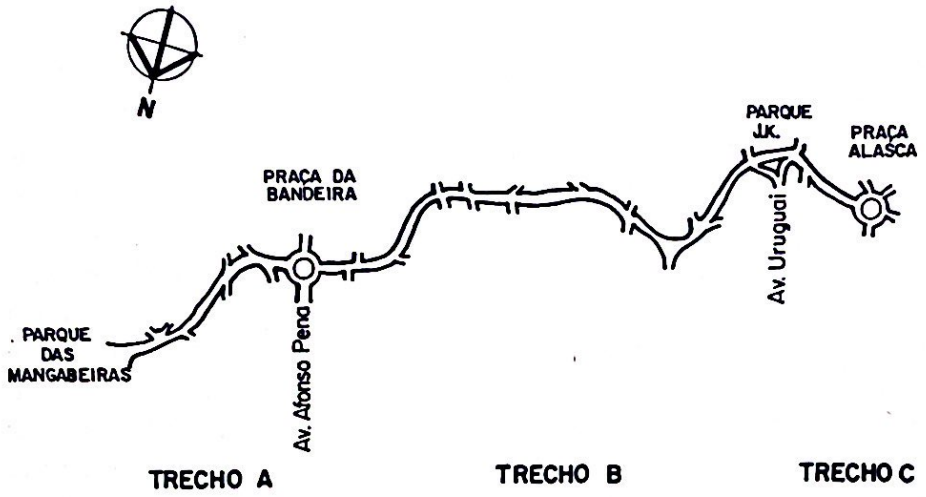
AVENIDA BANDEIRANTES; UMA ANÁLISE ESPACIAL(*)

Henrique Silva Raposo(**)



INTRODUÇÃO

A Avenida Bandeirantes funciona como um patamar de ligação entre os acessos dos bairros da encosta da Serra do Curral. Essa idéia de patamar traduz sua situação topográfica de platô elevado, para o qual e do qual ramificam-se vias inclinadas, além de caracterizá-la como caminho sinuoso que tenta se manter no plano horizontal. Por ser de ocupação recente, possui ainda muitos terrenos vagos e um sistema semiológico construído em formação.

Para analisá-la espacialmente, foi montado um roteiro fotográfico que retrata a experiência de um andarilho que caminha na direção leste-oeste, do Parque das Mangabeiras para a Praça Alasca. As considerações feitas ao longo deste percurso foram referenciadas em alguns conceitos teóricos discutidos a seguir.

(*) Trabalho apresentado na disciplina "Teoria da Arquitetura II", Profª. Maria Lúcia Malard, Curso de Especialização em "Planejamento e Representação do Espaço Arquitetônico", XXI PREPES, PUC•MG.

(**) Engenheiro Arquiteto.

1 APARATO CONCEITUAL

O fato de ser o Homem um animal que se move unifica o espaço de seu movimento à sua própria existência. Os movimentos do Homem são submetidos à contenção, aos limites e às direções físicas criadas pela arquitetura na qual ele vive e da qual participa. Ao submeter esses movimentos, o espaço moldado pela arquitetura determina a maneira como podemos experimentá-lo. Em uma primeira análise, poderíamos definir a percepção do mundo como sendo feita através dos olhos de um corpo biofisiológico, ou seja, é através da visão que o espaço é percebido, ao serem julgadas as distâncias de objetos a pontos fixos, relacionadas indicações de luz e sombra e feito o arranjo das linhas perspécticas (WILSON, 1971). A passividade deste fruidor, definido pela teoria da Gestalt, é completada, em uma segunda análise, pela teoria de que a percepção é um ato corporal, feita por um sujeito psicofísico ativo, capaz de apropriar-se intencionalmente do espaço. Esse Homem, à medida que vivencia situações e lugares, adquire uma memória associada às configurações dos espaços já experimentados e reage também instintivamente diante de novas situações. Deste modo, ao remeter o fruidor a arquétipos, estruturas social e culturalmente condicionadas e idiossincrasias pessoais, o espaço estaria comunicando a própria existencialidade humana (NORBERG-SCHULZ, 1975:293).

