

PONTE ESTAIADA OCTÁVIO FRIAS DE OLIVEIRA: USOS, DISCURSOS E DISPUTAS NA CIDADE DE SÃO PAULO

Autor(01): Me. Giliard Sousa Ribeiro

Filiação institucional: Universidade Federal de Minas Gerais

E-mail: giliard.ribeiro@ifes.edu.br

Autor (02 - **se houver**): Dr. Leandro Benedini Brusadin

Filiação institucional: Universidade Federal de Minas Gerais

E-mail: leandro@ufop.edu.br

(ATENÇÃO: Não identifique-se na primeira submissão)

RESUMO: O objetivo desse artigo é problematizar o “nascimento” e usos da Ponte Estaiada Octávio Frias de Oliveira, cartão postal da cidade de São Paulo, um projeto de R\$260 milhões de reais. A partir da “descentralização” espacial do centro econômico da cidade em direção ao eixo sudoeste de São Paulo, observa-se o surgimento do “Centro Berrini-Faria Lima”, território onde foi construída a Ponte Estaiada. A metodologia da pesquisa se vale de entrevista, observação participante no cotidiano urbano deste território e pesquisa documental em jornais e mídias audiovisuais, além pesquisa bibliográfica nas áreas de urbanismo, gentrificação e usos sociais. Conclui-se que a ponte, ao invés de unir os territórios separados geograficamente pelo Rio Pinheiros, legitima a divisão socioespacial - de um lado o mercado financeiro e do outro a favela Real Parque, um solo socialmente fragmentado, cortinado por um urbanismo de fachada.

Palavras-chaves: São Paulo; Arquitetura-ícone; Símbolo urbano; Ponte Estaiada.

GT – “13”: “Produção e reprodução do espaço urbano – teoria e prática”

INTRODUÇÃO

[...] é inútil determinar que Zenóbia deve ser classificada entre as cidades felizes ou infelizes. Não faz sentido dividir as cidades nessas duas categorias, mas em outras duas: aquelas que continuam ao longo dos anos e das mutações a dar forma aos desejos e aquelas em que os desejos conseguem cancelar as cidades ou são por esta cancelados.
Conversa de Marco Polo com Kublai Khan (Italo Calvino)

Esta é uma pesquisa sobre os usos e discursos da Ponte Estaiada Octávio Frias de Oliveira, objeto urbano da cidade de São Paulo, construída no bairro do Morumbi. O artigo levanta historicamente as duas “categorias” de cidade, uma que continua ao longo dos anos se desenvolvendo cada vez mais, a região da Avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini, e a outra que é cancelada, ou ao menos invisibilizada, a favela Real Parque, ambas no mesmo território, unidas e separadas pela ponte.

A região da cidade onde a ponte está instalada desenvolve, se projeta como nova centralidade em São Paulo, centralidade que é, em verdade, não um fato, mas um processo social, uma imposição espacial de poder econômico e político (FIX, 2007, p.14). Processo esse, também representado por objetos urbanos ou enclaves edificadas que altera a paisagem dessa “nova cidade” em São Paulo.

Desse modo, nesse artigo são apresentados alguns dos conflitos que envolvem a ponte, uma obra que se tornou cartão postal da cidade, por sua grandeza e poder, afinal quem já passou pela Berrini, Morumbi ou ao longo da Marginal Pinheiros sabe que é impossível não a perceber, sua grandeza funciona quase que magneticamente, os olhos se apercebem dela. Querendo ou não a ponte invade nosso campo de visão, às vezes ela se impõe de impacto, inteira, completa, enorme, já outras vezes, sua imagem vem aos poucos, por fragmentos, em pequenas partes, até tomar conta de todo nosso espaço visual.

Assim, objetivamos apresentar uma abordagem reflexiva dos processos de produção do espaço construído em questão, as particularidades do desenvolvimento desigual desse território de São Paulo e assim compreender a construção de uma “nova cidade” em São Paulo, uma história de negócios urbanos, cheia de impasses e conflitos, na qual se definiram ganhadores e perdedores (FIX, 2007, p.14).

Nesse artigo investigamos os efeitos de sentido que a ponte, um projeto de R\$260 milhões, que nasceu para ser emblema na cidade de São Paulo, um objeto fetiche, um elemento da cidade mercadoria que segrega todos aqueles que não possuem veículo particular, já que na

ponte não é permitido circular pedestres ou ciclistas. A metodologia da pesquisa se vale se observação participante no cotidiano urbano deste território, entrevista semiestruturada e pesquisa documental em jornais e mídias audiovisuais, além pesquisa bibliográfica nas áreas de urbanismo, gentrificação e usos sociais.

Ao longo da pesquisa, buscamos compreender a experiência cidadina de morar num solo socialmente fragmentado, a dinâmica de muitas vezes residir num barraco de madeira inchada ou “predinho da reurbanização” cheio de rachaduras e ter como vizinho um edifício de vidro (FERREIRA, 2015).

