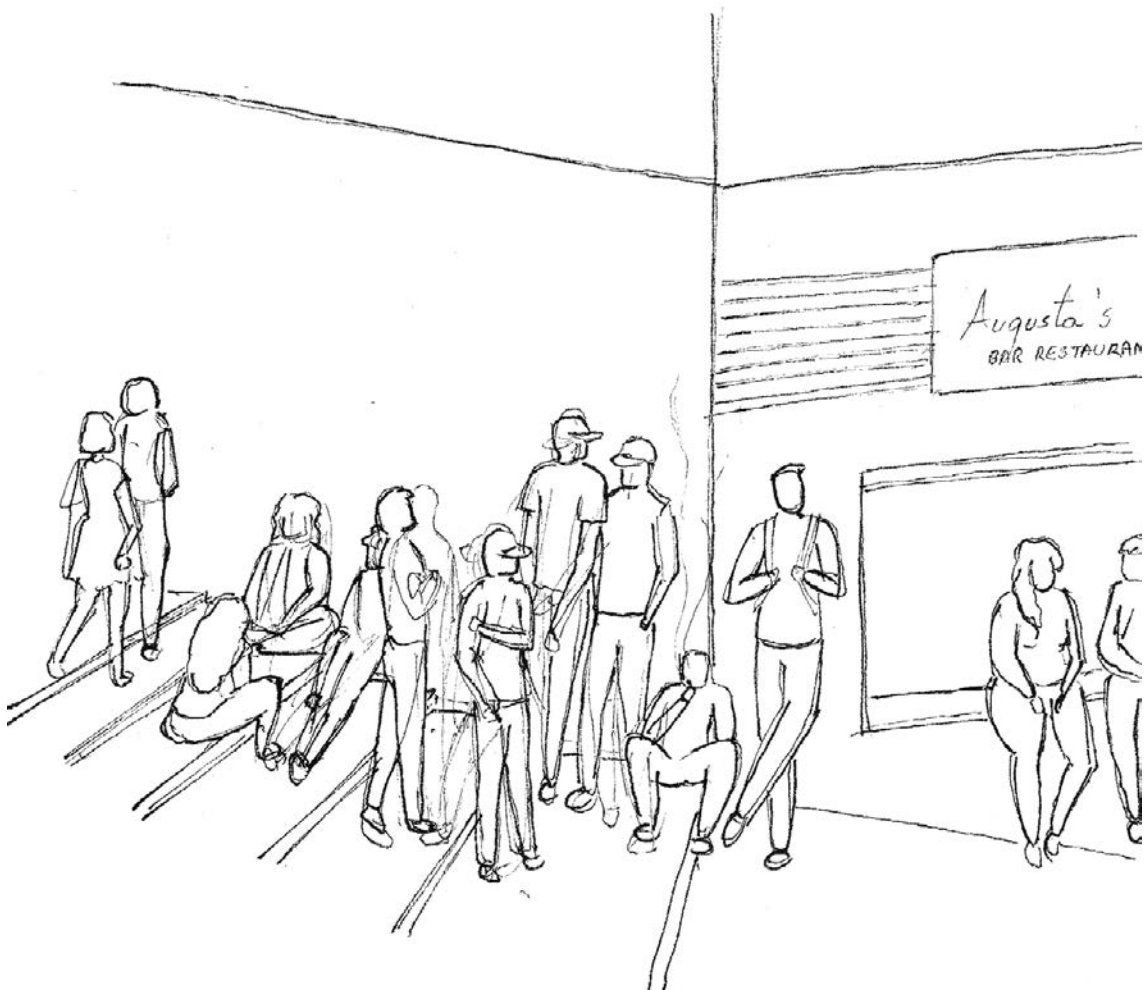


(abaixo, à esquerda) 17:50 _ Próximo ao cruzamento com a Alameda Lorena. Duas mulheres, entre 25 e 40 anos, conversam sentadas sobre um banco de madeira em frente ao salão de beleza La Bonita. O banco, posicionado de costas para os veículos e de frente para o estabelecimento, é colocado ali todas as manhãs, sendo retirado e guardado ao final de cada expediente.

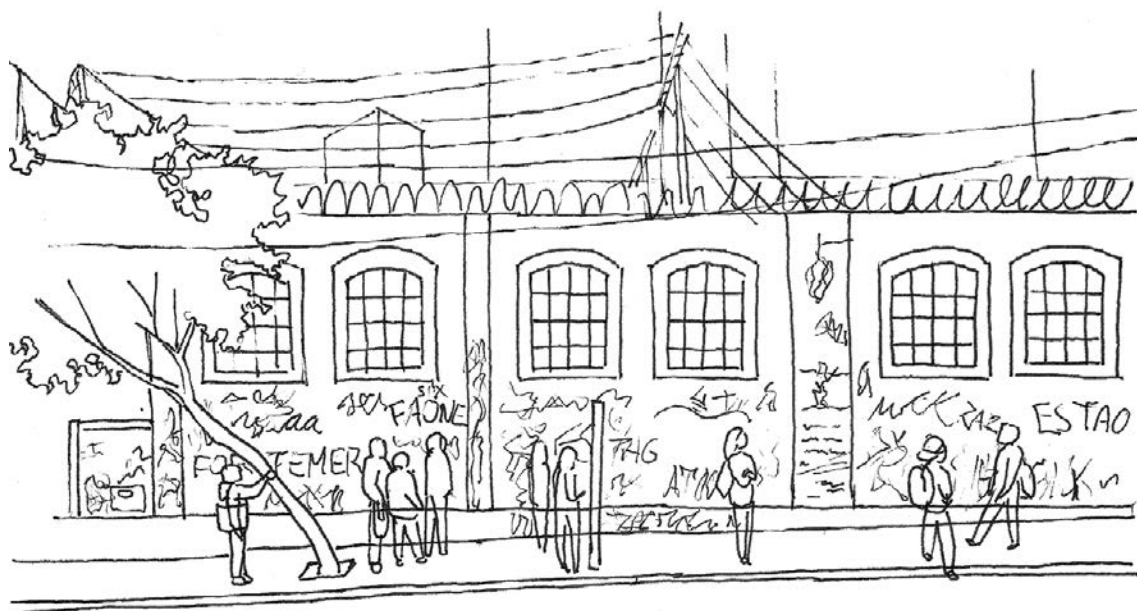
(acima, à direita) 16:13 _ Cruzamento com a Rua João Guimarães Rosa. Duas outras senhoras, entre 45 e 60 anos, conversam em pé cobertas pela sombra de uma árvore. Na cena anterior, a presença de árvores também parece qualificar o espaço, embora mais esteticamente do que como quebra-sol (vez que a projeção dos edifícios já sombreava a calçada).



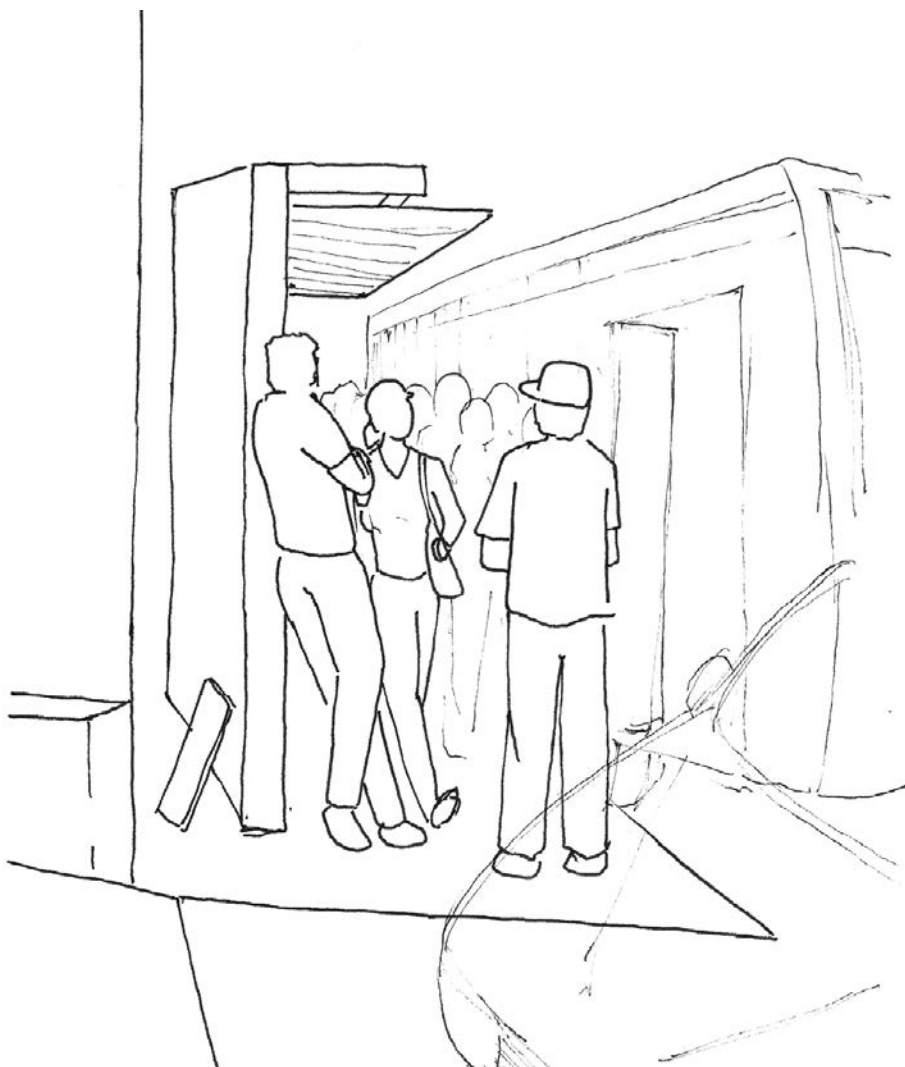
18:45_ Cruzamento com a Rua Costa. Um grupo de jovens (entre 20 e 30 anos) se distribui pelos degraus à frente do bar Augusta's. Eles conversam sentados, apoiados na parede ou em pé. Nenhum deles bebe. A julgar pelo horário do evento e pelas mochilas que alguns trazem (sobre as costas ou pela calçada), parecem estar à espera do período de aulas na Faculdade das Américas, do outro lado da rua. Os rapazes preferem ficar em pé e conversam entre si ao centro, enquanto que dois grupos de garotas (algumas em pé, outras sentadas) se colocam à esquerda, mais distantes do cruzamento. À direita, dois amigos (um homem e uma mulher) conversam apoiados sobre uma mureta, que serve de base para a janela do bar.



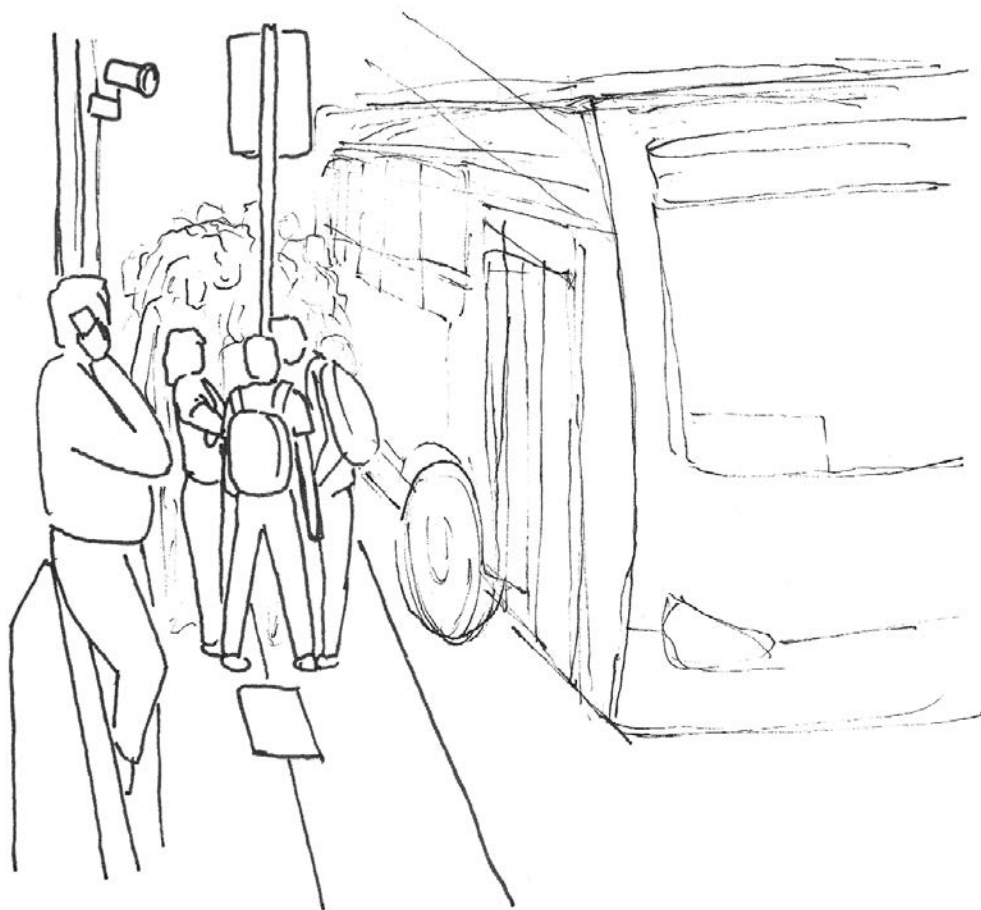
16:50_ Entre as ruas Peixoto Gomide e Matias Aires. Pessoas esperam por ônibus no ponto em frente ao terreno da Eletropaulo. À esquerda, uma mulher entre 40 e 60 anos abraça uma árvore recurvada, usando-a como estrutura de apoio enquanto espera em pé. Ao lado, próximos ao muro, três homens de aparência entre 25 e 45 anos conversam. Outras pessoas se distribuem à direita, ora encostadas no muro, ora junto à guia da calçada, de onde têm melhor visibilidade dos veículos que descem a rua. O espaço central do passeio é deixado livre para circulação de pedestres – diferentemente da cena anterior, em que o espaço junto à fachada é totalmente ocupado e os fluxos se desenvolvem na parte mais próxima ao leito carroçável (com zonas bem delimitadas, ainda que inconscientemente, para o estar e o transitar).



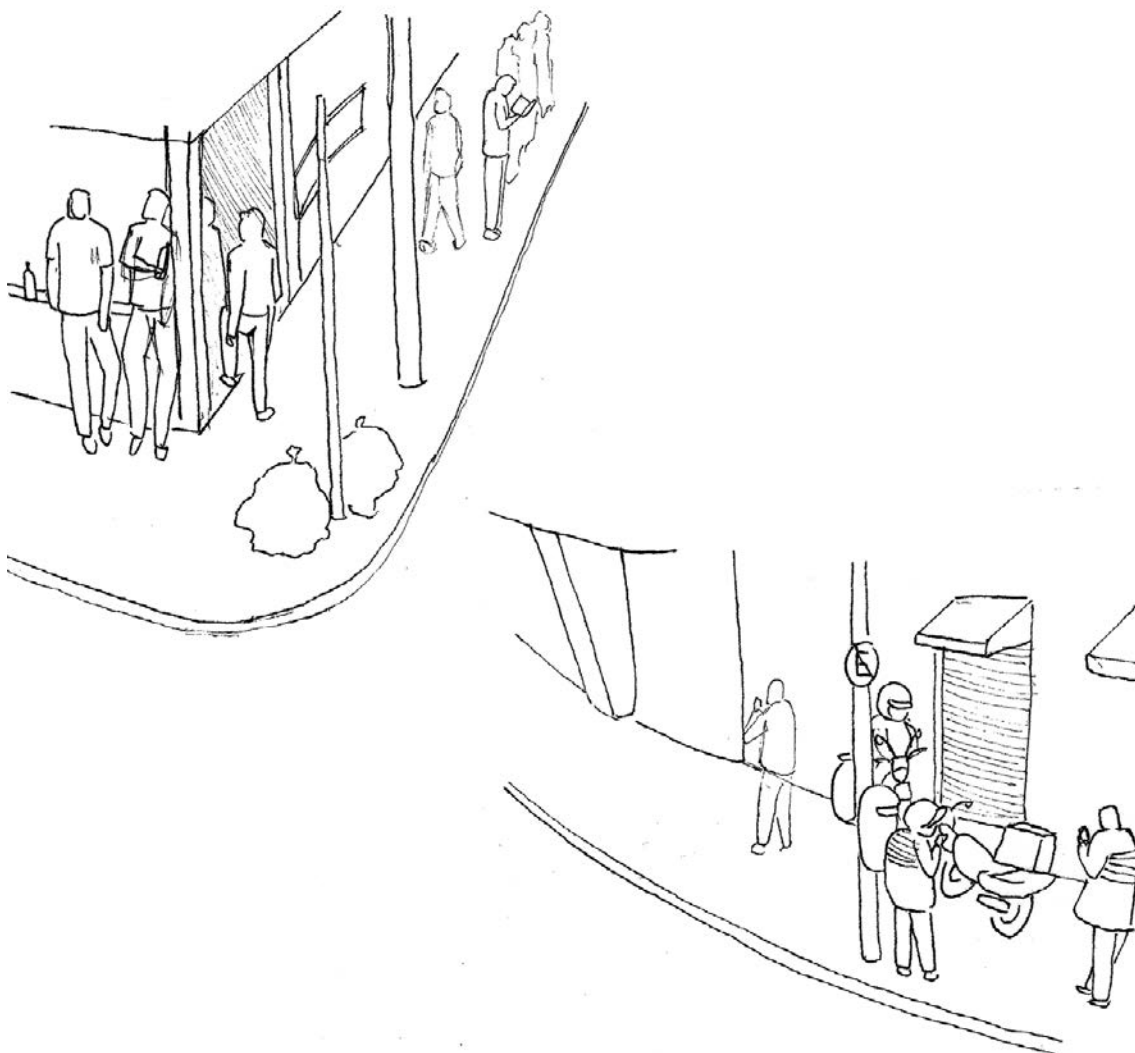
18:27 – Entre a Alameda Lorena e a Rua Oscar Freire. Como de costume, o ponto de ônibus se encontra bastante cheio. O espaço ocupado pela estrutura do ponto restringe ainda mais a curta área de calçada, que serve a um só tempo aos movimentos de passagem e permanência. Com isso, os transeuntes acabam passando com maior cuidado, de modo a não esbarrar nas pessoas que aguardam no ponto, tanto sentadas como em pé. Em primeiro plano, uma entrada de estacionamento cria mais entraves à circulação.



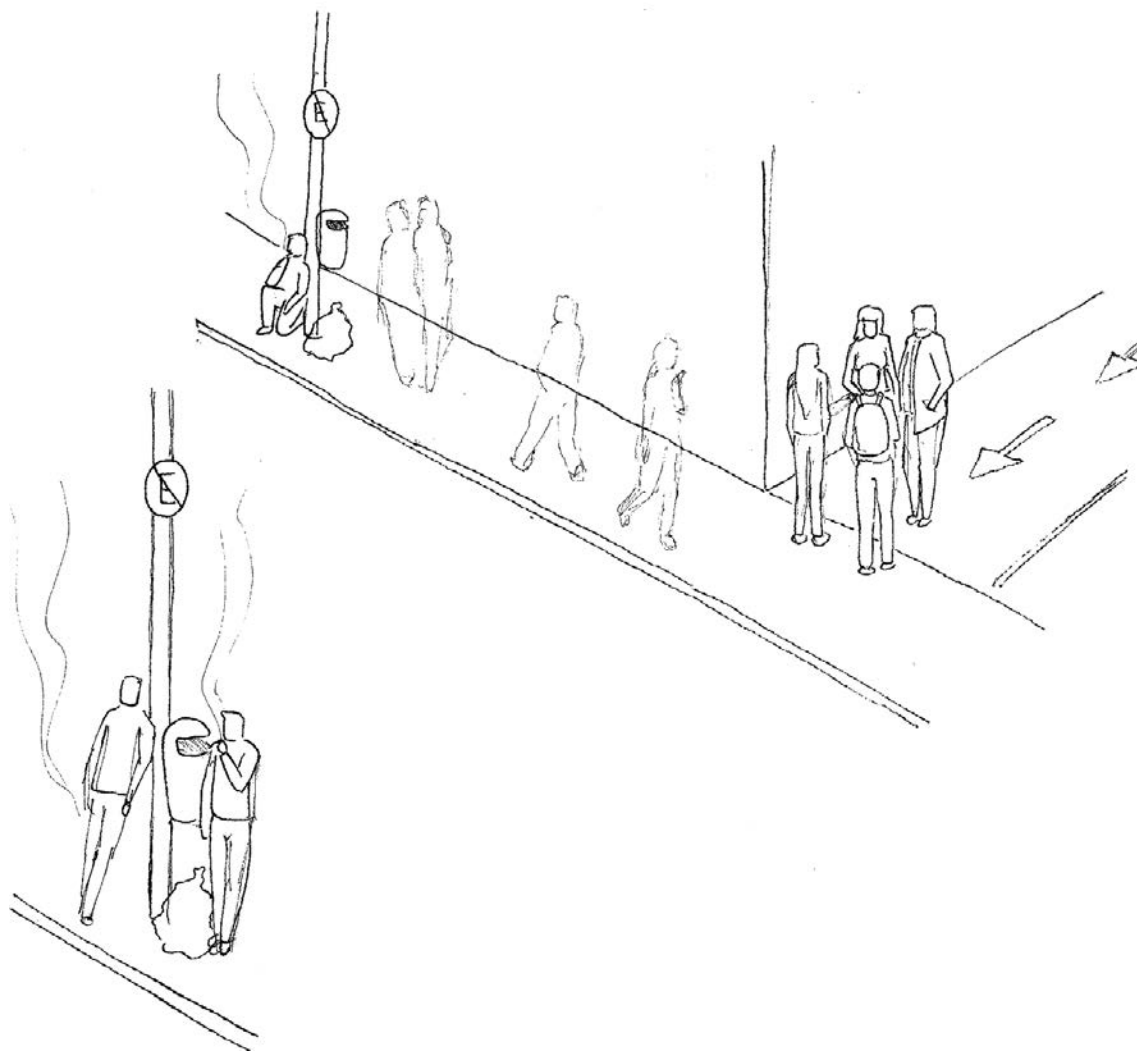
20:13_ Entre a Rua Luís Coelho e a Avenida Paulista. Esse outro ponto de ônibus se encontra também movimentado durante a maior parte do dia – inclusive à noite, quando os estudantes da Escola Nacional de Seguros se aglomeram em frente à estreita porta de entrada, ocupando quase todo o espaço da calçada. Em primeiro plano, um senhor entre 40 e 55 anos apoiado a uma mureta fala ao celular, provavelmente à espera de seu ônibus. Vale apontar que cenas como essa, em que usuários desacompanhados estavam com seus celulares em mãos durante a noite, foram raramente observadas – o que denuncia certa insegurança em relação ao espaço aberto da rua. Na cena em questão, além da frequência e da circulação intensa de pessoas, nota-se uma câmera de vigilância próxima, elemento que pode ter dado àquele homem maior sensação de segurança (mas que também pode ser utilizado para o controle e a coerção de atividades consideradas indesejadas, constituindo um recurso bastante questionável).



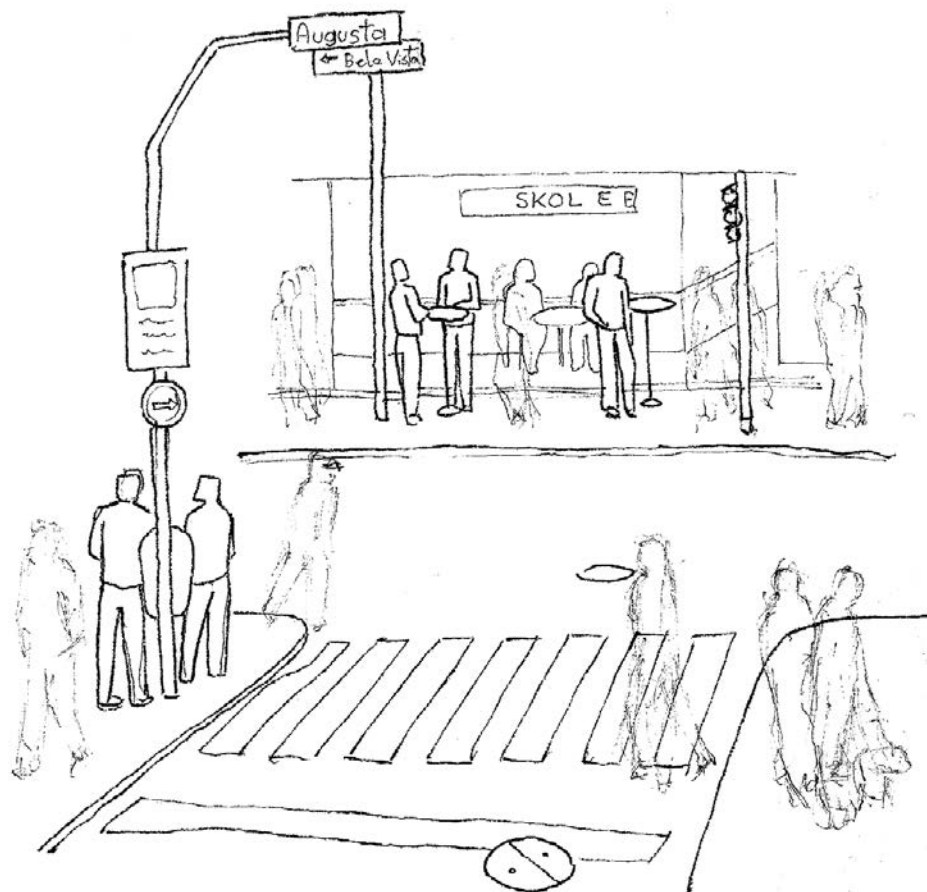
19:15_ Cruzamento com a Rua Costa. À esquerda, acima, dois amigos (entre 20 e 30 anos) saem do bar Augusta's e se apoiam sobre a mureta da janela com suas bebidas. Como alternativa ao recinto fechado do bar, eles bebem e conversam ao ar livre. Ao fundo da cena, pessoas esperam no ponto de ônibus – um deles, inclusive, lê um livro em pé. No croqui da direita, abaixo, motociclistas param suas máquinas sobre a calçada, em frente ao Food Street Burger. Eles utilizam seus celulares e parecem não dar atenção ao movimento da rua (alguns nem tiram seus capacetes). Para eles, a rua parece ser um mero local de trabalho, embora seus corpos e motocicletas estejam também participando das dinâmicas do lugar (inclusive, como obstáculos à circulação).



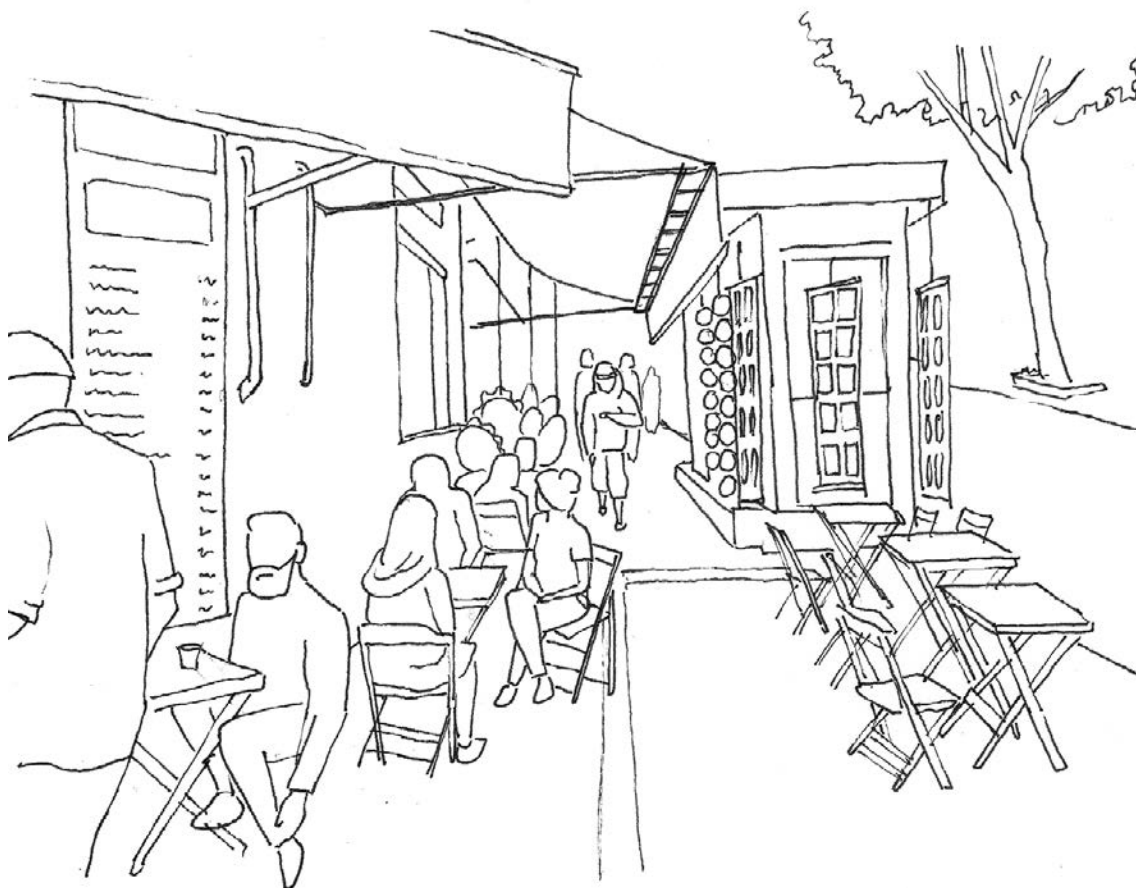
19:05_ entre as ruas Dona Antônia de Queirós e Peixoto Gomide. Um rapaz e uma moça conversam com um senhor e uma senhora em frente à entrada de um estacionamento. O grupo, provavelmente de alunos e professores (sobretudo pela proximidade a duas unidades da Faculdade das Américas), não se dirige ao estacionamento, mas utiliza aquele espaço como extensão da calçada. À esquerda, apoiado num poste, um homem fuma agachado e observa o trânsito na rua. Alguns minutos depois, outro homem se aproxima e começa também a fumar. Nenhum deles parece se importar com a lixeira apoiada no poste ou mesmo com o saco de lixo logo abaixo, optando por permanecer justamente ali – ao lado de um apoio vertical (onde podem se recostar) e com vista mais ampla para o movimento da rua.



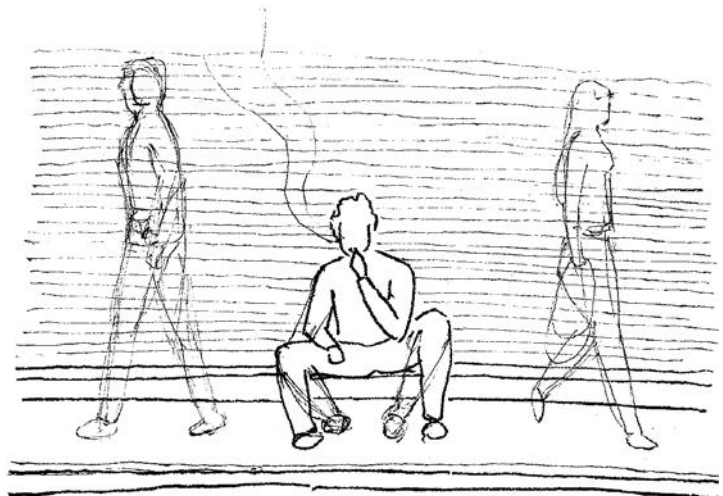
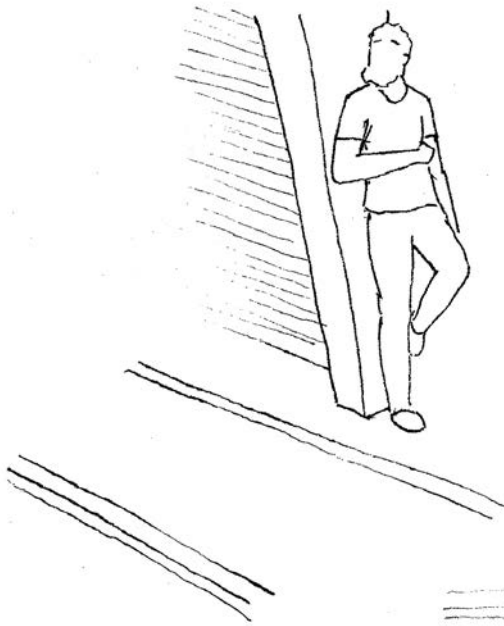
20:01 – Cruzamento com a rua Fernando de Albuquerque. A noite começa e várias pessoas já ocupam os bares e restaurantes desse trecho. Muitas preferem ficar em mesas externas, ou mesmo com suas bebidas em roda na calçada. Tal como na cena anterior, alguns rapazes se colocam em frente à lixeira pendurada num poste, talvez de modo a deixar o meio da calçada livre e causar menos problemas à circulação de pedestres. O espaço aberto da rua – em oposição ao espaço enclausurado do bar – parece convidativo ao exercício do estar: não apenas o estar entre amigos, mas o estar ali, em contato com a animação típica daquele cruzamento.



18:38_ Cruzamento com a Rua Antônio Carlos. O bar Charme da Augusta já tem algumas de suas mesas externas ocupadas. Em geral, muitas pessoas costumam se reunir nesse cruzamento para um *happy hour* ou um “esquenta”, um aquecimento para a noite. No alinhamento da banca de jornal, na parte da calçada mais próxima ao leito carroçável, o bar distribui mais mesas, deixando uma faixa central livre para circulação. Todavia, a intensa movimentação nesse cruzamento, (sobretudo no período noturno), acaba entrando em conflito com essas zonas de parada que servem de extensão ao bar – a opção pelo registro em um horário menos movimentado, inclusive, se deu pela dificuldade em representar a organização da calçada nos períodos mais frequentados.



18:27_ Entre as ruas Dona Antônia de Queirós e Costa. Acima, à esquerda, um senhor (entre 40 e 55 anos) encontra-se apoiado na lateral de um pilar, em frente a um estabelecimento comercial. Ele observa quieto a movimentação da rua. Abaixo, à direita, outro homem (entre 25 e 35 anos) fuma sentado em frente aos portões fechados de uma casa noturna. Ele não parece interessado em assistir às dinâmicas do lugar – mas, diferentemente da senhora entre arbustos no primeiro croqui, tampouco parece procurar por isolamento. Inclusive, ele se apropria do degrau deixando as pernas explicitamente abertas – não a ponto de constituir um obstáculo a quem passa, mas como se estivesse demarcando seu território, indiferente a olhares e opiniões alheias.



20:53_ Cruzamento com a Rua Fernando de Albuquerque.

Uma moça e um rapaz, entre 20 e 30 anos, estão sentados numa mesa externa do bar Ibotirama. Pouco tempo depois, ela se levanta e passa a interagir em pé com ele, que continua sentado. Ela dobra as pernas, se debruça sobre a mesa de madeira, volta a ficar em pé, utiliza seu celular; ele, por sua vez, realiza movimentos mais discretos, apenas com a cabeça e os braços. Colocando essa cena em confronto com as duas outras da página precedente, é interessante questionar os estereótipos de comportamento masculino e feminino no espaço público, tratando-se sempre de modos de agir particulares (condicionados por padrões socioculturais, mas também por conjunturas específicas e, em última instância, pela subjetividade de cada agente).

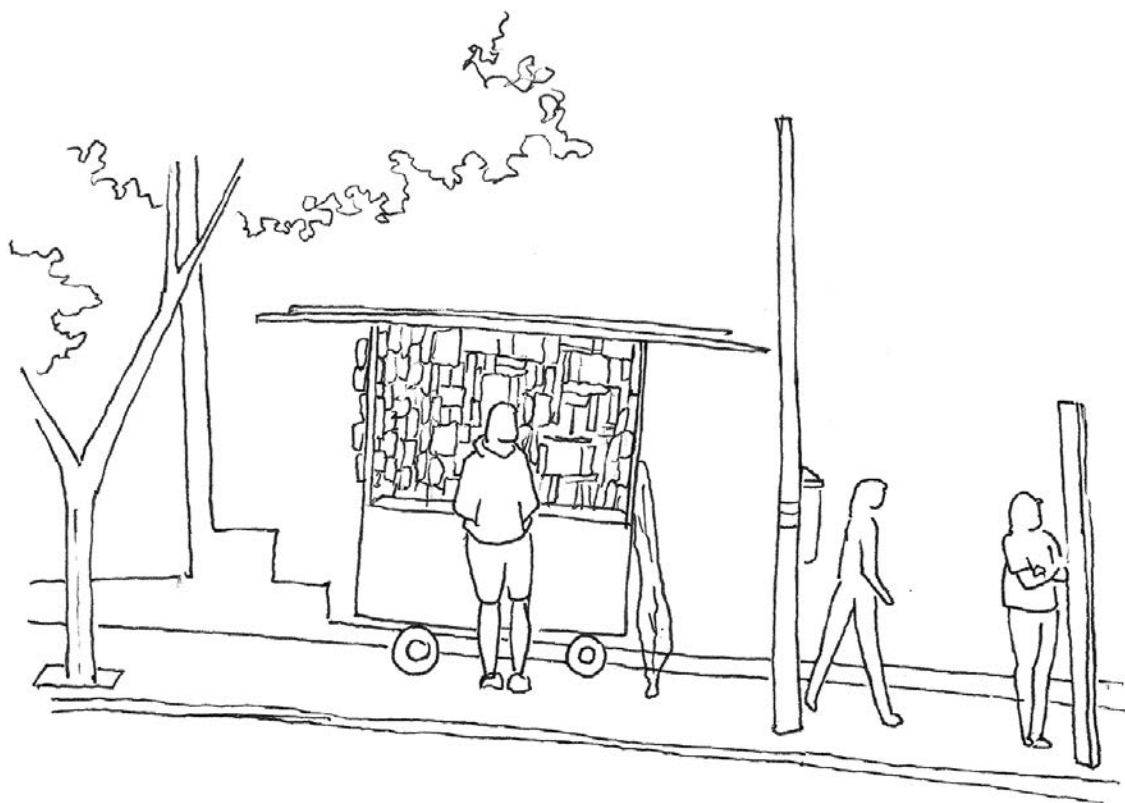


18:05_ Cruzamento com a Alameda Lorena. Um vendedor ambulante, entre 25 e 35 anos, está com seu carrinho de milho em frente à agência bancária do Itaú. Quando não está atendendo algum consumidor ou conversando, ele se encosta numa das paredes do prédio para descansar. Mais ao fundo, notam-se outros carrinhos de ambulantes, um dos quais com um guarda-sol. Em primeiro plano, um casal se aproxima do banco com seu filho. A criança e a mãe aguardam em frente à janela enquanto o pai entra na agência. Depois de algum tempo, o homem retorna e fica ali conversando com sua família por alguns instantes, antes de se retirarem.



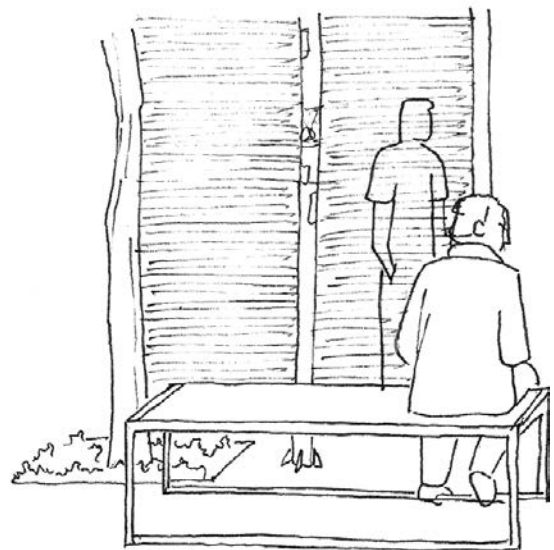
19:58_ Entre as alamedas Jaú e Itu. Outro vendedor ambulante, também entre 25 e 35 anos, está parado em frente a seu carrinho de produtos, ocupando com ele boa parte da largura da calçada. Ele se fixa diante do muro de um condomínio privado, ao lado de um ponto de ônibus, e deixa suas mãos nos bolsos do moletom enquanto observa o movimento na rua. Enquanto isso, uma senhora espera por seu ônibus apoiada na estrutura vertical que sinaliza o ponto. Provavelmente, a proximidade ao ponto de ônibus e a ausência de fluxos entre a calçada e o lote naquele trecho facilitam e estimulam a fixação do vendedor ali.

181

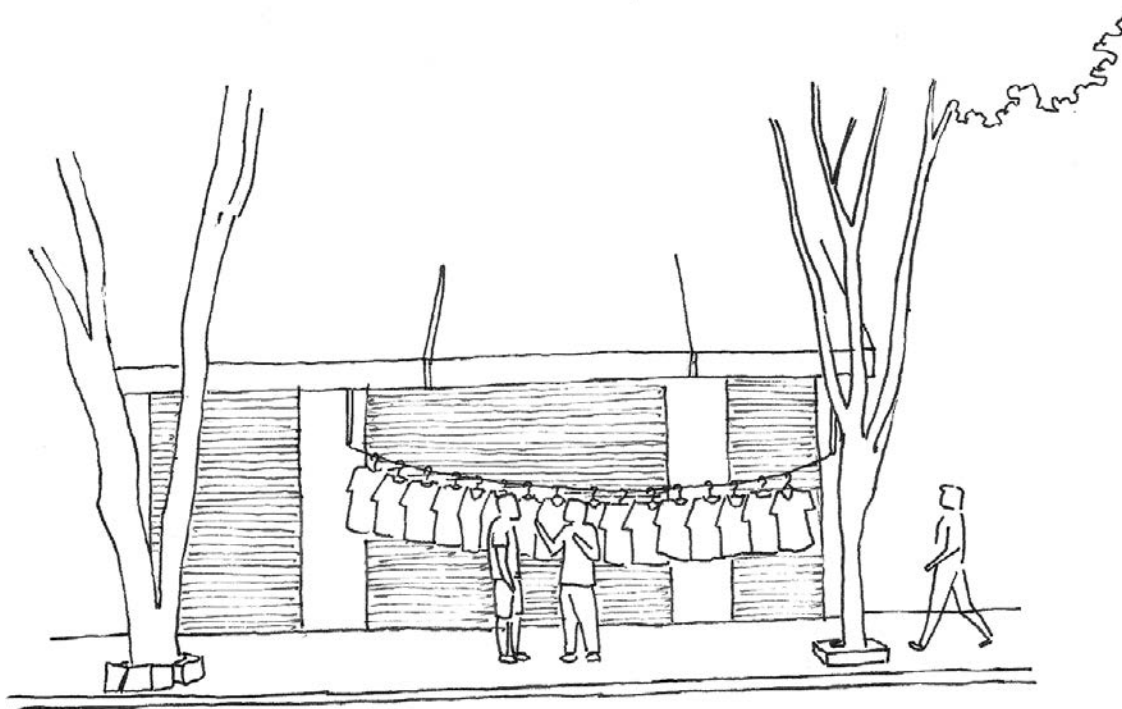


(à esquerda, acima) 18:00_ Próximo ao cruzamento com a Alameda Tietê. Já anoitece e um vendedor ambulante organiza seu carrinho de salada de frutas para ir embora. Ele aparece em frente à barbearia Fionavalha, numa relação que parece vantajosa a ambos os envolvidos: o vendedor, que se favorece da circulação de pessoas até o estabelecimento; e a própria barbearia, que tem à disposição de seus fregueses um serviço alimentício de baixo custo.