Sobre a comunicação espacial, Françoise CHOAY (1975) propõe um estudo do cenário urbano utilizando uma metodologia derivada da lingüística geral, considerando-o como um sistema não verbal de elementos dotados de significado, cuja estrutura, dentro de uma determinada sociedade, aparece ligada à de outros sistemas culturais. Assim, classifica esses sistemas não verbais em puros e mistos. Os sistemas semiológicos puros, apesar de serem fechados e de transformação lenta ou inexistente, interferem e são interferidos, condicionam e são condicionados por outros sistemas, referindo-se, desta forma, a um comportamento global que inclui reações mentais e espirituais e, portanto, são hipersignificantes. Nestes sistemas construídos, exemplificados pela clássica análise da aldeia Bororó feita por Claude LÉVY-STRAUSS, qualquer espaço vazio é, sem dúvida, significativo. Os sistemas semiológicos mistos, ao contrário, são abertos, em rápida evolução e conservam um significado preciso e limitado, deixando, assim, de fazer referência à totalidade do comportamento cultural e, portanto, são hiposignificantes.

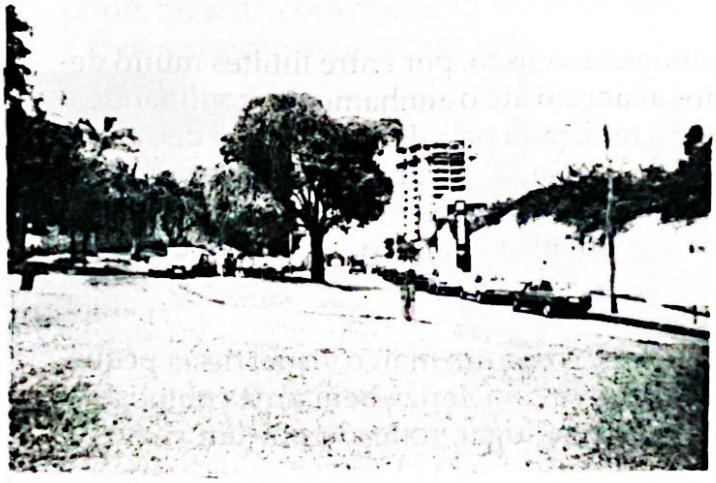
Segundo CHOAY (op. cit.), no momento em que o sistema construído não foi mais capaz de, sozinho, referir-se ao comportamento social como um todo, ocorreu a transição do lugar ao espaço (ZEVI, 1978). A pri-

meira etapa dessa transição teria acontecido na cidade barroca, quando a organização espacial apareceu contaminada pelo espaço pictórico, adquirindo uma qualidade estética visual e transformando-se em espetáculo, ou seja, passando a ter uma dimensão cênica e ser vivida à distância. A cidade atual, com seu espaço mais livre e mais abstrato, surgiu diante da incapacidade de os sistemas construídos se transformarem contínua e rapidamente como as estruturas sociais e os outros sistemas menos radicados. Para isso, necessita-se de reestruturações parciais para adaptar-se ao ritmo da sociedade e de sistemas de suplementação para, segundo Kevin LYNCH (1960:47), obter uma nova legibilidade. Esses sistemas suplementares, como os sistemas gráficos, são fruto principalmente da exigência do automóvel de uma clareza de orientação e facilidade de leitura rápida de informações e acabam sendo causa e resultado da obsolescência dos sistemas construídos.

O Homem de hoje vem limitando seu repertório de movimentos ativos autênticos ao substituí-los pelo movimento da máquina que o impulsiona. Para BOLLNOW (1969), dentro do automóvel, o movimento, a velocidade se justificam a si mesmos. O fruidor se obriga a um consumo caótico e incômodo de estímulos que transformam o espaço em um panorama, um fundo dinâmico em aparência mas estático em significado. Esta "velocidade congelada", de que nos fala YUDELL(1982), priva o fruidor de um contato corporal gradativo e integrado com o espaço e cria a necessidade de uma escala urbanística, que acaba por afastá-lo da escala humana, aniquilando o ambiente de comunidade.

2 ANÁLISE

2.1 Trecho "A" – de espaço residual a um "quase lugar"



Nosso ponto de partida pode ser classificado como indefinido. A avenida funde-se, em uma curva de quase 180 graus, a uma outra rua, englobando o espaço de estacionamento do Parque das Mangabeiras. Aqui, ao invés de experimentarmos uma sensação de interior, de lugar (NORBERG-SCHULZ,1975:23), sentimo-nos no meio de um espaço residual de três áreas bem definidas: O Parque, o Clube Minas II e um condomínio fechado. A árvore retratada marca o centro desta região comprimida por limites convexos. Seu convite à sombra e sua territorialidade são regados pelas vias que a mantêm ilhada.