1. NASCE UM CARTÃO POSTAL

O espaço urbano é repleto de símbolos edificados dos quais a mídia, as marcas, o mercado imobiliário e principalmente o Estado se apropriam para promover as cidades por meio desses objetos de arquitetura icônica (SÁNCHEZ, 2010). Promoção pautada num discurso de cidade do futuro, de desenvolvimento urbanístico, onde os ícones urbanos e arquitetônicos são ressignificados e assim, transformados em cartões postais.

Essas intervenções urbanas em consonância com o processo de espetacularização da arquitetura têm se especializado em construir lugares exclusivos capazes de exercer um poder de atração significativo sobre os fluxos do capital, por meio da valorização de sua carga simbólica (HARVEY, 2005; PAIVA, 2016).

A revista *Veja* São Paulo, em sua edição de 24 de outubro de 2007, escreveu que nascia um cartão postal, conferindo uma condição humana (o nascimento) a Ponte Estaiada. Além disso, a chamada da capa já atestava sua natureza de ser emblemática, mesmo antes de sua inauguração. Para fortalecer esse efeito de sentido, a capa mostra a construção da ponte de baixo para cima, técnica fotográfica que intensifica sua grandeza e esplendor.

E assim “nasceu” a Ponte Estaiada, projeto do engenheiro Catão Francisco Ribeiro, sob a justificativa “desafogar” a Avenida Bandeirantes, como uma alternativa a sempre engarrafada Ponte do Morumbi, por onde passam quase 7 000 veículos por hora no pico da tarde, entre 18 e 19 horas, já que terá capacidade de receber um fluxo de 4 000 carros por hora em cada pista.



Imagem 1: Capa da revista VejaSP de 24 de outubro de 2007.

Fonte: <http://img.vejasp.abril.com.br/t/1/image/t455x600q75/veja-sao-paulo-02031.jpeg>

Globalmente conhecida, a ponte foi inaugurada em maio de 2008, após três anos de construção e faz parte do Complexo Viário Real Parque, porém sua construção foi idealizada já em 2003 quando a construtora OAS foi escolhida em licitação sob a supervisão da prefeitura, que então era ocupada pela Marta Suplicy, quando a mesma ainda era filiada ao PT.

Quando inaugurada, já na gestão de Gilberto Kassab, então filiado ao PFL, eleito após a renúncia do titular José Serra para se candidatar ao governo do Estado de São Paulo, a ponte já não tinha o mesmo nome do projeto, Ponte Jornalista Roberto Marinho, por conta da Lei nº14.454, de 27 de junho de 2007, que proíbe 2 logradouros terem o mesmo nome na cidade.

Em virtude de tal lei municipal, a ponte recebe o nome de Ponte Estaiada Octávio Frias de Oliveira, também jornalista, mas não um jornalista como Vladimir Herzog, vítima da ditadura e personagem icônica da construção da nossa democracia. A homenagem foi a Octávio Frias de Oliveira (1912 – 2007), empresário do Grupo Folha.

A ponte está localizada numa “rica” – e cheia de contrastes – região da cidade de São Paulo, caracterizada pela forte presença de empresas multinacionais do setor de serviços e comunicação, economicamente importantes para a cidade. Esse novo signo urbano, encontra-se entre a Marginal Pinheiros e a Avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini, no entroncamento com a Avenida Roberto Marinho.



Imagem 2: Mapa do território em estudo. **Fonte:** Google earth com intervenção dos autores.

A ponte conecta a Avenida Roberto Marinho às Marginais do Rio Pinheiros nas duas direções e é um local de passagem fundamental para a movimentação nas grandes vias da cidade de São Paulo. Na época de inauguração da ponte, a Prefeitura Municipal de São Paulo (PMSP) divulgou massivamente que a obra facilitaria os caminhos para os diferentes bairros e regiões da cidade.

No dia 10 de maio de 2008, aconteceu sua inauguração com uma série de manifestações que ocorreram paralelamente em suas pistas, com a presença de ciclistas e moradores locais que reivindicavam visibilidade e solução as suas demandas.

Já como exemplo de ritual de inauguração planejada pelo Estado, supostamente laico, houve o discurso do então Governador José Serra e do Prefeito Gilberto Kassab, a benção do Padre Marcelo Rossi e de Dom Fernando Figueiredo, o então Bispo da Diocese de Santo Amaro (bairro próximo, e um dos mais antigos da cidade). Em entrevista durante a inauguração da ponte, Maria Cristina, filha de Octávio Frias de Oliveira afirmou que:

Uma ponte é sempre uma promessa de um encontro, de uma reunião, de uma convergência. Nesse sentido, o batismo dessa obra é uma homenagem apropriada para quem conheceu Octávio Frias de Oliveira. Meu pai era um homem de diálogo, que gostava de aproximar as pessoas umas das outras, que gostava de promover a reunião de pontos de vista diferentes. Ele próprio foi a ponte do que muitas pessoas eram para o que viriam a ser (FRIAS *apud* CREDENDIO; TAKAHASHI, 2008).