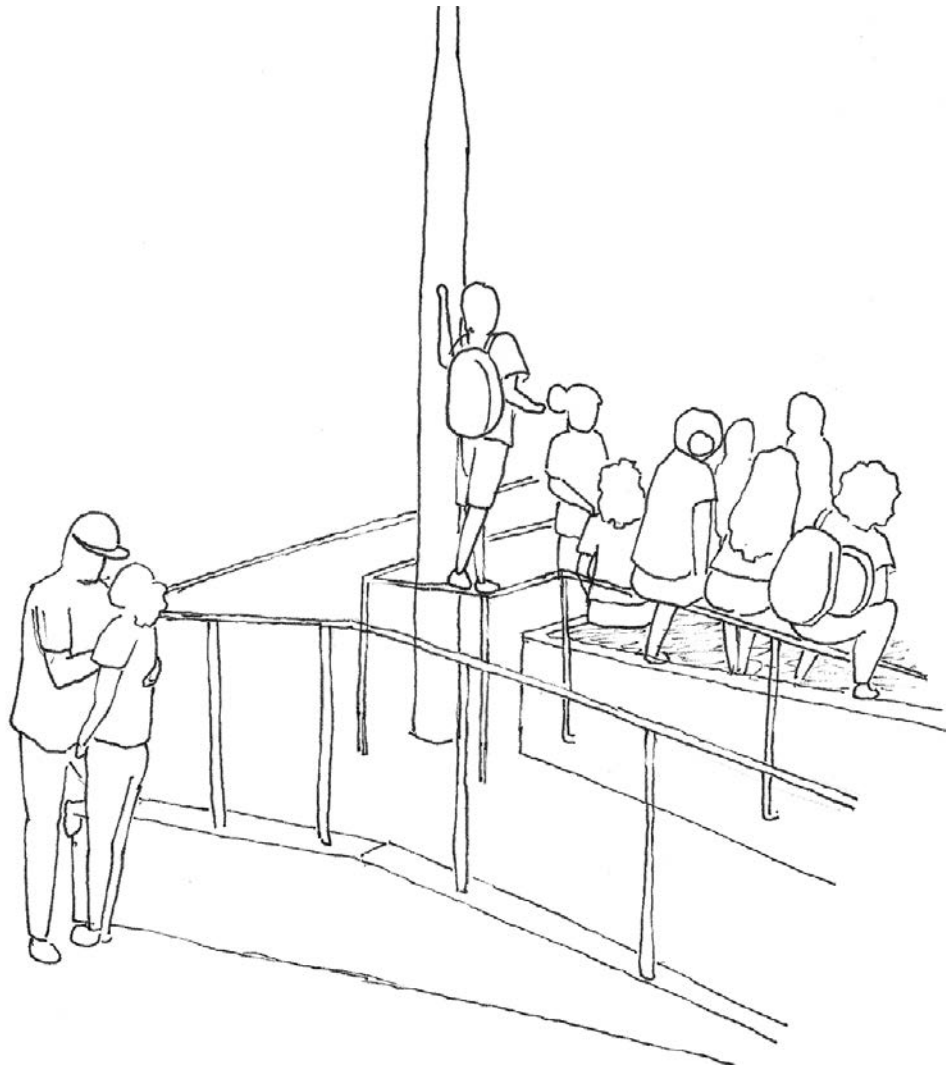
(à direita, abaixo) 17:13_ cruzamento com a Rua Oscar Freire. Um senhor entre 50 e 70 anos está sentado sobre um dos tantos bancos de madeira dispostos ao longo da transversal. De costas para os veículos e de frente para a calçada, ele observa bastante quieto o movimento da rua. Em frente a ele está a loja da Osklen. Num dado momento, um homem de aparência entre 30 e 45 anos (possivelmente, um conhecido) para a sua frente e os dois conversam por alguns minutos, antes que ele se despeça e retome seu trajeto.



18:35— Entre a Rua Luís Coelho e a Avenida Paulista. Um vendedor entre 25 e 35 anos dispõe camisetas penduradas num varal no meio da rua. O varal é amarrado em duas peças de apoio do toldo que pertence ao edifício do restaurante Manai, já de portas fechadas. O vendedor conversa com outro homem de idade equivalente (não se sabe se um estranho, um conhecido ou um cliente), e o movimento pela calçada segue intenso. Ao contrário da cena anterior, em que o banco de madeira serve como estrutura fixa a um tipo de apropriação relativamente óbvia, este croqui demonstra formas alternativas, criativas e flexíveis de utilização das estruturas já existentes, despertando inclusive a atenção dos passantes.

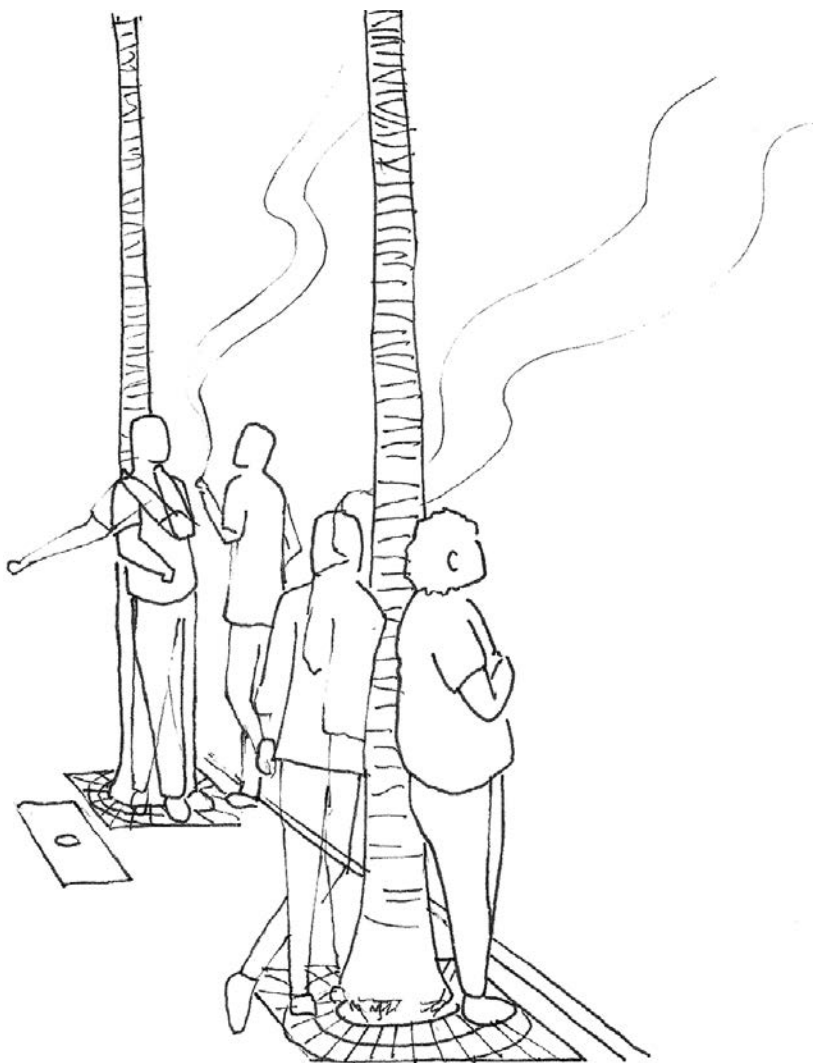


16:33_ Praça Roosevelt. Em primeiro plano, um casal de jovens (entre 15 e 25 anos) se abraça e troca beijos apoiado num guarda-corpo elevado. À direita, um grupo de jovens entre 10 e 20 anos ocupa outro guarda-corpo: três meninas estão sentadas sobre ele, apoiando os pés na mureta de concreto que delimita um canteiro de plantas, enquanto que um menino aparece em pé sobre o corrimão, equilibrando-se com uma das mãos no poste ao lado. Outras meninas aparecem sentadas sobre a mureta ou em pé diante do grupo. Os elementos que servem de apoio nessa cena e em tantas outras observadas ao longo da rua não são bancos, mas superfícies-estruturas variadas, verticais ou horizontais, a diferentes alturas e suscetíveis a diversas formas de apropriação.

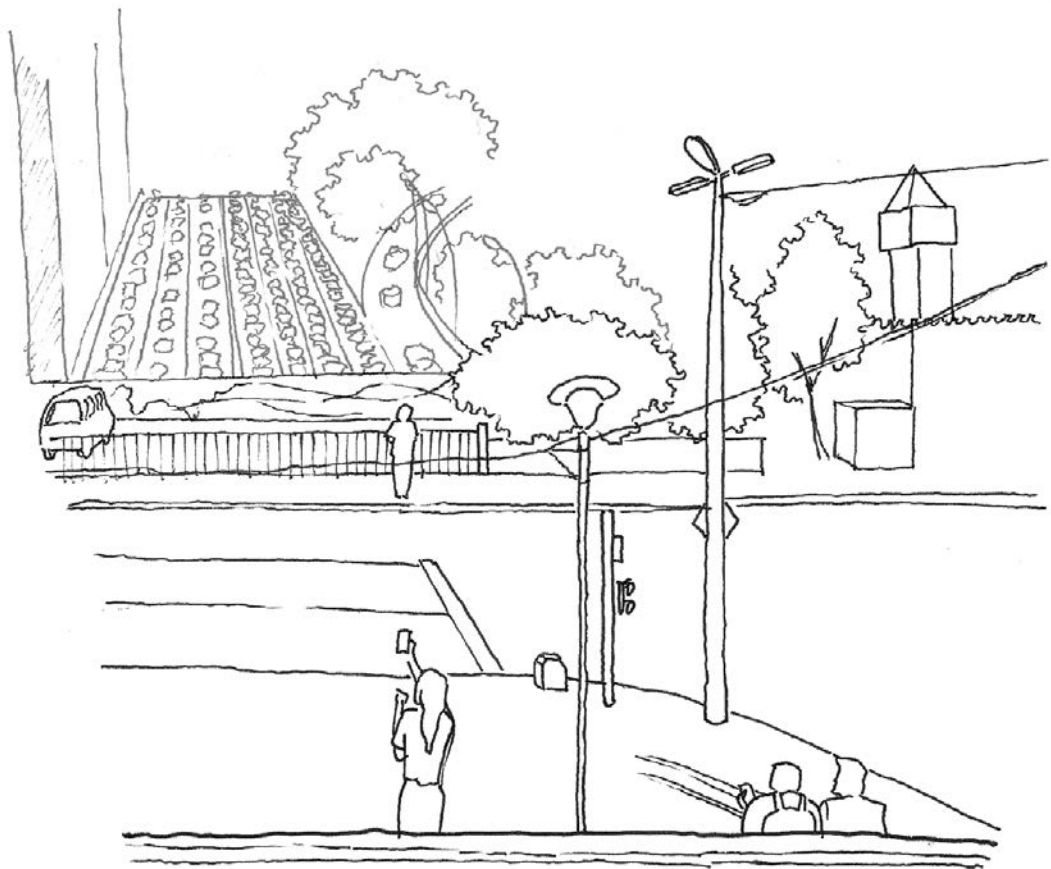


17:44_ entre a Alameda Lorena e a Rua Oscar Freire. Pessoas, em grupo ou isoladas, fumam em frente à Galeria Ouro Fino. As palmeiras plantadas na extremidade da calçada servem de apoio vertical para diferentes tipos de usuários: desde a senhora com os braços cruzados em primeiro plano, entre 45 e 60 anos, até os rapazes ao fundo, entre 25 e 35. Atualmente proibido em ambientes fechados, o fumo acaba geralmente sendo praticado no espaço aberto da rua – o que, por sua vez, coloca esses usuários em contato com as dinâmicas em curso no território público.

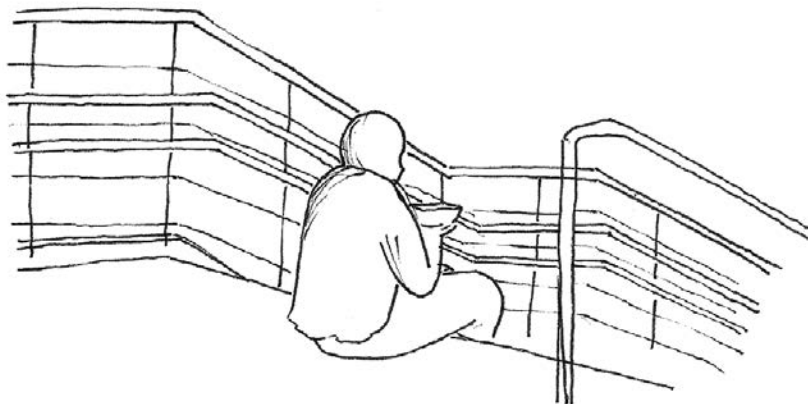
185



16:10_ Praça Roosevelt. No lado direito, dois rapazes entre 20 e 35 anos aparecem sentados sobre a escadaria de acesso à praça. Eles conversam, trocam olhares e observam o movimento na rua e nos arredores. À esquerda, uma jovem entre 20 e 30 anos parece fotografar a cena ao fundo: o trânsito de automóveis pelo Viaduto Júlio de Mesquita Filho. Também um transeunte que passava pelo outro lado da rua interrompe seu percurso para contemplar a paisagem. Ele se apoia numa grade que resguarda um espaço gramado e aparentemente subutilizado, com um automóvel parado numa das extremidades. A vista para o entorno imediato, mas também para espaços mais longínquos, se coloca aparentemente como estímulo ao intervalo e à permanência.



15:52_ Praça Roosevelt. Acima, à esquerda, um garoto entre 6 e 12 anos brinca com grelhas no chão, no topo da escadaria de acesso a partir da Augusta. Ele tenta erguer uma das peças e, sem sucesso, se levanta e passa a caminhar sobre elas. Após alguns passos, ele dá início a uma contagem, aparentemente entretido pela repetição de faixas transversais em cada peça. Abaixo, à direita, um homem entre 30 e 40 anos se senta no último degrau da mesma escadaria. Ele carrega uma marmita e, alguns segundos depois, começa a comer. O mesmo espaço parece servir, então, a diferentes modos de apropriação por padrões de usuários os mais distintos.

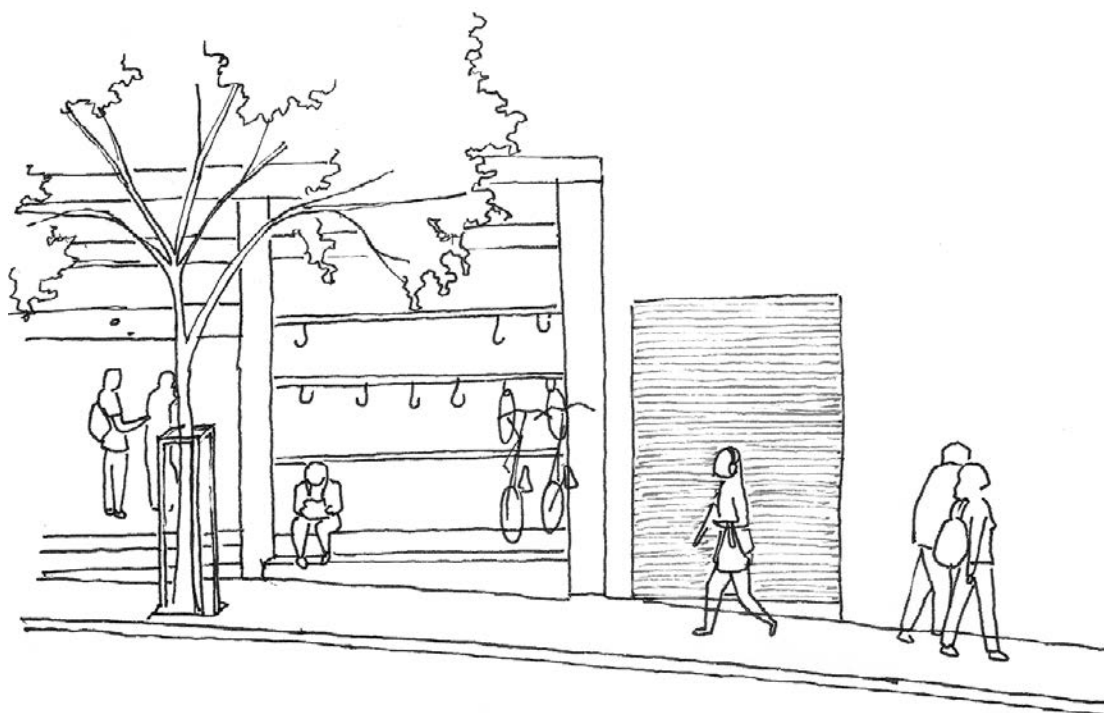


18:30_ Entre as ruas Antônio Carlos e Luís Coelho. Estudantes (em geral, entre 16 e 30 anos) aguardam pelo período de aulas na unidade da FAM mais próxima à Avenida Paulista. A maior parte dos jovens costuma se distribuir pelo amplo espaço de ingresso coberto, já interno ao lote e separado da rua por uma longa floreira e algumas divisórias. O acesso a essa zona é quase sempre vigiado por seguranças. Alguns estudantes também ocupam o espaço da calçada – ora em pé, ora apoiados na haste de uma placa de trânsito. Ao centro, um ambulante enfileira mesas desmontáveis para expor e vender livros. A circulação de pedestres ocorre no espaço residual, às vezes com dificuldades. Acima, percebe-se um espaço de varanda descoberta, com mesas e vista para a rua.



18:24_ Entre as alamedas Jaú e Itu. Anoitece. Algumas pessoas chegam ao CineSesc para a sessão noturna. Em frente ao bicicletário suspenso, uma jovem está sentada sobre um degrau. Ela lê algo e parece também estar fazendo notas. Ela está sozinha, mas parece se sentir segura. Além do movimento pela rua, a fachada do edifício é bem iluminada, especialmente na região do bicicletário. A proximidade a um estabelecimento aberto e movimentado também pode indicar maior percepção de segurança.

189



84_ Entre as questões a que o pesquisador deve estar atento, mencionam-se: a possível dificuldade de cognição entre as partes; a assimetria cultural; o nível de motivação do entrevistado; suas reações verbais e corporais e, inclusive, a possibilidade de ele moldar seu discurso por razões ou interesses específicos. A propósito, ver: BOURDIEU, Pierre. *Compreender*. In: *A Miséria do Mundo*. Petrópolis: Vozes, 2011.

Depois de tanto observar o território da rua através de narrativas, fotografias, mapeamentos e representações variadas, resta ainda a tarefa de fechar os olhos e escutar. São muitas as vozes que ocupam e transitam pelo espaço analisado – desde aquelas mais pronunciadas, que disputam atenções com o barulho dos automóveis e demais ruídos da cidade, até as mais discretas, resguardadas entre os pulmões de sujeitos que caminham ligeiros, como se quisessem passar despercebidos. Todas essas vozes carregam impressões, pensamentos, memórias, desejos; modos de compreender e de perceber o espaço ao redor, mas também de projetar subjetividades sobre ele. E é em meio a esse coro discorde, de muitos tons e compassos, que esta entrada procura reconhecer outras opiniões sobre o território: não de especialistas, técnicos ou pesquisadores, mas de frequentadores comuns, indivíduos que vivenciam aquele espaço e para os quais, em última instância, qualquer intervenção deveria ser destinada.

Por se tratar de um território de uso público, ocupado por uma série ilimitada de usuários no tempo (alguns, mais frequentes; outros, mais ocasionais), fica claro que sondagem alguma seria capaz de apreender a totalidade das opiniões disponíveis. Desse modo, toma-se a decisão de trabalhar com uma amostra reduzida da população da rua, numa escala compatível com os limites deste trabalho. Por mais que tal procedimento não proporcione uma efetiva validade estatística, a literatura relacionada à etnografia e à pesquisa social nos mostra que cada

interação com uma nova subjetividade é repleta de potenciais e desafios⁸⁴, bastando que esta se coloque como uma aplicação experimental desse tipo de estratégia – sempre com vistas à coleta de subsídios para o raciocínio projetual. No âmbito de uma possível transposição desse método a um caso de projeto real, seria provavelmente interessante promover audiências e debates públicos, como aqueles que coordenaram o desenvolvimento do último plano diretor municipal em 2014. Ainda assim, deve-se ter em vista que esse tipo de estratégia dificilmente consegue captar as visões do cidadão comum, mobilizando com maior frequência grupos politizados ou organizados em torno de interesses específicos (como moradores ou ativistas).

Quanto à definição do campo amostral, decide-se recolher oito contribuições individuais a cada par de quadras fronteiriças (conforme divisão já empregada em leituras anteriores), numa soma de aproximadamente 150 vozes. Embora se trate de uma amostragem pequena, sobretudo quando comparada aos níveis de apropriação do território no presente, tem-se o cuidado de alternar, tanto quanto possível, opiniões femininas e masculinas; de jovens, adultos e idosos; e, por fim, de usuários em trânsito, visitantes, trabalhadores e moradores das redondezas. Espera-se, com isso, que o recorte efetuado seja minimamente representativo da multiplicidade de vozes que vivenciam e dão vida ao território de estudo. Já quanto ao tipo de abordagem efetuada, toma-se como referência o trabalho

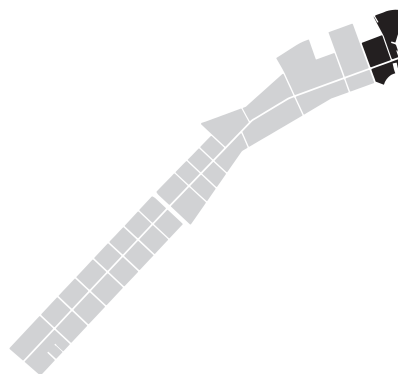


de Tim May sobre os instrumentos e procedimentos da pesquisa social. Segundo o autor, uma entrevista individual pode ser de tipo estruturada (baseada na repetição de um mesmo protocolo, como um questionário com respostas fechadas), focalizada (maleável à subjetividade do entrevistado, geralmente com perguntas que são margem à dissertação e que podem ser aprofundadas ou complementadas de acordo com seu perfil e seu nível de envolvimento) ou ainda semiestruturada (a meio caminho desses dois extremos, com um formato padronizado, mas flexível a extensões desejáveis⁸⁵).

Em vista dos objetivos deste trabalho, do volume de interações desejadas e do formato de aproximação vislumbrado no espaço da rua, adota-se um modelo de entrevista semiestruturada com três questões de base, abertas à interpretação e à disposição de fala por parte de cada agente: a primeira questão se refere aos problemas ou aspectos negativos observados na rua; a segunda, aos potenciais, traços característicos ou aspectos positivos; e a última, àquilo que cada usuário proporia se pudesse transformar ou intervir sobre aquele território. Através desse encadeamento, procura-se incentivar um tipo de reflexão que é, num primeiro momento, crítica; a seguir, compreensiva; e, só então, propositiva – de tal modo que, para imaginar cenários alternativos, também o usuário seja compelido a observar o espaço ao seu redor e resgatar experiências, estímulos e preocupações relacionadas. A opção por questões breves e objetivas, por sua vez, procura reduzir a du-

ração da entrevista ao mínimo necessário, de modo a não importunar os entrevistados – que, em geral, se encontram em movimento. Tal como nas entradas anteriores, toma-se o cuidado de operar a favor do método empregado (a entrevista em si) – e não de fazer com que ele trabalhe, em sentido perverso, a favor de hipóteses preestabelecidas.

Seguindo a numeração disposta no mapa ao lado, cada uma das páginas seguintes deve trazer o conjunto de discursos coletados num mesmo par de quadras da rua. Note-se que essas falas não acompanham a ordem de condução das entrevistas, sendo rearranjadas de acordo com os principais temas suscitados, sobretudo em vista de aproximações e contrastes com outras falas recolhidas. Além disso, diferentemente da entrada anterior, em que a distinção de corpos era não só inevitável como desejável (podendo apontar para diversos modos de uso das plataformas espaciais por diferentes tipos de usuário), preferiu-se expor a seguir apenas os conteúdos de cada fala, sem discriminá-las em razão de sua procedência. Ainda que o método de análise empregado ponha em foco o nível de interpretação subjetivo (e não o coletivo), entende-se que a diferenciação desse conjunto de vozes segundo critérios de gênero, faixa etária, classe social ou tipo de relação estabelecida com o território poderia abrir caminho para questões que extravasam os interesses desta entrada, tratando-se antes de indivíduos que utilizam e compartilham o espaço e que, enquanto usuários, merecem indistinta atenção.



—Pra mim é um bairro bom, bastante residencial.

—Eu acho positiva essa variedade de lojas... E também como elas parecem continuar por aqui, né? Sai comércio, entra comércio...

—A parte legal da Augusta é esse lado mais cultural: de manhã, ela é mais fria; de noite, fica quente. Você pode vir aqui sem nenhum propósito e acabar conhecendo muita gente, esse pessoal das artes etc.

—Tem muita facilidade por aqui: mercado um do lado do outro, banco...

—Ah, nada de mais. Acho que faltam uns bancos por aqui, caixa eletrônico; a gente precisa sacar dinheiro e não tem onde fazer isso.

—As calçadas são bem limitadas; às vezes, os postes também atrapalham o fluxo.

—Não, pra São Paulo tá bom. Se o pessoal estiver com pressa, por exemplo, pode acabar tendo problemas; a calçada é meio apertada.

—Melhorar a segurança: isso é fundamental. Não precisa colocar polícia; é só melhorar a calçada, colocar uma sinalização adequada.

—Veja bem: os problemas críticos são sinalização e segurança. Sinalização pros veículos, pros pedestres, etc.

—Eu já estou tão acostumada com isso aqui assim! Nem saberia por onde começar.

—Acho que ela precisa ser mais bem cuidada... Essas árvores, por exemplo, precisariam ser mais podadas.

—Ah, um parque!

—Pra mim, essas fachadas... Falta manutenção.

—Gosto dos novos prédios que estão aparecendo por aqui.

—O trânsito, com certeza. O que mais? Ah, tem esses prédios novos horríveis... Aquele ali por exemplo [*aponta para o edifício do hotel Ca'd'Oro*]. Aqui tem muito terreno sendo reservado pra essas grandes obras; elas vêm e acabam mudando muito a região, né?

—Pra gente, vir pra Roosevelt é uma boa, é um passeio barato e fácil. A Augusta também tem muitas opções de restaurante, entretenimento e tal.

—Eu traria uns projetos diferentes... Principalmente aqui pra Roosevelt: algo com música, que envolva as pessoas; eu traria isso pra cá.

—Eu continuaria dando mais espaço pro grafite... Não esses que parecem decorações, mas aquele grafite que é crítico; que propõe uma reflexão, um debate.

Um primeiro aspecto a ser ressaltado, já previsto antes do desenvolvimento desta entrada, consiste na grande variedade de opiniões trazidas pelos agentes que compartilham o espaço da rua – inclusive, com posicionamentos nitidamente conflitantes. É possível comparar, por exemplo, as imagens da rua ora como lugar residencial, ora comercial, ora cultural (nenhuma das quais anula as outras). O que para alguns constitui uma vantagem (como a presença de bancos ou de novos empreendimentos na região), para outros é percebido como problema ou mesmo como carência. Nesse primeiro trecho, é também significativo o descontentamento com a desordem, a violência e a falta de segurança que, segundo alguns interlocutores, rondam (ou já rondaram) o território.

—Tudo o que ela tem de pitoresco: tem sorveteria vegana, uns cafés, restaurantes diferentes, tem de tudo.

—Tudo, né? Tem comércio, shopping...

—Tem vários buracos aqui na rua, muita gente embriagada à noite... De quinta a domingo, isso aqui vira um inferno: o trânsito para, os jovens ficam todos na rua, atrapalhando o movimento; não tem nem como andar.

—Eu mandaria fechar essas boates aí, elas atrapalham tudo!

—Pra mim, o trânsito, a violência, a bagunça que costumam fazer por aqui.

—Olha, problemas na rua eu não vejo não... Mas já passei por uma situação tensa aqui, há uns quatro anos. Eu costumava vir pra cá à noite quase todo dia, porque trabalhava de faxineira na casa de um sargento que morava ali naquele prédio. Às vezes eu tinha que voltar de madrugada pra casa pra alimentar meus gatos; os bichinhos não podiam ficar sem comida, né. Daí uma vez eu estava sozinha aqui no ponto de ônibus, eram umas cinco horas da manhã, e o ônibus não passava, não tinha ninguém na rua. Daí um grupo de homens veio, todos de preto, alguns com o cabelo meio esquisito, raspado; eles vieram e botaram fogo nas minhas costas, você acredita? Foi terrível.

—Mais ônibus, é o que falta!

—O trânsito por aqui é intenso. Tem também muito assalto.

— É uma rua com um estilo bem alternativo; me sinto bastante confortável quando passo por aqui.

—O que mais me incomoda são os assaltos mesmo... Nunca aconteceu comigo, mas não me sinto muito segura quando estou sozinha por aqui.

—O posto policial logo ali; acho bom, me dá mais segurança.

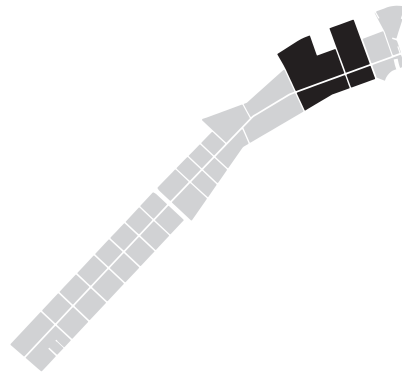
—Não vejo muita coisa... Tem esses “nóias” que circulam por aqui, mas até aí, tem por toda a cidade.

—Esse projeto do parque, acho que ia dar uma boa revitalizada na área... Mais policiamento também seria bom.

—Agora tem muitos edifícios sendo construídos aqui pela região. Creio que isso vai melhorar a situação da rua; mais gente morando aqui.

—Antes de qualquer coisa, com certeza tiraria do papel esse Parque Augusta. Falta tanto espaço verde na cidade e esse daí está “dando sopa”, vazio.

—A abertura do parque... Tem bastante tempo que esse terreno está aí parado, né?



—De bom? Tem a condução que passa aqui em frente, os vizinhos que ficam de olho em tudo... Acho isso muito bom.

—Tem o teatro, o Club Noir... Bastante cultura noturna por aqui. Tem também a Roosevelt, mas ali já virou a zona dos jovens, né? Da balada.

—Esse lado é bem mais movimentado. Acho isso algo bom, dá vida à rua.

—Tem trânsito de madrugada, de noite... Essa rua nunca tá parada.

—Uns tempos atrás, teve uma onda de roubos de celular: eles passavam de bicicleta e, se alguém estivesse “dando mole”, arrancavam o celular da mão e fugiam. Tem também a sujeira, né: depois de balada, a rua sempre fica bem suja, cheia de garrafas pelo chão.

—Gosto muito dos bares, da quantidade de gente circulando... Também simpatizo com esses novos prédios.

—Tem vários prédios que me chamam a atenção, tipo aquele ali, todo moderno [*aponta para o Ca'd'Oro*].

—No geral, a rua tem um aspecto bem sujo; as calçadas estão todas deformadas, cheias de buracos... Se você subir um pouco, vai ver água empoçada, vazamento de esgoto, logo ali no próximo cruzamento.

—Reformar as calçadas; não tem como pensar em qualquer outra coisa antes disso.

—Olha, esses buracos estão terríveis, a pichação... O barulho à noite então, nem se fala: é grito pra lá, palavrão pra cá...

—A infraestrutura, o vandalismo, esse parque que nunca sai...

—Eu melhoraria a limpeza, faria o Parque Augusta... Traria mais cultura também: cinema ao ar livre, por exemplo. Olha quanto paredão tem por aqui; todos sem uso, sem graça!

—Se esse parque sair, vai ser maravilhoso.

—Esse parque... Ah, se fizessem esse parque, essa parte ficaria muito bonita, né?

—Ah, esse Parque Augusta que sabe lá Deus quando sai, né? Começaria por aí.

—Aqui eu faria esse parque: um lugar aberto, pra gente poder passear, levar as crianças pra brincar... Aqui do lado, tem a Roosevelt, mas lá é mais um lugar dos skatistas, desse pessoal jovem, né? A gente tem até medo de levar as crianças lá e eles se machucarem.

—Chega de prédio, de carro... Essa rua precisa de gente!

De modo geral, a rua é percebida como um lugar alternativo, característico na cidade. O movimento constante de usuários é apontado geralmente como um aspecto positivo (às vezes, contribuindo para a sensação de segurança), mas também aparece associado ao barulho e à sujeira. Um dos problemas em que parece haver consenso é o estado deplorável das calçadas, com pouco espaço para circulação, muitos buracos, empoçamentos e contratempos diversos. Nas imediações do antigo terreno do Des Oiseaux, onde é prometida a construção do Parque Augusta, a demanda pela efetivação dessa proposta se repete na fala de muitos agentes. A Praça Roosevelt também é evocada, mas sobretudo como espaço apropriado pelo público jovem.

—Nada de mais.

—Eu só venho aqui pegar ônibus; não percebo nada de ruim não.

—Acho esse um lugar bem alternativo; as pessoas têm bares, teatros, muitos atrativos por aqui.

—O horário estendido do comércio, isso é bom. E também tem muita facilidade por aqui, tudo “na mão”.

—A diversidade cultural, com certeza; ela tem um ar de alternativa.

—Pra mim, essa é uma rua muito cultural; ela já virou um marco de São Paulo.

—Ela é bem movimentada, mesmo à noite.

—Sempre tem gente passando, então eu me sinto segura, à vontade.

—Aqui, o pessoal anda muito de skate, bicicleta... Se tivesse uma ciclovia aqui ou algo assim, eu acho que seria bem legal.

—Se eu estou com pressa e quero andar mais rápido, sou obrigada a sair da calçada e ir pra rua, junto com os carros.

—Tem muito buraco na calçada, né?

—Um problema é a limpeza... Sim, falta limpeza por aqui.

—Mais limpeza, né; tá muito suja.

—Aquele água que não para de jorrar, ali no cruzamento. E as calçadas também, estão em péssimo estado.

—Pra andar, é bem ruim; e a largura da calçada acaba sendo menor por causa dos postes, árvores...

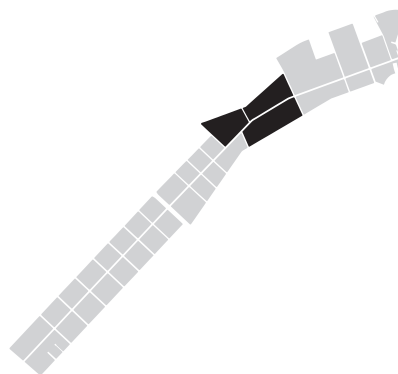
—Começaria pelas calçadas, o esgoto... Tem também aquele parque que querem construir, né? Precisa! Mas acho que é só isso... Se mudar muito, acaba perdendo o caráter daqui.

—Acho que o principal seria cuidar do visual: pintar as fachadas, reformas as calçadas... Acho que assim já melhoraria muito.

—Não mudaria nada não... Porque acabaria tirando a identidade da rua, e gosto dela assim.

—Aumentaria a calçada; porque eu acho que a Augusta, ela é pra você passear e olhar as lojas, é mais uma rua pedestres do que pro carro. Talvez reduzindo o número de faixas... Tem quantas? Três, quatro? Por mim, isso aqui virava até uma rua pedonal.

—Eu diminuiria o volume de carros... Talvez deixar uma mão só, ou uma faixa pra cada sentido.



—Antes de tudo, alargar as calçadas, melhorar a sinalização; principalmente, pros pedestres.

—A infra, as calçadas - cada dia mais sujas... Tem também muito morador de rua.

—Não... Tem gente de monte dormindo na rua, mas isso é um problema da região toda.

—Essas calçadas, sempre muito ruins... E o mal cheiro também, com esses vazamentos.

—Drenagem vazando, buraco, bueiro entupido...

—Tem algo estourado ali na frente [*aponta para a calçada do hotel Pan Americano*], muito fedido... Também mais pra baixo, à noite, fica bem mal iluminado.

—Eu gosto daqui por estar numa região alta, mas ainda central. As infraestruturas funcionam bem, tem fácil acesso a outras partes da cidade... E me sinto segura também, apesar de circular um pessoal estranho...

—Principalmente à noite, você sente as calçadas muito estreitas; o trânsito fica mais intenso... O barulho disso deve ser infernal pra quem mora aqui. A sinalização também é falha, e tem muitos bens históricos sendo derrubados.

—Acho que mais segurança, melhorar a calçada... Coisas assim, pontuais.

—Precisa desenvolver um plano e apresentar pro pessoal daqui, pros comerciantes... Conversar com esse povo e chegar a um acordo do que dá pra fazer. É uma rua com muito potencial, agora precisa saber aproveitar.

—Esses prédios novos, a nova arquitetura... Acho que isso valoriza a região, a paisagem.

—Essa região agora, com esses novos empreendimentos, acho que ela está bem melhor: novas lojas, prédios; o parque que eles tão querendo fazer lá embaixo... Acho que seria interessante, desde que tenha segurança né; não pode criar e deixar largado.

—Tá tudo assim, uma decadência... Todo o comércio fechando, olha ali por exemplo [*aponta para alguns estabelecimentos fechados*]. Isso aqui já foi uma rua luxuosa...

—A vantagem é que isso aqui democratizou, né. Antes só vinha a galera mais rica, descolada... Hoje, vem gente de todo lugar.

—Você percebe uma retomada da rua pelas pessoas: ela abriga pessoas de todas as partes. Você tem aqui uma variedade muito grande de coisas pra fazer à noite.

—De positivo? A diversidade, né; a vida noturna movimentada. Aqui é tudo aberto, próximo... Dá pra fazer tudo a pé.

Novamente, a crítica ao estado de manutenção das calçadas é colocada por diversas vozes, até mesmo com pontos de mal cheiro (vazão de esgoto a céu aberto) e entulho abandonado. A sinalização para o trânsito de pedestres e veículos também é destacada como um aspecto a melhorar. A vinda de novos empreendimentos e atividades para a rua, por sua vez, é ora aceita como um aspecto positivo (catalisando processos de transformação e de “recuperação” do território pelas massas), ora como um problema (supervalorizando os terrenos da região e expulsando moradores antigos). Ainda assim, prevalece a compreensão de que essas mudanças fizeram da rua um espaço mais democrático e acessível. A variedade de lojas e serviços no presente é outro tema recorrente.

—O trânsito aqui é péssimo! E tem tanto serviço, comércio... Não é só uma via pros carros.

—O trânsito... Às vezes, o sinal abre pra gente e os carros avançam com pressa.

—Ah, o de sempre: calçada ruim, entulho no meio do caminho...

—Me parece normal... Tem um aspecto meio feio, sujo, cinzento.

—É um lugar bem eclético; muita gente diferente.

—Com essa gentrificação, as pessoas estão sendo forçadas a sair daqui. Acho que vale pensar em alguma política pública que contenha essa expulsão.

—Tem muita facilidade: tem comércio, as lojinhas, mercado... Então me facilita, né. Aqui nessa Peixoto também, tinha muito comércio. Agora é só bar! De fim de semana, isso aqui lota de jovem; vem gente até de 13, 14 anos... E daí não tem nem como passar. Aqui pela Augusta também, mas na Peixoto principalmente.

—Das 22h em diante, tudo sai do controle: excesso de pessoas, pouco policiamento...

—Ah, a droga rolando por aqui... Também tenho umas amigas que já foram assaltadas aqui na região. Eu tenho medo; não ando sozinha à noite.

—Eu acho ótimo aqui, essa região toda: as lojas, a parte gastronômica, os restaurantes... Gosto muito.

—A quantidade de lojas, a variedade...

—As lojas, os produtos diferentes... Sempre venho comprar roupa aqui.

—Essa paisagem, eu gosto daqui; do shopping, do supermercado... A localidade é muito boa, tem ônibus pra todo lugar.

—Ela tá sempre muito cheia, às vezes não dá nem pra descer a rua... E essas calçadas só pioram! São muito irregulares. Gente com maior dificuldade deve sofrer pra andar por aqui.

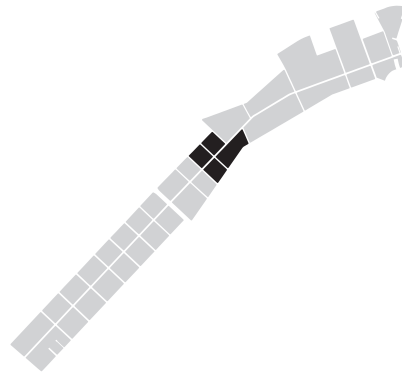
—Acho que melhoraria as calçadas, o trânsito... E colocaria mais indicações pras lojas também, pros restaurantes... Tem um potencial turístico aqui que não é bem aproveitado.

—Eu pensaria na sinalização.

—Não sei muito bem... As sinalizações poderiam ser mais bem elaboradas.

—Reduziria o trânsito de veículos; acho que isso já ajuda.

—Eu deixaria a rua com uma aparência mais viva, colorida.



—À noite, quando tem balada, o fluxo de pedestres deveria ser priorizado. É isso o que agita a Augusta.

—A diversidade que você tem aqui; isso é algo incrível.

—É uma rua livre, né. Nunca vi ninguém brigar aqui; tem gente de todos os gêneros.

—A concentração de gente alternativa; parece que a Augusta é um grande caldeirão cultural.

—Com essas ações da prefeitura, as pessoas tão tendo mais estímulos pra vir pra região, pro Centro.

—Dá pra notar que a especulação imobiliária é muito forte por aqui: agora tem muito dessas lojas alternativas, meio “hipster”, mais prum pessoal que tem dinheiro.

—Os pontos de comércio, as baladas... É uma rua com muita diversidade.

—Muitos: essa esquina com a Peixoto é horrível; à noite, não dá nem pra transitar. Se tem festa, na manhã seguinte fica tudo imundo; quebram tudo, jogam garrafa no chão, lixo na rua...

—Eu procuraria manter o perfil boêmio da rua; essa elitização traz espaços bacanas pra cá, mas acaba deixando tudo mais caro... Eu gostaria que ela continuasse sendo uma rua democrática.

—Precisa de mais segurança. Eu por exemplo não venho aqui sozinho à noite.

—Nunca cheguei a ser assaltado, mas quase.

—Falta priorizar o pedestre.

—Reformaria as calçadas e deixaria mais espaço pra plantar árvores.

—Detesto essas rampas pra entrada de carros no meio da calçada. A rua já é inclinada! Assim fica péssimo pra caminhar. Às vezes tem degraus muito altos... Fico pensando nas senhorinhas de idade e tal.

—Deveriam olhar pro Japão, pra outras comunidades mais organizadas. Lá em Singapura, eu tenho uma sobrinha que tá morando lá agora, e ela me disse que se a prefeitura vai fazer alguma reforma, eles mandam antes um comunicado, inclusive perguntando ao morador se ele tem alguma sugestão, como você está fazendo.

—O barulho e o trânsito; com certeza, são as piores coisas.

—De vez em quando, o trânsito trava; daí nem tem o que fazer. Também tem muita poeira de obra.

—Eu propunha quebrar tudo e refazer: deixar as calçadas menos estreitas, organizar os postes, que costumam tomar bastante espaço...

A diversidade é colocada como tema central em muitas falas, estando geralmente associada ao sucesso da rua no presente. O tráfego intenso de pessoas, sobretudo para os bares e festas noturnas, é sinalizado novamente como um problema: além de gerar barulho e deixar o ambiente mais sujo, ele congestionava as calçadas – que, além de exíguas, são também descritas como pouco acessíveis a usuários com mobilidade reduzida. A solução para esse transtorno, segundo alguns usuários, seria priorizar o fluxo de pedestres nos períodos em que a rua é mais utilizada, reduzindo o fluxo de veículos – que, por sinal, é também apontado como problema em diversas falas. A falta de segurança e de controle, sobretudo à noite, constituem também motivos de reclamações.

—A mobilidade é ruim, as calçadas... Quando chove, isso aqui vira um corredor de água.

—É difícil andar pelas calçadas à noite.

—A calçada tá uma porcaria! Ainda mais pra gente, pro pessoal idoso.

—Quando eu vim pra cá, tinha muito problema... Barulho, gente esquisita. Hoje já está bom.

—O barulho aqui é demais... Meu filho mora ali na rua de trás e todo dia é uma barulheira.