Já a territorialidade dos espaços fechados adjacentes é reforçada por sistemas semiológicos suplementares que, através de marcos visuais (LYNCH, 1960:59), possibilitam sua identificação externa. O portão norte do Parque das Mangabeiras, de caráter público, não se apresenta isolado por uma barreira física, mas por um espaço de transição vazio que antecede uma exuberante e densa vegetação. Este acesso, no entanto, é desprezado em relação ao portão sul, mais próximo da área de maior utilização do Parque.

A avenida prossegue em sinuosa ascensão, por entre limites muito definidos. Os muros e edifícios avançam até o alinhamento, confinando o espaço da via. A linearidade é reforçada pela divisão central das pistas de rolamento e pela quase total ausência de arborização nas margens. A sensação para quem caminha nesse sentido é de aridez e desabrigo, devido ao aclive, à falta de sombra e à hostilidade da escala dos limites.

A sede do clube Minas II funciona como um marco visual desta pequena região. Sua arquitetura marcante caracteriza bem uma composição de massas que encerram um espaço-lugar, rodeada por um vazio ca-

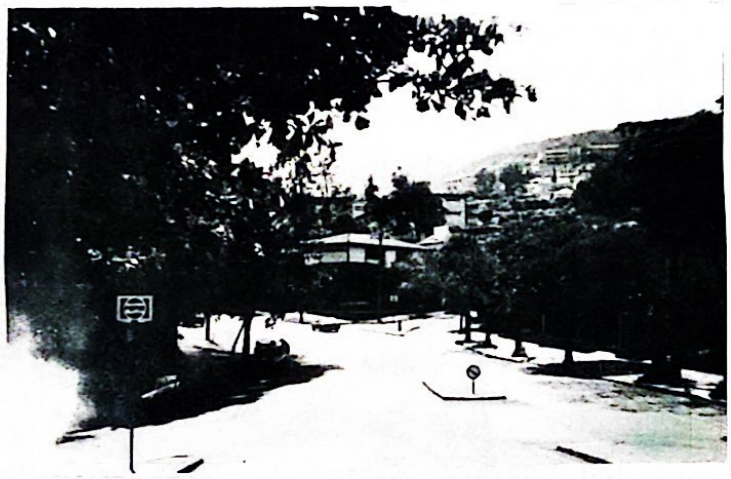
paz de destacar seu caráter figurativo. O poder seletivo inicial do espaço de transição da avenida à porta da sede foi, posteriormente, transferido a um gradil no alinhamento.

Da mesma maneira, o colégio Promove apresenta-se como um objeto escultórico adjacente ao caminho. Sua composição formal assimétrica, cheia de reentrâncias, pressupõe uma grande riqueza de espaços e variedades de pequenos lugares. Porém, o acesso a eles é declaradamente restrito pelo muro frontal. Ambos os marcos arquitetônicos, Promove e Minas II, estão, curiosamente, voltados para o sentido da Avenida Afonso Pena, fonte de maior tráfego.

Daqui avistamos um pequeno trecho da Avenida Bandeirantes que possui características de lugar. Os princípios de fechamento e proximidade (NORBERG-SCHULZ, 1975:49) são observados mesmo com a existência de uma individualidade formal das casas. A grande massa arbórea, no lado côncavo, e a seqüência de residências com um mesmo porte, no lado convexo, somam-se à situação de baixada para conferir à área sensação de interioridade.

Uma visada em direção ao passo anterior revela o caráter de bordo da junção da avenida com a Rua do Ouro, graças à sua cota de nível mais elevada, que limita a profundidade do campo visual. A força escultórica do colégio Promove já não é tão sentida. Passa a se destacar a escala da pista de rolamento, que dilui as potencialidades que caracterizariam este vale como lugar.

Dentro desse "quase lugar", prejudicado pelo privilégio do automóvel, notamos a efetiva diluição do espaço significativo e, pela primeira vez, temos a nossa atenção direcionada para um centro. Não há, porém, na curta distância até a Praça da Bandeira, um arranjo de linhas perspécticas suficiente para valorizá-la. Assim, na ausência de uma materialização do ponto de fuga, o céu se funde com a paisagem e a praça perde muito de seu valor de meta.