Dessa forma, “o homem do diálogo” foi homenageado com duas pistas independentes, curvas e estaiadas, que são conectadas a um mesmo mastro, que mede 138 metros de altura, o que a torna comparável com um prédio de 46 andares. A torre é ligada a 144 estais pintados de

amarelo que se conectam na extensão das duas pistas de concreto de 900 metros cada uma. Sua iluminação é composta por holofotes, que normalmente projetam luz branca, mas que podem assumir outras cores, lançando na armação de concreto diversas combinações cromáticas.

Desde que inaugurada, a ponte recebeu vários usos publicitários como as gravações do filme Ensaio sobre a Cegueira de Fernando Meireles, inspirado no romance de José Saramago. Em 2013 foi cenário para a World Bike Tour, um evento sem objetivo competitivo que teve a participação de 8000 ciclistas que preencheram a ponte montados em suas bicicletas. Também serviu como a Ponte Iluminada da Telefônica, patrocinada pelas empresas Vivo (antiga Telefônica), porém, a veiculação mais comum da ponte é nos telejornais da Rede Globo, o SPTV e o Bom Dia São Paulo, ambos transmitidos do *Glass Studio*¹ que tem a ponte como pano de fundo.



Imagem 3: Telejornal BOM DIA SP

Fonte: <https://www.youtube.com/watch?v=TMPSPvon41A>

1.2. A CONSTRUÇÃO DA PONTE

Tanto a ponte, bem como as alterações viárias da região, ocorreu pelas ações do poder público, viabilizadas pela Operação Urbana Consorciada, um instrumento de política urbana prevista na Lei Federal nº 10.257/2001, mais conhecida como Estatuto da Cidade. O artigo 32, parágrafo único, define a Operação Urbana Consorciada como:

[...] o conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo Poder Público Municipal, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar em uma nova área de transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e valorização ambiental.

¹ Estúdio panorâmico de vidro da Rede Globo.

Desse modo, a construção do Complexo Viário Real Parque foi parte desse programa de urbanização, denominado Operação Urbana Consorciada Águas Espreadas (OUC – AE), que também contempla a reurbanização dos eixos Berrini/marginal/Chucri Zaidan. Assim, através desse programa legalizado, a PMSP um novo plano urbano para a região.

O projeto de construção da ponte foi iniciado na gestão Mara Suplicy com licitação para realizar a edificação da obra. No edital, foi solicitado um projeto básico, com duas pontes estaiadas que passariam sobre o Rio Pinheiros. A licitação foi vencida pela Enescil Engenharia de Projetos, onde no projeto básico apresentou duas pontes separadas, com vias estaiadas que seriam suportadas por mastros vermelhos (cor símbolo do partido da então Prefeita, Marta Suplicy, o PT), representando a cidade e o Estado de São Paulo.

Porém, os consultores fizeram um estudo e propuseram novas técnicas de engenharia e de posicionamento das torres que viabilizaram a junção de ambas por um entrelaçamento de estais em um mesmo mastro. A construtora OAS, também escolhida em licitação, ergueu a ponte, com suporte de profissionais da empresa Mendes Junior e sob supervisão da PMSP. Iniciada em 2003 e finalizada em 2008, a construção contou com 420 funcionários, boa parte migrantes nordestinos, moradores das favelas da região.

De acordo com D'andrea (2008, p. 81):

“(...) a Ponte Estaiada é uma das maiores obras construídas pelo poder público na cidade de São Paulo. O projeto inicial da Ponte, realizado pela gestão da prefeita Marta Suplicy (PT/2001-2004), previa um gasto de 147 milhões. Quando de sua assunção ao cargo de prefeito, José Serra (PSDB/2005-2006) afirmou que a Ponte Estaiada era “inútil” e “faustosa”. Remodelando-o, orçou o projeto em R\$ 85 milhões. Por fim, em maio de 2008, a Ponte foi inaugurada pelo Prefeito Gilberto Kassab (PFL/2007-2008), com a presença do Governador José Serra (PSDB/2007-2010), com um gasto total estimado em R\$ 260 milhões”.