—O movimento ao longo do dia, eu gosto; deve ser muito bom pros bares, pro comércio daqui em geral.

—Escolhi vir pra cá por causa da diversidade; é uma rua cheia de vida.

—Acho muito bonita, como a Paulista.

—Eu tenho tudo perto de mim: condução, metrô...

—A bagunça e a sujeira nos fins de semana. Pra gente que é morador, isso cansa.

—A diversidade... De gente, de construção; não tem só casa nem prédio, é tudo misturado.

—A Augusta? Ela é bastante democrática; um país de todos.

—As lojinhas, a cultura daqui; é tudo bem interessante e característico.

—Por ser bastante conhecida, acho que falta um charme, uma boa arborização. Podiam criar uma identidade visual pra rua: lá em Florianópolis, na Lagoa da Conceição, todos os postes têm uns mosaicos coloridos. Isso dá uma percepção diferente pra rua; a pessoa passa e percebe que está ali.

—Dá pra ver que toda a região passou por um bom processo de urbanização, né.

—É uma região muito boa, mas ultimamente tenho me sentido menos segura.

—Problemas? O calçamento ruim, a sujeira...

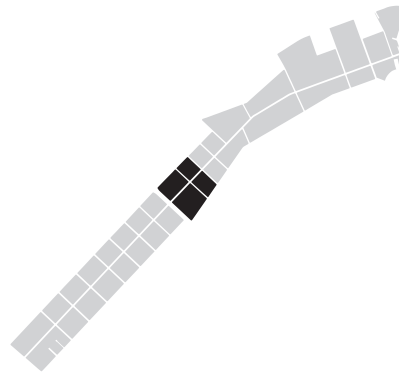
—Limpeza, já!

—Abriria o Parque Augusta! Tanto tempo que aquela área enorme tá sem uso nenhum...

—Precisaria melhorar a segurança, só não sei como... Essa polícia não adianta nada, né? Tem um posto ali em cima e nunca vi ajudarem ninguém.

—Talvez colocar mais fiscalização, não deixar aqueles caras venderem bebida na rua. Eles ficam atrapalhando o trânsito.

—Tem muito ambulante, vendedor irregular...



—Essas calçadas são cronicamente ruins: uma hora afunda assim; outra, assado. A arquitetura eu acho feia, não vejo nada de mais.

—As calçadas são péssimas... E o cheiro às vezes fica insuportável.

—Consertar as calçadas, tampar os bueiros... Fica muito sujo; parece o Centro da cidade!

—A organização é meio caótica, parece que tá tudo jogado na calçada.

—Eu deixaria a rua mais larga... Ainda mais com esses prédios; dão um aspecto tão opressor! A curto prazo, eu pensaria nas calçadas: melhorá-las, talvez deixar os prédios mais bonitinhos também.

—As calçadas são cheias de bitucas e cinzas de cigarro... Faltam aquelas lixeiras pra fumantes; eu não vi nenhuma por aqui.

—Falta banheiro público. Lá em Belo Horizonte, por exemplo, tem muito banheiro público nas ruas; aqui, só lá na 25 de Março.

—É uma rua mais comercial que residencial, né? Esse trecho principalmente. Antes eu ficava lá embaixo, mas aqui as pessoas circulam mais.

—Olhando assim de primeira? Parece ter bastante comércio.

—O Espaço Unibanco [*Itaú*], aqui do lado; acho ele uma meca do cinema. Tem também bastante restaurante, ônibus, metrô perto.

—Os cinemas, as livrarias, o mate aqui na frente...

—De bom? Nada! Tá tudo bem deteriorado.

—Tá melhorando, praquilo que era antes...

—Mudar? Não mudaria nada não. A Augusta tem de tudo: desde sapateiro, alfaiate, banco, hotel... Pra mim, é uma rua completa.

—Acho que a rua é bem tranquila. O problema é o estresse das pessoas: sempre tem gente correndo, gritando, fumando...

—Tem muito carro, muita bagunça... A galera aqui chega até a parecer mais impaciente que em outros lugares.

—Precisa educar as pessoas em relação ao trânsito, motoristas e pedestres. Eu colocaria um guarda em cada esquina pra vigiar e multar quem buzina, quem faz coisa errada.

—A concentração, a mistura de pessoas, de tribos... Tem muita coisa chique surgindo agora; acho que isso dificulta a interação entre as pessoas. Essa revitalização, ela deveria acontecer de modo menos elitista.

Mais uma vez, os problemas nas calçadas constituem uma questão central. É interessante notar como o imaginário das pessoas se reflete em suas visões sobre o território: para alguns, a rua aparece como espaço deteriorado, pouco dinâmico e “tão sujo quanto o Centro da cidade”; para outros, uma região agitada, repleta de opções e melhor do que foi no passado. Até mesmo a neurose do frequentador urbano é explicitada por algumas vozes, sendo ele de fato o responsável por muitos dos problemas observados (como a sujeira e o mau comportamento no trânsito). A aparência pouco atrativa dos prédios e empenas é também apresentada como potencial para intervenções. O fechamento da rua para veículos nos fins de semana é novamente sugerido em alguns discursos.

—Acho que hoje é uma rua normal, como qualquer outra.

—Já foi um lugar bem mais dinâmico, né? Hoje, parece estar em decadência.

—O fluxo de pessoas, acho muito rico; é uma região que já virou turística, atrai gente de todas as tribos. Essa pluralidade é algo bem legal.

—Tem vários restaurantes, baladas; um burburinho típico daqui. É uma boa região na cidade pra investir, pra fazer negócio.

—O comércio aqui da rua, os restaurantes... Aqui tem de tudo.

—O melhor daqui é a região: tem de tudo e tá muito próximo da Paulista.

—Apesar de esse ser o lado centro, parece que aqui tem mais árvores do que no lado jardins.

—Poderia ficar mais verde, ter mais arte... De várias formas: não só arte de rua, como grafite, mas também outras, algo com música... Talvez fechá-la pra carros no sábado à noite. Com certeza, seria ainda melhor que a Paulista de domingo.

—Talvez fechar só pra pedestres no fim de semana, nos domingos... Não, no sábado à noite! Sábado à noite ela já é território dos pedestres.

—As calçadas são horrorosas, como em toda a cidade.

—Começaria por consertar as calçadas; talvez com alguma solução moderna, mais ecológica.

—Faltam políticas de limpeza, organização...

—Tem muito trânsito, lixo, sujeira... Os ônibus demoram pra passar também.

—As calçadas são meio irregulares, e sinto que a rua tá ficando mais perigosa... Nos dias de balada, fica bem suja também.

—Tudo: limpeza, segurança... A segurança com certeza é o mais gritante.

—Falta policiamento.

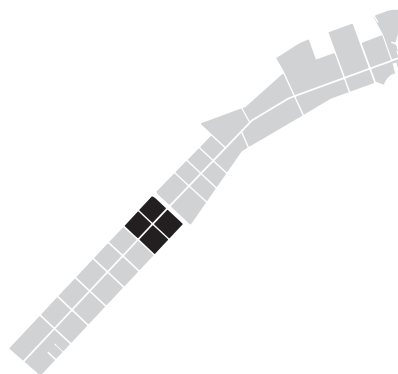
—Em primeiro lugar, consertar as calçadas. Desse jeito, não dá!

—As calçadas são bem estreitas... Pra piorar, fica esse monte de ambulante na rua.

—Calçadas estreitas; tem muita gente pra pouco espaço de calçada.

—O calçamento; é muito ruim.

—Melhoraria um pouquinho de tudo; acho que tem muita coisa a fazer.



—Acho os prédios daqui bem bonitos.

—As pichações... Acho que elas estragam toda a paisagem.

—Nada não; tá boa assim.

—De problemas? Não consigo pensar em nada não.

—A localização é muito boa.

—Ela é uma rua bem conhecida; dá fácil acesso a outras vias da região...

—A localização, com certeza: ela faz uma ligação direta entre o Centro e a Paulista.

—A calçada, a sujeira, os vazamentos, as pessoas dormindo na rua... Tem também muita loja fechando as portas.

—Colocaria esses moradores de rua num lugar adequado. E mexeria nas calçadas; tenho muito medo de cair aqui.

—É mais corrigir as calçadas mesmo. Já vi muita gente caminhando desatenta por aqui e tropeçando, às vezes até caindo!

—Essas piscininhas que acabam formando quando chove. Os buracos vão enchendo de água... Vira o caos! A calçada em si também é muito desnivelada.

—As calçadas tão ruins, eim?

—Melhorar a iluminação, talvez: à noite, a luz aqui fica muito fraca. Também tem muito lixo amontoado na rua, tinham que resolver isso aí.

—Precisaria melhorar as calçadas.

—É tranquilo circular de carro por aqui; venho sempre e nunca tenho problemas. Tem bastante estacionamento também.

—Deixar essa rua com os dois sentidos pra carros é uma besteira.

—Eu manteria só um sentido; já acho o bastante.

—Ela foi revitalizada recentemente, né? Tanto esse lado quanto o outro; mudou muito aquela imagem de rua abandonada. Agora tem bares, restaurantes, lojas...

—Ela já foi boa, né... Eu conheço a Augusta faz 40 anos... Não tinha nada a ver com isso que virou hoje.

Apesar das vantagens de localização, uma série de problemas são relatados: desde a situação das calçadas, a sujeira e os vazamentos frequentes até a ocupação por moradores de rua, as pichações e a má iluminação noturna. Também o lixo amontoado (às vezes com pilhas de sacos deixados sobre a calçada, à espera do veículo coletor) parece bastante inconveniente aos fluxos e à paisagem. A imagem de rua abandonada figura ainda no discurso de muitos usuários, apesar de ser percebida como algo já superado em outras falas. De fato, questões já resolvidas, mas que impregnaram o território da rua no passado (como a ausência de estacionamentos) surgem ainda nos relatos de usuários como problemas a serem resolvidos no presente.

—Ela tem esse ar de suja, velha... Essas pichações, letreiros...

—Muita sujeira! Esse aqui é um lugar descuidado. Não moro mais aqui, mas nasci na região e vejo essa rua hoje muito mal tratada.

—A arquitetura poderia ser mais agradável; os prédios aqui parecem até abandonados.

—Acabou a Augusta; é uma judiação... No passado, foi até acarpetada, tinha muito comércio; hoje, tá nesse estado.

—O comércio parece ter ido embora, mas acho que isso é uma tendência geral. Tem a ver com a tal crise, né?

—As calçadas tão muito desniveladas! Muito comércio fechando, muito morador de rua...

—Acho que o asfalto tá precisando de uma reforma... As calçadas também; são muito irregulares.

—Só as calçadas, que estão bem quebradas.

—Talvez melhorar o comércio; dar mais estímulos e chamar a atenção do público.

—Tinha que tirar o trânsito, colocar mais comércio, estacionamento... É isso o que precisa, né? A Augusta não tem lugar para estacionar.

—É uma rua emblemática de São Paulo, né.

—O ambiente é bom, é divertido.

—Ah, tem muita gente andando por aqui; mesmo com essa subida sofrida.

—As cores, o ecletismo; o antigo e o novo. Acho essa uma mistura boa.

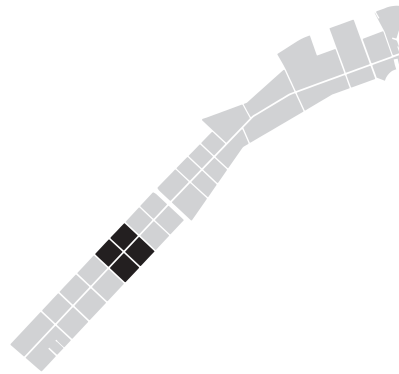
—Só as lanchonetes; tem muitas por aqui.

—Eu usaria mais esse espaço pra intervenções artísticas, aproveitaria melhor o potencial daqui.

—Ah, tem tanta coisa a melhorar... Nem saberia por onde.

—O que eu queria mesmo é uma calçada mais larga, mais árvores... Talvez tirar os ônibus.

—A fiação elétrica: na Oscar Freire, por exemplo, ela é toda enterrada. Acho que assim fica muito melhor.



—A acessibilidade é pecável. A disposição das lixeiras também é ruim.

—Falta melhorar a acessibilidade.

—A calçada é meio estreita, e os bares pioram a situação, deixando mesas no caminho.

—Essas calçadas são horrorosas!

—Melhoraria as calçadas; já é mais que o bastante.

—Poria mais fiscalização; não dá pra deixar essas mesas invadirem as calçadas!

—Colocaria mais bancos; faltam lugares pra sentar. Também melhoraria a iluminação, que é bem fraca à noite.

—Considero essa tradição da rua algo muito bom.

—Tem um grande fluxo de pessoas, bastante comércio, diversidade... É um bom destino pra turistas, mas não deixa a desejar pro morador.

—O público daqui: é sempre muito variado; tem gente de toda parte.

—O cinema aqui ao lado; acho ótimo.

—A variedade de coisas que a gente encontra por aqui: principalmente no comércio, na gastronomia.

—Tem muito espaço vazio por aqui: a venda ou pra alugar. Deve ser caro o aluguel... E mesmo assim, as calçadas tão desse jeito, cheias de buracos!

—Ah, os buracos... Quando chove, isso aqui fica péssimo, tudo alagado.

—Primeiro, teria que organizar melhor a coleta de lixo, pensar nos dias de chuva e tal. Depois, limpar essas pichações e revitalizar.

—Por mim, teria que tombar e revitalizar tudo isso aqui... Tirar a mendicância, cuidar da paisagem etc.

—A pichação... Sinto falta de bancos, espaços de permanência. A iluminação também costuma ser fraca. Também me incomoda com o lixo, com a velocidade dos ônibus na descida...

Nesse trecho, a falta de atenção aos critérios de acessibilidade aparece como problema gritante. Não por acaso, trata-se da região em maior declive ao longo da rua. Além disso, alguns estabelecimentos dispõem mesas na calçada e pioram as condições de trânsito. Por outro lado, a falta de oportunidades de permanência (bancos e outras superfícies para apoio ou descanso) é relatada como algo a ser revisto. A pujança das redes do comércio é exaltada por diversas vozes: fala-se muito sobre a resistência desses estabelecimentos aos processos de transformação do território – embora, para alguns, se perceba algum declínio. A frequência de moradores de rua, de um lado, e de um público elegante e bem vestido, de outro, configura um interessante contraste.

—Colocaria mais vegetação; acho que ficaria melhor.

—Traria mais árvores; até mesmo essas frutíferas, que não são muito altas. Também mexeria nas calçadas, cuidaria da acessibilidade... Dependendo da rampa, o deficiente acaba tombando pra trás.

—Pensaria na limpeza, na manutenção das fachadas... Eu gostaria que a Augusta continuasse sendo a rua que eu conheci.

—O estado das calçadas, a limpeza... Muitas lojas indo embora também.

—Eu vejo mais resistência do que potencial: essas lojas que sobrevivem aqui até hoje, por exemplo.

—O comércio é bom; tem uma grande variedade de pessoas circulando, vindo comprar coisas por aqui...

—Essa rua tem potencial pra ser muito mais movimentada; ela tá numa posição central aqui nos Jardins, conecta com tudo.

—Vejo cada vez mais lojas fechando... Isso é triste.

—A aglomeração de gente, sem dúvidas.

—O comércio é algo bom, bastante tradicional.

—O movimento é muito bom; principalmente, pro comércio.

—Essas calçadas... São um terror! Tem também os moradores de rua, aqueles comércios abandonados... *[aponta para o conjunto de lojas na esquina, sem atividade]*

—Tem muito morador de rua, né.

—A rua é bem movimentada, cheia de gente elegante, bem vestida...

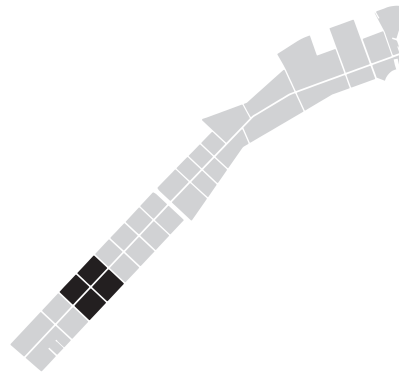
—Eu ajudaria as pessoas que moram aqui, que estão passando por necessidades.

—Eu acabei de sentir um cheiro de esgoto muito ruim...

—Lembro de inundações pesadas por aqui; uma vez que choveu muito, a água chegou nessa altura aqui, quase no joelho!

—Tamparia esses buracos... A rua tá toda esburacada! Tenho bebê e é muito ruim andar com o carrinho por aqui.

—Talvez reformar os passeios de novo... Não tem muito tempo que reformaram, né?



—Os bueiros entopem com frequência, geram alagamentos...

—Só mexer nos bueiros! Uma vez, atolei meu pé na água aqui... Foi horrível.

—Calçadas irregulares, pequenas... O lixo também é um problema.

—As calçadas têm degraus muito altos; minha avó não conseguiria subir!

—Tem muito buraco; caminhar por aqui acaba sendo até perigoso. Muito lixo também... E pedintes, pedintes por toda parte.

—As calçadas tão muito quebradas... Sem manutenção, cheias de buracos.

—A fiação enterrada! Acho bem melhor assim. O movimento da rua também é algo típico.

—Tem bastante condução passando aqui. E também me sinto segura; não acho que é um lugar perigoso.

—É um lugar bem movimentado, bonito. Nunca vi um assalto por aqui.

—A diversidade de pessoas, lojas...

—As lojas, os mercadinhos... A Americanas aqui do lado, também é ótima.

—Aumentaria a calçada e deixaria só duas faixas pros automóveis, com corredor de ônibus.

—Falta lugar pra estacionar motos...

—A falta de vagas pra estacionar, acho isso ruim.

—Tem bastante loja, estacionamento... Tem de tudo.

—Precisa de grandes empreendimentos pra movimentar a região: shopping center, banco, prédio, essas coisas.

—Mais shoppings, estacionamentos... Tiraria esses sobrados antigos e traria novas construções, novos ares.

—Mais verde! Seria tão bom...

—Talvez tirar esses vasos e liberar a calçada pros pedestres, pra circulação.

—Vejo muitas plantas sem cuidado; árvores arrebitando o calçamento...

—Eu criaria mais espaços de permanência; como tem na Oscar Freire, sabe? Precisa construir para o público.

—Essa diversidade! A rua tá do lado da Oscar Freire, mas é completamente diferente. E tem que ser mesmo, eu acho; ela tem uma identidade própria.

Bueiros que entopem e geram alagamentos; buracos e calçadas irregulares; lixo na rua e sujeira; são esses problemas denunciados recorrentemente pelos usuários da Augusta. Apesar de o movimento constante de pessoas interferir negativamente nesse cenário, não se trata obviamente de limitá-lo; é ele, inclusive, apontado como responsável pela vitalidade da região e mesmo pela sensação de segurança no espaço público. São também nítidos alguns contrastes entre as formas de uso no lado jardins e aquelas que se manifestam no lado central da rua. A presença de vegetação é ora ressaltada como aspecto a ser incrementado, ora criticada por interferir na circulação. O comércio e os grandes empreendimentos são constantemente retratados com bons olhares.

—Deixaria no mesmo padrão da Oscar Freire.

—O lugar é bem vigiado; isso deve dar maior segurança pros lojistas.

—Sinto que falta segurança... Mais no outro lado; aqui, até que tá bom.

—Você sente uma diferença quando atravessa a Paulista: parece que o pessoal de lá não vem pra esse lado... É como se isso aqui não fosse mais a Augusta.

—Nenhum problema específico; acho que o que falta aqui, falta em todo o resto da cidade.

—Tem muita gente passando, e a calçada não comporta; principalmente sexta à noite e na hora do almoço.

—Às vezes, o outro lado tá “bombando” e por aqui não passa uma viva alma... Principalmente nos fins de semana, à noite.

—Alargaria as calçadas e marcaria melhor os dois lados da rua: pra cá e pra lá da Paulista.

—Isso aqui é um shopping a céu aberto! Cheio de bares, restaurantes, lojas...

—Aqui, a gente acha de tudo.

—Vira e mexe, venho comprar sapatos aqui.

—As calçadas, definitivamente.

—As calçadas, o lixo... É como se ninguém estivesse olhando pra esse lugar.

—Começaria melhorando as calçadas.

—Consertaria os sistemas de esgoto. Quando chove, não dá nem pra subir a rua.

—Os buracos, o asfalto mal feito... Olha essa piso; tá todo levantado!

—Até recapearam o asfalto recentemente, mas “vira e mexe” precisam mexer no esgoto, daí ficam essas tampas quebradas.

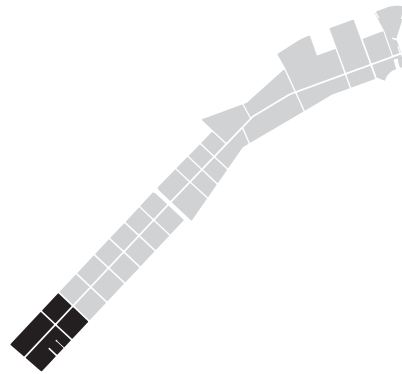
—A degradação; tanto pelo uso quanto pelas transformações que aconteceram aqui.

—Acho que a rua está decaindo; tem tanta coisa fechando, comércios antigos até.

—As lojas saem, vêm prédios comerciais; acho isso positivo, traz renovação.

—Antigamente, tinha mais lojas por aqui. Todo mundo vinha aqui fazer compras, ver as novidades.

—Hoje tem ainda bastante moda feminina, juvenil... Mas não encontro quase nada pra homem do meu perfil.



—Faria um corredor de ônibus; principalmente do outro lado, depois da Paulista.

—Proibiria os carros por aqui. Faria um grande calçadão, com um bonde passando.

—Sinto uma dificuldade pra atravessar a rua; parece que a sinalização não funciona muito bem, e os carros quase nunca dão preferência pra gente.

—Tentaria manter só uma mão pros carros.

—O trânsito de automóveis por aqui; é demais! Também fica horrível quando chove, não dá pra usar as calçadas.

—Essa calçada intertravada é um caos! Também tem muito empoçamento por aqui, mal cheiro... Quando chove então, fica terrível; a chuva empurra o lixo rua abaixo, um horror!

—As calçadas aqui são péssimas; tem muita sujeira, muito lixo..

—Essas calçadas tão muito mal cuidadas... Tem esgoto vazando por toda parte.

—O esgoto exposto... Na época de chuva, fica tudo alagado.

—Cuidaria mais das calçadas, da limpeza... Olha quanto lixo jogado na rua!

—Tem buracos demais, né. Imagina ter que passar por aqui todo dia!

—Acho bem movimentada. Muitos comércios por aqui...

—O comércio daqui; acho que é o motor desse lugar.

—O comércio, os serviços. Aqui você encontra muita coisa, tem tudo o que precisa.

—Tem muitas lojas aqui, isso atrai muito a atenção.

—A acessibilidade, a limpeza, a beleza... Tudo me parece bem organizado.

—Tão criando muita coisa nova, mas acho que falta uma atenção pro antigo.

—Precisa revalorizar esses predinhos, colocar novas atividades... Também tem poucas galerias por aqui. O foodtruck lá em cima, acho uma iniciativa muito legal.

—Faria uma ciclofaixa, e colocaria mais paraciclos também.

—Já melhorou bastante, né; do que era uns tempos atrás.

—Precisa de mais monitoramento... Até que é uma rua segura, mas sendo São Paulo, não dá pra bobear.

O trânsito intenso de veículos é apontado como problema, com sugestões que vão desde a redução do número de faixas até a transformação da rua num extenso calçadão – algo que, como visto nas leituras anteriores, dificilmente teria êxito nesse território em particular. As calçadas constituem novamente alvo de uma série de críticas e propostas, com condições de acesso ainda piores em dias chuvosos. Algumas vozes concordam na necessidade de valorizar o antigo e trazer novas atividades para a região. Em todo caso, ressalta-se mais uma vez o contraste de opiniões, com posicionamentos que vão desde a impossibilidade de melhoria até a desnecessidade de qualquer ação interventora. A rua se consolida, assim, como meio de conflitos; de coexistência da diferença.

—Com esse monte de buraco? Fica difícil ver algo bom.

—Muitos vazamentos, né?

—Precisa recapear, reformar a calçada. Esses remendos aí não duram duas semanas.

—O asfalto é ruim; a sinalização, então... Principalmente pra ponto de ônibus, essas coisas. As ruas também ficam muito cheias, às vezes alagam e tal.

—Calçada quebrada. Quando chove, fica impossível!

—Limpar e reformar as calçadas. Tem muito lixo amontoado também; quando chove, escorrega tudo! Precisa educar as pessoas pra não deixar o lixo no chão e cuidar das infraestruturas.

—Melhoraria os encanamentos, pra não ter esses vazamentos.

—Melhorar a segurança e o controle, com certeza.

—Muito buraco pela calçada.

—O trânsito na subida, é sempre tumultuado. A velocidade que a água desce quando chove também, é inacreditável!

— Os ônibus demoram demais pra passar; ainda mais nesse sentido, vindo do Centro.

—Fecharia pra carros da Paulista até a Estados Unidos, aí ia ficar boa.

—Falta estacionamento aqui. É por isso que o comércio não vai pra frente...

—Não é nenhuma Oscar Freire, mas é charmosa.

—Uma das melhores ruas da cidade; centraliza muitas atividades.

—De bom? Nada! Isso aqui tá um desastre.

—Os serviços; aqui tem restaurante, estacionamento... Tem muita praticidade.

—Não é permitido estacionar por aqui. É tudo muito desorganizado; falta segurança, fiscalização...

—Esse lado tá nos Jardins, né? Não tem comparação. O transporte público também é ótimo.

—A Augusta de lá é o bar. Aqui? Aqui tem mais lojas, mas é diferente.

—Galerias são legais! Acho que falta potencializar esse espaço, aproveitar esses respiros; até pra chamar mais atenção.

—É bem diferenciada né, nos dois lados. Esse aqui parece mais descaracterizado; tem umas lojas chiques, mas nada que atraia ou diferencie.

Como previsto, o conjunto de entradas acionadas permitiu a reunião de uma vasta quantidade de informações a respeito do território particular da Rua Augusta. Evidentemente, seria ilógico tentar condensar esse emaranhado de dados numa única proposta projetual, cabendo então destacar os pontos considerados mais relevantes através das leituras, bem como intersecções e desdobramentos vislumbrados.

Um primeiro aspecto revelado pelas análises e que parece característico do território tanto no presente como no passado consiste em seu duplo (e contínuo) papel de espaço de passagem e de permanência. Como nos mostram as leituras históricas, a produção da rua seguiu a princípio o propósito claro de conectar os novos bairros em formação a sudoeste ao Centro histórico da cidade, de que deriva seu desenho regular e praticamente retilíneo, inclusive com declividades mais amenas do que aquelas verificadas nos arruamentos paralelos. Tanto a definição do percurso da rua quanto o loteamento de boa parte dos territórios atravessados por ela (a Avenida Paulista, a Vila América e, na sequência, o Jardim América) parecem ter sido conduzidos inicialmente por agentes e interesses privados, com participação secundária do poder público. Destaca-se, nesse sentido, a implantação da linha de bonde elétrico pela Light no início do século XX (em paralelo às intervenções promovidas pela cia. City nas regiões vizinhas), responsável em grande medida por elevar a rua a uma posição de destaque no cenário urbano.

As vantagens de localização e transporte oferecidas atraíam naquelas primeiras décadas estabelecimentos diversos, com destaque aos espaços de ensino e lazer direcionados principalmente ao público de elite instalado nas redondezas. Ainda assim, a ocupação da Augusta (e, sobretudo, de seu trecho central) parece ter seguido desde o início uma ordem predominantemente informal, dando margem ao convívio de diferentes atividades e classes sociais – em contraste, portanto, com as tendências de homogeneização trazidas por muitos dos empreendimentos da época.

Em virtude de sua crescente importância como escoadouro de fluxos, a rua é progressivamente ocupada por atividades que se beneficiam da exposição e do movimento, com destaque aos setores gerais do comércio. Em meados do século XX, a Augusta se consolida como território do comércio de luxo na cidade, numa tendência de afastamento desses circuitos do Centro tradicional, já saturado e bastante afetado pelos problemas de congestionamento. Como demonstra a legislação analisada, o poder público teria exercido naquele momento papel fundamental à consolidação dos processos em curso, permitindo a ocorrência excepcional de atividades comerciais ao longo da Augusta na vertente jardins, quando a maior parte da região era categorizada como de uso exclusivamente residencial. A frequência de um público consumidor alinhado aos ideais de consumo internacionais e interessado não apenas em fazer compras, mas também em viver

86. Seja pela leitura dos modos de interação dos usuários com o espaço da rua, seja através dos discursos fornecidos por aqueles agentes, percebe-se que os fluxos de pedestres ao longo do território constituem um dos principais motivos de interesse à permanência, ampliando as sensações de segurança, conforto e identificação com o lugar.

uma experiência de lazer (passeando pelas vitrines; vendo e sendo visto) faria da rua um lugar tão importante para o *passar* quanto para o *estar*. É então que as dinâmicas de lazer e sociabilidade parecem transpor os muros dos estabelecimentos, ocupando o próprio espaço aberto da rua e configurando um ideário de vida urbana próprio daquele território.

Seguindo as leituras históricas, é possível concluir que o primeiro caráter mencionado (o de lugar de fluxos) parece se relacionar principalmente com os mecanismos gerais de operação do sistema urbano, de modo que a rua continuaria desempenhando nas décadas seguintes papel crucial ao tráfego (sobretudo de veículos, individuais e coletivos) entre o Centro e o setor sudoeste da cidade. Já o segundo traço identificado (o de lugar de permanência) se apresenta através de manifestações variadas e instáveis, recebendo nítidas interferências das referidas dinâmicas de trânsito. Desse modo, o fluxo constante de veículos (que, num primeiro momento, havia induzido o estabelecimento dos circuitos comerciais ao longo da rua) culminaria na década de 70 em níveis intoleráveis de congestionamento, incentivando o afastamento do público consumidor de elite para o ambiente enclausurado dos shopping centers. Na vertente jardins, a absorção de um comércio de tom popular (ainda favorecido pelo trânsito acentuado de automóveis) permitiria a manutenção do caráter comercial estabelecido nas décadas precedentes, embora sem o mesmo apelo ao exercício do lazer ao ar livre.

Por outro lado, o afastamento dos ramos mais tradicionais do comércio da vertente central, mais afetada pelos problemas de infraestrutura e de estigmatização do território, permitiria a ocupação do espaço por usos alternativos, desde o segmento hoteleiro até o negócio da prostituição. Essas redes pareciam se beneficiar da proximidade à Avenida Paulista, então consolidada como polo empresarial da cidade, mas também de condições específicas do território da rua naquele momento (os valores imobiliários reduzidos, a frequência de um público rotativo e com alto poder aquisitivo e, no âmbito particular do negócio da prostituição, a tradição da paquera motorizada constituída nas décadas anteriores). Mais tarde, essas condições seriam também oportunas à instalação de circuitos de lazer com propostas que se distanciavam do eixo cultural dominante – e que, inclusive, se aproveitavam da imagem da rua como lugar informal e obscuro, transformando-a num antro de múltiplas subculturas. Coincidentemente, a proliferação de novos padrões culturais entre fins do século XX e o início do século XXI passaria a atrair um volume de público cada vez maior ao lado central da Augusta, com condições de acesso facilitadas pelo sistema metropolitano, então fundamental à circulação na metrópole.

Percebe-se, desse modo, que o considerado binômio de espaço de fluxos-espaço de estar catalisa processos os mais diversos no território da rua: a princípio, com a atração de circuitos isolados e bastante res-
tritos, interessados nas facilidades de transporte e

87. Destacam-se, por exemplo, a proposta de construção de um mirante entre a Praça Roosevelt e o viaduto Júlio de Mesquita Filho, tomando proveito das visuais encontradas e de um terreno subutilizado; ou de uma escadaria no cruzamento com a Peixoto Gomide, ocupando o lugar de um entre os vários estacionamentos em alívea identificados naquele trecho para estender as possibilidades de permanência ao público que preenche a região nos horários noturnos; ou ainda a reestruturação de um conjunto de lojas geminadas no cruzamento com a Alameda Franca, com um desenho intimista e convidativo ao estar; entre tantas outras hipóteses vislumbradas.

acesso da região; a seguir, pela mobilização massiva de redes de comércio, estimuladas pelo também volumoso fluxo de clientes, a pé ou motorizados; mais tarde, com a saturação dos fluxos e a difusão de novos ideais de lazer urbano, que procuravam refúgio do ambiente agitado das ruas; e, simultaneamente, com a consolidação de fluxos específicos na vertente central, que incentivariam modos de lazer e de estar bastante inusitados. Atualmente, o traço de local de permanência-aglutinação constituído no lado central da rua parece ofuscar essa dualidade, com imagens que exaltam os momentos de pausa (seja nos bares, com mesas ou áreas de estar dispostas nas calçadas; seja nas casas noturnas, com ambientes enclausurados que oferecem uma experiência paralela à rotina urbana, onde o cidadão pode extravasar as tensões acumuladas). Basta que nos atentemos às dinâmicas do território, contudo, para que percebamos que a multidão não é estática – ela se movimenta, e é justamente através desse funcionamento dinâmico que as funções de estar ao longo da rua se mostram possíveis, seja no presente⁸⁶ como através de sua história.

Partindo-se desse binômio fundamental, considera-se necessário que as propostas aqui levantadas se atenham com particular enfoque às dinâmicas de trânsito e de permanência que se desenvolvem pela rua, interagindo com pontos críticos e potenciais identificados. Nesse sentido, embora uma série de intervenções pontuais tenham sido imaginadas ao longo das pesquisas⁸⁷, decide-se trabalhar em pro-

fundidade sobre um único projeto de intervenção urbana, relacionado diretamente com o território linear e aberto da rua em si. Para além do já iterado binômio, acredita-se que o compartilhamento da rua por perfis de público e gêneros de atividades os mais diversos (outro traço que parece permear seu desenvolvimento histórico, mas que vem atingindo proporções ímpares nas últimas décadas) demande um tipo de intervenção integrada, que ofereça oportunidades de uso e aproveitamento a tantas das partes envolvidas quanto possível.

A despeito das múltiplas e controversas questões observados ao longo da rua e relatadas pelos usuários, as diferentes entradas mobilizadas parecem convergir para a urgência de intervenção sobre o espaço das calçadas. Em diversos trechos da rua (e, sobretudo, nas quadras mais movimentadas da vertente central), elas não excedem a dimensão de 2,30m, comportando fluxos incompatíveis com sua dimensão física. Com efeito, deve-se ter em vista que essas larguras nominais não se referem a margens livres para circulação, tratando-se inevitavelmente de um espaço compartilhado com infraestruturas diversas (entre postes, árvores, lixeiras e outras peças de mobiliário urbano), além de aglomerações em torno de locais específicos (desde os pontos de ônibus até estabelecimentos que estendem suas mesas pelos passeios) e, como se não bastassem todos esses obstáculos, também os vendedores ambulantes e seus carros-caixas-mesas repletas de produtos. Evidentemente, essa diversi-

dade de formas de uso é o que atribui um sentido diferencial à rua no imaginário urbano, cabendo ao projeto em questão a tarefa de lidar com uma ampla gama de contrastes.

Por um lado, a pluralidade de eventos que ocupam as calçadas parecem demandar maior superfície de ocorrência⁸⁸ – e, apesar de a imagem de um extenso calçadão parecer bastante instigante (sobretudo a nós, arquitetos e urbanistas), é preciso não perder de vista uma série de questões que dificultam sua efetiva transposição ao cenário real da Augusta. Em primeiro lugar, como já destacado, a rua continua servindo como importante artéria viária em âmbito metropolitano, conduzindo não apenas um volume considerável de automóveis como uma série de linhas de ônibus que participam do já insuficiente sistema de mobilidade local. Além disso, iniciativas passadas que se propuseram a anular o caráter de espaço de fluxos do território (que, inevitavelmente, se estende também aos automóveis) acabaram resultando em fracasso – como demonstram os episódios de fechamento do lado jardins ao trânsito de veículos nos finais de semana, ou os projetos da década de 1970 para transformá-lo num longo boulevard. De fato, acredita-se que interromper a conexão viária com o Centro poderia afetar drasticamente os circuitos comerciais ao longo da rua, sobretudo aqueles em funcionamento no lado jardins. Assim, em concordância com o já declarado propósito de lidar com os diferentes modos de vida e uso do território no presente, evita-se aqui a opção por uma

88. Se nos voltarmos às tendências e experiências mais recentes de intervenção sobre espaços públicos, tanto em São Paulo como em outras grandes cidades, veremos que a demanda por espaço tende a orientar a proposta num sentido de absorção do leito carroçável (isto é, do espaço de trânsito destinado aos automóveis), tendo-se como prioritários os fluxos e as possibilidades de apropriação do espaço da rua pelo público de pedestres. Exemplos disso são os famosos calçadões do Centro de São Paulo, construídos na década de 1970 em paralelo às infraestruturas de transporte metropolitano, mas também as operações recentes na Rua Sete de Abril.

intervenção orientada rigidamente nesse sentido, tomando-se tanto quanto possível um caminho de diálogo e convívio entre as partes consideradas.

Em todo caso, considera-se o nível de utilização do espaço pelos pedestres como foco de intervenção. Através das contagens de fluxo efetuadas, verifica-se que as quadras mais turbulentas para o deslocamento a pé são aquelas entre a Avenida Paulista e a Rua Dona Antônia de Queirós, no lado central. Curiosamente, trata-se também de quadras com tráfego relativamente moderado de veículos, sobretudo em direção ao Centro da cidade, de que decorreria a possibilidade de retirada de uma ou mais faixas de trânsito para o alargamento das calçadas. A propósito dessas observações, constatou-se que o movimento de automóveis nas quadras mais próximas à Av. Paulista e nos sentidos de descida da colina em ambas as vertentes da rua ocorre na maior parte do tempo em faixa única, uma vez que a recente implantação de uma faixa exclusiva para ônibus nos sentidos de subida (empregada justamente para agilizar a travessia da avenida) acabou tomando maior espaço do leito carroçável. Desse modo, as margens para descida das vertentes se apresentam excessivamente estreitas para a passagem concomitante de veículos em faixa dupla, mas demasiadamente largas para o encaminhamento em faixa única. Uma vez que, em termos gerais, os fluxos de descida já acontecem em faixa única naqueles trechos, decide-se por consolidar tal encaminhamento por toda a extensão da rua, de modo que a

89_ NOVA YORK (Prefeitura). *Active design: shaping the sidewalk experience*. Nova York: Department of City Planning, 2013.

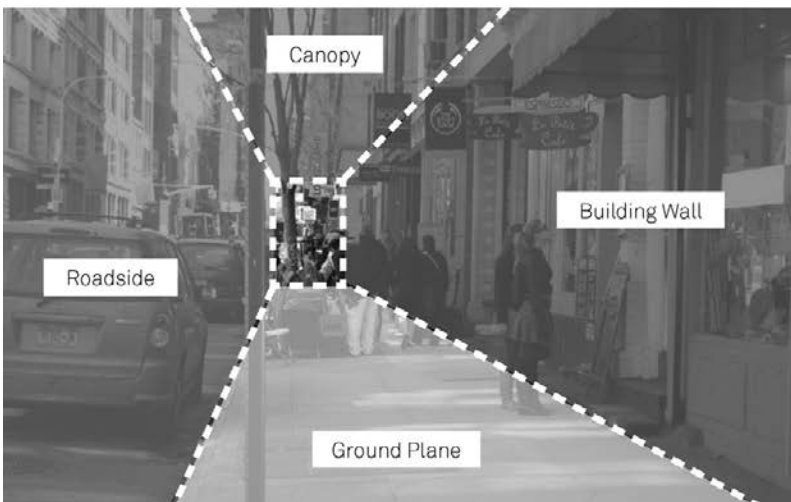
90_ Entre os diversos materiais consultados e listados ao final do trabalho, destaca-se: SÃO PAULO (Prefeitura). *Conheça as regras para arrumar a sua calçada (Programa Passeio Livre)*. São Paulo: PMSP/SMSP, 2014.

largura excedente seja liberada para prolongamento das calçadas lindeiras. Já em virtude dos níveis de tráfego frequentemente mais intensos nos sentidos de subida, mas principalmente pela dificuldade de transposição da Paulista (de que resulta a pertinência das faixas exclusivas para ônibus em ambos os lados da rua), opta-se por preservar a subida de veículos em faixa dupla, estendendo-se apenas os passeios contíguos às faixas de descida.

Acredita-se que, através dessa operação localizada e propositalmente desbalanceada (com uma calçada de largura ampliada, e a outra seguindo as dimensões originais), ressalte-se o caráter diferencial da rua na paisagem urbana, bem como sua composição heterogênea e repleta de contrastes. Além disso, crê-se mais potente em termos espaciais a configuração de uma calçada mais extensa (com larguras em torno de 4,5m) do que o incremento mais discreto que seria possível mediante a divisão da margem liberada entre os dois lados de calçadas. Pode-se questionar, a respeito dessa proposta, se a intervenção tenderia a favorecer comerciantes e estabelecimentos situados numa única margem da rua. Como argumento, tomam-se como base os estudos desenvolvidos pelo Departamento de Planejamento Urbano de Nova York a respeito das conexões estabelecidas entre uma calçada e seu espaço circundante⁸⁹, seccionando-a inclusive em regiões abstratas segundo critérios baseados na experiência do pedestre. Se imaginarmos qualquer cena da rua como uma caixa perspectica composta por dife-

rentes planos (conforme sugerido pelas imagens da página seguinte), compreenderemos que uma intervenção localizada numa única margem não contraria as possibilidades de valorização das relações estabelecidas com ambos os planos laterais (o da massa edificada contígua e aquele que se encontra além do leito carroçável). De fato, observa-se que a apreensão de informações ao caminhar constitui experiências bastante distintas quando, de um lado, se têm estabelecimentos imediatamente próximos (com a possibilidade de ingresso imediato e de apuração de detalhes, embora através de ângulos visuais mais limitados) e, por outro lado, quando o olhar se atém ao plano visual da calçada oposta (com ângulos de visão mais amplos e melhor apreensão em nível geral, apesar da distância física). Conclui-se, então, que a ampliação de uma única faixa de calçada estenderia as possibilidades de posicionamento dos pedestres em meio ao espaço da rua, propiciando inclusive relações visuais mais equilibradas com os planos edificados. Ademais, pensa-se também em mecanismos que facilitem a travessia das calçadas, os quais deverão ser discutidos mais adiante.

Seguindo-se procedimentos consolidados em âmbito paulistano e nacional, como constatado através dos diversos guias e manuais consultados⁹⁰, propõe-se uma segmentação mais nítida da superfície da calçada em faixas de operação distintas. Como já sugerido pela disposição dos postes, árvores e demais elementos de mobiliário urbano, uma dessas faixas concentra as funções de apoio ao trânsito



Roadside

Canopy

Building Wall

Ground Plane



Ground Plane



Roadside



Building Wall



Canopy

ao lado. Fracionamento analítico da paisagem da rua com base no ponto de vista do pedestre: em sentido horário, têm-se os planos da cobertura, da massa edificada contígua, do piso e do leito carroçável (que abrange também a os edifícios da margem oposta). NOVA YORK (Prefeitura), op. cit., p.9.