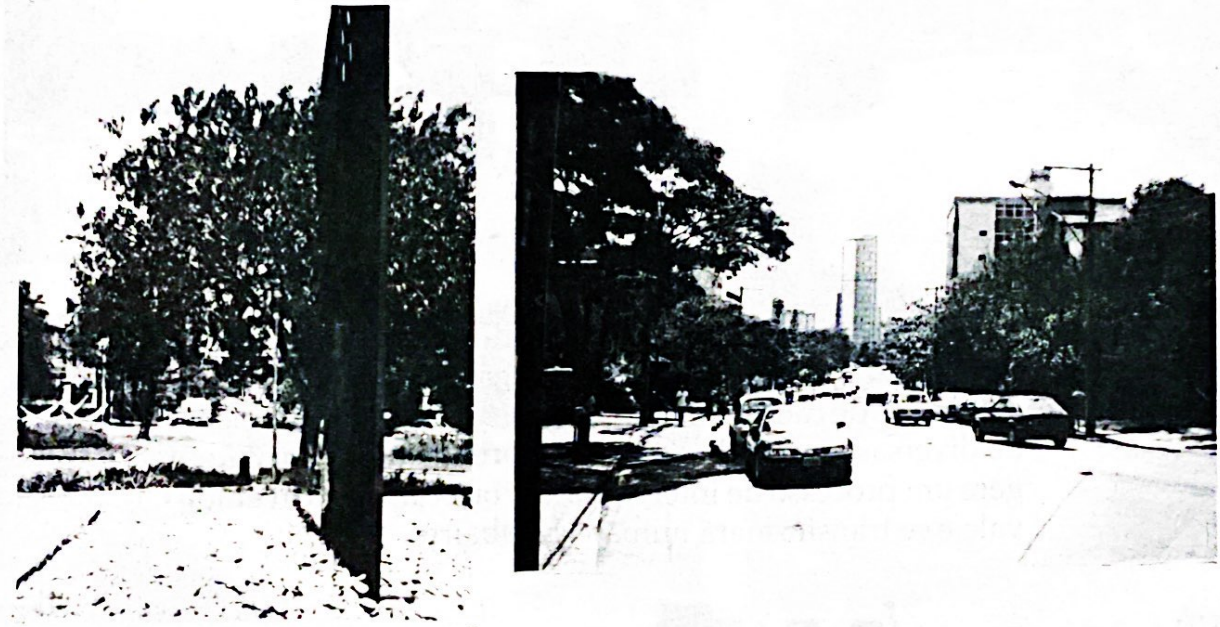


Prosseguindo nossa caminhada, observamos que a visão contrária possui um centro bem definido que é, paradoxalmente, negado por uma bifurcação (NORBERG-SCHULZ, 1975:32). O ponto de maior interioridade deste vale não é, portanto, um ponto estável. Sua instabilidade é enfraquecida pela inexistência de uma aresta, aqui substituída por uma transparente grade. Porém, a indecisão gerada no observador só é solucionada pela hierarquia das vias, reforçada por sistemas suplementares, como sinais e ilhotas.

2.2 Praça da Bandeira – A ilha

A Praça da Bandeira, rotunda e plana, poderia concretizar um lugar. Ao menos as características de centralização e fechamento são introduzidas através da forma. Contudo, alguns aspectos a impedem de atin-

gir esse status. A marcação de seu centro é, praticamente, bidimensional, desaparecendo na direção do caminho mais horizontal, da Bandeirantes, e revelando-se na direção da Afonso Pena. Esse reforço aos planos do cruzamento sugere mais uma partição que uma unificação do espaço. A arquitetura adjacente, além de setorizada pela largura das avenidas, não cria uma sensação de proteção e fechamento por possuir uma escala muito modesta. Ao contrário, é o vazio do leito das vias que chama a atenção, particularmente o da chegada da Afonso Pena, que oferece uma visão panorâmica da cidade. No entanto, o potencial de mirante e de palco para alguma atividade é definitivamente minimizado quando percebemos que a via circundante impede a livre apropriação do pedestre, uma vez que o tráfego constante e a largura da pista tornam a praça uma ilha no cruzamento das avenidas.