Desse modo, foi previsto um custo de aproximadamente 184 milhões de reais para a construção da ponte e mais 40 milhões para a sinalização viária, drenagem e pavimentação (D'ANDREA, 2008). Mas, durante a construção, ocorreram alguns fatos que atrasaram a conclusão da obra, sendo a primeira foi a troca de mandatos da PMSP, pois quando o então eleito Prefeito José Serra suspendeu a construção da obra e solicitou uma revisão de todo o projeto para analisar sua viabilidade, fato que postergou a construção por alguns meses

Durante a construção da ponte, muitos urbanistas se opuseram à sua realização, fazendo saber que, em suas opiniões, a ponte apresentava outros objetivos, como o de consolidar essa nova centralidade para a cidade, pautados na ideia de Frugoli Junior (2000), desse modo

atendendo unicamente os interesses particulares dos envolvidos na construção dessa “nova São Paulo”.

As críticas feitas na época consideravam a ponte como uma obra desnecessária. Segundo eles, os agentes envolvidos na construção tinham apenas interesses econômicos, objetivavam consolidar a região como a mais nova empresarial e globalizada espacialidade da cidade, com o intuito de atrair novos investidores e empresas para o local. Segundo Mariana Fix (2007):

A solução dos tabuleiros suspensos por cabos – mais complexa do que uma transposição convencional do rio e ainda pouco experimentada no Brasil – produziu a espetacularidade almejada pela prefeitura, que pretendia fazer da obra um “chamariz” para o mercado imobiliário, mais do que uma solução para o problema viário (FIX, 2007, p. 41).

Em oposição ao discurso de Fix (2007), o engenheiro Catão Francisco Ribeiro (2008), em entrevista ao Portal Metálica de Engenharia Civil, representando o posicionamento da PMSP e das empresas envolvidas na construção da ponte, afirmou que:

[...] o mastro em “X” nasceu da necessidade estrutural gerada pelas condições de infraestrutura da região, onde existiam diversas intervenções de outras empresas, como o canal de adução e a estação de bombeamento do córrego Águas Espraiadas da EMAE e também as linhas de transmissão da Eletropaulo, além da linha da CPTM e a própria via da Marginal Pinheiros, todas, obras intensas e de difícil transposição (RIBEIRO, 2008).

Já em outra declaração, Ribeiro (2008) afirma que a solução do entrelaçamento das pontes em uma única obra com o mastro em “X” não era consenso por parte dos envolvidos no projeto, já que alguns a viam como uma solução grosseira, segundo ele:

[...] para resolver essa questão foi contratado o arquiteto João Valente, designado a fazer a obra ter um aspecto mais bonito e elegante, arredondando linhas, escolhendo frisas e cores, buscando um equilíbrio harmônico, que hoje se vê na ponte estaiada (RIBEIRO, 2008).

Para quem se opôs a construção da ponte, como a urbanista Mariana Fix, a ponte se constituiria como uma marca e edificação simulacro que projeta a cidade global (FIX, 2007). Essa ideia de cidade global teve forte influência da Rede Globo que a midiaticizou, conectando sua imagem em rede com o mundo por meios dos telejornais e novelas que a utilizavam como pano de fundo ou cenário, respectivamente, percebemos a intencionalidade de se fazer a ponte, mais que um eixo de transposição de veículos e sujeitos, mas um emblema, um novo ponto de referência, marcado de aspectos simbólicos e midiáticos

2. CHÃO DE EXCLUSÃO

No Morumbi o chão é dividido, existe um choque que nasce no solo, no contraste entre o concreto armado dos prédios “aluminiosos” com a madeira inchada dos barracos. Inchada por conta das tempestades que faz Dona Neusa² percorrer às vezes mais de uma hora em seu deslocamento ao trabalho, o mesmo que em linha reta fica a 600m de sua casa, porém no meio do caminho existe um obstáculo, o Rio Pinheiros, mas além do rio, desde 2008 tem uma ponte, a ponte que quando Marcelo Bbox *liga a TV tá lá, no Bom dia São Paulo/ No SPTV primeira segunda edição*, a Ponte Estaiada, o “novo” cartão postal da cidade de São Paulo.

Do outro lado da Avenida Luís Carlos Berrini, atravessando o Rio Pinheiros, o território se altera num processo de descontinuidade visual. Entretanto, ambos lados continuam ligados pela ponte, mas como isso se configura?

O Real Parque é um bairro nobre do distrito do Morumbi que está localizado entre os limites das zonas oeste e sul da cidade de São Paulo, vizinho do bairro Jardim Panorama. Mesmo sendo considerado um bairro nobre, possui uma vasta área ocupada pela comunidade da favela Real Parque, localizada as margens do Rio Pinheiros, tendo como limite a loja Leroy Merlin.

Segundo Capitelli (2002):

Um dos bairros mais luxuosos e tradicionais da cidade, o Morumbi, zona sul, convive com uma realidade cruel: a população favelada representa 47,7% do total de moradores. As ruas que dividem os dois mundos são tênues e, cada vez mais, os imóveis de alto padrão se aproximam dos barracos.