219

e à permanência na rua, sendo denominada “faixa de serviço” e estando posicionada à beira do leito carroçável, em larguras próximas de 0,8m. A “faixa livre” corresponde ao espaço idealmente desimpedido para circulação, com largura mínima recomendada de 1,20m. Por fim, a “faixa de acesso” equivale ao espaço excedente da calçada e mais próximo da massa edificada, geralmente apropriado pelos lotes para disposição de rampas, mesas e demais prolongamentos. Alinhando-se essa divisão geralmente imprecisa ao característico binômio de espaço de fluxos-estar considerado, toma-se como partido de projeto a definição de faixas de calçada mais explícitas, inclusive através de variações no desenho do piso. Ainda que uma diferenciação absoluta dessas zonas seja infactível em termos práticos, cabendo aos usuários a decisão por onde permanecer ou transitar no espaço disponível, acredita-se que uma demarcação estratégica ressalte as propriedades identificadas, sobretudo ao nível de apreensão do pedestre. Uma vez que a maior parte das infraestruturas acima do nível do solo já se encontram razoavelmente alinhadas na referida faixa de serviço, decide-se por consolidá-la também como faixa de permanência, dotando-a de elementos que ampliem as possibilidades de estar ao ar livre e alargando-a em situações onde os fluxos aparecem reduzidos e as oportunidades de parada possam ser priorizadas. O restante do espaço da calçada é assumido como faixa de passagem, de modo a otimizar a circulação de pedestres. Em vista das larguras observadas ao longo da rua e do volume de indivíduos em trânsi-

to, essa faixa livre deve ocupar no mínimo 1,40m da largura total da calçada, sendo somente o espaço restante em proximidade aos lotes passível de uso pelos estabelecimentos como margem de acesso. Em situações em que não haja impedimentos na faixa de permanência, os estabelecimentos podem inclusive adquirir permissão para estender ali suas mesas e demais peças de mobiliário, sempre com vistas à desobstrução da faixa de passagem.

Se o alargamento das calçadas parece constituir uma operação suficiente para melhoria das condições de tráfego aos usuários, a materialidade dessa intervenção coloca-se como um problema: a princípio, imagina-se a possibilidade de aplicação de um método não destrutivo, com adições flexíveis que, utilizando um conceito similar ao dos parklets, possam ampliar as faixas de trânsito e de permanência aos pedestres sem com isso exigir grandes operações remodeladoras. Contudo, as múltiplas reclamações levantadas a respeito do estado precário das calçadas em toda a extensão da rua (e reforçadas pelos mapas de problemas físicos apresentados anteriormente) indicam que somente estender a largura dos passeios não seria o bastante para otimizar a experiência do pedestre, de que resulta a opção por uma reforma geral das calçadas – não segundo um desenho absoluto, mas por critérios flexíveis à realidade apreendida em cada quadra. É interessante pontuar, nesse caso, que a dimensão da quadra parece então mais conveniente ao pensamento projetual que a divisão em trechos utilizada

abaixo— Separação operacional da rua em faixas de serviço, circulação e acesso, segundo croqui divulgado pela própria prefeitura do município.



faixa de serviço
largura mínima
de 0,75m

faixa livre
largura mínima
de 1,20m

faixa de acesso
sem largura
mínima

**área interna
ao lote**

91. Ressaltam-se aqui as diversas apostilas publicadas pelas esferas administrativas locais, mas também aquelas encontradas em âmbito internacional (como as publicações da estadunidense *Nacional Association of City Transportation Officials* – NACTO), além de outras produzidas por organizações privadas (como a WRI Brasil, filial do conglomerado *World Resources Institute*, que atua em diversos países com pesquisas e iniciativas que promovam um desenvolvimento urbano sustentável).

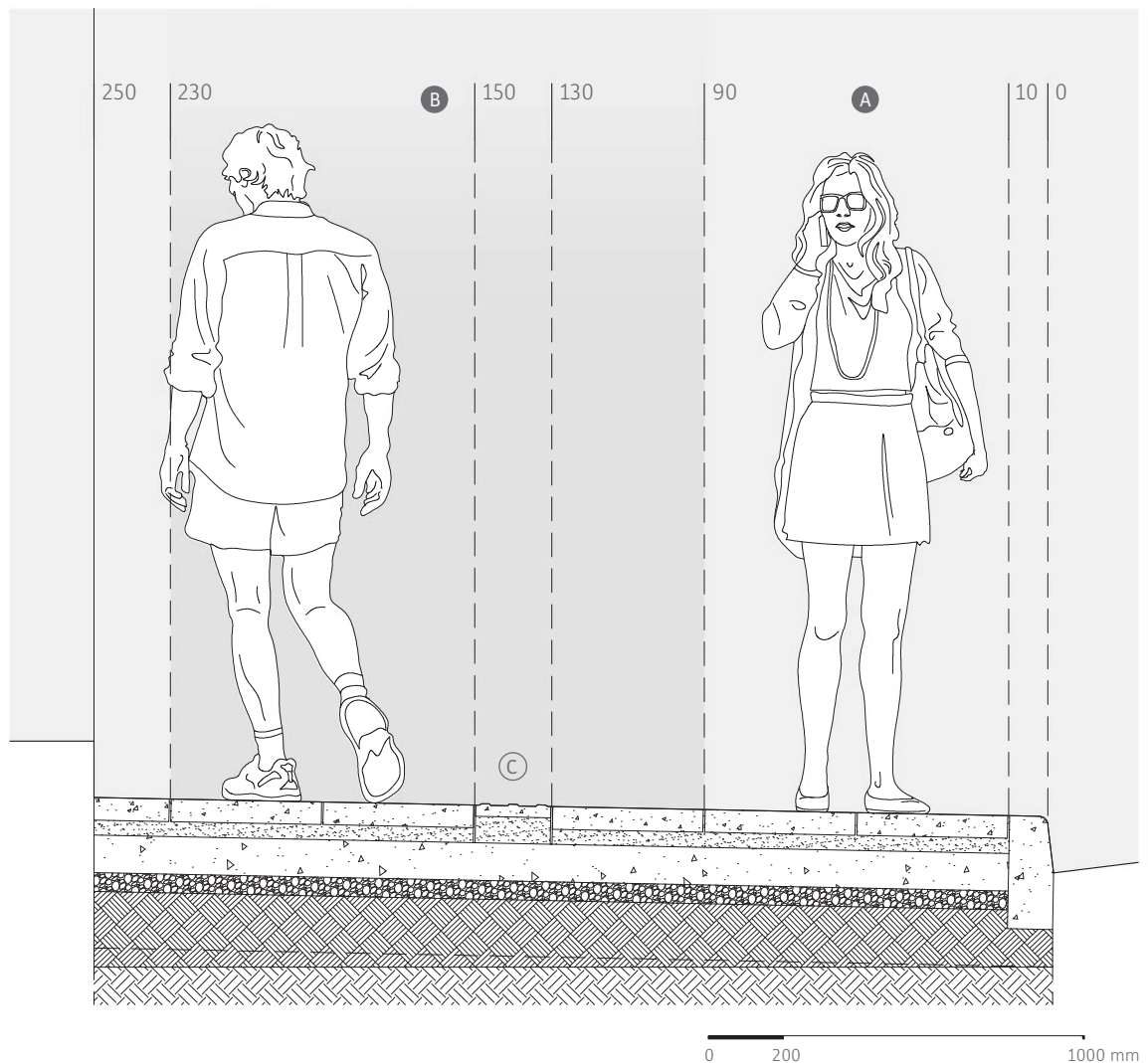
nos mapeamentos anteriores, possibilitando a interação do projeto com aspectos que podem variar drasticamente de um cruzamento a outro.

Um aspecto fundamental da intervenção proposta corresponde à substituição do piso em peças intertravadas de concreto por outro de melhor performance. Acredita-se que boa parte dos danos observados se devam não só ao fluxo intenso de usuários e à falta de manutenções periódicas, mas sobretudo à condição íngreme do território, que favorece a penetração de águas pluviais através da base arenosa de assentamento provocando deslizamentos, deformações e até mesmo ruptura das peças. Por outro lado, a opção por um revestimento de concreto monolítico (como aquele empregado na Avenida Paulista) traria também dificuldades de homogeneização do piso nos trechos de maior afluência – não só num estágio de instalação, mas sobretudo em casos de manutenção pontuais, que exigiriam a perfuração do concreto e a cobertura com remendos aparentes. Avaliando-se as opções de revestimento disponíveis e as regulamentações vigentes para construção de calçadas na cidade, opta-se pelo revestimento em placas pré-moldadas de concreto assentadas sobre base de concreto magro ou armado (especialmente para zonas onde haja passagem de veículos). Desse modo, tem-se uma base de assentamento mais resistente às intempéries que o colchão de areia utilizado para as peças intertravadas. Por outro lado, as manutenções sobre o piso podem ocorrer pela troca de peças pontuais – e, no caso de operações

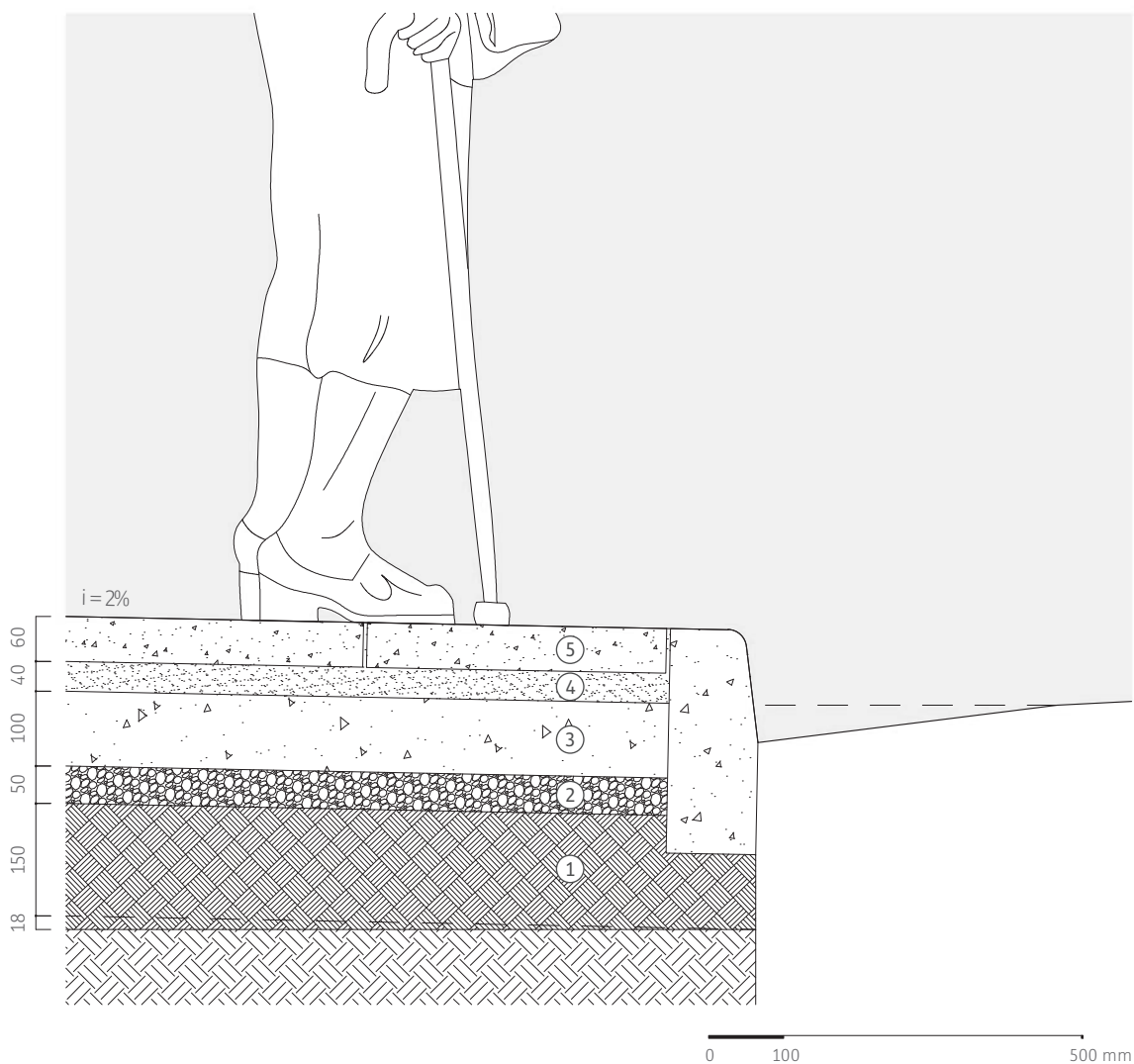
que devam interagir com os sistemas subterrâneos, pela ruptura da base de concreto, remendada e recoberta com novas placas após as intervenções. Enquanto que as peças comuns de concreto intertravado costumam apresentar dimensões reduzidas, de 5x10cm², as placas pré-moldadas apresentam-se em formatos maiores, a partir de 40x40cm², oferecendo também maior conforto de rolamento aos passantes. Finalmente, é possível encontrar essas placas em diferentes tonalidades e texturas, o que contribui para a diferenciação visual das faixas de calçada compreendida pela proposta.

Já no âmbito da acessibilidade da intervenção, também amparado por diversas cartilhas e regulamentos⁹¹, crê-se conveniente a instalação de uma faixa de piso tátil que possa orientar usuários com deficiência visual. Por se tratar de um piso também constituído de placas de concreto pré-moldadas assentadas sobre argamassa (embora em dimensões menores), acredita-se que a aplicação simultânea das peças acaba sendo facilitada, operando-se com juntas de separação que permitam o encaminhamento regular das faixas consideradas. Tendo-se em vista a necessidade de minimizar as interferências que obstáculos nas calçadas possam trazer ao piso direcional, as variadas tampas de caixas de inspeção observadas ao longo da rua (e muitas vezes desniveladas com o piso, oferecendo de antemão riscos aos passantes) acabam por constituir um problema delicado, incitando o projeto a se envolver também com as redes situadas em meio subterrâneo.

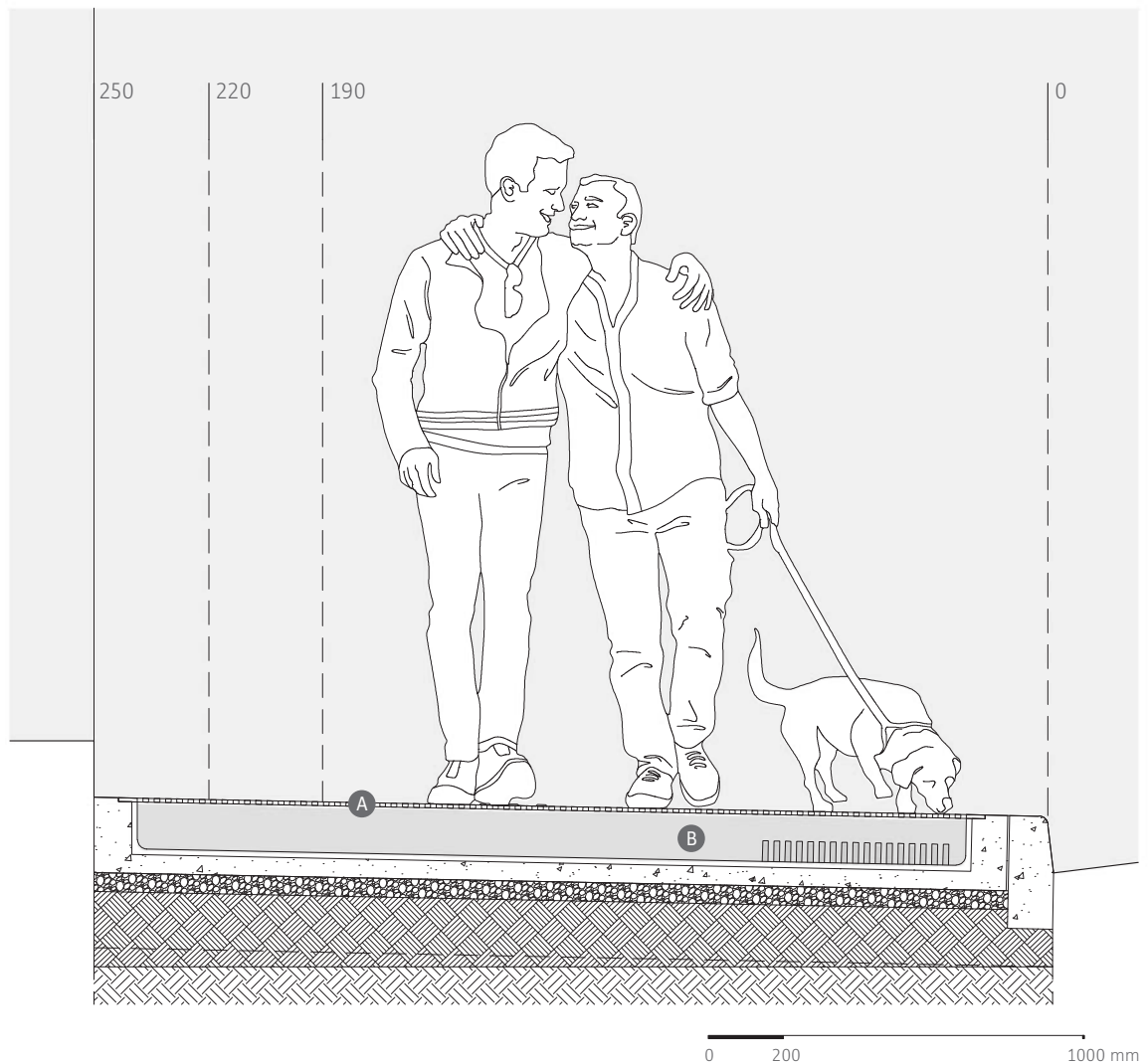
abaixo. Tomando-se a largura média verificada ao longo da rua de 2,50m, distribuem-se as faixas de permanência e circulação da seguinte maneira: após os 10cm iniciais do topo da guia, 80cm são reservados para a faixa de serviço **(A)**, sendo de fato essa a largura aproximadamente ocupada pelas infraestruturas já instaladas. A seguir, delimita-se o espaço para circulação **(B)**, em meio ao qual é posicionada a faixa de piso direcional **(C)** – um módulo distante da faixa de serviço, de modo a evitar interferências com o mobiliário ali depositado, mas também de se manter afastado das fachadas dos edifícios, onde a movimentação de entrada-saída tende a causar maiores tumultos. Sempre que possível, a faixa de circulação deve se estender por 1,40m além da faixa de serviço, sendo o



espaço restante liberado para elementos de acesso aos lotes, como rampas ou degraus. No que diz respeito à composição do piso, seguem-se as recomendações da Associação Brasileira de Cimento Portland (ABCP), com previsão de um subleito de pelo menos 15cm de solo compactado**(1)**, uma sub-base de 5cm constituída de material granular também compactado**(2)**, uma base de 10cm**(3)** composta de concreto não estrutural (para situações gerais) ou armado (nas zonas de entrada de veículos), 4cm para a argamassa de assentamento**(4)**, que pode ser convencional ou de tipo colante, e 6cm para as placas de concreto pré-moldado**(5)**, numa altura total de ao menos 40cm. Todas essas camadas devem seguir a inclinação transversal de 2% recomendada para drenagem.

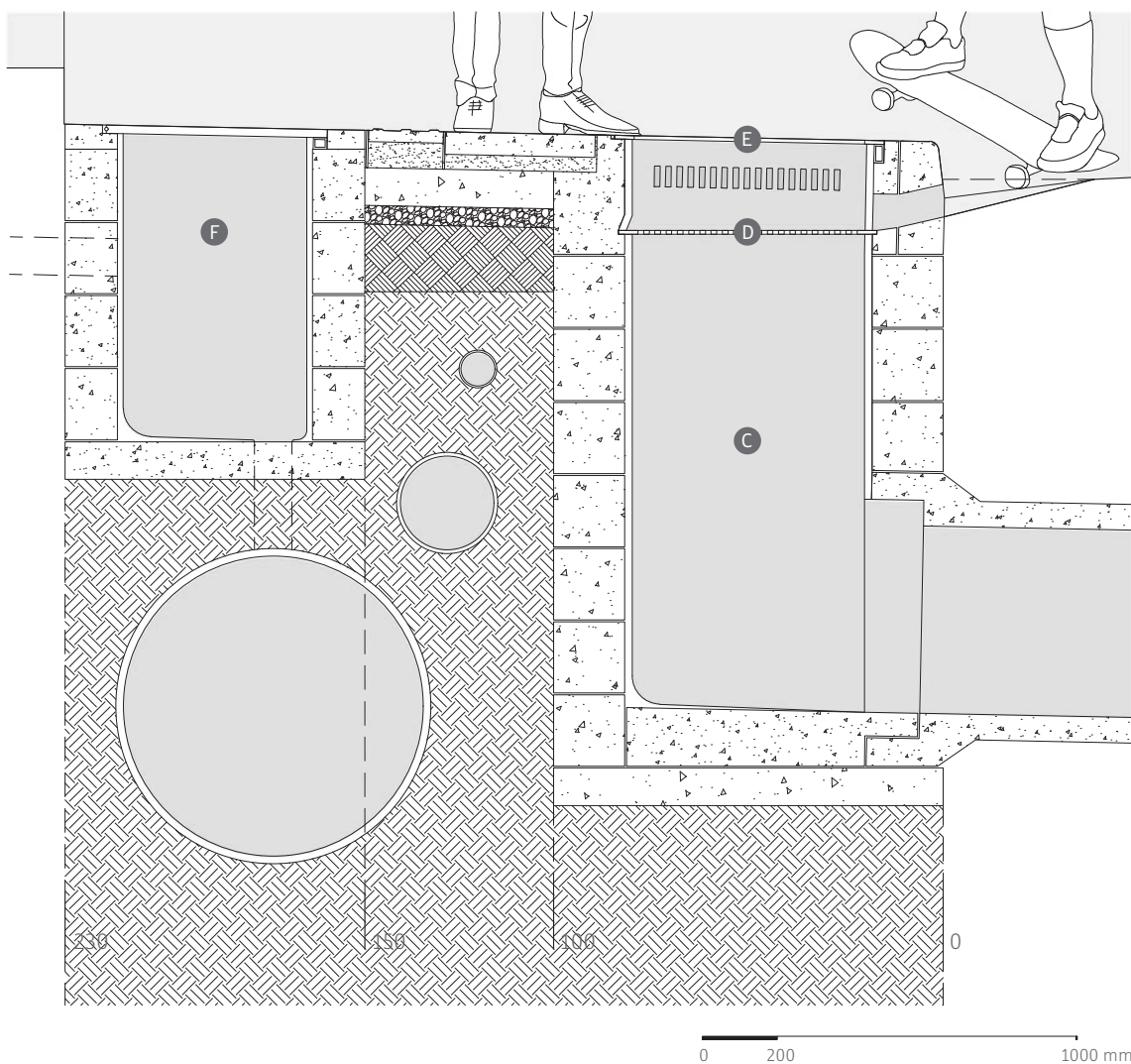


abaixo. Na figura, delimitam-se as menores larguras observadas ao longo da rua, com o valor crítico de 1,90m (em apenas uma quadra próxima ao cruzamento com a Rua Peixoto Gomide), a dimensão frequente de 2,20m (sobretudo na vertente central, em trecho mais próximo da Avenida Paulista) e a já referida largura média de 2,50m. Nessas calçadas reduzidas, a intervenção deve se adequar ao espaço disponível, com disposição mais esparsa de mobiliário e sem cessão de espaço para uso dos lotes. A propósito da drenagem de águas pluviais – que, conforme denunciado pelos usuários, constitui um problema sério em vista das altas declividades atingidas pela rua –, toma-se proveito da própria situação geográfica observada (com maiores valores de inclinação longitudinal



que aqueles viáveis à inclinação transversal) para o posicionamento regular de grelhas transversais **(A)** que possam captar mais facilmente as águas na descida e conduzi-las aos reservatórios subterrâneos. Em termos dimensionais, propõe-se que essas grelhas de aço ocupem faixas de 20cm do piso, com espaçamento entre listras sempre inferior a 15mm, de modo a não criarem empecilhos à circulação (conforme NBR 9050/15). A vala configurada para o escoamento das águas **(B)** teria profundidade de 15cm e capacidade estimada de 25 litros por metro linear, descontando-se as espessuras necessárias para impermeabilização e estruturação sobre a sub-base granular. Tendo-se estudado alguns mecanismos de contenção da água, acredita-se que as bocas de lobo (se-

gundo desenho já seguido na maior parte da cidade) possam ser aproveitadas e, inclusive, reproduzidas em quadras mais afetadas, desde que haja espaço em nível subterrâneo. A título ilustrativo, representa-se um caso típico desse mecanismo **(C)**, com a diferença de que, para melhor visibilidade de possíveis obstruções sobre as já implícitas grelhas no interior desses tanques **(D)**, são previstas também grelhas superficiais **(E)**, permitindo-se um melhor reconhecimento do cidadão a respeito do funcionamento de seu meio urbano. É também ilustrada uma caixa de inspeção **(F)** conectada ao sistema de esgoto e em posição sugerida pela proposta, bem como outras redes subterrâneas que devem permanecer isoladas, como as de água e gás.



92. Supõe-se que a faixa percorrida pela rua em sua vertente central tenha pertencido no passado a um dos afluentes do córrego Saracura, que atualmente segue canalizado através da Avenida Nove de Julho e deságua no também enterrado Ribeirão Anhangabaú. Apesar de o próprio mapa digital do município conter o traçado de um córrego subterrâneo abaixo da Augusta, a ausência de informações relacionadas tanto na bibliografia consultada quanto nos mapas históricos e a dificuldade de acesso a materiais relativos ao subsolo da cidade dificultam a abordagem dessa questão. Mapa Digital da Cidade de São Paulo (http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_SBC.aspx), acesso em 20 de novembro de 2017.

Não só as interferências entre o piso direcional proposto e as caixas de inspeção ao longo da rua parecem orientar a proposta a um confronto com o subsolo, mas também a possibilidade de enterramento total da fiação elétrica (como já ocorre na maioria das quadras da vertente jardins), que traria, além de ganhos evidentes à paisagem, maior estabilidade à rede e mais espaço para usufruto dos pedestres, removendo-se os robustos postes de energia distribuídos pelo caminho. Em contrapartida, a dificuldade de obtenção de dados referentes ao espaço subterrâneo da cidade parece inviabilizar qualquer iniciativa projetual que se proponha a uma interação séria com a realidade existente. Apesar de múltiplas tentativas de contato com as instituições responsáveis, as únicas informações recolhidas assumem um aspecto impreciso e especulativo, com a possível passagem de um córrego canalizado pela vertente central da rua⁹², mas também de um conjunto de tubos de energia de alta tensão, de propriedade da Eletropaulo⁹³.

Seja pela falta de materiais como pela possibilidade de interferências incontornáveis, a proposta de enterramento da fiação elétrica e de regularização dos sistemas subterrâneos acompanha portanto este projeto apenas enquanto intenção, sem o detalhamento técnico que lhe seria necessário. De todo modo, sugere-se que as instalações que exigem maiores cuidados (como as de esgoto, água e gás) sejam distribuídas em faixas disponíveis da calçada, enquanto que as demais redes (de energia, internet,

telefonia etc.) sejam agrupadas numa vala subterrânea – seguindo o padrão das intervenções recentes nas avenidas Paulista e Brigadeiro Faria Lima, mas com acessos pontuais para manutenção através de galerias técnicas controladas, posicionadas nas margens de prolongamento das calçadas ou mesmo no leito carroçável. Tal separação decorre da presumida exiguidade de espaços para contenção ordenada das redes nas faixas originais de calçada, que recebem ainda interferências das raízes de árvores e dos sistemas de drenagem observados.

No âmbito da drenagem, como demonstrado pelos desenhos precedentes, propõe-se a colocação de grelhas transversais que se comportem a favor da declividade longitudinal das calçadas, captando a água das chuvas e direcionando-a para os tanques de coleta subterrâneos. Sugere-se, inclusive, a construção de mais tanques ao longo da rua, sobretudo nos trechos mais íngremes, de modo a se evitarem as enxurradas de água em dias chuvosos. A despeito das margens ampliadas de calçada, tanto as bocas de lobo antigas quanto aquelas adicionais devem seguir o alinhamento fixo da faixa de serviço, mantendo comunicação com as sarjetas através de passagens cobertas e pavimentadas.

A propósito da arborização, observa-se através dos mapeamentos que o lado jardins da rua recebe muito mais árvores que o lado central (provavelmente, em decorrência das dificuldades de operação do subsolo nessa vertente, mas também do padrão de

abaixo_ Ilustração da proposta vencedora do Concurso Público Nacional de Ideias para Elementos de Mobiliário Urbano de São Paulo (2016). Nota-se que as formas elaboradas pelo Estúdio Módulo carregam um aspecto neutro e geometrias simples, adaptando-se de modo flexível à paisagem e ao uso.

93_ As informações a respeito dessas tubulações foram fornecidas por um dos professores que auxiliaram no desenvolvimento do trabalho. Embora tenha-se tentado entrar em contato com a Prefeitura (através do Departamento de Controle e Uso de Vias Públicas – CONVIAS), com a Eletropaulo e com outras concessionárias de serviços públicos, não foram obtidas informações suficientes para enfrentamento desse tema até o momento de conclusão do trabalho.



ocupação diferenciado que caracteriza o outro lado da rua). Desse modo, seria desejável estudar a possibilidade de plantio de espécies de grande porte e raízes profundas, como a *Caesalpinia ferrea* (pau-ferro), nativa da mata atlântica e de tronco relativamente esbelto. Também sob o intuito de valorizar a paisagem da rua, como apontado pelos discursos dos usuários, parece interessante pensar na distribuição de espécies de pequeno porte⁹⁴, que possam ser contidas em vasos – sem interferências, portanto, às instalações subterrâneas. Por outro lado, deve-se também qualificar a paisagem da rua através de políticas que estimulem a proliferação dos grafites e instalações urbanas, preenchendo-se as vastas empenas cegas com intervenções artísticas que cumpram não apenas um fim estético, mas que possam de fato ressaltar temas e questões comunicáveis ao cidadão em trânsito, desde que respeitadas as liberdades de expressão dos artistas encarregados.

Através de sua história, a Augusta se apresenta como meio favorável às ditas correntes transgressoras, permitindo a afirmação de identidades individuais e coletivas relacionadas com os mais variados temas: das diferenças de idade à procedência social; das questões de gênero à sexualidade. Nesse sentido, cabe garantir que o espaço físico da rua possa ser continuamente apropriado por múltiplos modos de expressão, desde as altas empenas edificadas até as áreas habitáveis ao nível do passeio. Para além da consolidação de uma faixa de permanência ao longo da calçada, parece então desejável o desenho de um

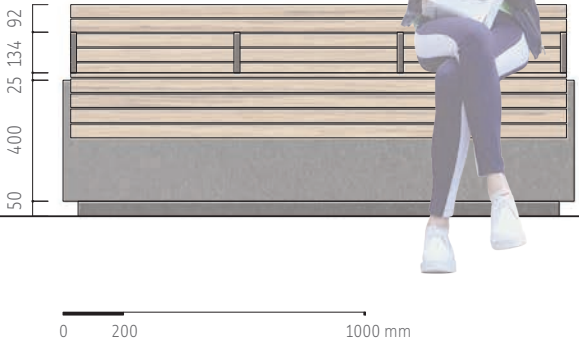
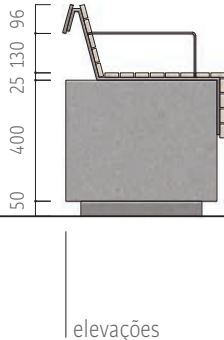
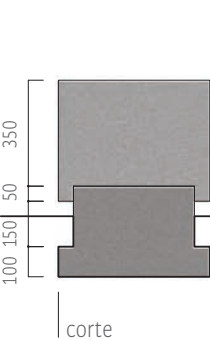
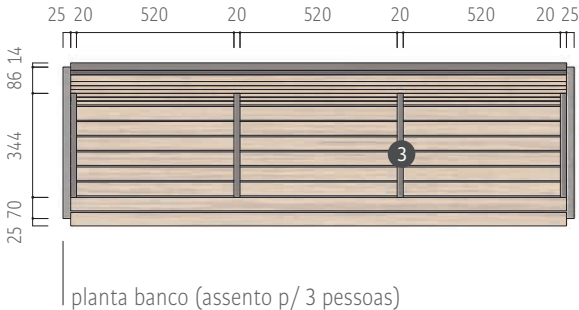
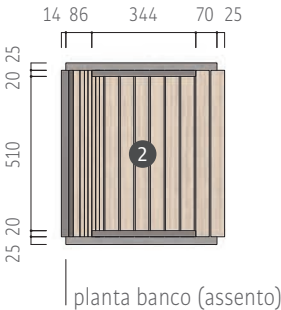
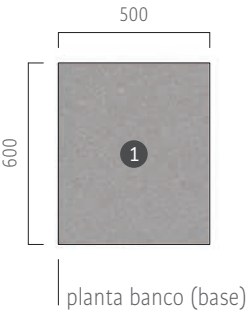
94. Mencionam-se, por exemplo, espécies frutíferas como a jabuticabeira sabará, a pitangueira e a romãzeira; outras floríferas como o resedá, o jasmim-manga e a dracena arbórea; e, inclusive, arbustos como o agave-dragão, de modo a estimular os transeuntes através de cores, texturas e aromas variados.

95. Num primeiro momento, estudou-se um possível rompimento da ortogonalidade típica do nosso espaço cartesiano, com elementos em diferentes angulações e que pudessem oferecer oportunidades inusitadas de apropriação. Com o desenvolvimento do trabalho, porém, concluiu-se que formas muito arrojadas poderiam ser percebidas com estranhamento pelos usuários e, em sentido contrário ao imaginado, inibir interações mais comuns.

conjunto de peças de mobiliário urbano suscetíveis a diferentes formas de leitura e interação por parte dos usuários. Após algumas tentativas de desenho⁹⁵, conclui-se que essas peças devam apresentar uma materialidade tão básica quanto possível, portando-se como elementos apreensíveis (tanto em termos físicos quanto cognitivos) aos diferentes usuários da rua, mas também se integrando de modo harmônico à paisagem construída. Seguindo ao encontro desses pressupostos, a família de peças desenvolvidas pelo Estúdio Módulo, em proposta vencedora do recente Concurso Público Nacional de Ideias para Elementos de Mobiliário Urbano de São Paulo, apresenta-se como base conveniente ao estudo dessas peças, sendo aqui apropriada e estendida – ora pela modificação de elementos já propostos, segundo critérios acumulados ao longo da pesquisa ou que se acharem pertinentes; ora pelo desenho de peças adicionais, seguindo a linguagem adotada para o conjunto da família em questão. Para além de seus já apurados valores formais, a proposta considerada se baseia explicitamente na materialidade monolítica dos totens de sinalização que pontuam a Avenida Paulista, restantes do projeto desenvolvido nos anos 1970 pelos arquitetos João Carlos Cauduro e Ludovico Martino. Entre tantas releituras, procura-se preservar um sentido historicamente construído e geograficamente rastreável, reforçando-se uma certa identidade consolidada do mobiliário paulistano. Além disso, preza-se pelo uso em série de materiais bem conhecidos (o concreto, o aço e a madeira), de modo a facilitar a produção das peças.

Nas páginas seguintes, são apresentadas uma a uma as peças de mobiliário inclusas na intervenção, diferenciadas segundo critérios de autoria: aquelas simplesmente tomadas do projeto vencedor do concurso são intituladas em tom cinza claro (como aqui ao lado); aquelas desenvolvidas com base em peças já apresentadas e com poucas variações, em tom cinza escuro; e aquelas aqui projetadas, com correspondências apenas indiretas com o projeto apropriado, em tom preto. Abaixo, retrata-se o módulo proposto em concreto**(1)** para os bancos, de comprimento variável. Note-se que o assento e o encosto são projetados em ripas de madeira**(2)** para maior conforto tátil, com sustentação e fixação através de esbeltos perfis de aço**(3)**, também utilizados como apoios para os braços.

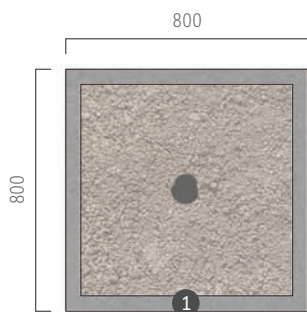
banco
1:25



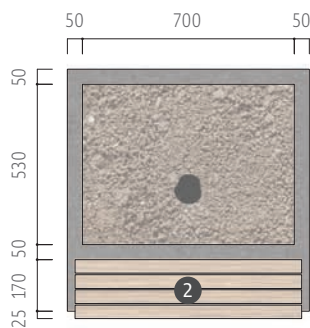
vaso

1:25

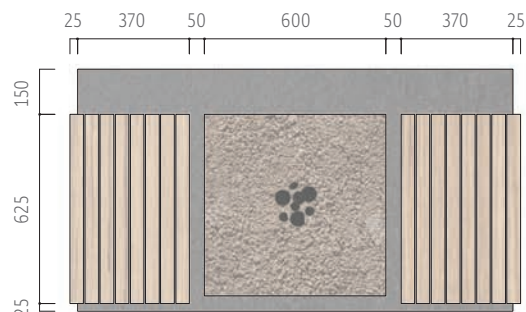
Seguindo a mesma lógica compositiva dos bancos, o Estúdio Módulo propõe também vasos de concreto, com uma estrutura oca e presumivelmente armada **(1)**. Nessas e em todas as demais peças consideradas, propõe-se um concreto de pigmentação escura, com tonalidades mais próximas dos diversos elementos metálicos que compõem a família – os quais, por sua vez, se espelham na coloração chumbo dos totens monolíticos da Av. Paulista. Pela adição de assentos (a 50cm de altura) e apoios (a 90cm) em ripas de madeira apoiadas sobre guias metálicas **(2)** propõe-se o aproveitamento dessas peças também às funções de estar. Quando situados à beira do leito carroçável, propõe-se que esses elementos em madeira sejam recuados 15cm do limite da base.



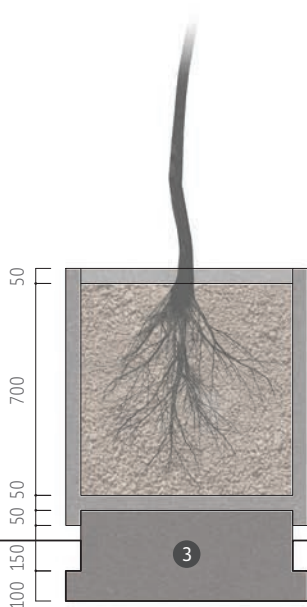
planta vaso



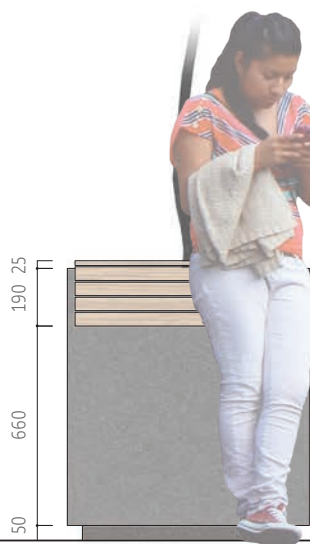
planta vaso + apoio 90



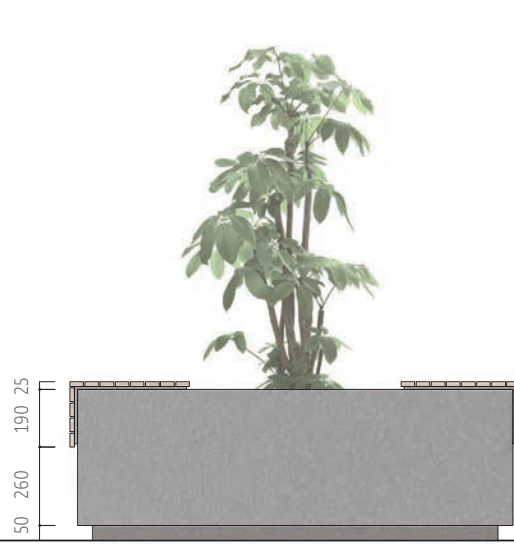
planta vaso + assentos 50



corte



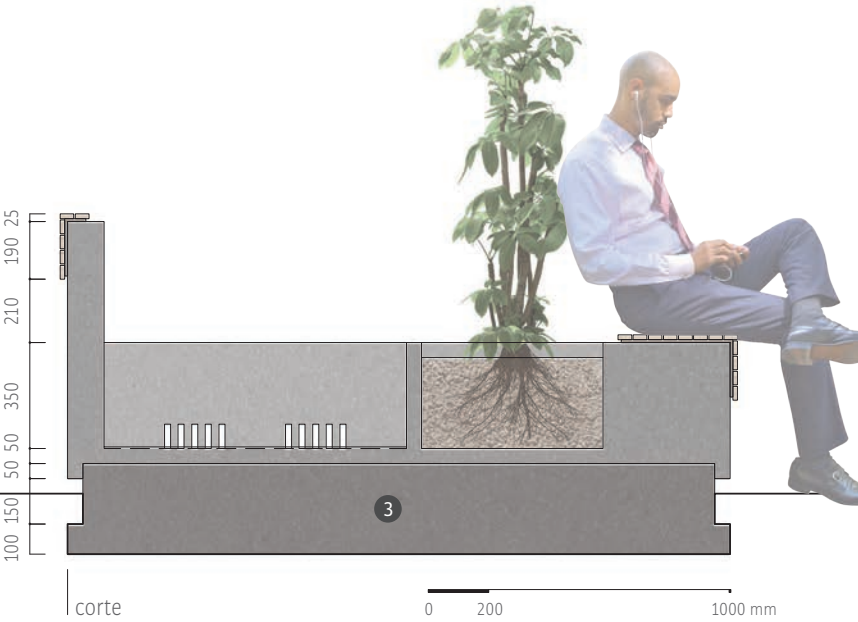
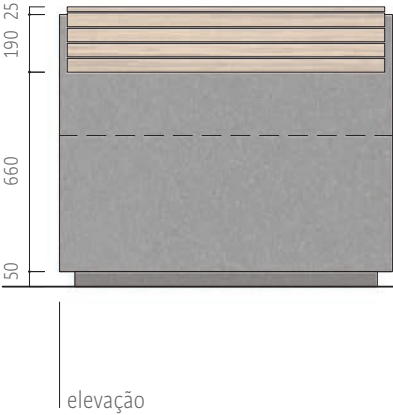
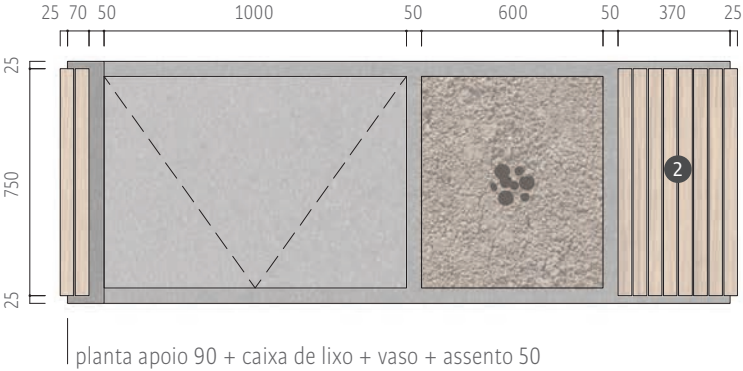
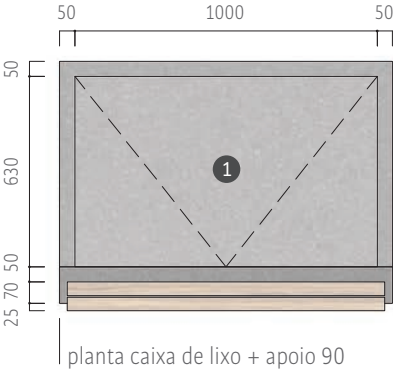
elevações



0 200 1000 mm

Em vista do problema dos sacos de lixo empilhados ao longo da rua, desenha-se uma caixa contentora em formato similar ao do vaso, mas composta por uma mureta de concreto mais alta que, além de resguardar visualmente os sacos de lixo depositados, pode também ser coberta por um apoio em ripas de madeira**(2)**. A despeito do que se imagina a princípio e como denotado pelas leituras precedentes, a proximidade ao lixo não parece constituir problema à permanência de usuários. Propõe-se inclusive uma peça que misture os conceitos da caixa de lixo, do vaso e dos assentos e apoios em níveis variados. Todas essas peças se encontram apoiadas sobre fundações enterradas de concreto pigmentado**(3)**, as quais permitem a regulação das peças em diferentes declividades.