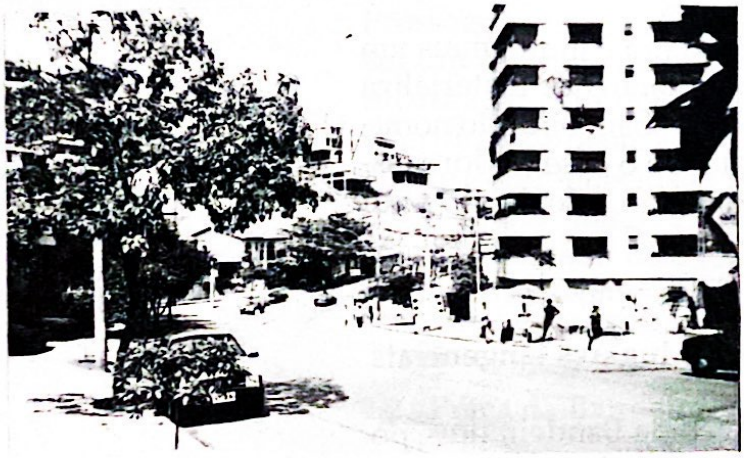
Em detalhe, podemos notar que a Praça da Bandeira é muito mais um marco visual que um espaço utilizável. O monumento que materializa o centro e que, curiosamente, nada tem a ver com a "bandeira" do nome, emerge de um tanque de seixos rolados, mantendo o observador afastado e setorizando sua posição: estamos ilhados e no lado da Av. Agulhas Negras!

2.3 Trecho "B" – A avenida como bordo e seus lugares tangenciais

Na primeira parte deste segundo trecho da Avenida Bandeirantes, podemos notar o aparecimento de sistemas gráficos ao longo da via. Se, antes da Praça da Bandeira, um único espaço vazio mantinha afastadas as margens, a partir daqui sente-se o seccionamento da pista em cinco estreitas faixas que reforçam a longitudinalidade do caminho:

pista de cooper, faixas de estacionamento e pistas de rolamento. A sensação de corredor é, no entanto, diluída pela escala das edificações adjacentes e, principalmente, pela massa semipermeável das folhagens das árvores. Na direção desta visada, o grande edifício que se coloca como foco está além do alcance da perspectiva. Transversalmente, o tráfego intenso transforma a avenida em obstáculo.

A paisagem natural, originalmente difusa, adquire, com sua ocupação, um caráter heterogêneo, onde não há unidade visual devido à individualidade de cada elemento. Assim, a montanha funciona como fundo de diversas figuras dispostas aleatoriamente. A curva, em declive, sugere um processo de interiorização, ou seja, que a avenida entrará pelo vale e se transformará numa via de bairro.



Além de separar as pistas e reforçar a longitudinalidade do caminho, os sistemas simbólicos suplementares criam um efeito visual de veloci-

dades diferentes de leitura. A pista de cooper possui uma marcação volumétrica intercalada em uma proporção próxima a um cheio para um vazio, similar à da marcação pintada das faixas de estacionamento em ambas as margens. A continuidade da faixa divisória das pistas de rolamento é periodicamente marcada por pequenas saliências em intervalos esparsos, superados pela intermitência dos postes de iluminação pública. A ausência de árvores (causa ou conseqüência da colocação de outdoors?) cria uma incômoda sensação de aridez.

A transformação sugerida, de avenida a via de bairro, é negada pela nova mudança de direção, transpondo a flexão da baixada. A concavidade, somada à topografia, nos remete à situação vivida no trecho "A". Aqui, no entanto, o ponto de maior interioridade é cortado pelo eixo da rua que cruza a avenida, marcando o vale. Além disso, a arquitetura adjacente não é capaz de conferir uma suficiente noção de proximidade e fechamento.

Aqui ocorre o primeiro lugar tangencial à avenida. Sua escala modesta, sua variedade de insuflamentos e sua continuidade com o passeio convidam o transeunte a experimentar uma multiplicidade de pontos de vista e direções. O convite, neste caso, está relacionado ao consumo, ou, principalmente, ao consumo ligado ao lazer.