Três favelas circundam o Morumbi. A maior é a do Real Parque, onde moram cerca de 16 mil pessoas - três mil em apartamentos do Cingapura. Na comunidade do Panorama, são cerca de 2 mil habitantes. A menor é a de Porto Seguro, com 1,5 mil moradores. A região, porém, se localiza numa das áreas mais valorizadas do bairro, o Jardim Morumbi (CAPITELLI, 2002).

A favela é constituída por diferentes núcleos que foram edificados ao longo dos anos por mobilização dos próprios moradores ou pela gestão pública, como, por exemplo, os edifícios do Cingapura, construídos na gestão do então prefeito Paulo Maluf do PP, cargo que ocupou de 1993 a 1997.

² Personagem do texto “E se a ponte estaiada fosse proibida aos carros?” de João Sette Whitaker Ferreira. Disponível em: <<http://cidadesparaquem.org/blog/2013/3/4/provocao-a-ponte-estaiada-s-para-os-nibus>>. Acesso em 12 jun 2022.

Em setembro de 2010, após a assinatura do contrato entre a Secretaria Municipal de Habitação da cidade de São Paulo (SEHAB) com o consórcio formado pelas empresas OAS e Costran, a Prefeitura iniciou mais um projeto de reurbanização na favela, para a substituição de parte dos barracos existentes em 28 conjuntos habitacionais (aproximadamente 1.100 apartamentos). Em 29 de dezembro, dois dias antes do final da gestão Kassab (2006-2012), a Prefeitura entregou 180 apartamentos no recém inaugurado “Residencial Real Parque”, que integra o Programa Municipal de Urbanização de Favelas com verbas da PMSP.

Em virtude desse processo de reurbanização que é promovido pelo agente público, o que se vê na favela são diferentes reurbanizações, uma parte com blocos de prédios escuros, vestígios da gestão Maluf (1993-1996), outros edifícios claros e coloridos, construídos na gestão Kassab (2006-2012), e outros entre o acinzentado claro e o branco, construídos na gestão Haddad (2013-2016). Certamente são perceptíveis as alterações na paisagem da favela com a construção dos edifícios que quase formam uma cortina, ocultando parte da pobreza mais visual, os barracos das famílias não beneficiadas com a reurbanização de nenhuma das gestões.



Imagem 4: Reurbanizações das gestões Maluf, Kassab e Haddad, setembro de 2012
Fonte: Escritório Paulistano de Arquitetura com intervenção dos autores.

Segundo D’Andréa (2008, p. 73):

A construção dos edifícios obedece a lógica de implantação do projeto Cingapura, ou seja, aquele de ser instalado na parte mais visível da favela onde se encontra, geralmente ao lado de uma avenida. Essa intenção de dar visibilidade aos edifícios do Projeto Cingapura tem dois objetivos: “esconder” a favela e fazer propaganda do projeto. Neste caso, a tentativa de esconder a favela dos motoristas da Marginal e dos edifícios localizados do outro lado do rio, próximos a Avenida Luís Carlos Berrini, não foi bem sucedida, uma vez que a declividade acentuada do terreno da favela permite a visibilidade dos barracos que se encontram na parte mais alta da mesma. O

segundo objetivo teve maiores desdobramentos em seus prós e contras, dado que a simples existência dos edifícios do Projeto Cingapura por si só serve de propaganda das gestões do governo municipal que as construiu: a de Paulo Maluf (1993-1996), e a de seu correligionário e sucessor Celso Pitta (1997-2000). Por meio de uma enorme quantia gasta em publicidade nas duas gestões, esse projeto de habilitação popular tem seu nome imediatamente associado aos dois políticos (D'ANDRÉA, 2008, p. 73)

De um lado, um cinturão de edifícios prateados, do outro uma descontinuidade cromática, quase que uma cortina de *patchwork*, e como conexão a ponte, um objeto que “liga” essas espacialidades e seus sujeitos, e ao mesmo tempo os separa física e socialmente.

Inclusive em entrevista Marcelo Bbox (2015) comenta sobre esse contraste que serviu de motivação inicial para sua composição (rap “Real Parque versos Ponte Estaiada”):

“É o distrito do Morumbi, (...), *pow* esse contraste louco que eu vivo e tal. Aí começou vim aquela inspiração, até que foi que surgiu né? (...) nessa inspiração eu falei vou fazer um RAP aí comecei uma parte falando assim sobre a ponte, sobre essa visão que eu tenho daqui pra lá né? Aí foi indo, eu fui escrevendo, escrevendo, aí eu “ajuntei” com esse primeiro rascunho lá de 2005 quando eu falo aquela parte “Minha rima eu vou mandando, Real Parque representando”, aí esse foi o primeiro trecho né? Daí eu fui fazendo rascunho e fui juntando, juntando, até que deu essa letra “Real Parque VS Ponte Estaiada”. Daí eu gravei em 2011, eu gravei ela, divulguei, aí foi indo, aí já fala já do contraste da favela com a ponte”.³