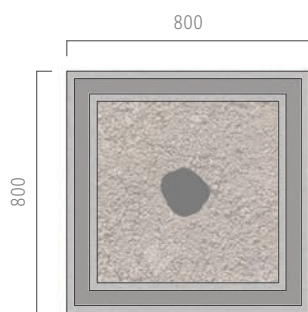
caixa de lixo
1:25



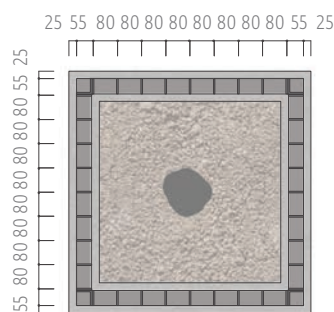
gradil

1:25

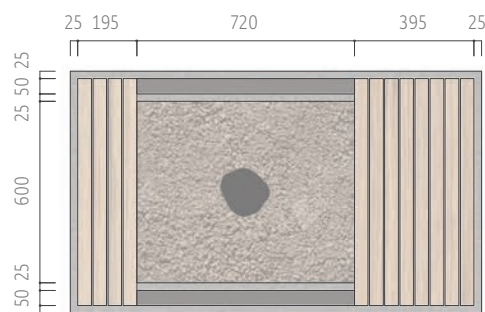
Com base nos guarda-corpos que integram a proposta do Estúdio Módulo, os quais são compostos por chapas retangulares dobradas de aço inoxidável, preenchidas por perfis soldados do mesmo material e revestidas de pintura eletrostática, desenvolve-se um elemento que possa circundar as árvores preexistentes, tomando proveito das copas para maiores possibilidades de estar e de apropriação pelos usuários. Esse gradil é montado pela junção de quatro das referidas peças metálicas **(1)**, parafusadas em perfis de aço em L **(2)** que, por sua vez, se apoiam em bases enterradas de concreto pigmentado **(3)**, com formato similar àquele das guias utilizadas nas calçadas. As ripas de madeira são parafusadas diretamente sobre as chapas de aço, configurando apoios a 80cm do solo.



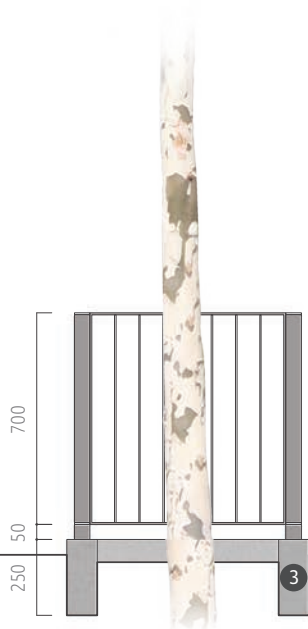
planta gradil



planta gradil seccionado



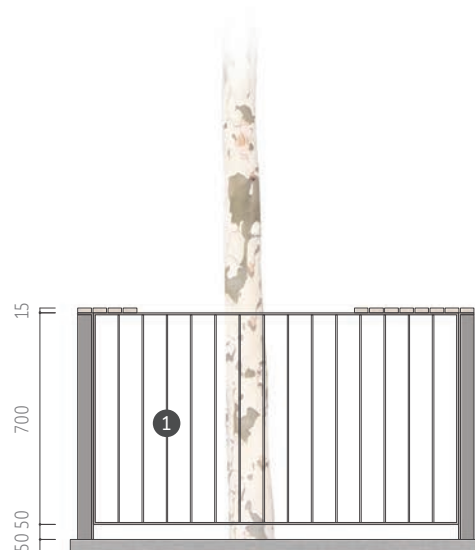
planta gradil + assentos 80



corte



elevações

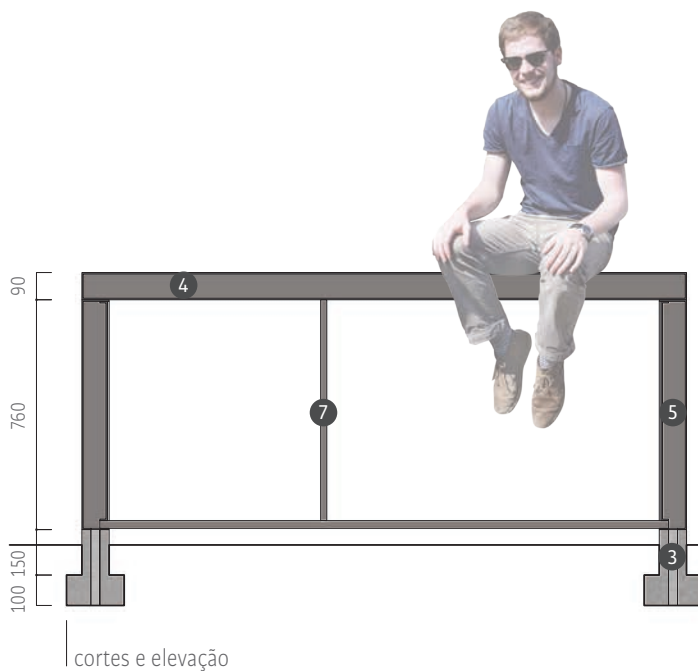
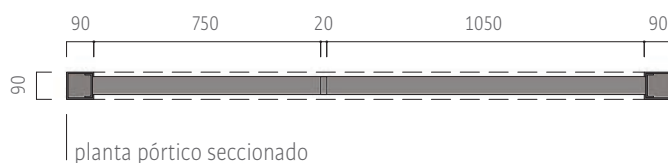
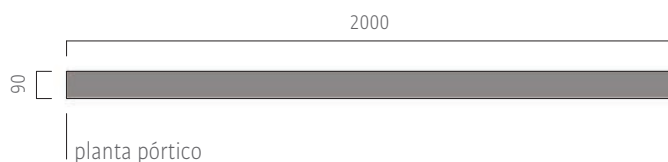


0 200 1000 mm

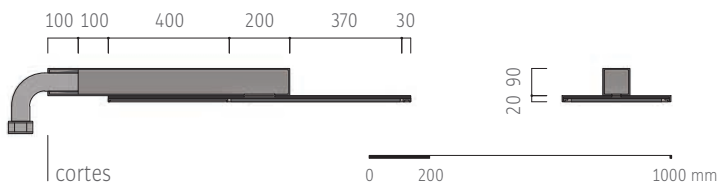
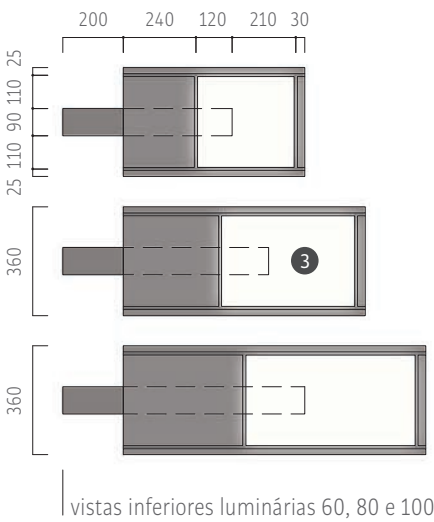
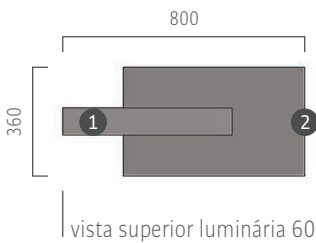
Ainda sob o intuito de potencializar as formas de apropriação do espaço pelos usuários, projeta-se um elemento porticado que possa ser implantado mesmo nas calçadas mais exíguas ou movimentadas. Trata-se de um perfil quadrado de 9x9cm² em aço inoxidável**(4)** apoiado sobre dois pilares de mesmo aspecto, mas em perfil C**(5)**. Esses pilares ocos permitem a disposição de lâmpadas de led que contribuam para a iluminação e a paisagem da rua nos períodos noturnos, sendo a luz filtrada por calhas de policarbonato translúcido**(6)**. Adicionalmente, perfis retangulares intermediários**(7)** e de menores dimensões (6x2cm²) auxiliam na estruturação do pórtico e servem de apoio para os pés, facilitando também a utilização da peça como paraciclo.

pórtico

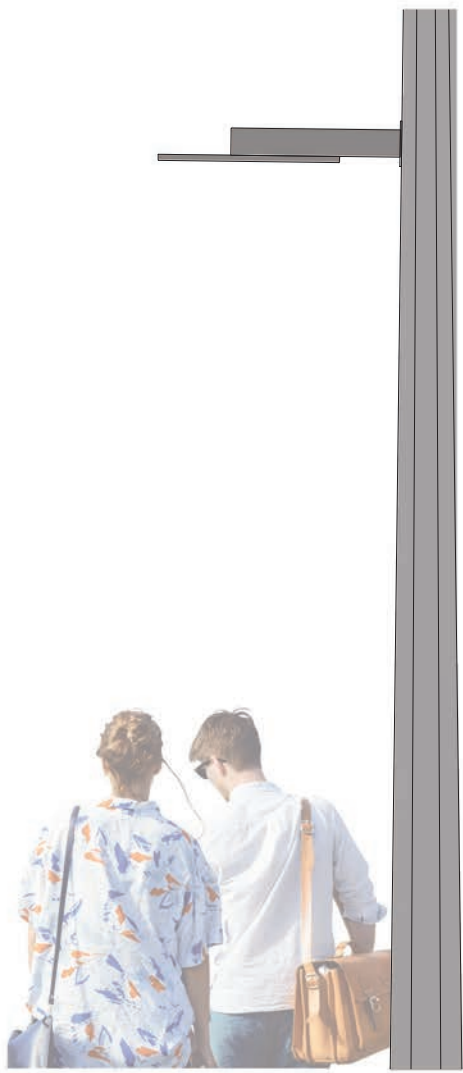
1:25



**luminárias
para postes**
1:25



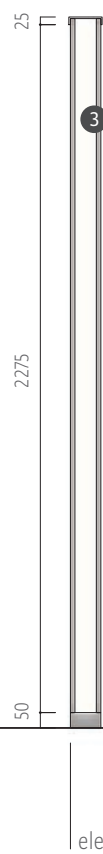
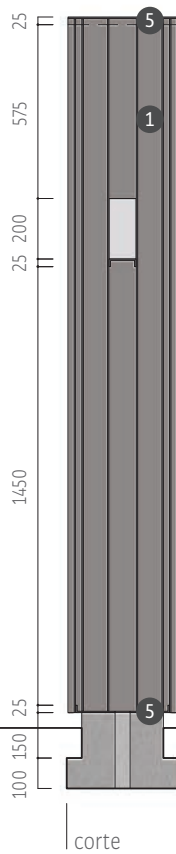
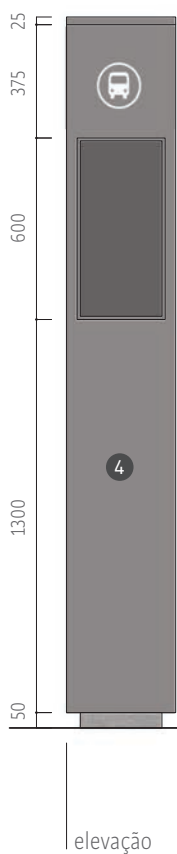
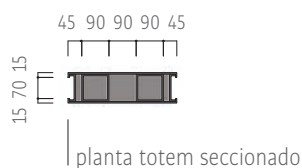
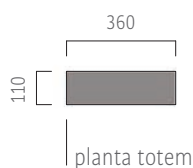
Ainda que se proponha a retirada dos postes de energia, considera-se necessária a manutenção daqueles que servem à iluminação, os quais se apresentam em diâmetros menores (em torno de 25cm na base, e progressivamente mais esbeltos) e devem servir de apoio às lixeiras suspensas. Desse modo, pensa-se numa luminária leve que possa ser implantada a diferentes alturas nos postes, configurando melhores níveis de iluminação. Essa peça é constituída por uma chapa de alumínio(1) dobrada nas bordas para melhor estruturação e apoiada sobre um perfil C em aço de 9x9cm²(2), tal como aquele utilizado no pórtico. A placa de led é acoplada à lâmina de aço e recoberta por uma chapa de policarbonato translúcido(3), protegida nas extremidades por pingadeiras.



Com desenho baseado no poste de iluminação que integra a proposta do Estúdio Módulo, o totem deve sinalizar a maioria dos pontos de ônibus ao longo da rua, posicionados em faixas estreitas que inviabilizam a instalação de estruturas de maiores dimensões. Uma vez que a peça inclusa na proposta considerada não recebe detalhamento, pensa-se em modos de estruturá-la e de garantir a passagem da fiação interna. Assim, utilizam-se os mesmos perfis de aço quadrados que compõem as peças precedentes **(1)**, pareados e recobertos por lâminas de alumínio parafusadas **(4)** e arrematadas em ambas as extremidades **(5)** para proteção contra intempéries. Tal como as demais peças que envolvem instalações elétricas, prevê-se um revestimento interno da peça com manta hidrófuga.

totem (parada de ônibus)

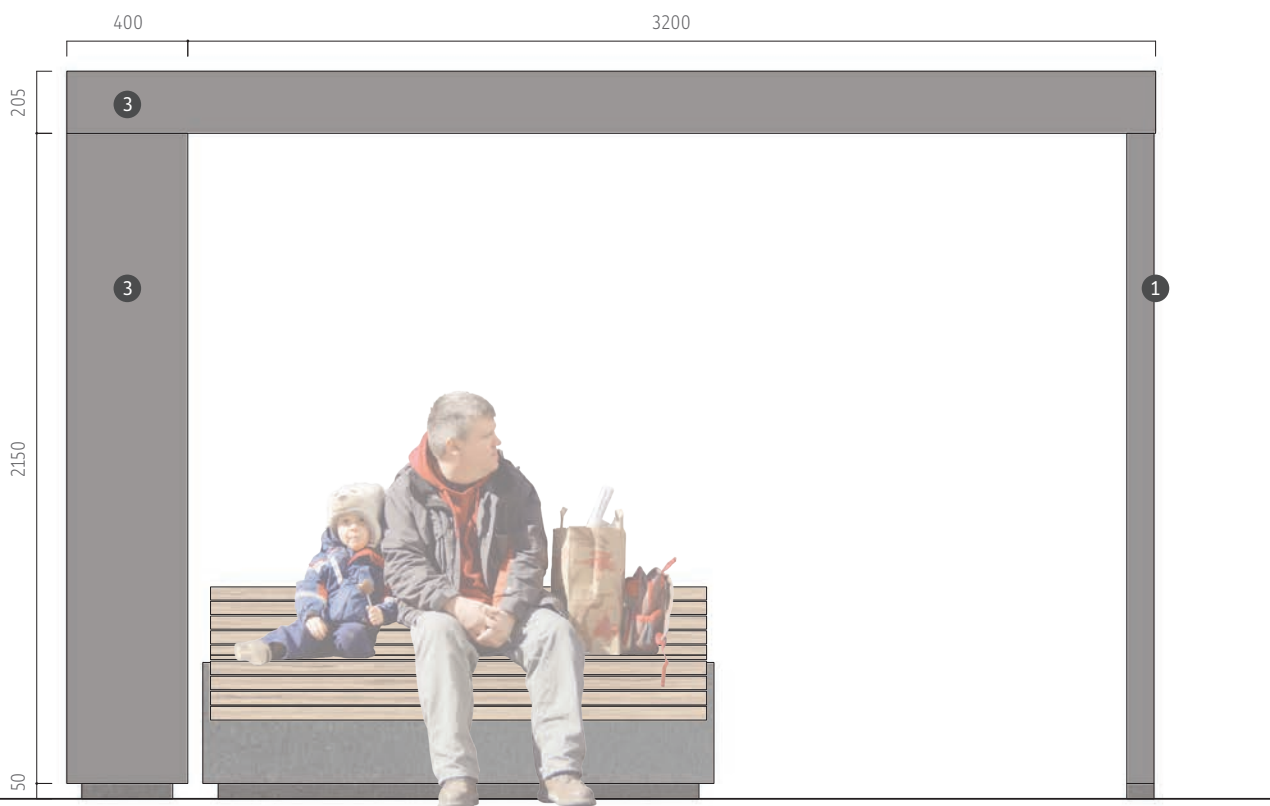
1:25



0 200 1000 mm

ponto de
ônibus
1:25

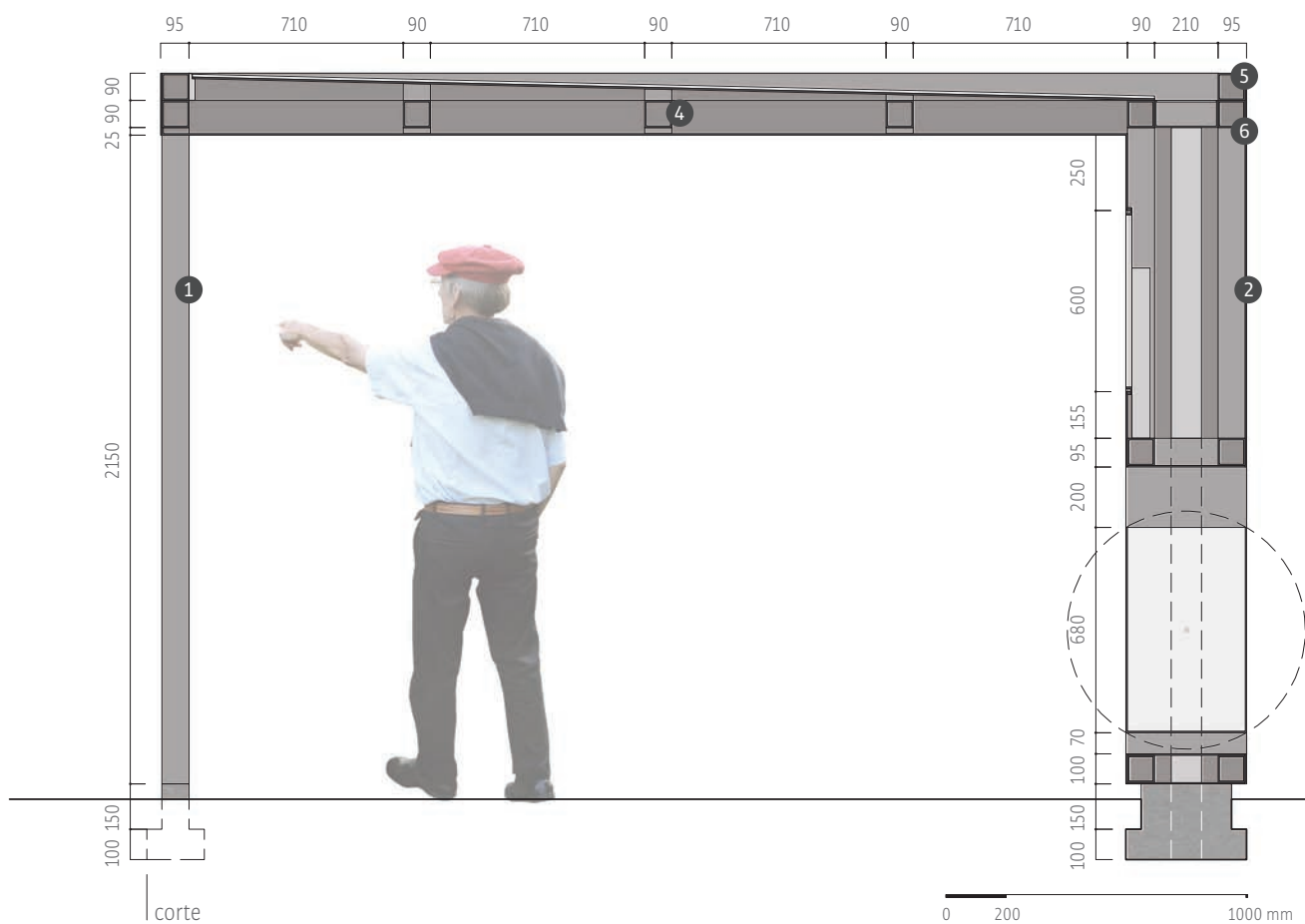
O ponto de ônibus segue em grande medida o desenho do ponto de taxi elaborado pelo Estúdio Módulo, com variações pontuais: em um dos lados da peça (necessariamente, aquele voltado para os ônibus que chegam ao ponto), substitui-se a lâmina de vedação em alumínio por pilares em aço inoxidável **(1)**, garantindo-se maior visibilidade do leito carroçável a partir da zona coberta do ponto. Esses pilares quadrados de 9x9cm², que acompanham a modulação das peças anteriores, são utilizados também para estruturação interna da caixa metálica na lateral oposta **(2)** – o que contribui, inclusive, para fabricação em série da família de elementos considerada. Como nas demais peças englobadas pela proposta, o aço é empregado sempre em condições estruturais, oferecendo



elevação + banco

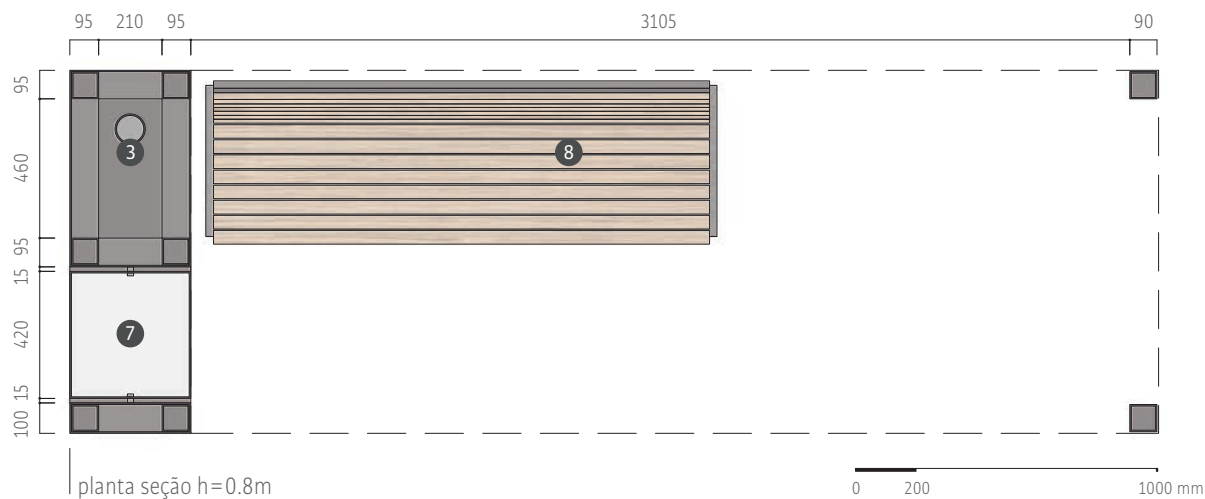
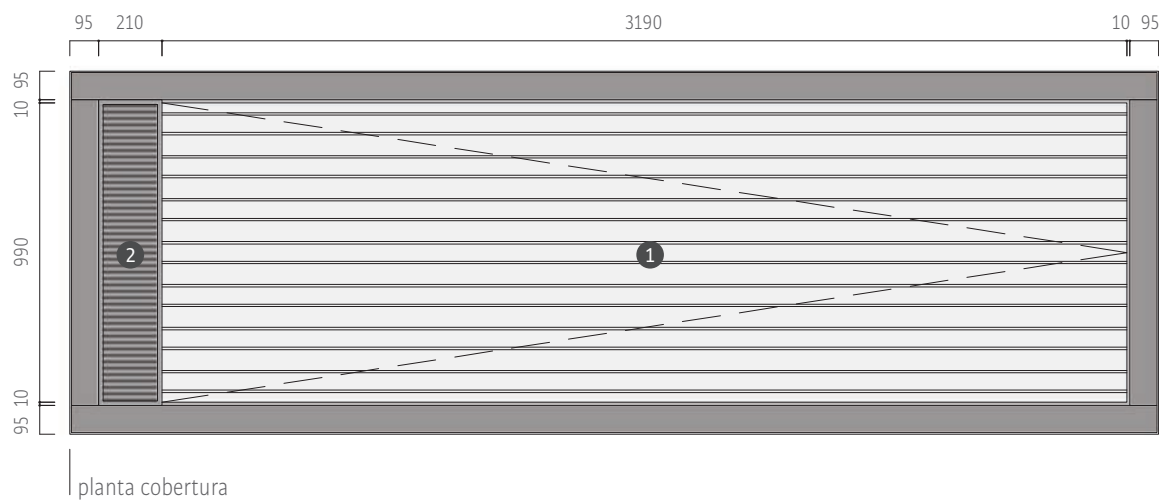
0 200 1000 mm

maior resistência ao desgaste e a esforços físicos variados que outros metais passíveis de uso, como o alumínio. Este aparece somente em situações de revestimento e onde os impactos físicos devem ser ocasionais, recobrindo toda a peça em questão **(3)**. Contraria-se, nesse sentido, a utilização de painéis OSB reciclados para revestimento do esqueleto (os quais, apesar de comporem a materialidade da proposta vencedora, são considerados de baixa resistência tanto às solicitações físicas quanto ao contato com as águas da chuva). Note-se que a estrutura interna da cobertura é composta por vigas transversais **(4)** que se apoiam em vigas perimetrais superiores de mesmas dimensões **(5)**, as quais, por sua vez, se comunicam com os pilares através de vigas intermediárias **(6)**.

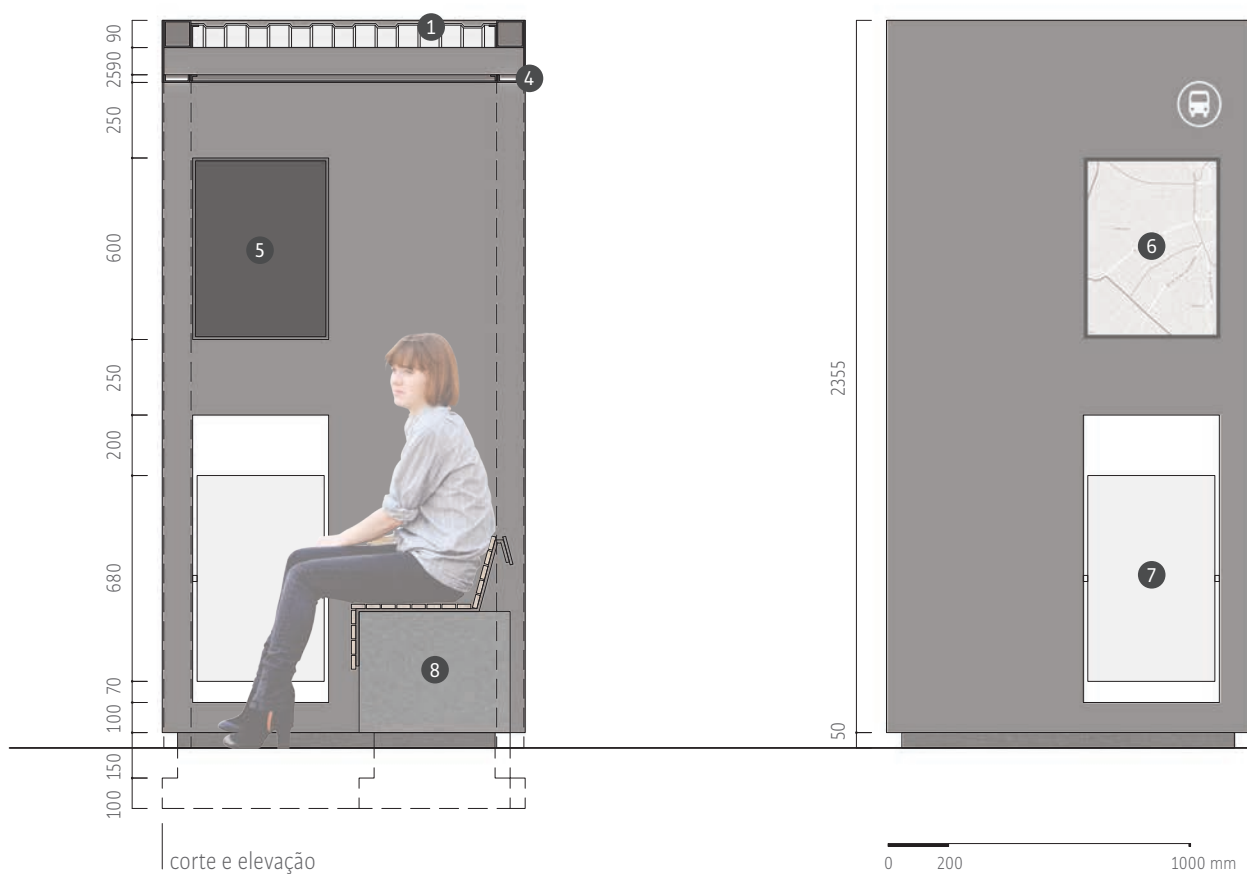


ponto de
ônibus
1:25

Em virtude das grandes dimensões da peça, a cobertura em telha metálica nervurada**(1)** toma inclinação de 2% para encaminhamento das águas pluviais até uma grelha metálica**(2)** que protege uma calha de aço parafusada entre vigas, a qual serve ao escoamento das águas pela tubulação interna**(3)**. Tal como em outras peças, as fundações dessa caixa metálica são constituídas de peças bipartidas de concreto pigmentado, com um vão interno para passagem da tubulação de água e da fiação elétrica, devidamente segregadas. Em todos os casos, essas fundações de concreto permitem um afastamento das estruturas metálicas em relação ao solo, de modo a minimizar a corrosão das superfícies pela água das chuvas. Além de abastecer as luminárias de led situadas nas extremidades

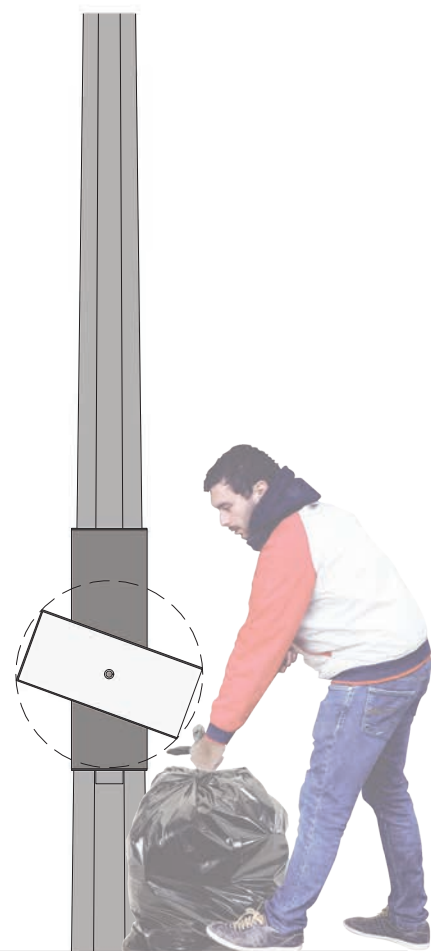
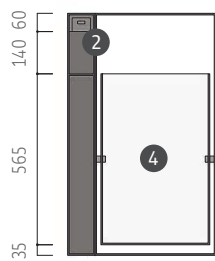
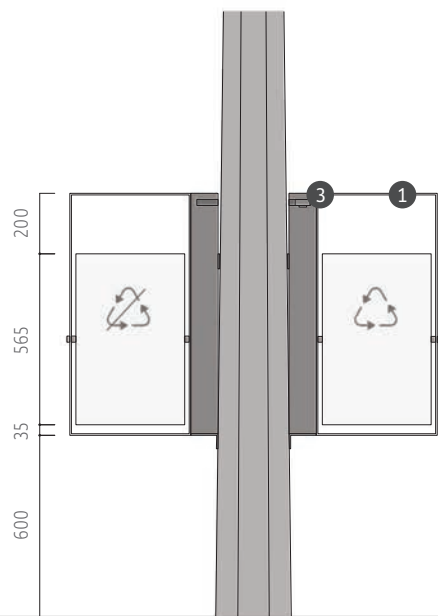
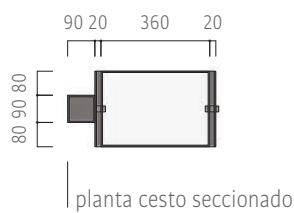
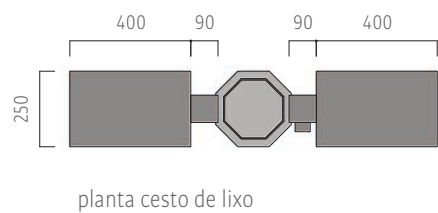


longitudinais da cobertura**(4)**, a fiação elétrica deve suprir um monitor acoplado**(5)** que apresente informações sobre os ônibus em trânsito, como o tempo de espera para chegada do próximo veículo. Uma vez que já existem sistemas de monitoramento e informação das linhas em funcionamento na cidade, acredita-se que esse tipo de conveniência seria não só factível como bastante desejável. Na face oposta ao monitor, reserva-se espaço para um mapa com informações sobre os arredores**(6)**. Além disso, ambos os lados da caixa permitem o acesso a um cesto de lixo giratório**(7)**, que reproduz o mecanismo da peça descrita na página seguinte. A associação do ponto ao elemento isolado do banco**(8)** segue a mesma linha da combinação totem+pórtico.



cesto de lixo
1:25

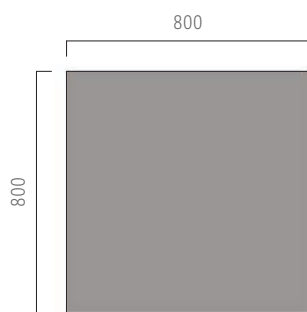
Ao invés dos cestos de lixo fixos sobre o solo que compõem o projeto do Estúdio Módulo, pensa-se em elementos que, seguindo o padrão já consolidado ao longo da rua, possam ser apoiados sobre os postes de iluminação, proporcionando maior facilidade de operação aos funcionários encarregados da coleta e da limpeza. Assim, desenvolve-se uma caixa de aço dobrado**(1)** que se conecta ao poste através do perfil quadrado de aço**(2)**, o qual pode servir em seu topo como repositório a bitucas de cigarro ou a dispensadores de álcool em gel**(3)**. A lâmina principal deve sustentar uma caixa secundária de aço inoxidável**(4)** onde se dê efetivamente o depósito do lixo. Mediante travamento lateral liberado por chaves de propriedade das concessionárias, a caixa interna pode ser gi-



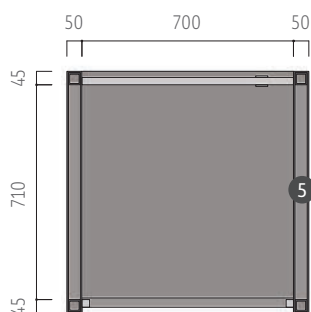
rada para fácil retirada do lixo acumulado. Em paralelo aos cestos e às caixas de lixo apresentadas anteriormente, desenham-se enfim elementos contentores de maiores dimensões, os quais devem servir de suporte a estabelecimentos com maior produção de resíduos. À diferença das demais peças, adota-se aqui um esqueleto em perfis de aço mais leves, de 4x4cm²(5), revestido por lâminas de alumínio(6) e apoiado sobre base de concreto pigmentado(7). O acesso para depósito dos sacos de lixo deve ocorrer por uma porta superior basculante(8), com pistões laterais que amenizem os movimentos de abertura e fechamento. Já o acesso para coleta deve ocorrer por uma porta voltada para o leito carroçável(9) e somente acessível por chaves da concessionária.

contentor de lixo

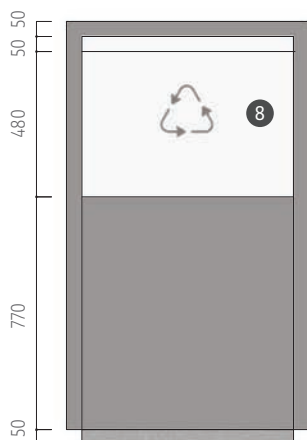
1:25



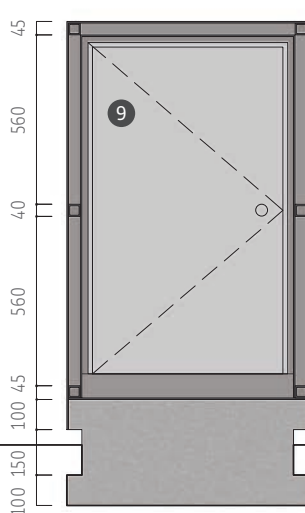
planta contentor de lixo



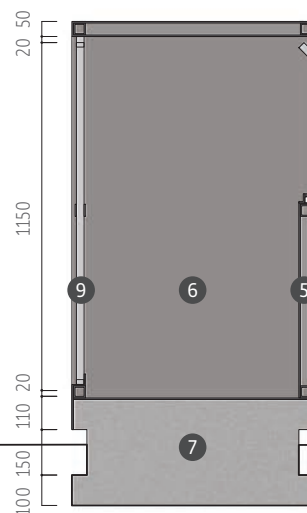
planta contentor seccionado



elevação



cortes



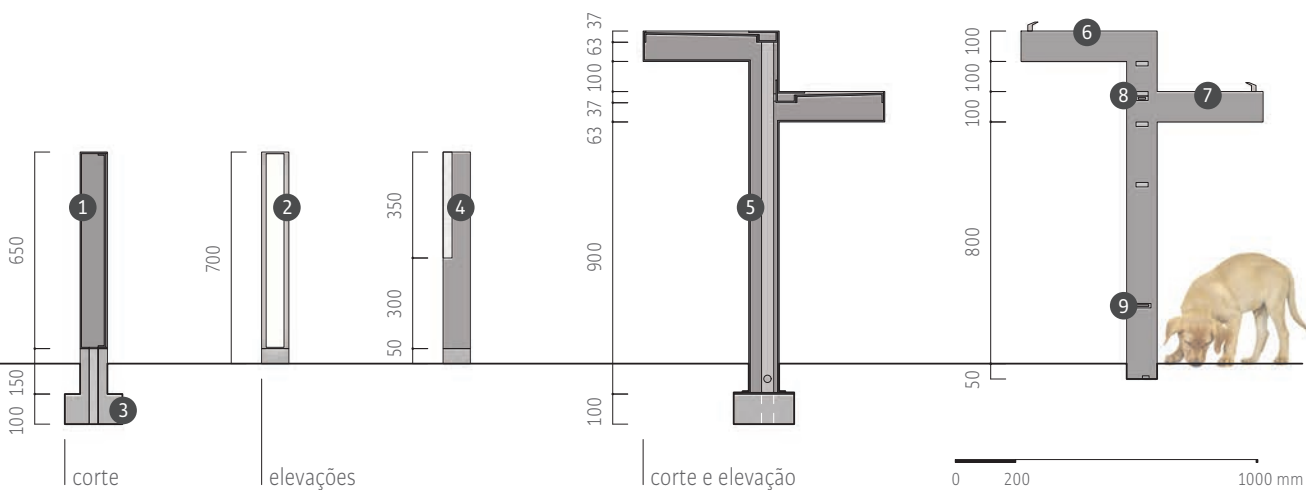
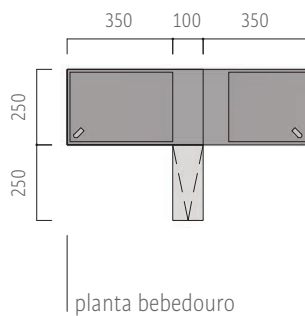
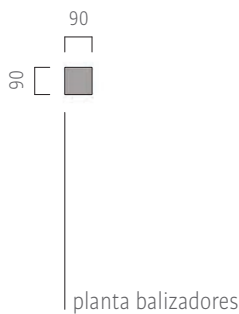
0 200 1000 mm



balizador + bebedouro

1:25

Por fim, desenvolve-se um balizador inspirado nos modelos que integram a proposta apropriada, mas que apresente dimensões reduzidas. Assim, toma-se novamente como base o perfil C de 9x9cm² em aço inoxidável **(1)**, com iluminação interna de led coberta por uma calha de policarbonato translúcido **(2)** e acessível à rede subterrânea através de sapatas de concreto bipartidas **(3)**. Nas diagonais da peça, adicionam-se fitas refletoras longitudinais **(4)** para orientação dos veículos. O último elemento considerado, o bebedouro, segue desenho idêntico àquele contido na proposta, sendo estruturado por uma caixa monolítica de aço **(5)** com duas bases a alturas diversas **(6 e 7)** e contando ainda com bicas frontais para abastecimento de garrafas **(8)** ou mesmo para uso de cães **(9)**.