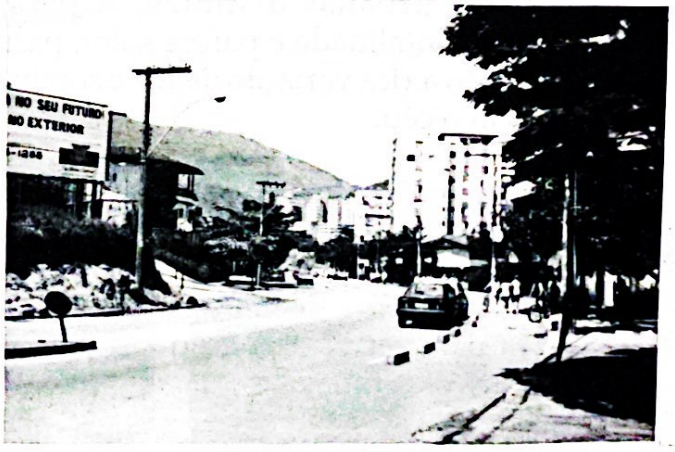
Dois aspectos curiosos merecem menção: os pórticos de verga ponteada, de grande força simbólica, moldural e definidora de caminhos e direções que encontram-se pateticamente perdidos diante da acessibilidade absoluta do conjunto; a praça, sugerida e abrigada por etéreos quiosques metálicos, não consegue ser tão atraente quanto os degraus que limitam a passagem entrincheirada atrás dela. Apesar disto, o Bandeirantes Center revelou uma aceitação praticamente instantânea, tornando-se um espaço bastante utilizado e uma referência no percurso.

À frente temos, pela primeira vez, um trecho cuja extensão e horizontalidade criam uma perspectiva definitivamente centralizada. O foco é, no entanto, difuso pela quantidade de elementos que disputam a atenção do observador. A força do eixo de direção favorece a longitudinalidade, em detrimento da apropriação dos espaços laterais. A via se rende ao conceito de velocidade. O tempo deixa de ser sentido em etapas para ser reduzido ao intervalo entre início e fim de percurso.

A visão contrária diferencia-se da anterior somente pela simplificação de elementos situados no ponto central, além da redução do valor destes elementos pela altura e distância aparentes. A avenida se mostra claramente como uma borda (LYNCH, 1960:73) que limita uma região de textura irregular e granulado grosseiro (SPREIREGEN, 1971), determinada pelos prédios de apartamentos, e uma área de baixa densidade, com vários vazios, mascarados por uma interminável seqüência de outdoors.

Chegamos ao segundo lugar tangencial à avenida: o Parque Julien Riant. Seu convite para apropriação esbarra na ressalva dos desníveis em relação ao passeio. O aparente acanhamento de sua profundidade esconde o desafio intrigante de vencer o enorme declive no qual se estende. Para isso, sua totalidade foi fragmentada em uma série de platôs circulares escalonados que têm a individualidade de pequenos lugares. A parte superior do parque tem seu espaço incorporado ao da avenida através da leve concavidade da curva, propiciando ao caminhante uma experiência visual quase global da cidade (NORBERG-SCHULZ, 1975:102), graças à sua privilegiada posição de belvedere. No passado, este potencial era reforçado pela presença de um bem-sucedido bar, que explorava a informalidade das mesas na extensão da calçada e o aconchego de um restaurante panorâmico. Hoje, seu lugar foi ocupado por um ousado edifício de apartamentos que se tornou um marco de referência na avenida, porém tomou para si o mirante, voltando as costas para ela.

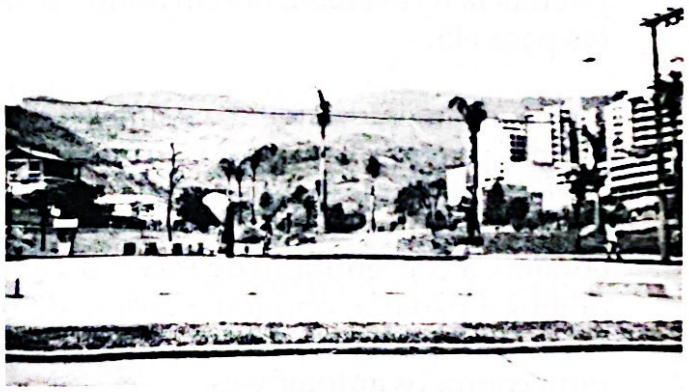
Seqüencialmente surge mais um segmento com visão perspectiva sugerida, porém mais curto e terminando de pronto numa massa marcante. A declaração sugestionada do trecho anterior não tem aqui a mesma força, apesar de, nesse rumo, o declive ajudar fisicamente. No entanto, a concentração de serviços, como escolas, mercado, ponto de ônibus e padaria, obrigou a criação de redutores de velocidade, quebra-molas, para possibilitar uma chance ao pedestre, na desigual disputa contra os automóveis.