Na música, Bbox atribuiu o título de cartão postal a ponte, na primeira entrevista chega a afirmar que “lá no Rio é o Cristo, aqui é a Ponte Estaiada” e quando volta a ser questionado em entrevista o que a ponte representa para ele, afirma:

“Ah, hoje ela representa assim esse monumento né? Que você convive com ele do lado né? Tipo é seu vizinho, a ponte é sua vizinha. A ponte é minha vizinha, então é mais mesmo aquela questão do cartão postal e de as pessoas acharem de onde que você. É que aqui em São Paulo é diverso, tem diversas quebradas né? (...)” (grifo dos autores)

Um monumento que nasceu para ser emblema. É um objeto estratégico do poder público de projetar a cidade enquanto global? É a imagem-síntese da identidade paulistana? É o capital codificado na paisagem? É um instrumento de segregação urbana? É a ponte da Rede Globo? Como afirma Bourdieu, “o que mostra a televisão afirma-se como legítimo” (BOURDIEU, 1997 *apud* D'ANDRÉA, 2008). O ato de insistentemente dar visibilidade a região é uma forma de instituí-la como legítima, e logo, como símbolo legítimo

Quanto ao território, segundo dados da Secretaria de Habitação (SEHAB), a favela Real Parque foi fundada em 1956. A história da favela se confunde com a de diversas outras favelas,

³ Comunicação pessoal ao autor em set. 2015.

na época de sua fundação, o ambiente semirrural ali existente se fazia notar por bosques, matagais, criações de animais, uma grande distância entre um casebre e outro e extensa área de roçado. Num primeiro momento, a localidade foi batizada de favela da Mandioca, dada a presença de enormes plantações desse tubérculo na área (D'ANDREA, 2008, p. 75)

Os dados precisos da favela Real Parque foram um desafio ao longo dessa pesquisa, já que a Sub-Prefeitura do Butantã, responsável pela gestão do território, não informou ao certo a atual população da comunidade, sob a justificativa que várias famílias contempladas com a habitação popular venderam ou alugaram seu imóvel a terceiros e construíram um barraco em outra parte da favela.

3. SÃO PAULO: UMA CIDADE FRAGMENTADA PELO CAPITAL

Para Urry (1995), nosso olhar é construído de signos, dos quais o Estado e o mercado imobiliário se apropriam para promover suas cidades. E com São Paulo não é diferente, desde propagandas oficiais do mercado imobiliário, propagandas da Prefeitura Municipal, publicidade do órgão de turismo do município (SPTuris) à cartões postais e *souvenirs* para turistas e viajantes.

A questão é: Por que alguns governos locais passam a incorporar de forma cada vez mais intensa as políticas de promoção de suas cidades para a escala mundial? Quais objetivos são perseguidos? Nesse contexto, de que maneira a construção de imagens, discursos e representações contribui para os atuais processos de reestruturação urbana?

Segundo Sánchez (2010, p. 27), os governos municipais estão cada vez mais preocupados em transformar a cidade em imagem publicitária. Com tal objetivo, seus governantes assemelham-se à figura do caixeiro-viajante, abrindo catálogos de venda de seu produto-cidade.

Recorrentemente essas imagens publicitárias são os símbolos da cidade, num sentido de atrativos turísticos e/ou marcos de arquitetura icônica. A cidade de São Paulo, por exemplo, possui diversos símbolos, inclusive um deles foi eleito símbolo da cidade em 1990, a avenida mais paulista de todas, a Avenida Paulista.

Os símbolos da capital paulista sempre estiveram relacionados às sedes do capital (principalmente dos Bancos) na cidade. O Centro Paulistano, até a década de 1960, era o atual Centro Velho (entorno da Igreja da Sé até o Vale do Anhangabaú) que então era a parte da

cidade mais reproduzida em cartões postais pela Fotolabor e Foto Postal Colombo⁴ (RIBEIRO, 2012, p.188) por sua importância econômica e social na cidade.

Já no início dos anos 1970, com a maior verticalização das construções da Avenida Paulista, iniciou-se uma fuga dos escritórios centrais de bancos e empresas do “Centro Velho” para o “Centro Paulista”, fazendo com que o Centro Metropolitano se desdobrasse em dois e, com isso, iniciou-se um processo de abandono do Vale do Anhangabaú por parte dos bancos e grupos empresariais.

Segundo Frugoli Jr (2000) atualmente é possível perceber, o *tresdobramento* do Centro Metropolitano, com a materialização do “Centro Berrini”, por meio do deslocamento de bancos, firmas multinacionais e grupos industriais para a Avenida Luiz Carlos Berrini, e isso resulta na criação ou consolidação, conforme afirma Ribeiro (2012) de outro símbolo da cidade de São Paulo, de outro cartão postal, a Ponte Estaiada Octavio Frias de Oliveira

Inclusive, a SPTuris, órgão oficial do Turismo na cidade de São Paulo, em seu Mapa das Sensações, que objetiva propor um novo olhar sobre a metrópole, revelando suas diversas nuances por meio dos sentidos, com base em indicação popular, registrou a Ponte Estaiada como um atrativo espetacular da cidade (SPTuris, 2012).