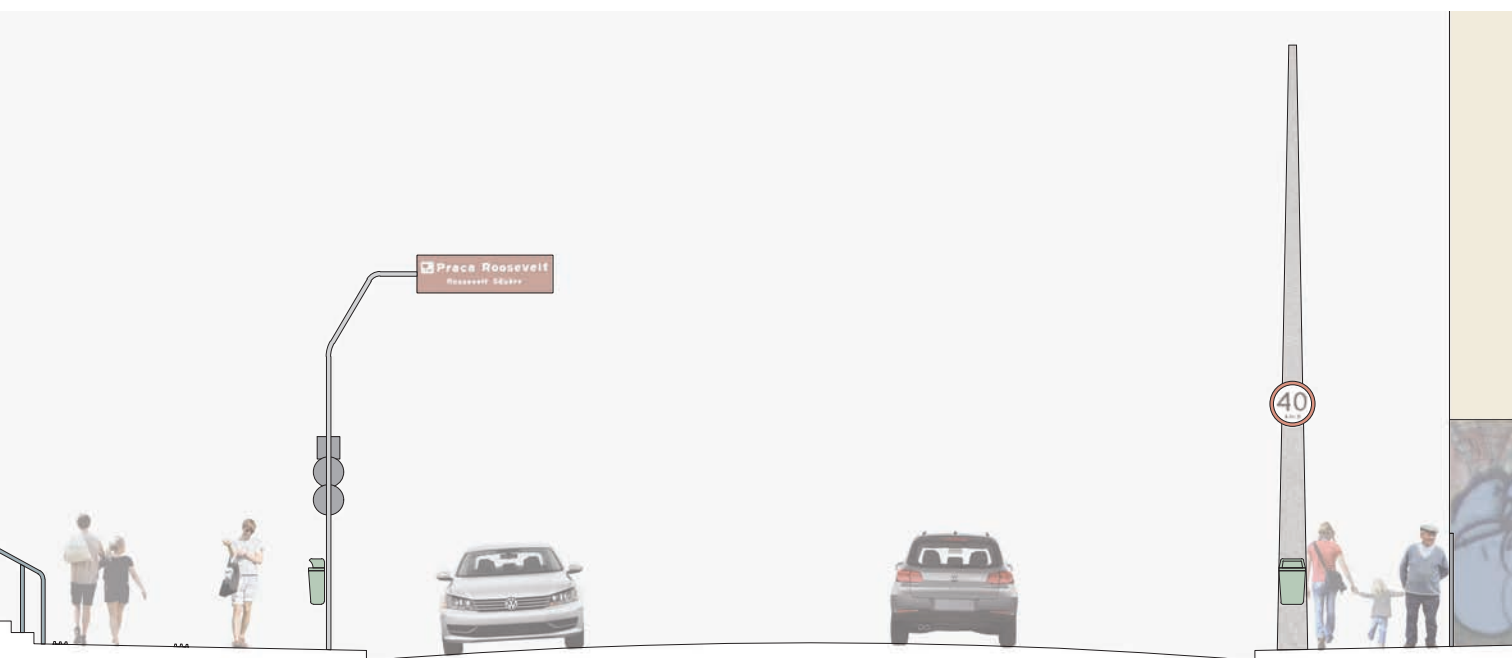
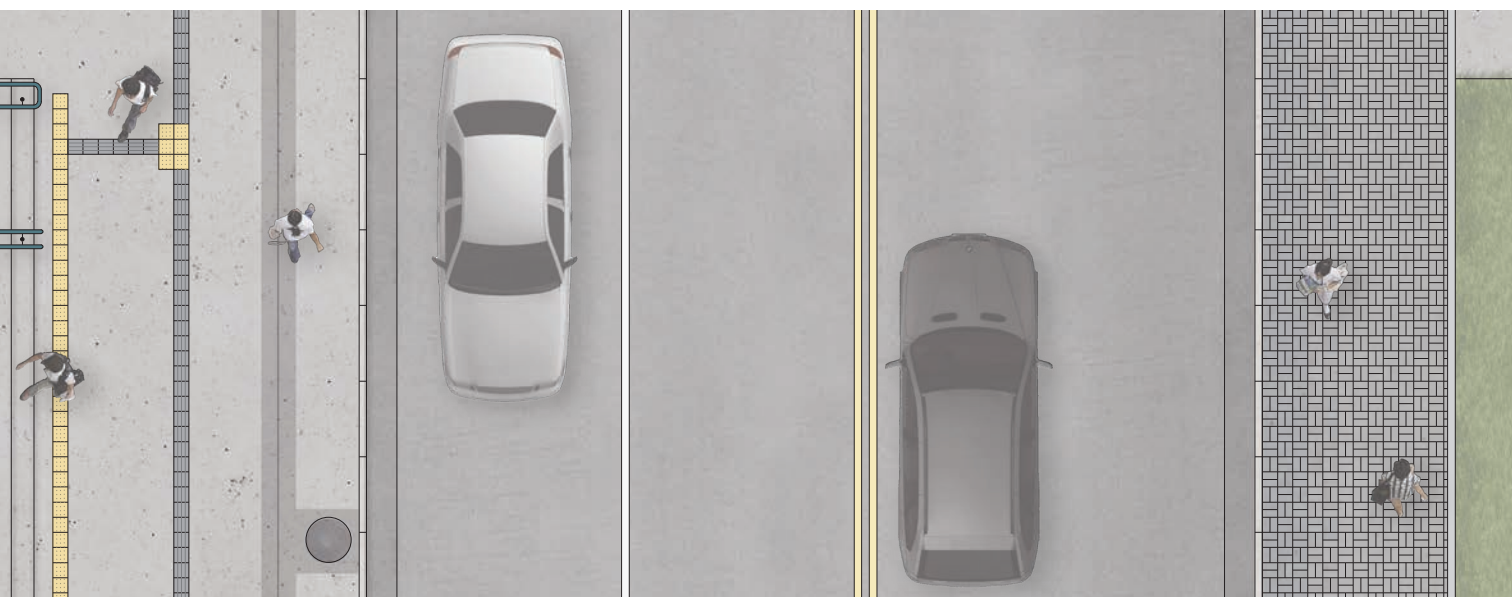
Com os elementos para composição do projeto já definidos e apresentados, cabe finalmente discutir como as operações propostas devem interagir com as diferentes regiões da rua. Conforme enunciado a princípio, opera-se a partir do considerado binômio de espaço de fluxos-espaço de permanência, com ações que reforcem essa dualidade e que ampliem as possibilidades de apropriação das estruturas espaciais por parte dos usuários. Apesar de o foco da intervenção recair sobre as calçadas, otimizando-se as condições de fruição do espaço pelo pedestre, levam-se em consideração também os fluxos de veículos e das linhas de transporte coletivo que tomam a rua como eixo condutor, propondo-se operações que interajam com as múltiplas interfaces vislumbradas. Em termos gerais, essa estratégia resulta na liberação de uma das faixas do leito carroçável para ampliação da calçada no lado referente da rua, embora as operações sobre o piso (com a substituição das peças de revestimento, a instalação de piso direcional e de grelhas para drenagem e a distribuição regular de tampas de inspeção segundo um rearranjo ideal das instalações subterrâneas) sejam previstas para ambas as margens de calçadas.

Como exposto nas páginas seguintes, a intervenção é moldada em conformidade com a conjuntura identificada em cada uma das frações da rua, de modo que não se constitua uma operação impositiva ou generalista, mas flexível à realidade do território e de suas múltiplas parcelas; mas também que não se componham paisagens desconexas em

meio a particularidades inesgotáveis, carregando-se sempre um sentido de unidade e uma linguagem compartilhada. Assim, as primeiras quadras na vertente central da rua mantêm a dimensão do leito carroçável inalterada, apresentando fluxos relativamente baixos de pedestres e elevados para os veículos, mas também estabelecimentos e modos de uso que não demandam por ora a ampliação das calçadas. No trecho intermediário daquela vertente, onde se concentram as famosas casas noturnas da região, procura-se ampliar a margem disponível à permanência, enquanto que nas quadras seguintes, que avançam em direção à Paulista, são priorizadas as funções de circulação. Já na vertente jardins, a intervenção se comporta de modo mais confortável, com margens de calçadas discretamente mais largas, menores fluxos de pedestres e, ainda assim, a viabilidade de ampliação dos passeios para circulação e para o estar (sobretudo nas últimas quadras, onde se concentram os circuitos comerciais mais ativos). Em vista dessa maior disponibilidade de espaços e dos problemas de drenagem mais graves naquele lado da rua, afetado por declividades mais acentuadas que a vertente central, propõe-se para além dos mecanismos simples das bocas de lobo também a construção de jardins de chuva: estruturas que, isoladas do nível de passeio e do leito carroçável, mas conectadas às sarjetas por passagens localizadas, permitam o acúmulo da água pluvial e a filtragem das impurezas atmosféricas, contribuindo para a drenagem e propiciando o crescimento mais saudável das espécies vegetais ali plantadas.

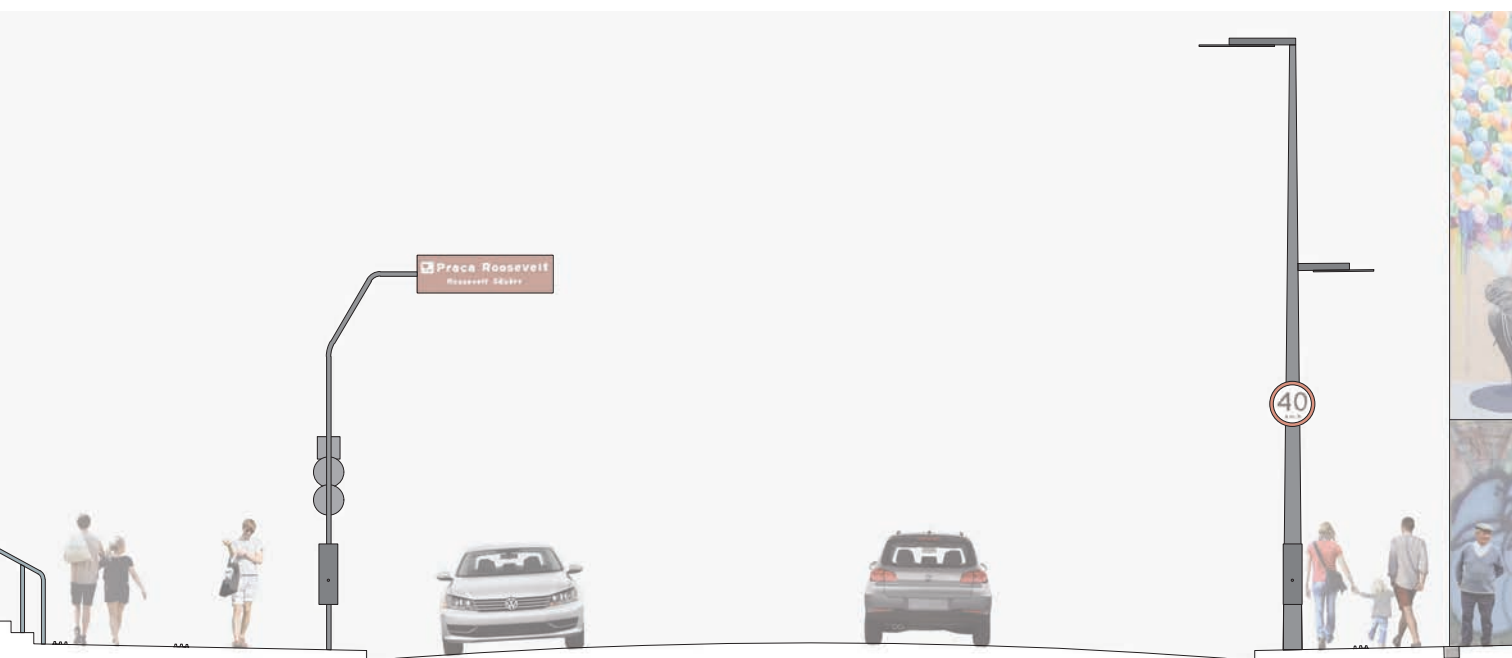
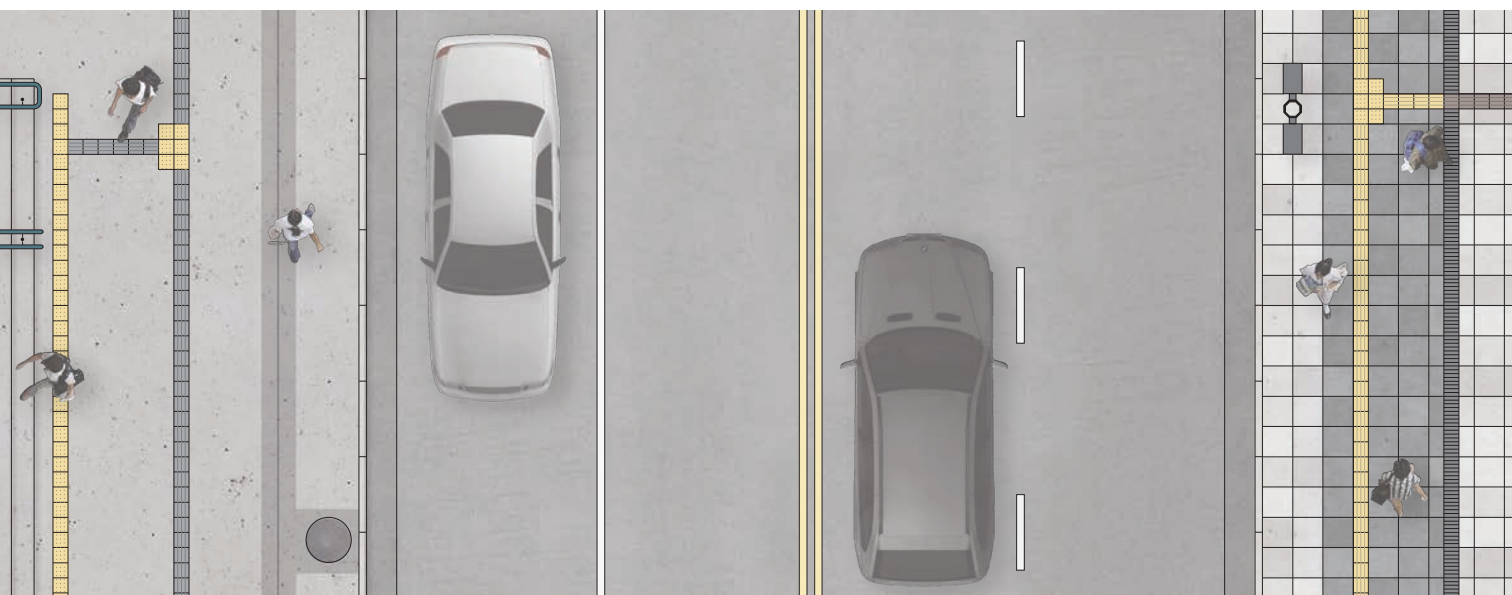
1
1:100

Seguindo-se a numeração utilizada nas entradas anteriores e discriminada no mapa da página 188, o primeiro par de quadras considerado, em frente à Praça Roosevelt, tem as dimensões do leito carroçável e das calçadas preservadas, uma vez que a calçada contígua à praça já apresenta dimensão ampliada e os fluxos de pedestres assumem níveis discretos.



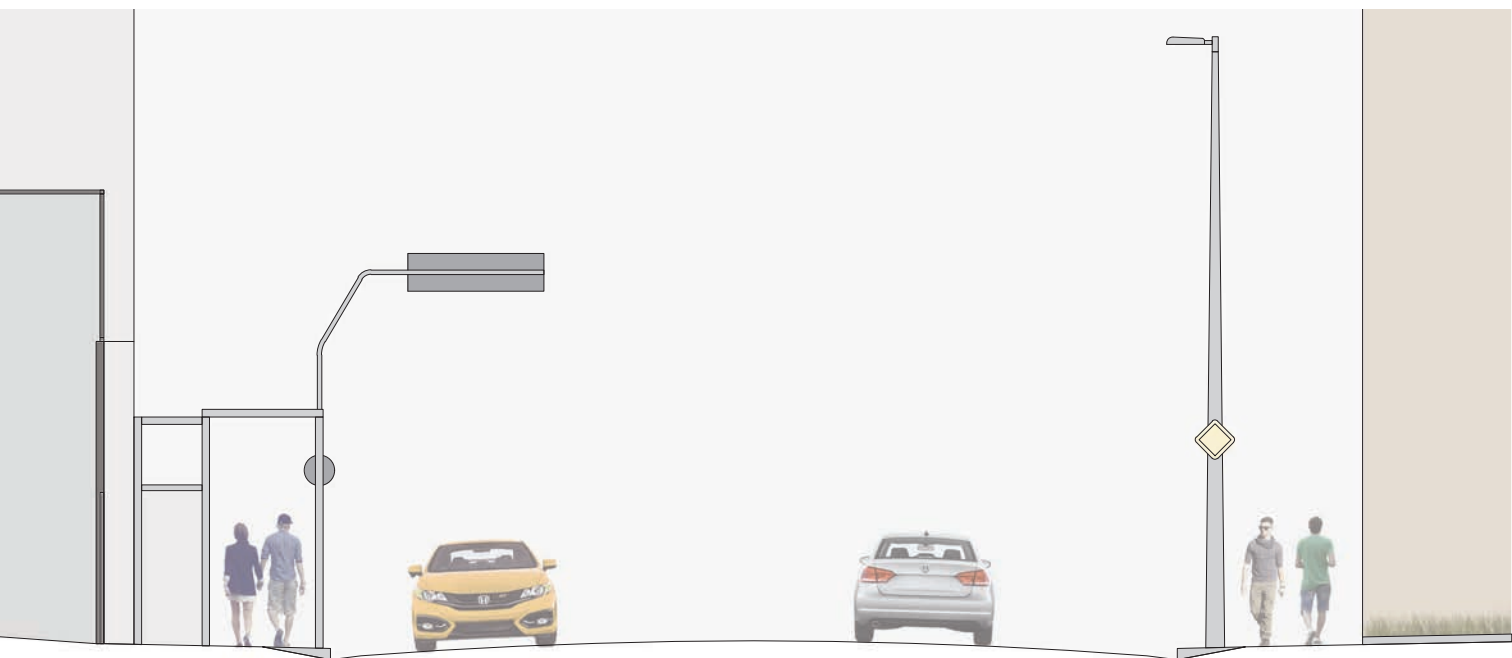
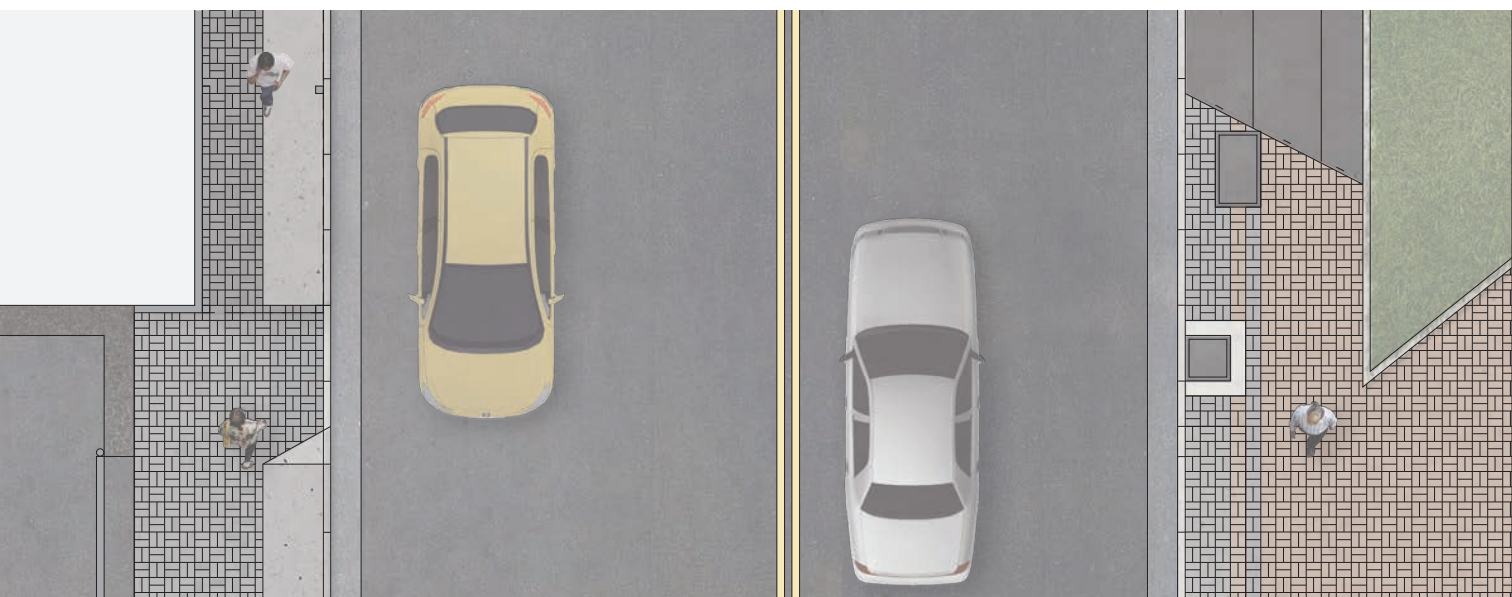
Naquela calçada, preserva-se o revestimento recente em concreto monolítico, característico da praça enquanto unidade. Já na quadra oposta, onde um gramado desocupado antecede a vista para o viaduto, propõe-se a construção de um mirante com bancos distribuídos em sentido transversal, de modo a convidar os transeuntes à pausa e à contemplação –

ainda que em meio à agitação da metrópole. Tal como nos demais trechos considerados, propõe-se a delimitação das faixas de trânsito de veículos segundo demarcações no asfalto, de modo a propiciar o uso equilibrado do espaço disponível. Quanto ao mobiliário, propõe-se ali apenas o indispensável, preservando-se as visuais entre a praça e o viaduto.



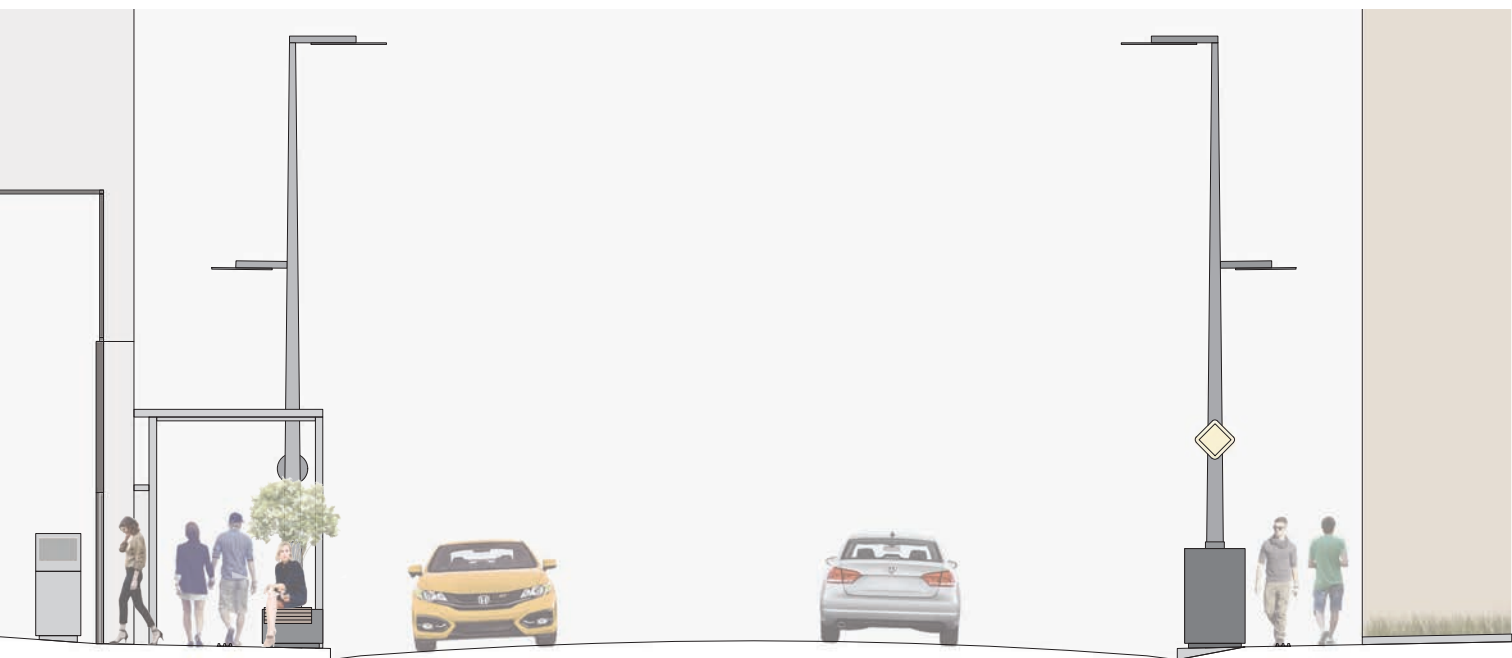
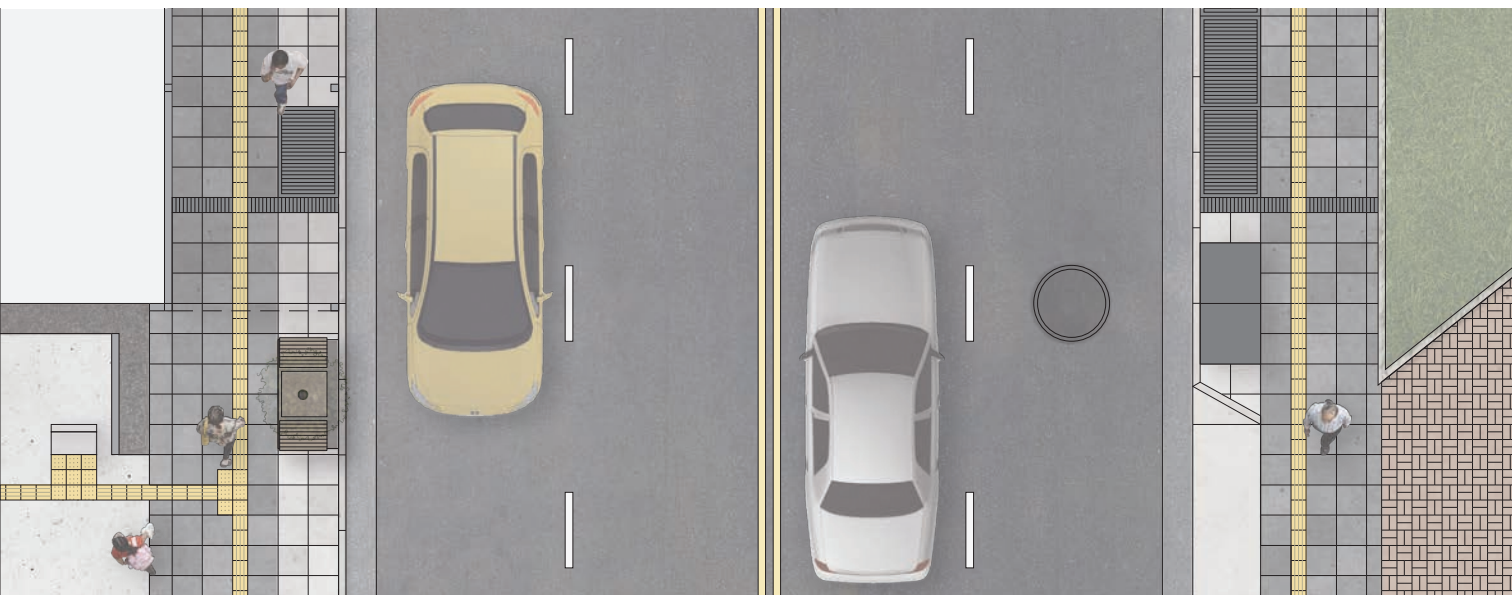
2
1:100

O segundo par de quadras mantém ainda as faixas de calçada em sua dimensão original, uma vez que a margem que poderia ser ampliada (aquela contígua às faixas de rolamento no sentido de descida) aparece inteiramente ocupada pelo empreendimento do hotel Ca'd'Oro, de que resultam poucas oportunidades de interação. Em todo caso, dispõem-se já pe-



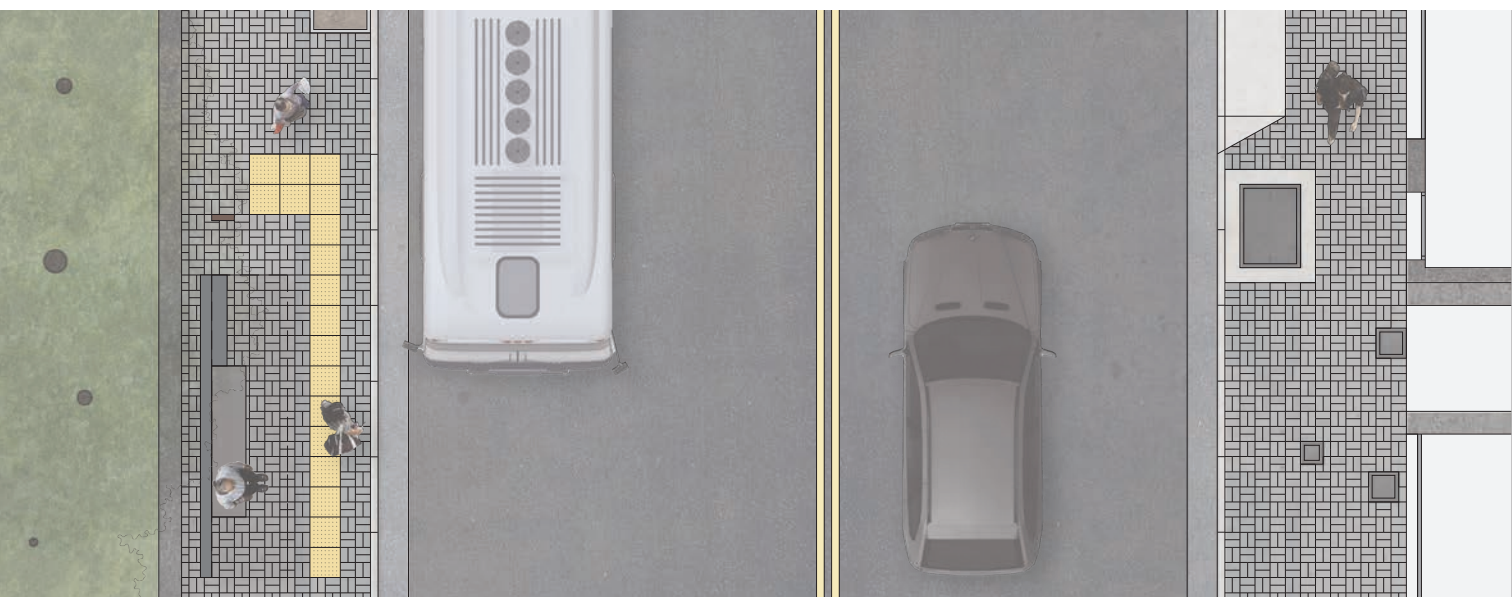
ças de mobiliário mais vistosas em meio às faixas de permanência, assinaladas por sua vez pelo piso mais claro. Em situações de obras, demanda-se que ao menos 1,40m da faixa de circulação permaneçam desimpedidos, de que decorre o recuo dos tapumes num dos lotes observados. Logo ao lado, imagina-se que um galpão abandonado possa ser aproveita-

do para produção de um espaço interativo, como um teatro-escola, uma casa de cultura ou um empreendimento de tipo co-working direcionado a profissionais da indústria criativa. Para além das vantagens de acesso, a localização da quadra em meio ao Polo de Economia Criativa da cidade (segundo o último PDE) incentiva iniciativas nesse nível.



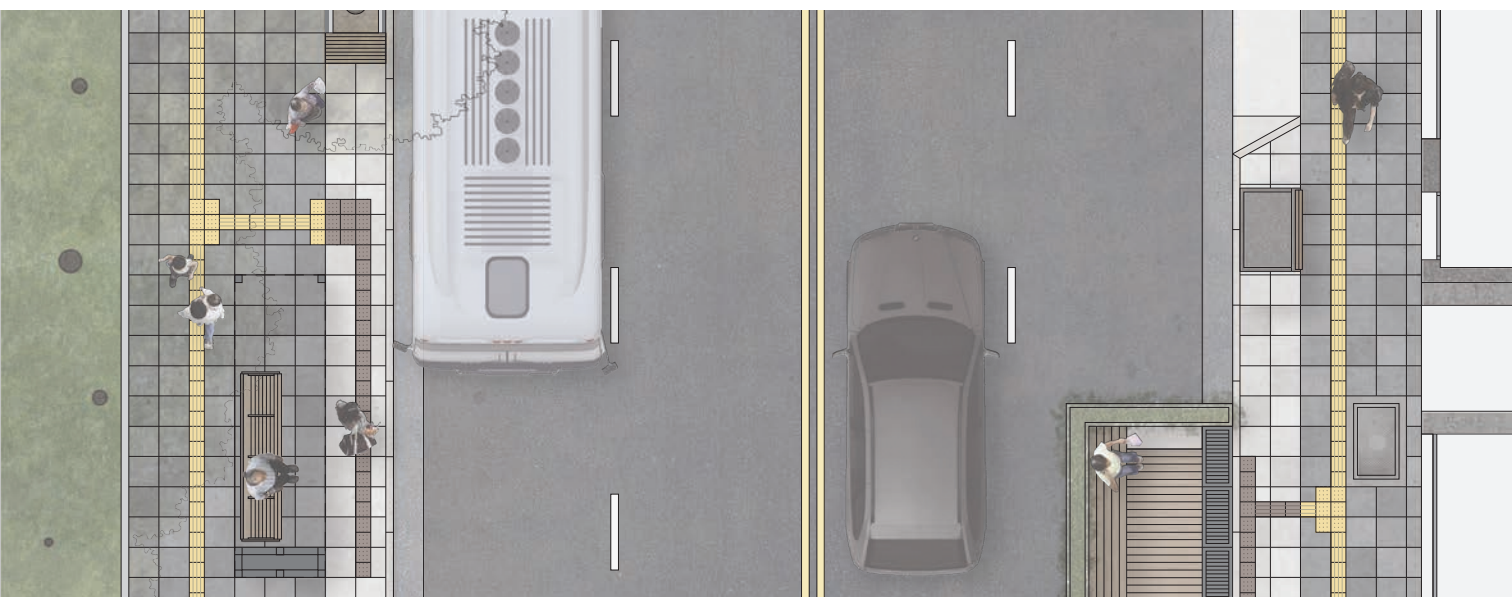
3
1:100

O terceiro par de quadras oferece uma transição entre o padrão de descida em duas faixas e aquele que deve ser seguido adiante em faixa única. Essa transição é pensada com elementos flexíveis, como os parklets, que poderiam estar distribuídos do meio da quadra em diante (justamente na porção que concentra mais estabelecimentos e possibilidades de



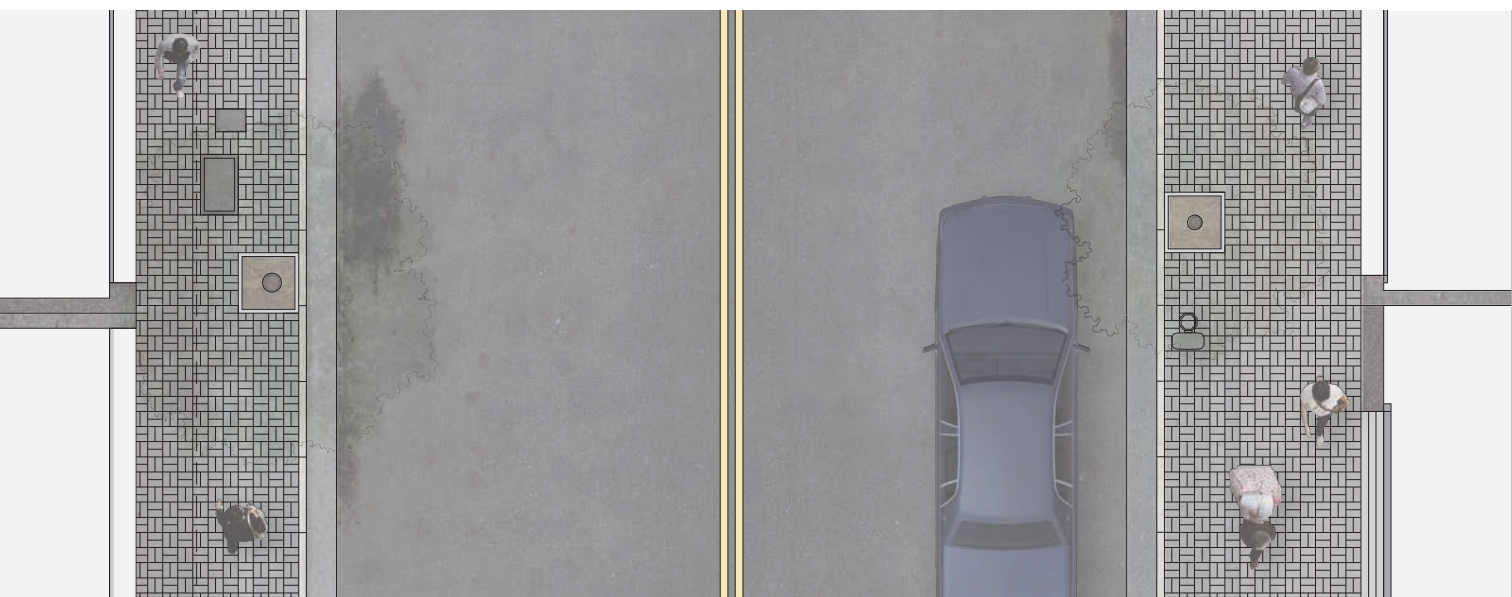
interação com o público). Quanto à outra calçada, espera-se que a abertura do Parque Augusta permita alguma ampliação (ainda que discreta) do espaço disponível. Peças de mobiliário antigas, como os pontos de ônibus, são geralmente substituídas por elementos da família considerada, enquanto que as caixas de arborização desocupadas devem receber novas

árvores, além dos mencionados gradis metálicos com apoios em madeira. Note-se que, em atenção às normas de acessibilidade, o piso tátil assume coloração predominantemente homogênea por todo o caminho, variando somente quando atravessa faixas de tonalidades distintas, de modo que prevaleçam os contrastes visuais.



4
1:100

Do quarto par de quadras em diante, opera-se sobretudo com a margem de calçada ampliada junto ao sentido de descida de veículos, que passa a ocorrer em faixa única. Essa operação é justificada tanto pelo maior fluxo de pedestres ao longo do trecho como pelo fluxo relativamente menor de automóveis. Por se tratar de uma zona bastante apropriada pe-



los circuitos de lazer noturno, procura-se estender a faixa de permanência e a oferta de mobiliário, configurando-se áreas mais receptivas ao estar. A propósito da iluminação (que é especialmente precária no par de quadras em questão, mas insuficiente em boa parte da vertente central, ocorrendo somente numa das margens da rua) propõe-se a instalação de

postes também na calçada oposta, em posições alternadas com os postes preexistentes. Já quanto às longas filas que se estendem frequentemente pelas calçadas para ingresso nas casas noturnas, propõe-se algum tipo de regulação que, através de mecanismos como senhas ou comandas, permita o deslocamento do público e o usufruto livre do espaço.



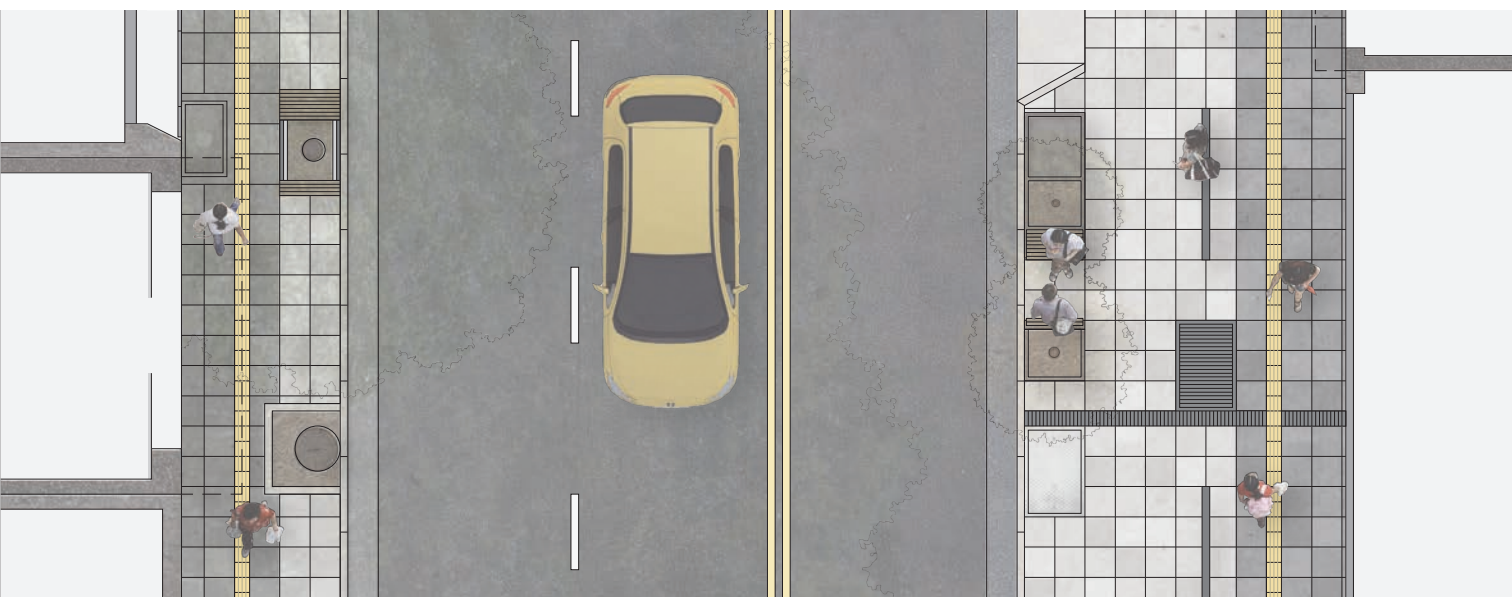
5
1:100

Tal como no par precedente, a extensão da calçada serve aqui principalmente às funções de estar, com inserção de bancos, pórticos e outros elementos que incitem à apropriação pelos usuários. Nesse trecho da rua, concentram-se diversos bares, restaurantes, boates (inclusive algumas que mantêm o perfil dos prostíbulos típicos do estágio anterior de ocupação), com



fluxos de pedestres ainda em níveis médios. Tal como nos demais trechos da rua, dispõem-se aqui grelhas para retenção das águas pluviais e encaminhamento aos tanques subterrâneos, que se mantêm na posição original da faixa de serviço (de modo a evitar-se a construção redundante de novas estruturas). Seguindo-se a disposição linear das grelhas, propõe-se

também o posicionamento ordenado das caixas de inspeção às valas subterrâneas, que devem conter sistemas diversos. As tampas dessas caixas são imaginadas em tons metálicos próximos aos da faixa competente, de modo a não destoarem do piso – que, em todo caso, assume um aspecto heterogêneo decorrente do emprego de placas em tonalidades variadas.