A tensão centrífuga gerada nesta curva cria uma sensação de instabilidade. Somos quase que empurrados para fora da avenida e para baixo, ao longo da Pium-í. As árvores deste setor da curva ainda não têm a

força necessária para diminuir esta tensão ou convidar à permanência, mesmo no plano inclinado. O jardim do outro setor cumpre sua função paisagística, embelezando este vertedouro.

Apesar de ampla, a avenida possui um poder direcionador muito forte. A faixa reservada aos pedestres, a pista de cooper, classifica-os como seres mais próximos de automóveis que de pessoas. A liberdade de caminhar, mudando de direção arbitrariamente, é tolhida pela funcionalidade do caminho, que indica avante, sem parar, em marcha, reduzindo a possibilidade de contato entre os andarilhos, reforçando a individualidade de cada um deles.



Novamente salienta-se o caráter de bordo da avenida, separando texturas urbanas distintas. A perspectiva induzida transcende a horizontalidade e parece subir, passando os edifícios ao fundo e atingindo a rica variação de luz e sombra da encosta da serra, até sua fusão com o céu.

O plano horizontal e a fartura de sombreamento pelas árvores valorizam também a visada contrária. O conjunto de edifícios forma uma silhueta irregular e sugere uma certa sensação de interioridade pelo fechamento do campo visual. A velocidade de fruição parece ser inversa para carros e pedestres, ou seja, rápida para os primeiros e lenta para os últimos.

2.4 Parque J.K. – intervalo significativo

A segunda grande referência balizadora dos segmentos em que se divide a Avenida Bandeirantes apresenta-se como um alargamento. Fru-

to da transformação do lago formado pela barragem do córrego Acaba Mundo em uma vasta área assoreada, o Parque J.K. foi criado para dar uma utilidade e um sentido a este privilegiado intervalo urbano. A abertura visual na direção perpendicular à via possui um grande valor panorâmico, tanto do lado da serra quanto do lado da Avenida Uruguai.

Dentro do parque sente-se um significado latente, uma intencionalidade na distribuição dos elementos. Centros, caminhos e regiões se misturam ordenadamente, sugeridos pela continuidade das árvores ainda modestas. A execução da infra-estrutura foi paralisada antes da conclusão, deixando um lamentável aspecto de abandono e manipulação política e gerando uma expectativa pela concretização de todo o potencial de lugar significativo já esboçado.

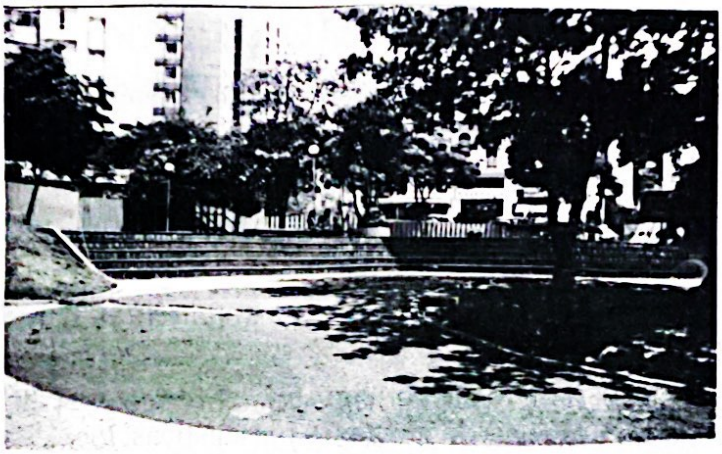
2.5 Trecho "C" – redução e parada

A seqüência do caminhamento é revelada gradualmente. O alargamento do vale do Acaba Mundo vai, aos poucos, se transformando em uma rota ascensional que, se por um lado desperta a curiosidade, por outro desanima o fruidor pela sensação de distância e de subida. De fato, são poucos os atletas que prosseguem adiante deste ponto.