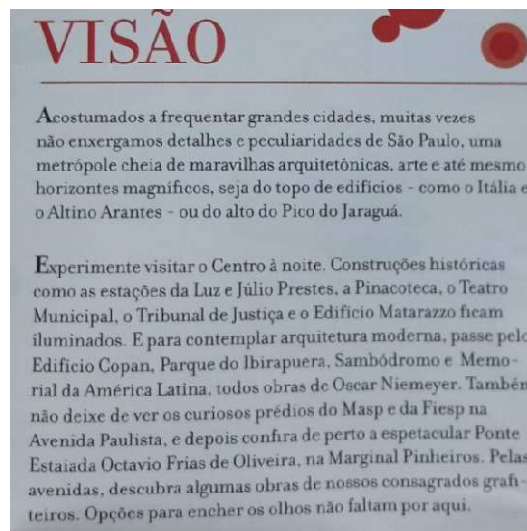


Imagem 5: Mapa da Sensações da SPTuris. Fonte: SPTuris, 2012.

Com isso, o Estado e o mercado imobiliário buscam vender uma São Paulo dinâmica, globalizada, marcada de “engenhocas” tecnológicas. Porém é importante observar que “aquele

⁴ Fotolabor e Foto Postal Colombo na década de 1950 eram as duas principais editoras de Cartão Postal do Estado de São Paulo.

que manipula os símbolos pode manipular os processos de identificação, podendo então influenciar a constituição do grupo que legitima” (YÁZIGI, 2001, p.236).



Imagem 6: Empreendimento imobiliário GeoBerrini. **Fonte:** Disponível em: <http://geoberrini.com.br/>

Para Calvino (1990, p.23), a memória é redundante: repete os símbolos para que a cidade comece a existir, e assim, hoje vemos a construção de diversas pontes estaiadas pela cidade e país, todas com o mesmo objetivo comunicar a ideia de cidade global, do futuro e secundariamente transpor pessoas e veículo de um ponto a outro.

No município de Guarulhos, localizado a 20 km da cidade de São Paulo, em 2011, foi inaugurada a Ponte Estaiada na entrada da cidade. Também no mesmo período, houve a construção do Viaduto Estaiado Luciano Mendes de Almeida, que faz parte do Complexo viário Padre Adelino, localizado no bairro do Tatuapé, na cidade de São Paulo e da Ponte Estaiada Governador Orestes Quéricia, que liga os bairros do Bom Retiro e Santana, também na cidade de São Paulo.

Segundo Arantes (*apud* BESSA; ÁLVARES, 2014, p. 52), os ícones têm sido utilizados como “forma-publicidade da mercadoria, com a nova supremacia econômica patrocinando os símbolos bem desenhados que lhe celebram o triunfo” e que, juntamente com outras estratégias de intervenção urbana, conseguem inserir as localidades no competitivo circuito internacional do turismo, por meio de novos símbolos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Hoje a exclusão não é percebida como resultado de uma momentânea má sorte, mas como algo que tem toda a aparência de definitivo. Além disso, nesse momento, a exclusão tende a ser uma via de mão única. É pouco provável que se reconstruam as pontes queimadas nos passados. E são justamente a irrevogabilidade desse "despejo" e as escassas possibilidades de recorrer contra essa sentença que transformam os excluídos de hoje em "classes perigosas" (BAUMAN, 2009, p.23)

E a dinâmica opera exatamente dessa maneira, os excluídos se tornam perigosos, apresentam um ameaça aos cidadãos de “primeira-fila” como chama Bauman. Nas idas ao campo, buscamos coletar anseios, histórias e percepções dos moradores entrevistados, e o que captamos foi isso, anseios e histórias de sujeitos de “última-fila” que são excluídos dentro de seu próprio bairro, o Real Parque.

Ainda para Bauman (2009, p. 32), em poucas palavras, as cidades se transformaram em depósitos de problemas causados pela globalização. Os cidadãos e aqueles que foram eleitos como seus representantes estão diante de uma tarefa que não podem nem sonhar em resolver: a tarefa de encontrar soluções locais para contradições globais.

Ao longo da pesquisa, por meio da observação participante, pudemos partilhar da espacialidade e buscar compreender a experiência cotidiana de sujeitos que vivem invisibilizados, moram em um dos bairros mais caros da cidade, mas simultaneamente vivem à margem, são sujeitos periféricos.