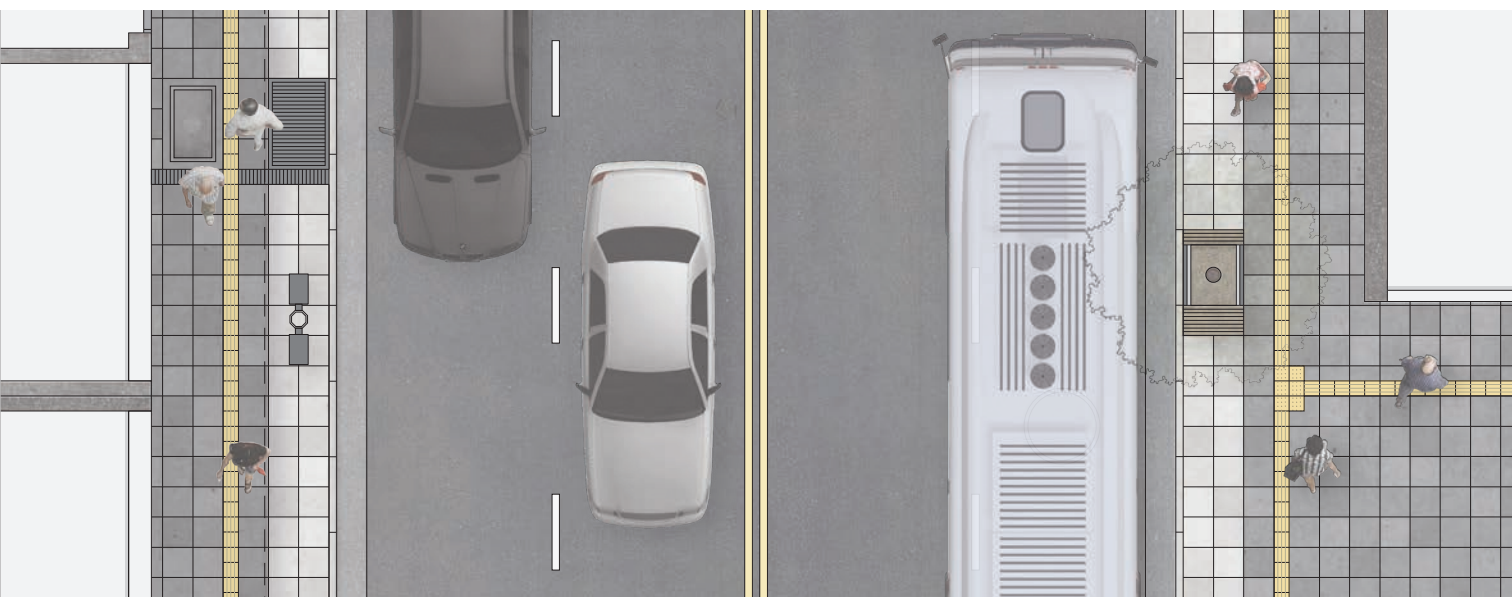
6
1:100

O sexto trecho constitui provavelmente o *clímax* da intervenção, representando o momento em que as funções de estar alternam importância com o fluxo já acentuado de pedestres, mas também o ponto mais crítico à circulação de veículos, com níveis de fluxo excepcionalmente elevados. Como observado através das leituras, essa tensão particular decorre da



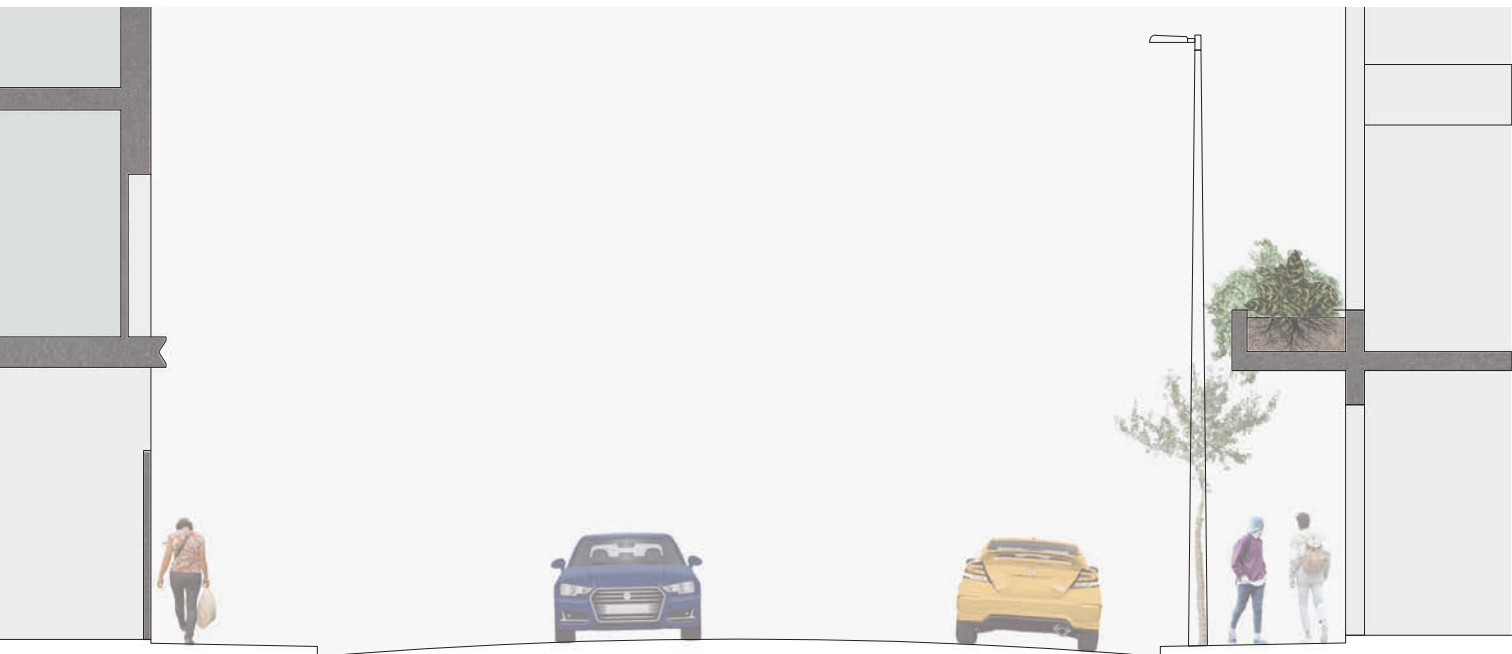
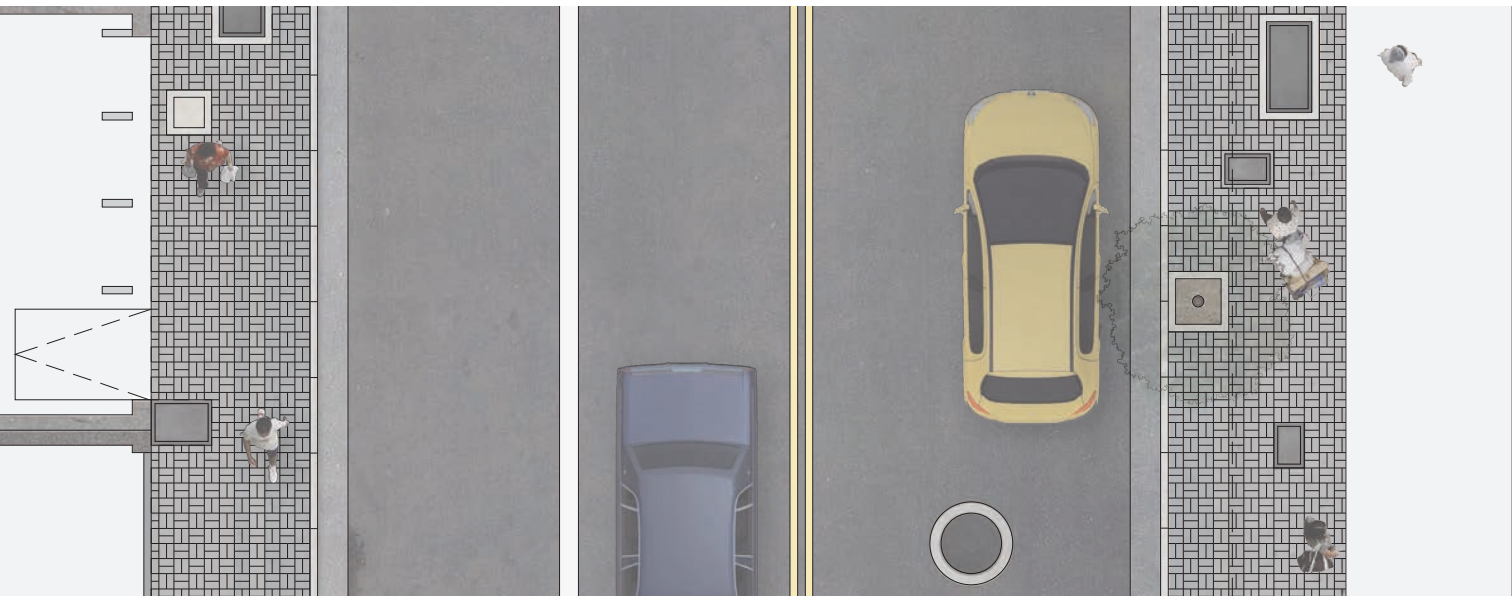
passagem direta de automóveis a partir da Rua da Consolação e através da Fernando de Albuquerque, seguindo principalmente pela Peixoto Gomide e encaminhando-se à Av. Paulista, à Av. Nove de Julho ou à região do Bixiga. Em decorrência desse canal, opta-se então por não interferir sobre o leito carroçável e preservar as calçadas envolvidas em suas larguras

originais. Pela ruptura brusca com o padrão seguido nas quadras contíguas, acaba-se reforçando nesse trecho um sentido histórico de densidade e aglomeração típico do ambiente da Augusta, que reitera a relevância das operações propostas no restante de sua extensão. Além disso, a ocorrência da Estação de Energia da Eletropaulo, ocupando edifício histórico que



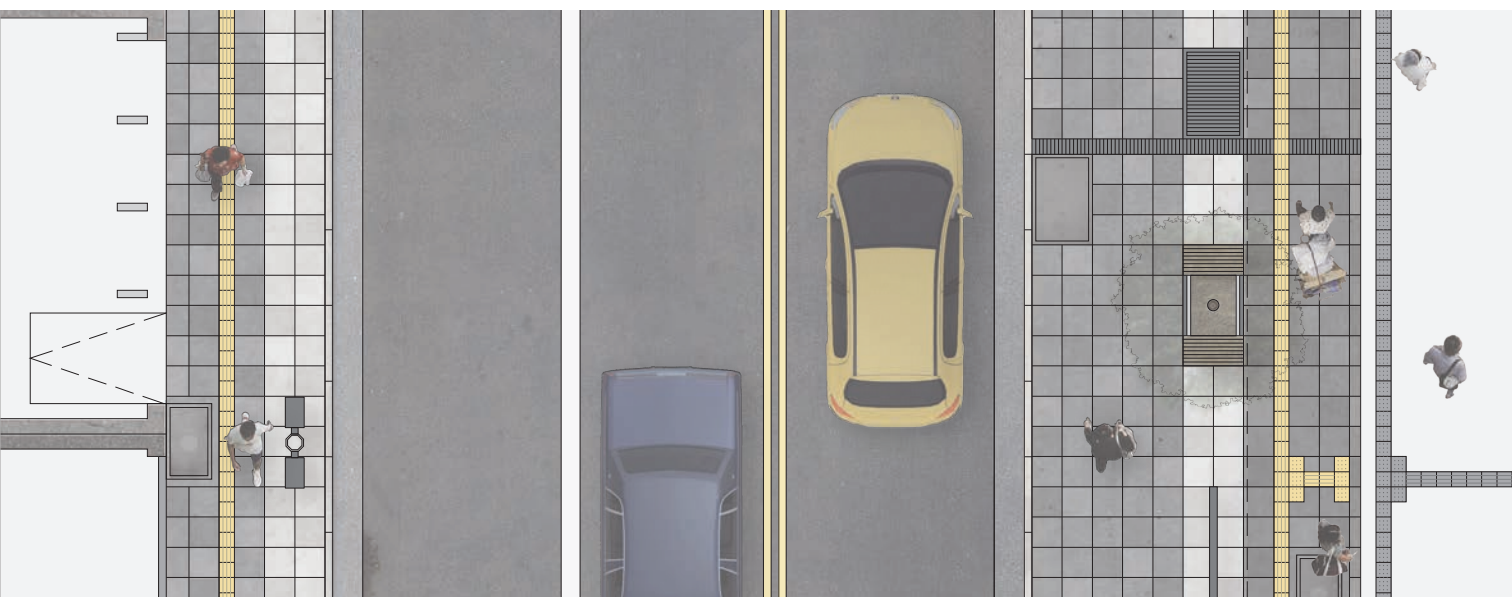
antes servia como casa de bondes à Light, incentiva a proposta a assumir ali um contato diferencial com a história da rua. Avalia-se o recuo de um dos muros da estação, ainda distante das instalações elétricas, para configuração de um pequeno espaço expositivo, com materiais informativos que contem sobre a história da Light, dos bondes e do transporte na Au-

gusta e em São Paulo, mas também com um pano de vidro que permita a visualização interna do edifício histórico. Além disso, como compensação ao estreitamento configurado, propõe-se uma escadaria de estar sobre um estacionamento em aclive no cruzamento com a Peixoto Gomide, bem como um espaço plano e aberto no lugar do posto de gasolina vizinho.



7-10
1:100

Entre o sétimo e o décimo pares de quadras, toma-se o caminho oposto àquele seguido anteriormente, com a liberação de margens da calçada para o trânsito massivo de pedestres e a disposição de um mobiliário mais leve. No trecho representado abaixo, entre as ruas Matias Aires e Antônio Carlos, destaca-se a possibilidade de interação do piso direcional



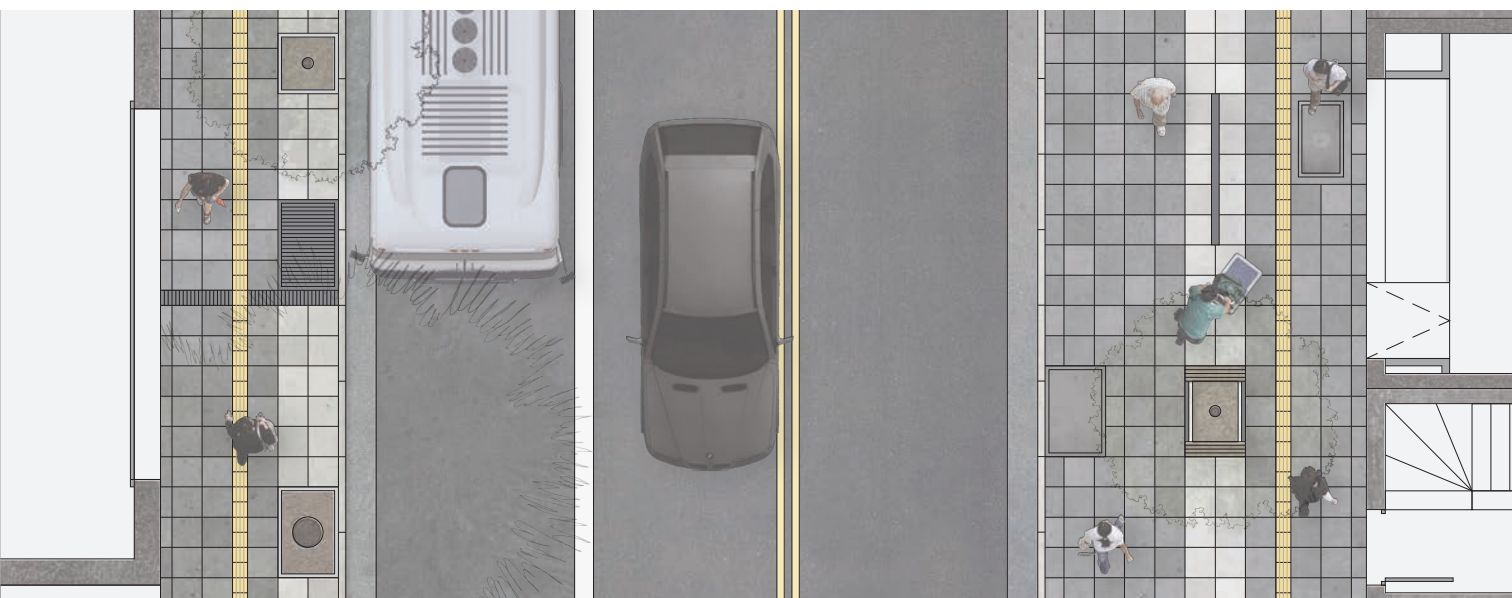
com estabelecimentos específicos (como a representada Galeria Outro Velho) mediante acordos administrativos. Vale ressaltar que, em vista das operações imaginadas no subsolo, muitas das caixas de inspeção acabariam sendo suprimidas ou substituídas, o que constitui também um melhoramento para a paisagem da rua.

No trecho abaixo, entre a Rua Luís Coelho e a Avenida Paulista, mantém-se o mesmo formato de intervenção centrado nas faixas de passagem. Nas calçadas opostas à margem liberada, que não recebem extensões, preveem-se apenas as peças de mobiliário mais necessárias, de modo a otimizar também ali a circulação de pedestres. Nem mesmo os gradis em



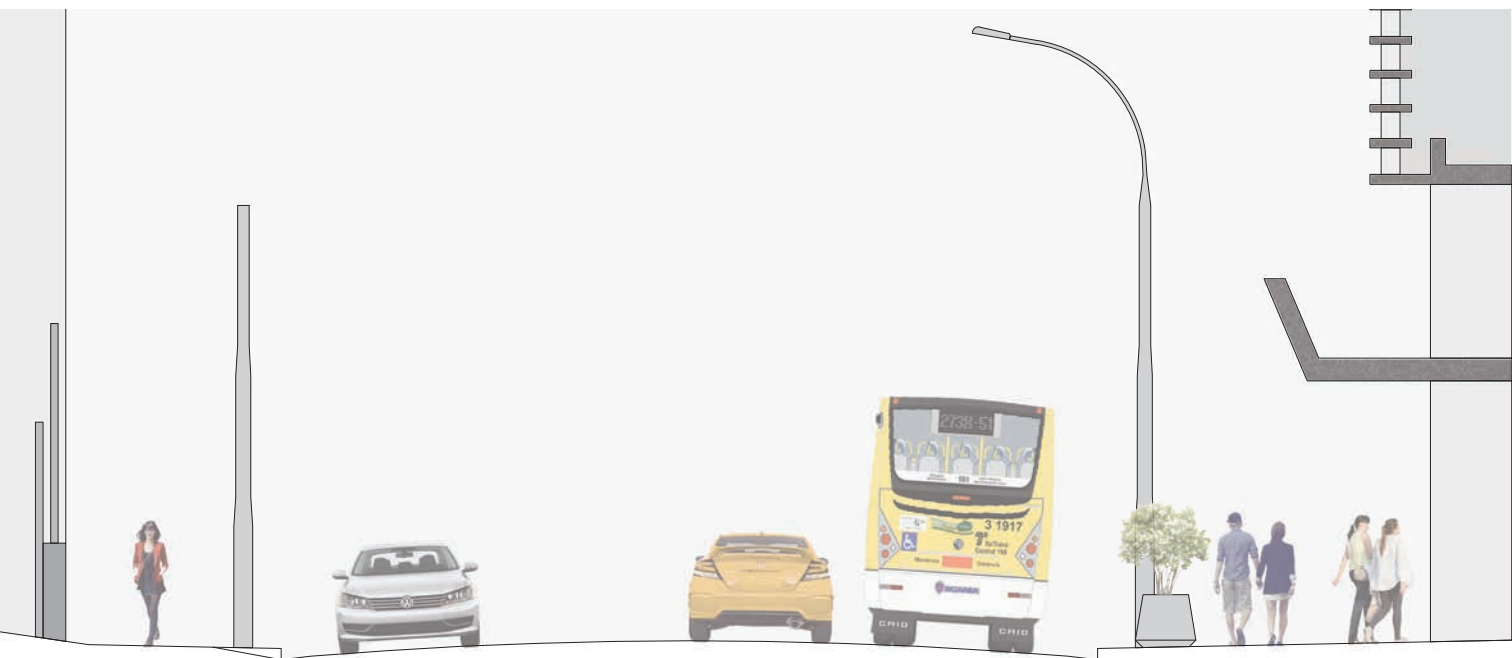
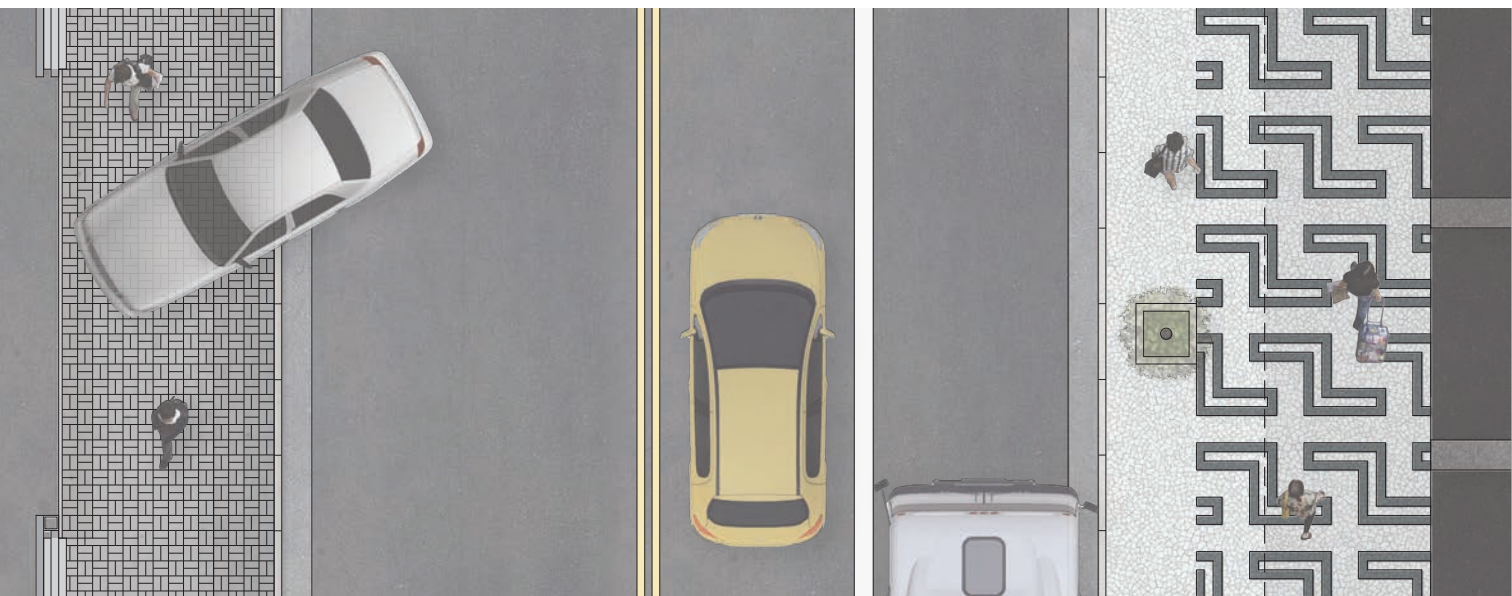
torno das árvores parecem então convenientes, tratando-se de obstáculos relativamente problemáticos. A propósito dos muitos vendedores ambulantes que se fixam ao longo dessas quadras, seria desejável que os mesmos se concentrassem em porções intermediárias nas faixas de serviço, mantendo livres as zonas de circulação. Note-se que, nos quatro pares

de quadras considerados, é prevista a manutenção da faixa exclusiva aos ônibus para travessia da Paulista, dificultada pelos congestionamentos que ocupam diariamente a avenida. Quando possível, a sinalização viária e a iluminação aparecem concentradas num mesmo poste, reduzindo-se a frequência desses elementos.



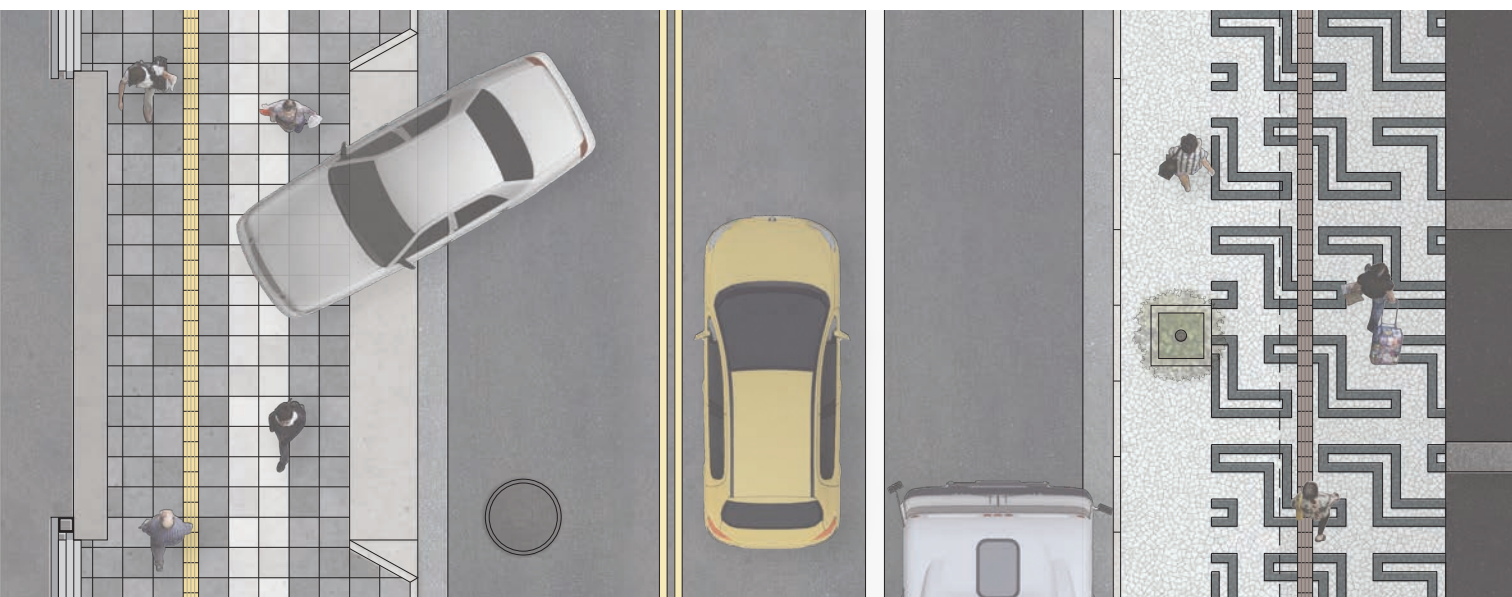
11
1:100

Após a travessia da Paulista, e já portanto na vertente jardins, a manutenção da faixa exclusiva para ônibus continua a permitir a absorção de parte do leito carroçável – desta vez para as calçadas representadas à esquerda, seguindo-se o sentido de descida da rua. Como o fluxo de pedestres é relativamente alto nesse trecho, a margem ampliada deve servir ainda ao

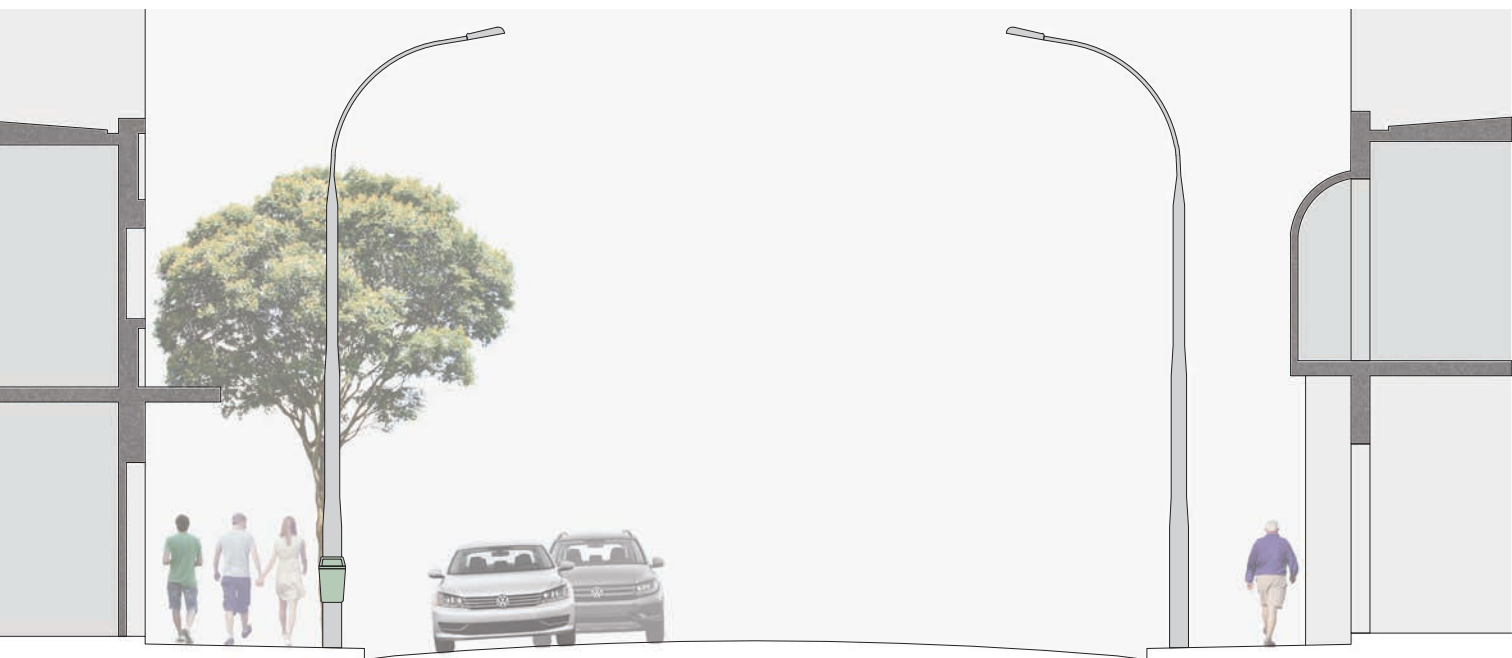


deslocamento de pedestres. Assim como nos demais trechos, as rampas de acesso a estacionamentos e garagens devem se estender por não mais que 80cm da largura do piso, podendo haver adições junto aos lotes quando a largura da faixa de trânsito contígua for superior a 1,40m, como no caso representado. Indica-se também uma tampa referente à vala técnica

subterrânea que, por incompatibilidade com a posição da calçada, poderia estar localizada em meio ao leito carroçável. Na larga calçada do Conjunto Nacional, prevê-se a manutenção do mobiliário típico e do piso de mosaico português (que recebe manutenções periódicas e se encontra em bom estado), com a implantação localizada do piso direcional.

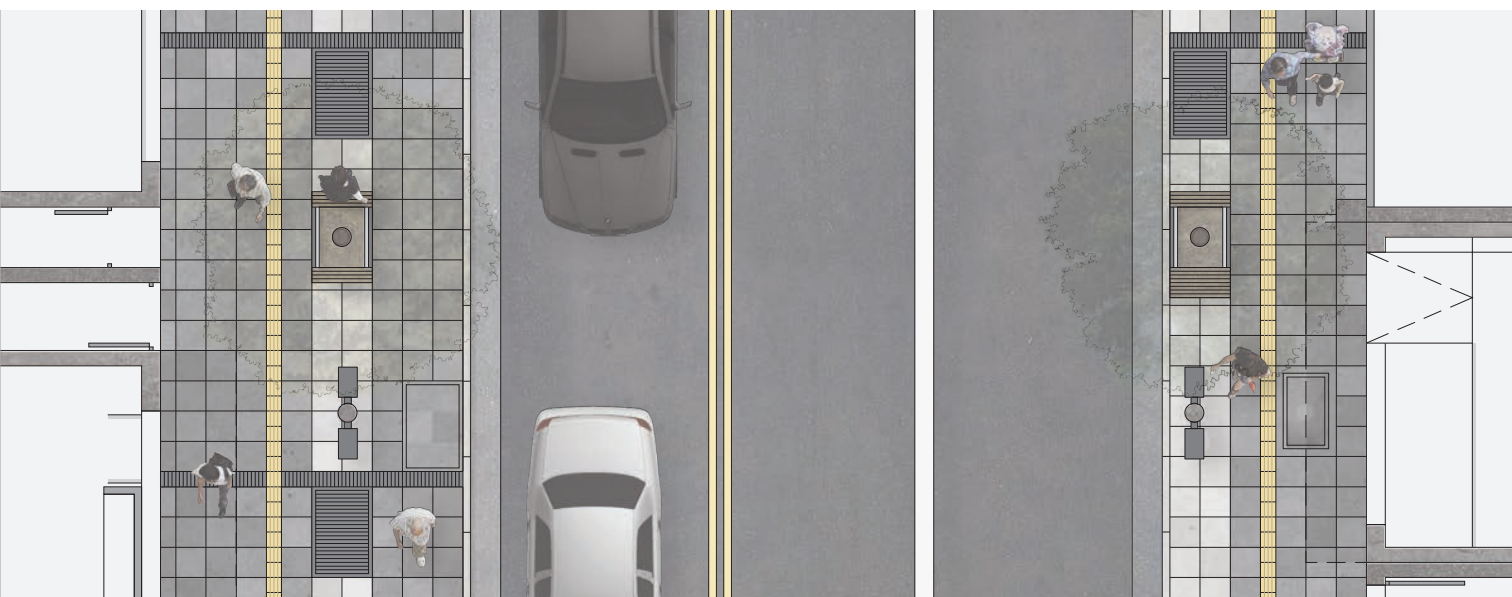


É a partir desse par de quadras que a rua atinge suas condições mais íngremes, o que inviabiliza a disposição de mobiliário em grande quantidade. De fato, percebe-se que as redes comerciais e os serviços situados nesse trecho da rua operam com menor vigor que aqueles observados nos trechos finais, de declividades mais amenas. Desse modo, continua-se a

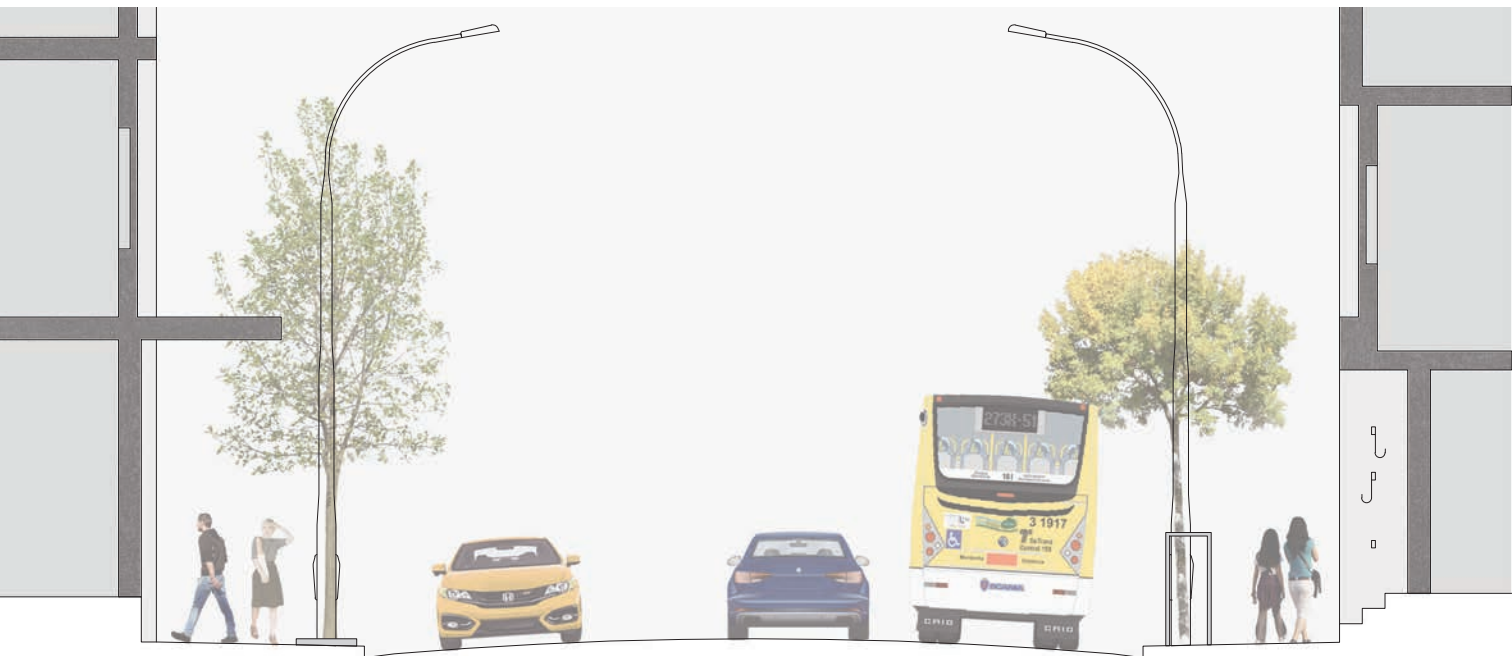


ampliar as faixas de circulação aos pedestres, proporcionando-lhes maior margem para escalada ou descida da ladeira. Em vista das condições ainda desfavoráveis à instalação dos jardins de chuva, preveem-se mais tanques de coleta para as funções de drenagem. Quanto aos postes de iluminação, percebe-se que nessa vertente eles ocorrem em posição simétri-

ca, em formato curvilíneo e em seção circular de concreto armado. Tal como os postes de aço em seção hexagonal típicos da outra vertente, esses postes devem receber manutenção adequada e pintura específica em tom chumbo, de modo a cobrir os danos causados pelas intempéries e a conciliar esses elementos com as demais peças de mobiliário propostas.

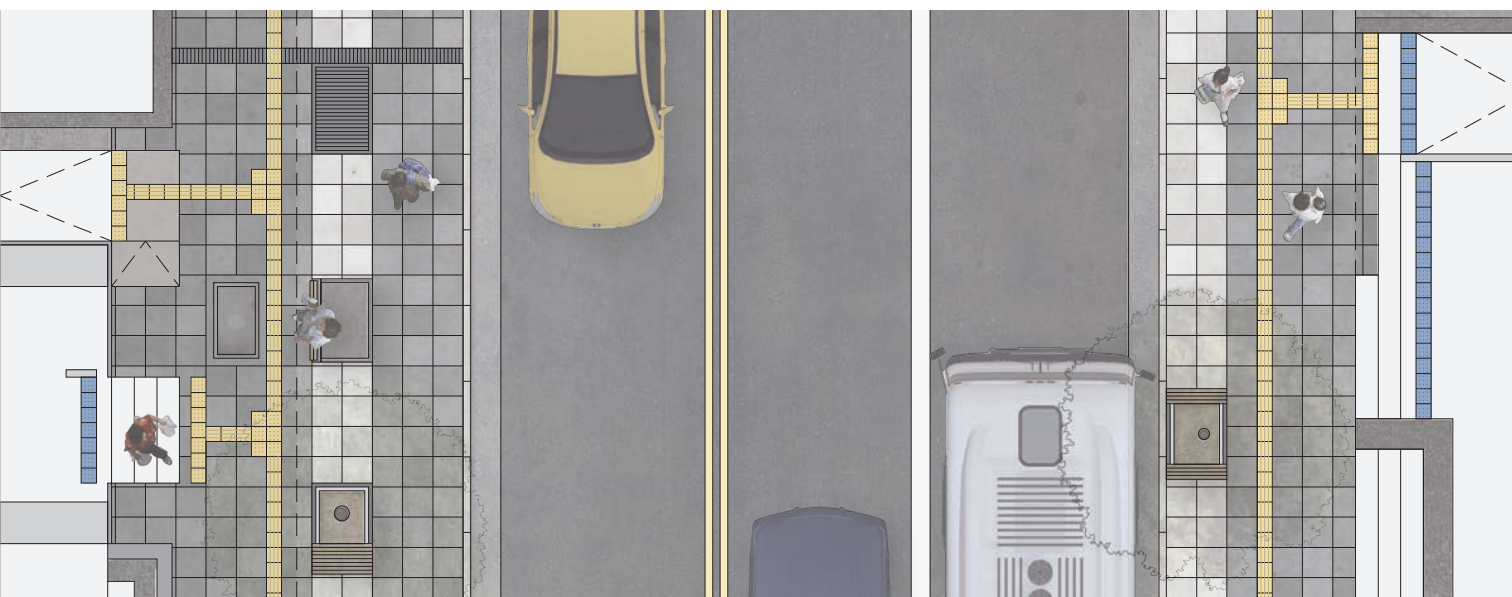


1:100



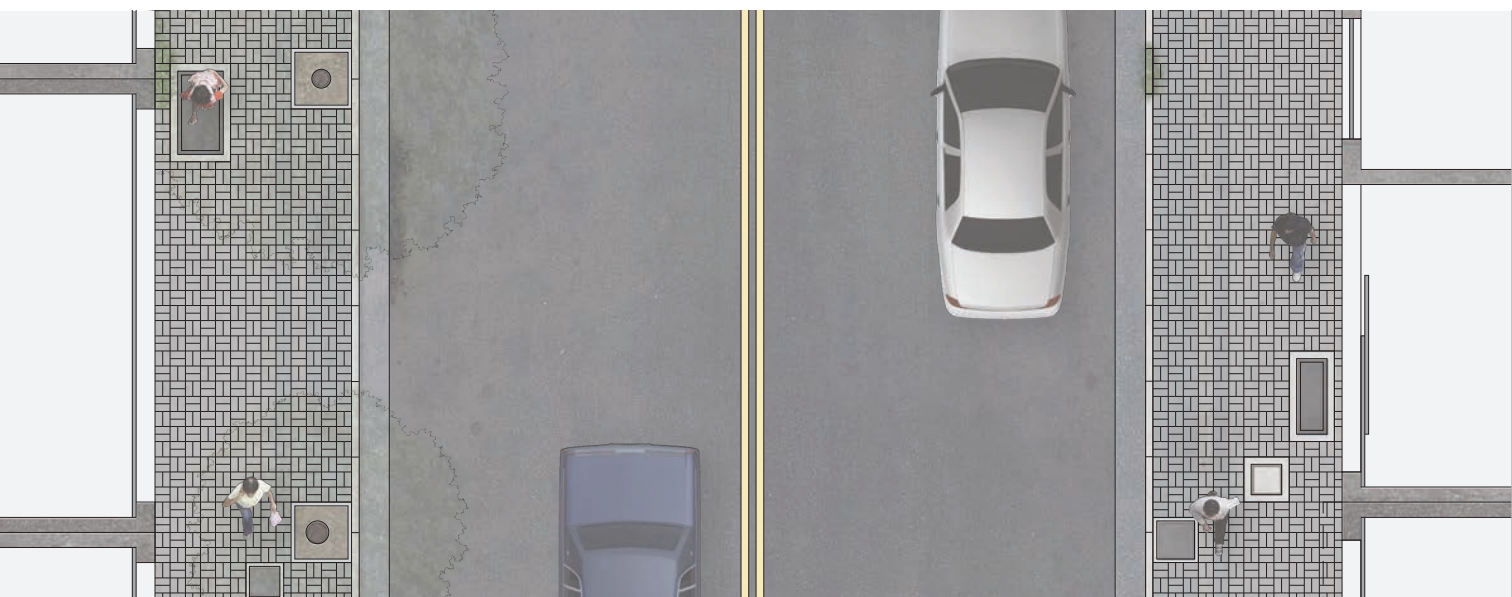
dante após a instalação do piso direcional, de que resulta sua remoção. Por outro lado, a faixa de piso tátil que se comunica com a rampa poderia ser facilmente conectada à faixa de trânsito no passeio. Quanto à calçada do Carrefour, o estado problemático da rampa de ingresso, coberta inclusive por uma caixa de inspeção, demandaria um desenho alternativo.

Uma vez que a saída do estabelecimento ocorre necessariamente pela escada, ambos os elementos de acesso são conectados ao piso direcional. À frente do mercado, deposita-se um dos modelos de caixa de lixo projetados, o que sugere a necessidade desses elementos para o confronto dos problemas de lixo, mesmo em situações menos favoráveis.