A largura dos passeios e, principalmente, o afastamento frontal das casas na primeira parte da subida reforçam a amplitude do campo visual, revelando um granulado informal de textura irregular. Acima, grandes edifícios contrastam com o céu, assumindo um caráter figurativo sem, no entanto, possuir força de referência por falta de identidade.

O aclive vai, gradativamente, se tornando mais inclinado, o que torna o tempo de fruição e a expectativa cada vez maiores. Com isto, a observação se faz mais minuciosa e revela-se a falta de riqueza de detalhes no espaço da avenida, literalmente externo às propriedades lindeiras. Obviamente, no sentido inverso o caminhar sofre um efeito contrário, que acelera a leitura na parte final da subida, mais fechada, direcionando a visão ao grande vazio do Parque J.K., colocado à frente da montanha que limita o campo visual.

Observa-se que, na visada anterior, a meta do Parque J.K. torna-se potencialmente mais forte devido à aceleração da descida, apesar de sua escala revelar-se, a cada aproximação, menos aconchegante. Aqui, a Praça Alasca, meta final de nossa caminhada, surge de forma um pouco precipitada. A expectativa, aumentada pela redução do ritmo da apropriação, é frustrada pela falta de uma apreensão global. Nota-se que, para se sentir dentro deste lugar, será necessário atingir seu centro.



A topografia é a principal responsável pela não concretização de todo o potencial de lugar desta praça. O acesso rampado, mesmo sendo inegavelmente mais convidativo que uma escadaria, ainda se coloca como obstáculo à apropriação. A via circundante induz o desvio do fruidor no sentido anti-horário, afastando-o do acesso "frontal" para uma parte mais plana.

Dentro da praça não há uma centralização marcante. A sensação de fechamento se dá muito mais pela arborização interna que pela arquitetura adjacente. As neutralidades dos ambientes que compõem a Praça Alasca ganham significado somente no play-ground. Ali percebe-se que o espaço é vivenciado com expressividade e, certamente, fará parte da história individual e coletiva de várias crianças.

CONCLUSÕES

A análise espacial da Avenida Bandeirantes demandou não somente a interpretação de suas diversas facetas, como também a vivência dos eventos que nela ocorrem. No entanto, a leitura de seus espaços está irremediavelmente presa ao tempo e à subjetividade do observador, uma vez que é um objeto em transformação, um sistema aberto, resultante de diversas ações individuais sobre um ambiente coletivo. Constatou-se que ao seu papel utilitário e funcional, caracterizado pelo privilégio do automóvel, soma-se uma rica variedade de situações topográficas, que acabam conferindo a esta via uma diversidade de composições espaciais. Sinteticamente, sua estrutura pode ser descrita como uma seqüência de mudança de direção, seccionável por dois intervalos em três trechos cujas características passam de espaço residual a limite de texturas urbanas e, ainda, acesso a uma meta final.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BOLLNOW,O.F. *Hombre y spacio*. Barcelona: Labor, 1969.

CHOAY,F. Urbanística y semiologia. In: JENCKS,C., BAIRD,G. *El significado en arquitectura*. Madrid: H.Blume, 1975. p.22-35.

LYNCH,K. *La imagem de la ciudad*. Buenos Aires: Infinito, 1960. p.47-78: A imagem da cidade e seus elementos.

NORBERG-SCHULZ,C. *Existencia, espacio y arquitectura*. Barcelona: Blume, 1975. 145 p.

PRINZ, D. *Planificación y configuración urbana*. México: G. Gili, 1983. p.197-204: Inventario y análisis de imágenes paisajísticas, locales y urbanas.

SPREIREGEN, P.D. *Compendio de arquitectura urbana*. Barcelona: Gustavo Gili, 1971. p.81-123: El análisis visual.

WILSON, F. *Structure:* the essence of architecture. London: Studio Vista, 1971. p.9-19: Space.

YUDELL,R.J. El movimiento corporal. In: BLOOMER, K. C., MOORE, C. W. *Cuerpo, memoria y arquitectura*. Madrid: H. Blume, 1982. p.69-87.

ZEVI, B. *Saber ver a arquitetura*. São Paulo: M. Fontes,1978. p.81-86: As interpretações da arquitetura.