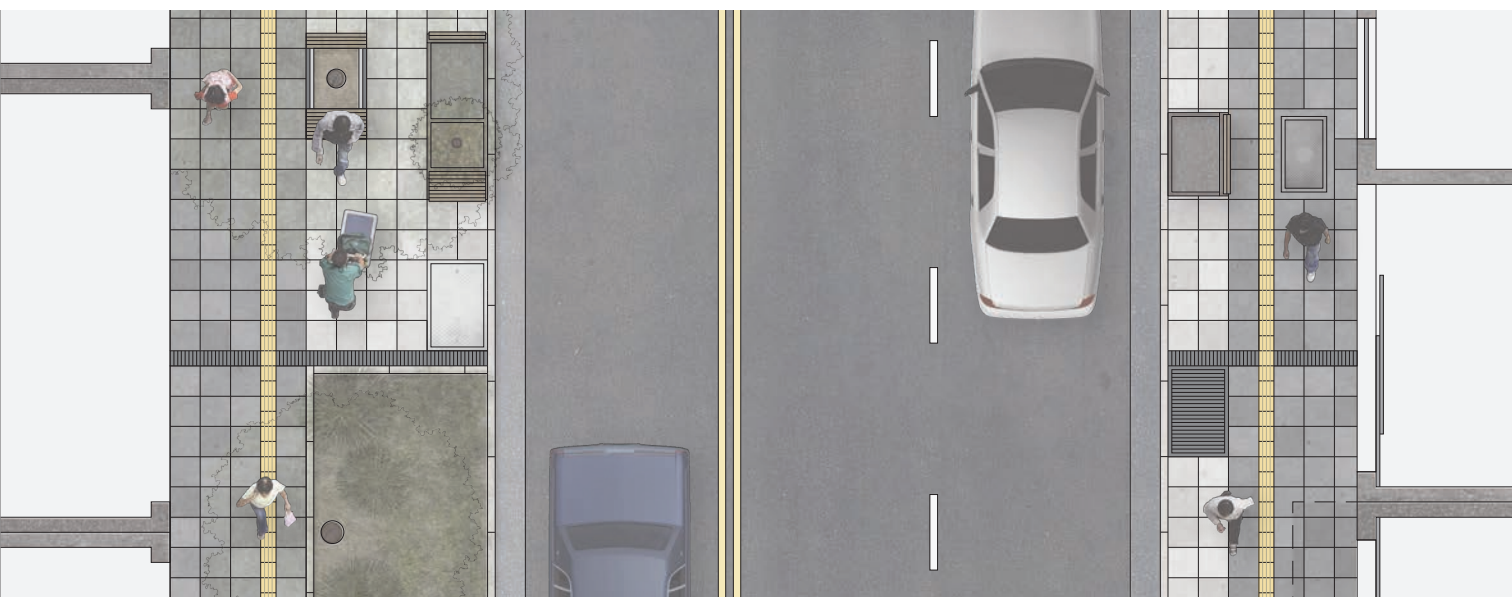
14-15
1:100

Ao longo desses pares de quadras, observa-se uma série de terrenos ociosos ou disponíveis para aluguel, o que aponta para uma relativa desvalorização imobiliária do trecho. Uma vez que as declividades voltam a assumir proporções toleráveis e que o fluxo de pedestres é progressivamente menor, toma-se novamente a estratégia de ampliação das faixas de



permanência, dessa vez também com jardins de chuva que contribuam à drenagem e à valorização da paisagem da rua. Imagina-se, inclusive, que alguns desses jardins possam contornar exemplares de árvores preexistentes. Em todo caso, continua-se a reproduzir em paralelo a solução das bocas de lobo, que proporcionam maior capacidade de contenção das

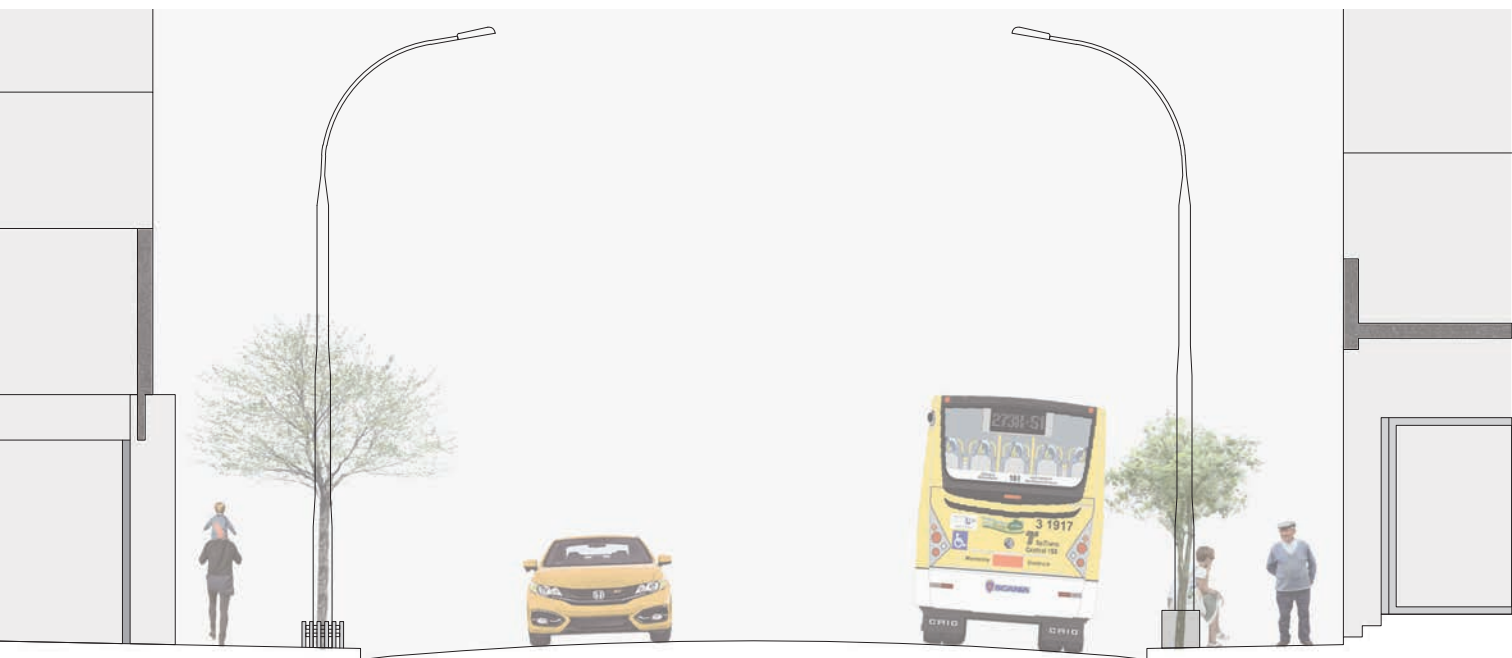
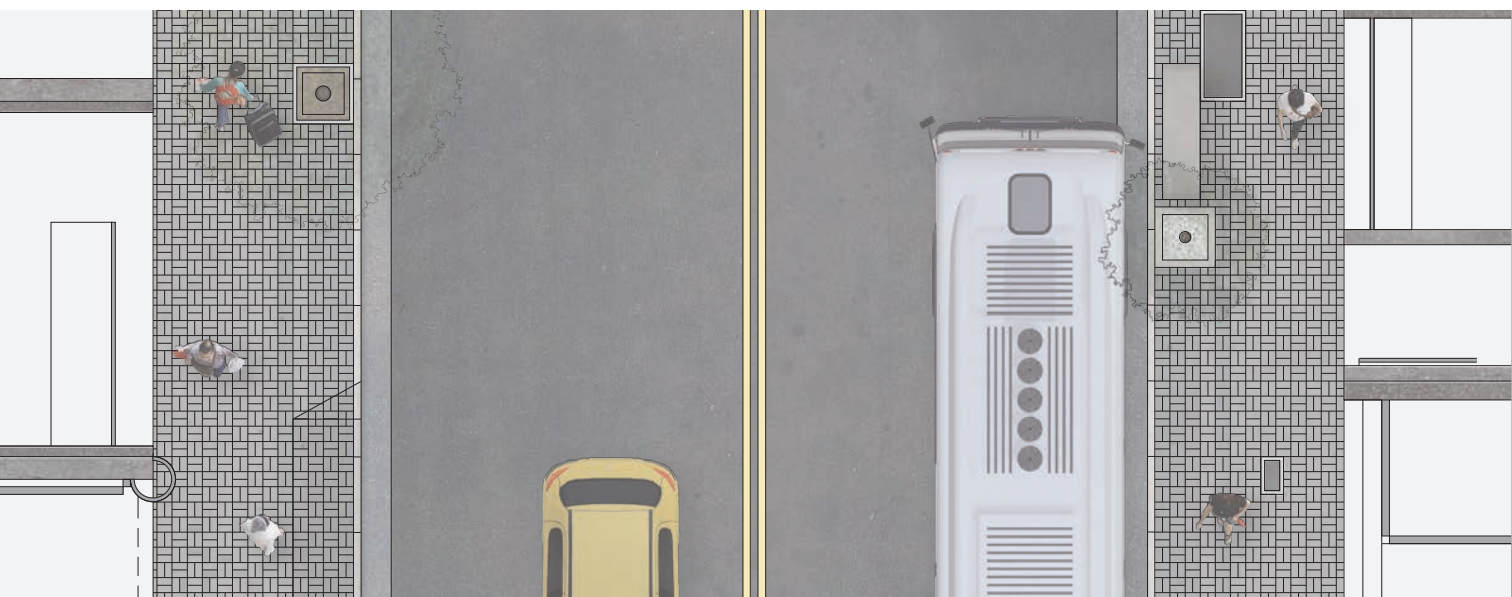
águas pluviais. No âmbito de um conjunto de lojas geminadas situas próximas ao cruzamento, propõe-se uma intervenção integrada que, aproveitando-se das estruturas existentes, possa configurar novos espaços comerciais e zonas de estar instigantes – como um pátio arborizado e recluso, acessível por uma passagem estreita e comunicada aos fundos das lojas.



16-17

1:100

Também nesses pares as funções de permanência parecem prioritárias, com inclinações mais tênues e maior participação das redes de comércio instaladas. Isso reitera as vantagens de alargamento das calçadas, configurando-se zonas de estar de padrões diversos – inclusive, com a combinação das diferentes peças de mobiliário consideradas. Tal como no

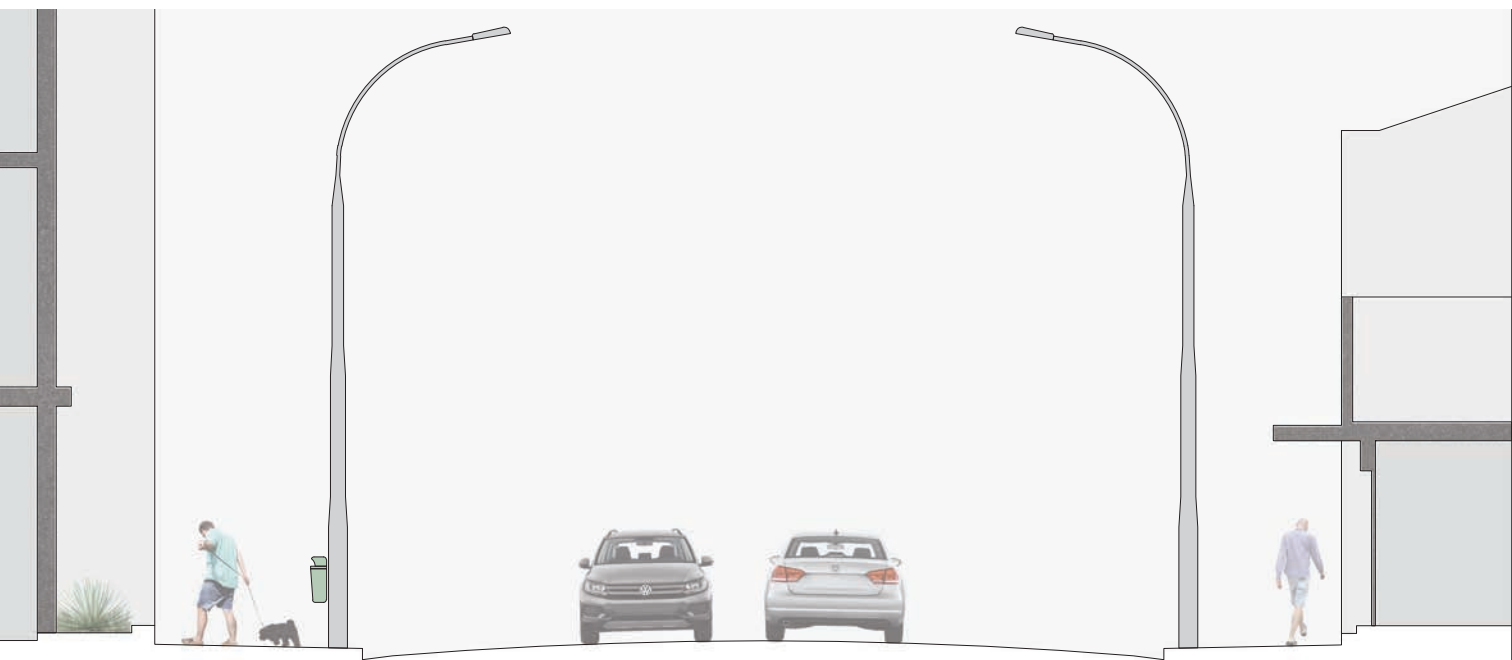


caso do Conjunto Nacional, estabelecimentos que já contam com um mobiliário externo específico e em condições adequadas poderiam solicitar sua manutenção, como denotado pelo banco de concreto e pela caixa de pedrisco preservados à frente de um dos estabelecimentos representados. Uma vez que o trecho é preenchido por uma série de estacionamen-

tos, imagina-se que alguns deles poderiam ceder espaço a novas galerias ou empreendimentos que reforcem a identidade comercial da rua, sobretudo na vertente em questão.

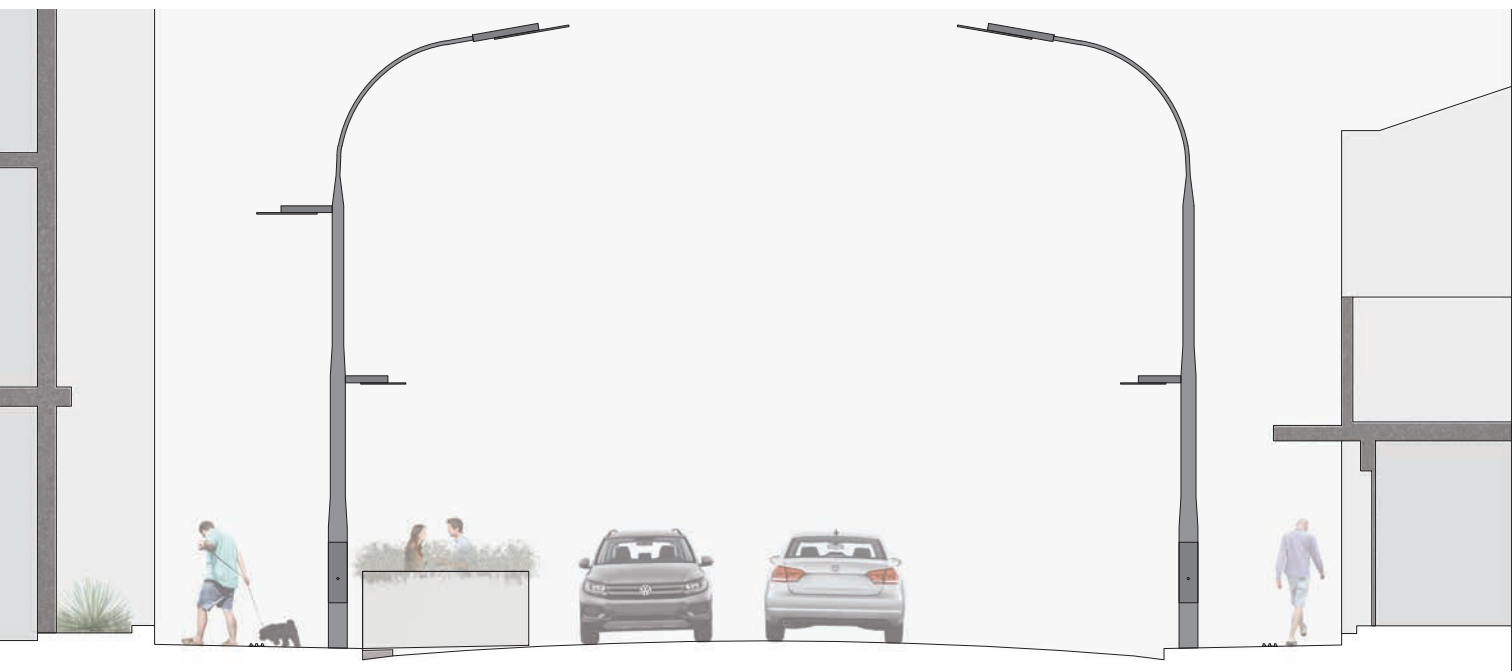
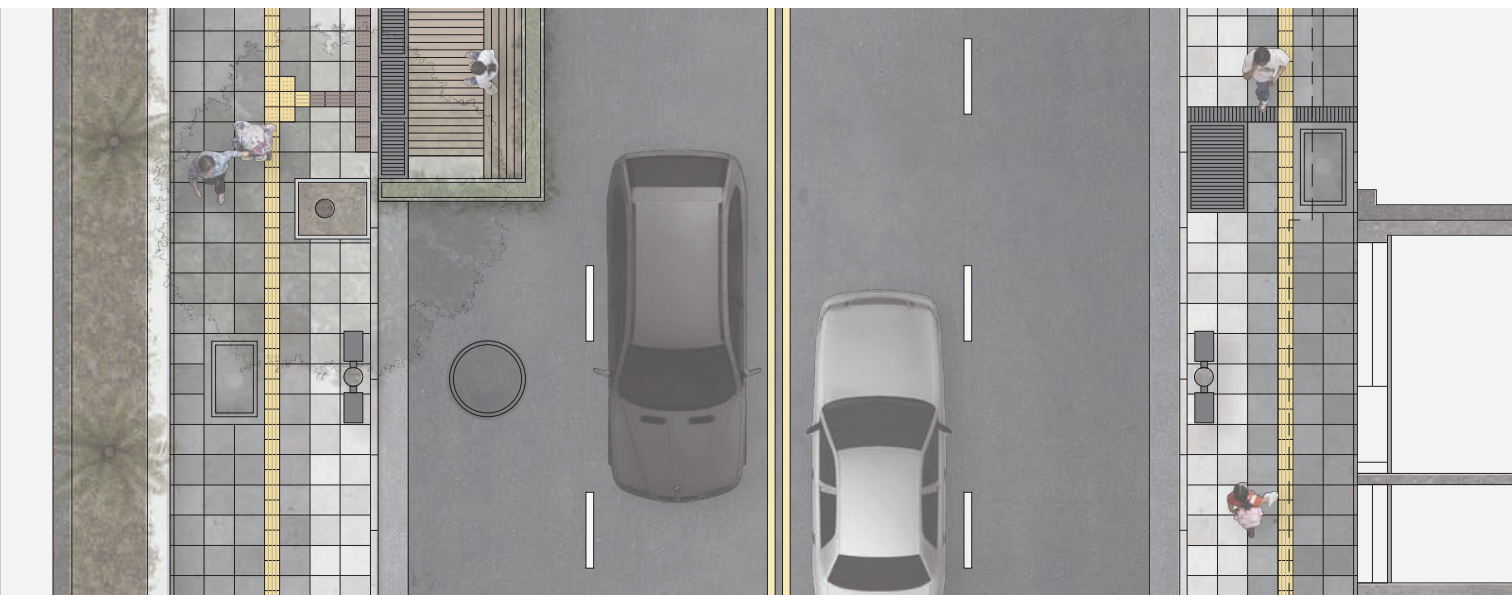


Para esse último trecho, adota-se novamente uma estratégia de transição entre a faixa única de descida e o retorno da faixa dupla. Mais uma vez, a materialidade dessa transição é imaginada através de elementos flexíveis, como os parklets, que possam ser estendidos pelos negócios e estabelecimentos do lado esquerdo até uma porção intermediária da



quadra. Uma vez que a disposição dos postes de iluminação segue afastamentos médios de 30m, tanto nesse lado da rua como no outro, acredita-se que a instalação pareada de cestos de lixo deva ocorrer sempre que possível, mantendo-se a frequência regular desses elementos ao longo da rua. Note-se que as lixeiras são instaladas sempre em sentido longitudinal

ao passeio, de modo a não configurarem obstáculos à circulação.





colagem_ quadras entre as ruas Fernando de Albuquerque e Matias Aires

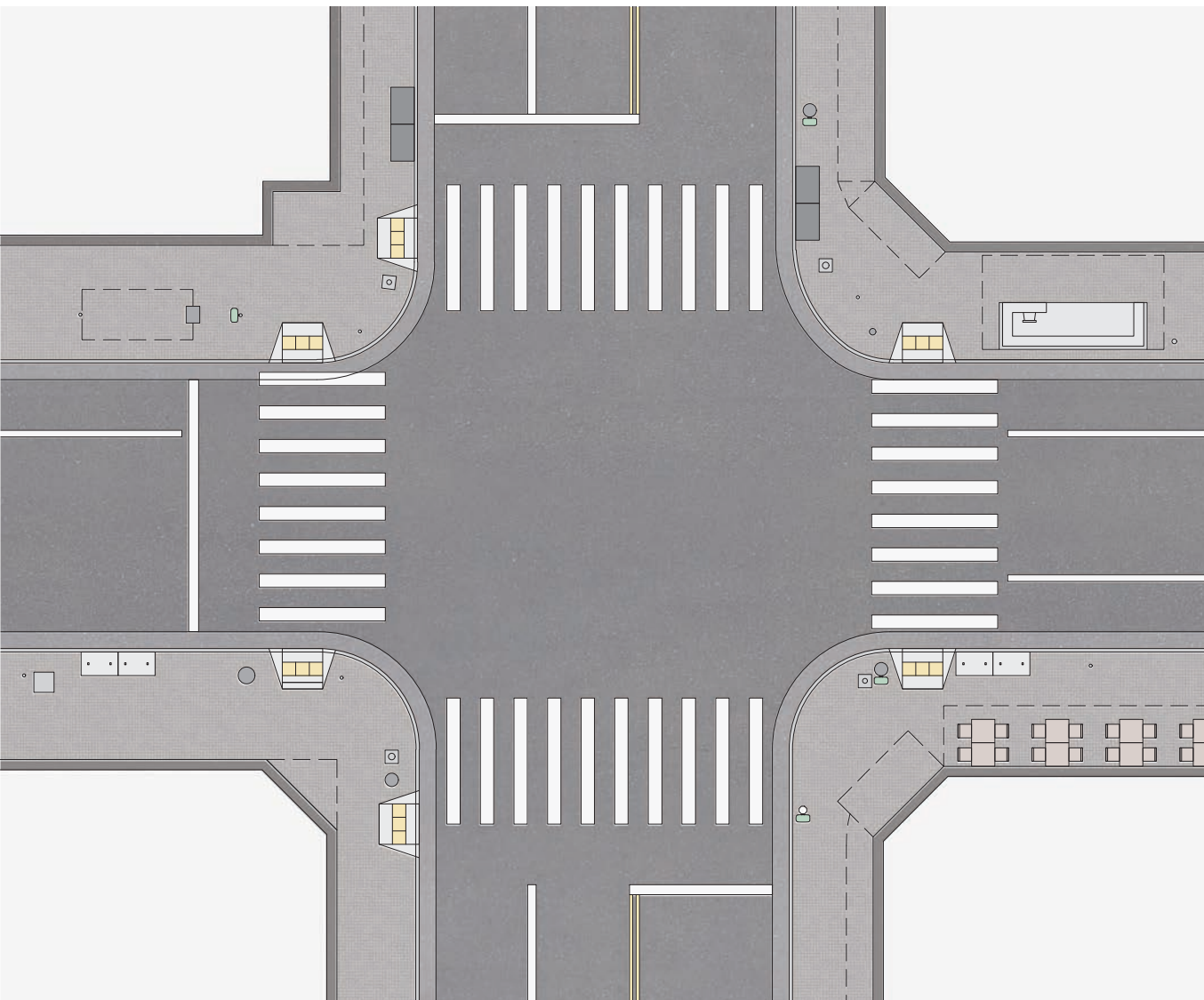


situação existente

cruzamentos

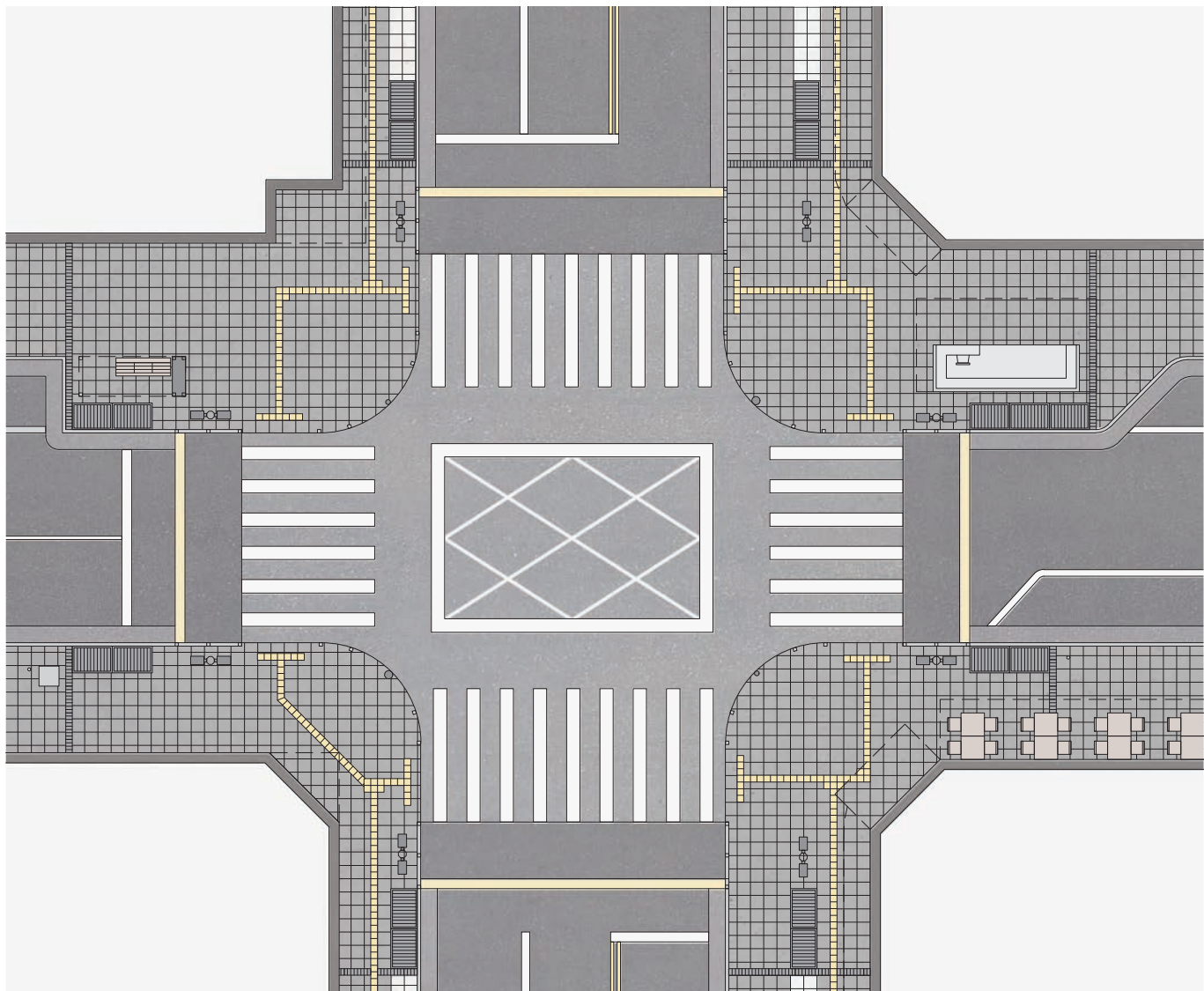
1:200

Por fim, imagina-se como a intervenção poderia se relacionar com os cruzamentos, favorecendo a travessia de pedestres e o encaminhamento ordenado dos fluxos. O trecho considerado corresponde à intersecção com a Rua Luís Coelho, nas imediações da Av. Paulista. Em vista das possibilidades vislumbradas e dos critérios de acessibilidade a serem cumpridos, sugere-se que os cruzamentos sejam elevados, sempre que possível, ao nível do passeio. De um lado, essa operação descartaria a necessidade de espaçosas rampas de acesso em meio às calçadas; de outro, reforçaria o sentido de apropriação do espaço pelo público massivo de pedestres,



invertendo as noções sobre qual modelo de transporte é priorizado e forçando os automóveis a conduzirem a passagem com maior cautela e em velocidades controladas. Imagina-se que o piso elevado no leito carroçável, mesmo se asfaltado, deva apresentar pigmentação próxima àquela do piso que delimita as faixas de trânsito nas calçadas, reforçando-se as possibilidades de passagem entre margens opostas da rua. A demarcação das curvas nas esquinas é realizada através do próprio desenho do piso e, também, por balizadores metálicos que proporcionem maior segurança aos pedestres. O piso direcional é estendido até as bordas de cada quadra e deve

ser complementado, nos trechos sobre o leito carroçável, por faixas de passagem em alto relevo. Também o acesso dos veículos ao cruzamento elevado deve ser antecedido sempre de rampas com sinalizadores de alerta sensorialmente perceptíveis. Outras questões envolvidas seriam o rearranjo dos postes de sinalização, o acréscimo de bocas de lobo para auxílio à drenagem e a transição do desenho de piso em placas de concreto para o padrão de intertravado que, em todo caso, continuaria a ocorrer nas vias cruzadas (presumivelmente, a partir do lote seguinte àquele situado na esquina ou à distância necessária para tratamento homogêneo da área).



Apresentadas as propostas, é momento de analisar os resultados do trabalho em nível geral, sobretudo com vistas à apreciação da metodologia de projeto empregada. Em primeiro lugar, considera-se que o desenvolvimento das pesquisas tenha seguido em grande medida as expectativas traçadas a priori, sem muitos desvios temáticos ou em termos de encaminhamento. Reitera-se, nesse sentido, o interesse pela avaliação de métodos de projeto que se reportem à realidade a partir de uma postura franca, tomando-a como base de trabalho e de pensamento a ser combinada com a experiência profissional e compreendendo-a como uma unidade inesgotável em termos absolutos, mas acessível mediante as entradas que propomos. Como nos lembra Calvino (ou o viajante Marco Polo, em seus diálogos com o magnânimo Kublai Khan): “De uma cidade, não aproveitamos as suas sete ou setenta e sete maravilhas, mas a resposta que dá às nossas perguntas”⁹⁶.

Desse modo, as leituras efetuadas procuraram compreender alguns entre tantos sentidos possíveis de existência/funcionamento do território particular da Rua Augusta, identificando aspectos que pudessem ser considerados para elaboração de uma intervenção urbanística/arquitetônica ajustada às propriedades do referido lugar. Conforme constatado ao longo das análises, reafirma-se que as opções e as estratégias de leitura mobilizadas tenham seguido em grande medida os potenciais e questões observados naquela localidade específica – de tal modo que, certamente, ter-se-iam tomado cami-

nhos distintos se o recorte escolhido tivesse sido outro, tal como uma das ruas paralelas ou concorrentes (a Bela Cintra, a Peixoto Gomide, a Alameda Itu...), cada qual repleta de aspectos e modos de operação próprios. Através de sua materialidade e de seus significados no imaginário coletivo, o território da Augusta estimula certas opções de leitura e compreensão que, no caso deste trabalho, se envolvem principalmente com sua história, sua morfologia, suas dinâmicas e seus modos de relação com o cidadão urbano.

Ainda que as leituras tenham contemplado aspectos variados do território, muitos dos quais mal puderam ser tangenciados pela proposta de projeto configurada, acredita-se que o nível de familiaridade com o lugar que fundamenta essa proposta tenha sido possível somente em vista da soma de investigações processadas. Assim, os dias consumidos entre leituras bibliográficas, mapeamentos, contagens de fluxos, entrevistas e tantos outros procedimentos permitiram, em conjunto, um nível de aproximação particular com o território, trazendo à vista uma série de conteúdos e questões que poderiam ter passado despercebidas a um olhar genérico ou fugaz. Não se esperava, por exemplo, que as famosas casas noturnas no lado central da rua, tão impregnados no imaginário coletivo, estivessem concentradas em sua maioria no espaço delimitado de um par de quadras; que a vertente central da rua pudesse apresentar maior frequência de espaços exclusivamente residenciais que a vertente jardins;

96_ CALVINO, Italo. *As cidades invisíveis*. Tradução: Diogo Mainardi. São Paulo: Companhia das Letras, 1990, p.44.

que os próprios modos de trânsito do automóvel no presente pudessem sugerir a disponibilidade de espaço para ampliação das calçadas.

Através das diversas entradas, concluiu-se que os mecanismos de produção da rua seguem um binômio fundamental decorrente de sua natureza como espaço de fluxos e espaço de estar. Esse caráter mútuo e indivisível parece ter acompanhado o desenvolvimento histórico do lugar em proporções sempre variadas, refletindo-se em modos específicos de uso e de vivência do espaço pelo também transitório corpo social. Partindo desse traço essencial, a proposta de projeto configurada procurou ressaltar as qualidades do espaço tanto às funções de passagem quanto àquelas de permanência, comunicando-as inclusive ao público habitante/frequentador da rua através de uma materialidade explícita. Como demonstrado nas páginas anteriores, essa materialidade se expressa principalmente no desenho do piso e na disposição do mobiliário – que, quando conjugados, delimitam faixas longitudinais de trânsito ou de parada. Cabe frisar que essa diferenciação das calçadas não procura (e nem seria capaz de) determinar os modos de utilização do espaço pelos usuários, carregando o único propósito de se portar como um texto disponível a leituras e a interpretações variadas.

A propósito dos modos de interação dos usuários com seu espaço de vida, conclui-se que os mesmos se manifestam através de comportamentos que,

embora sempre particulares e imprevisíveis, encontram frequentemente apoio em estruturas físicas básicas: notadamente, os planos e superfícies, verticais ou horizontais, que se distribuem pelo espaço em posições e configurações as mais diversas. Ainda que, quando disponíveis, elementos mais literais (como os bancos) sejam comumente apropriados, tais formas de uso do espaço parecem se expressar principalmente sobre estruturas informais: degraus, troncos de árvore, guarda-corpos, lixeiras suspensas... Nesse sentido, a proposta procura ampliar as possibilidades de leitura e apropriação do espaço físico pelos agentes que o ocupam – seja pela oferta de estruturas ao nível do passeio (que, com uma materialidade simples e facilmente assimilável, possam servir de base aos mais variados eventos e comportamentos), seja pelo incentivo a manifestações artísticas que, com formatos e temporalidades diversas, possam qualificar áreas disponíveis da paisagem construída e estimular questionamentos e reflexões acerca daquele território em particular, bem como de temas externos.

Com base nas pesquisas, imaginou-se uma série de intervenções pontuais ao longo da rua, ocupando e qualificando terrenos vazios ou subutilizados segundo intenções que se mostrassem pertinentes. De um lado, o aprofundamento dado às leituras e os prazos para conclusão do trabalho acabaram impedindo o desenvolvimento dessas propostas. No caso de transposição da metodologia estudada a um caso de projeto real, seria efetivamente mandatário esti-

pular prazos mais restritos para o desenvolvimento de cada entrada (principalmente quando se propõe a realização de mapeamentos, os quais demandam prolongado investimento tanto à coleta quanto à representação dos dados envolvidos). Em todo caso, a supressão dessas propostas menores permitiu que o projeto se concentrasse sobre as questões mais críticas que parecem afligir o território da rua – seja como observado através das leituras geográficas, seja como expresso pelo coro de vozes consultadas. Por vias voluntárias e involuntárias, o trabalho permanece então alinhado à intenção manifesta de se ater primeiramente àquilo que a realidade mais sugere, mobilizando o raciocínio lógico e criativo em sentido favorável ao dos ares que se experimentam no espaço sensível.

Para além das intervenções pontuais vislumbreadas, uma extensão deste trabalho poderia lidar em maior profundidade com os meios subterrâneos envolvidos, os quais encontraram aqui níveis de envolvimento limitados pelos poucos recursos disponíveis. Além disso, seria preciso estudar como a proposta de elevação dos cruzamentos poderia ser aplicada às diversas intersecções que se sucedem ao longo da rua, averiguando-se ajustes necessários e possibilidades de interação com as demais vias atravessadas. Por fim, um aspecto bastante aparente através das leituras históricas e pouco explorado pelo trabalho corresponde ao fato de que, através das décadas, os modos de ocupação da Augusta refletem temas e transformações hegemônicas do

desenvolvimento de São Paulo ao longo do século XX: da produção espacial orientada por iniciativas privadas no começo do século (especialmente, pelas companhias Light e City) às políticas públicas de zoneamento que, a partir dos anos 1950, assumiram papel decisivo no controle dos processos de crescimento metropolitano; dos efeitos do bonde aos impactos das estações de metrô, atravessando-se o desenvolvimento rodoviarista da cidade que se reflete em sucessivas obras e operações de trânsito; da expansão centrífuga das centralidades urbanas, carregando consigo os serviços e os circuitos comerciais, à revalorização do Centro como território dotado de infraestruturas e possibilidades de uso; das tendências de enclausuramento em ambientes homogêneos e protegidos à exploração massiva do território da rua como território da vida urbana. Em vista de tantas conexões, seria desejável ampliar as possibilidades de diálogo entre o território e seus usuários, estudando-se meios eficazes de comunicar a história da rua e suas correlações com a história da cidade, mas também com a materialidade que se apresenta a nossos olhares no presente.

Para conceituação e embasamento da proposta:

_BONFIM, Guilherme. 100% 13: análises do bixiga e os cortiços da 13 de maio. Trabalho final de graduação. São Paulo: Escola da Cidade, 2013.

_BOGÉA, Marta. Baseado em fatos reais. In: ROZES-TRATEN, Artur [et al]. Caderno de resumos do 1º Colóquio Internacional ICHT: “Imaginário: construir e habitar a Terra; cidades ‘inteligentes’ e poéticas urbanas. São Paulo: FAUUSP, 2016.

_BOURDIEU, Pierre. Espaço físico, espaço social e espaço físico apropriado. In: Estudos Avançados, v.27, n.79. São Paulo: Instituto de Estudos Avançados da Universidade de São Paulo, 2013.

_BOURDIEU, Pierre. Compreender. In: A Miséria do Mundo. Petrópolis: Vozes, 2011.

_CALVINO, Italo. As cidades invisíveis. Tradução: Diogo Mainardi. São Paulo: Cia. das Letras, 1990.

_CASTELLS, Manuel. Space of flows, space of spaces: Materials for a theory of urbanism in the informational age. In: GRAHAM, Stephen. The cybercities reader. London: Routledge, 2004.

_FOUCAULT, Michel. O corpo utópico, as heterotopias. São Paulo: n-1 edições, 2013.

_HANNES, Evy. Espaços abertos e espaços livres: um estudo de tipologias. In: Paisagem e ambiente: Ensaios, n. 37. São Paulo: FAUUSP, 2013.

_HARVEY, David. Reclaiming the city for anti-capitalist struggle. In: Rebel Cities: from the right to the city to the urban revolution. New York: Verso, 2012.

_HERTZBERGER, Herman. Lições de Arquitetura. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

_LEFEBVRE, Henri. O direito à cidade. São Paulo: Centauro, 2001.

_LEPETIT, Bernard. Sobre a escala na História. In: REVEL, Jacques (org). Jogos de Escalas: a experiência da microanálise. Rio de Janeiro: FGV, 1996.

_LYNCH, Kevin. A imagem da Cidade. São Paulo: Martins Fontes, 2011.

_MAY, Tim. Pesquisa social: questões, métodos e processos. Porto Alegre: Artmed, 2004.

_SÃO PAULO (Prefeitura). Centro aberto: Experiências na escala humana. São Paulo: Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano/ SP Urbanismo, 2015.

_WISNIK, Guilherme. Projeto e destino: de volta à arena pública. In: NOVAES, Adauto (org). Mutações: O novo espírito utópico. São Paulo: Edições SESC, 2016.

Sobre a Rua Augusta:

_AMARAL, Roberta. Conexões urbanas: percurso cultural no baixo Augusta. Trabalho final de graduação. São Paulo: Universidade Presbiteriana Mackenzie, 2015.

_AMARAL, Silvia C. F. [et al.] (org.). Coletânea do XIV Seminário “O lazer em debate”. Campinas, SP: FEF/UNICAMP, 2013.

_AMENDOLA, Beatriz. A 120 por hora: As histórias e as transformações velozes da Rua Augusta. Trabalho de conclusão de curso. São Paulo: ECAUSP, 2013.

_BELLO, Giuliana. Rua Augusta traduzida em conceitos. Trabalho final de graduação. São Paulo: Universidade Presbiteriana Mackenzie, 2016.

_Blog Augusta Chic (<http://augustachic.blogspot.com.br/>), acesso em 13 de maio de 2017.

_CANEVACCI, Massimo. A cidade polifônica: ensaio sobre a antropologia da comunicação urbana. São Paulo, Studio Nobel, 2004.

_CYTRYNOWICZ, Isabel. Duas Augustas. Trabalho final de graduação. São Paulo: Escola da Cidade, 2008.

_NINOMIA, Alex. Augusta lado B: A rua, o espaço público e suas apropriações. Trabalho final de graduação. São Paulo: FAUUSP, 2014.

_NUNES, Nicole. [Entre]: rede de espaços públicos

na Rua Augusta. Trabalho final de graduação. São Paulo: Escola da Cidade, 2012.

_PASINI, Elisiane. “Corpos em evidência”, pontos em ruas, mundos em pontos: a prostituição na região da Rua Augusta, em São Paulo. Dissertação de Mestrado. Campinas: UNICAMP, 2000.

_PISSARDO, Felipe. A rua apropriada: um estudo sobre as transformações e usos urbanos na Rua Augusta (São Paulo, 1891-2012). Dissertação de mestrado. São Paulo: FAUUSP, 2013.

_RAGAZZO, Cleber. Rua Augusta 1950/60/70: A calçada da glória. São Paulo, 2005.

_SHITARA, Mitsuko. 1960’: Nova Iorque, Londres, Paris e São Paulo. Dissertação de mestrado. São Paulo: PUCSP, 2010.

_SZNELWAR, Marina. As linhas da Augusta. Trabalho final de graduação. São Paulo: Escola da Cidade, 2009.

_ZIMMERMANN, Maíra. Rua Augusta: juventude e sociabilidade no espaço urbano (1968-1973). In: FERREIRA, Marieta de Moraes. Anais do XXVI sim-
pósio nacional da ANPUH – Associação Nacional de História. São Paulo: ANPUH-SP, 2011.

Sobre a história de São Paulo:

_BUENO, Beatriz Piccolotto Siqueira. São Paulo: um novo olhar sobre a história. São Paulo: Via das Artes, 2012.

_DARDOT, Pierre; LAVAL, Christian. La fábrica del sujeto neoliberal. In: La nueva razón del mundo: ensayo sobre la sociedad neoliberal. Barcelona: Gedisa, 2013.

_FELDMAN, Sarah. Planejamento e zoneamento: São Paulo 1947-1972. São Paulo: EDUSP, 2005.

_FELDMAN, Sarah. Segregações espaciais urbanas: a territorialização da prostituição feminina em São Paulo. Dissertação de Mestrado. São Paulo: FAUUSP, 1989.

_IACOCCA, Angelo. A conquista da Paulista: Conjunto Nacional. São Paulo: Peirópolis, 1998.

_MAIA, Francisco Prestes. Estudo de um plano de avenidas para a cidade de São Paulo. São Paulo: Melhoramentos, 1930.

_NERY JUNIOR, José Marinho. Um século de políticas para poucos: zoneamento paulistano 1886-1896. Tese de doutorado. São Paulo: FAUUSP, 2002.

_Portal do Centro de Memória da Câmara Municipal de São Paulo. (<http://www.camara.sp.gov.br/memoria/vereadores/>), acesso em 11 de janeiro de 2016.

_ROLNIK, Raquel. A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo. São Paulo: Studio Nobel, 1997.

_SÃO PAULO (Prefeitura). Código de obras. São Paulo: PMSP, 1962.

_SOMEKH, Nádia; CAMPOS FILHO, Cândido Malta. A cidade não pode parar: planos urbanísticos de São Paulo no século XX. São Paulo: Mackpesquisa, 2002.

_STIEL, Valdemar Correa. História dos transportes coletivos em São Paulo. São Paulo: EDUSP, 1978.

_VILLAÇA, Flávio. Espaço intra-urbano no Brasil. São Paulo: Studio Nobel, 2001.

_WOLFF, Silvia. Jardim América: o primeiro bairro-jardim de São Paulo e sua arquitetura. Teste de doutorado. São Paulo: EDUSP/ FAPESP/ Imprensa Oficial, 2001.

Para desenvolvimento do projeto:

_ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE CIMENTO PORTLAND (ABCP). Manual de Placas de Concreto: Passeio Público. São Paulo, 2010.

_ABCP. Projeto técnico: Calçadas acessíveis. São Paulo, 2010.

_ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS (ABNT). NBR 16537/2016. Acessibilidade — Sinalização tátil no piso — Diretrizes para elaboração de projetos e instalação. Rio de Janeiro: ABNT, 2016.

_ABNT. NBR 9050/2015. Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Rio de Janeiro: ABNT, 2015.

_DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES – DNIT [et al.]. Álbum de projetos: tipos de dispositivos de drenagem. Rio de Janeiro, 2006.

_NOVA YORK (Prefeitura). Active design: shaping the sidewalk experience. Nova York: Department of City Planning, 2013.

_PIMENTA, Joana Gonçalves. Pavimento urbano: adequação ao uso reflexões a propósito do espaço público no contexto do centro histórico de Lisboa. Dissertação de mestrado. Lisboa: Instituto Superior Técnico, 2008.

_Portal Estúdio Módulo (<http://estudiomodulo.com.br/>), acesso em 14/11/2017.

com.br/), acesso em 14/11/2017.

_Portal Gestão Urbana SP (<http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/>), acesso em 14/11/2017.

_SÃO PAULO (Prefeitura). Conheça as regras para arrumar a sua calçada (Programa Passeio Livre). São Paulo: PMSP/SMSP, 2014.

_SÃO PAULO (Prefeitura). Guia de boas práticas para os espaços públicos de São Paulo. São Paulo: Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano/ SP Urbanismo, 2016.

_SÃO PAULO (Prefeitura). Parklets: Políticas de Incentivo, Parklets municipais. São Paulo: Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano/ SP Urbanismo, 2016.

_SÃO PAULO (Prefeitura). Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo: lei municipal nº 16.050, de 31 de julho de 2014; texto da lei ilustrado. São Paulo: PMSP, 2015.

_WORLD RESOURCES INSTITUTE. O desenho de cidades seguras: Diretrizes e exemplos para promover a segurança viária a partir do desenho urbano (versão em português). São Paulo, 2015.

_WORLD RESOURCES INSTITUTE BRASIL. 8 princípios da calçada: construindo cidades mais ativas. São Paulo, 2017.