No Real Parque, durante o último programa de urbanização da favela (gestão Haddad – 2013/2016), os moradores da “parte rica” do Real Parque protestaram contra a urbanização da favela sob a justificativa que ela estava avançando e que a área verde do bairro ficaria dentro da comunidade, o que atrasou as obras, a influência das famílias com poder na cidade de São Paulo (VEJA SÃO PAULO, 2016).

Teresa Caldeira (2000) afirma que a cidade de São Paulo, hoje é uma cidade feita de muros. Barreiras físicas são construídas por todo lado: ao redor das casas, dos condomínios, dos parques, das praças, das escolas, dos escritórios. A nova estética da segurança decide a forma de cada tipo de construção, impondo uma lógica fundada na vigilância e na distância.

E em meio essa lógica da distância, da segurança, vemos um elemento importante, o veículo, símbolo ultrapassado de mobilidade urbana e elemento de *status* social, tendo em vista o histórico de congestionamento na cidade. E para aliviar os tão recorrentes engarrafamentos

da cidade de São Paulo, na região do Morumbi, foi inaugurado em 2008 um novo símbolo urbano, a Ponte Estaiada Octávio Frias de Oliveira.

Curiosamente, antes da ponte terminar de ser construída, ela já tinha o título de cartão postal, “nasceu” símbolo e recebeu um nome de poder, Octávio Frias de Oliveira, o fundador do Grupo Folha de São Paulo. Projeto do engenheiro Francisco Catão Ribeiro, a ponte inovou em seu estilo de construção, por conta das pistas independentes, curvas e estaiadas, que são conectadas a um mesmo mastro, que mede 138 metros de altura, equivalente a um prédio de 46 andares.

A construção de símbolos urbanos é uma estratégia comum do *city marketing* em transformar o espaço em mercadoria por meio desses elementos que ao mesmo tempo que produz uma representação de cidade global, de cidade do futuro, pasteuriza a experiência na cidade, já que a arquitetura-ícone é uma característica da cidade global

Já da ponte pra cá, vemos o oposto da cidade-global, no bairro do Real Parque, pertencente ao distrito do Morumbi, a estética, a maneira de ocupar o solo, a relação espacial, o imaginário e apropriação de cidade é outra. Inclusive, segundo um dos entrevistados, a apropriação da cidade é somente para aqueles que tem dinheiro, afinal como irão se apropriar se não terão transporte para voltar para casa?

De acordo com a SEHAB, a favela Real Parque foi fundada em 1956, porém apenas nos anos 90, durante a gestão do ex-prefeito Paulo Maluf iniciaram-se as obras de reurbanização da favela, por meio da construção dos edifícios do Cingapura, que eram operados na lógica do “fachadismo social”, ou seja, construir prédios que ficavam na frente de favelas sem urbanizá-la totalmente, apenas para esconder a pobreza, estratégia essa, conhecida mais como marketing eleitoral do que projeto habitacional.

Operados na mesma lógica, os apartamentos do Programa Municipal de Urbanização de Favelas da PMSP das gestões Kassab e Haddad não pensaram no habitar, foram realizados pensando no imóvel, na propriedade, o típico urbanismo de prancheta, que se reproduz nele mesmo e é bem diferente no urbanismo etnógrafo, aquele que se preocupa no habitar e nas relações socioespaciais dos moradores.

Assim, ao longo da pesquisa pudemos notar que a lógica da moradia popular é pensar na propriedade e não no habitar. Finalizamos a pesquisa questionando a possibilidade de um outro urbanismo, pautado também na escuta das vozes dos moradores. Pensar num urbanismo

que se preocupe com sujeitos que vivem os efeitos de exclusão por conta da construção de símbolos urbanos, elementos da arquitetura-ícone, tão comum nas atuais cidades globopasteurizadas, como São Paulo.

Conclui-se, por fim, que a Ponte Estaiada favoreceu aqueles que possuem automóvel, em detrimento da redução da mobilidade dos moradores da favela Real Parque, em uma dinâmica da gestão urbana que prioriza o mercado imobiliário e precariza o entorno socioespacial. Resta verificar as resistências do território e as formas de reinvenção do cotidiano que as comunidades se utilizam para lidar com tais imposições, sendo esta uma das limitações dessa pesquisa e possíveis estudos futuros.

REFERÊNCIAS

- BAUMAM, Zygmunt. *Confiança e medo na cidade*. Rio de Janeiro: Zahar, 2009.
- BBOX, Marcelo. Entrevista [setembro 2015]. Entrevistador: Giliard Ribeiro. São Paulo, 2015. 1 arquivo mp3 (40 min).
- BESSA, Altamiro Sérgio Mol; ÁLVARES, Lúcia Capanema. *A Construção do Turismo: Megaeventos e outras Estratégias de Venda das Cidades*. Belo Horizonte: C/Arte, 2014.
- BRASIL. *Lei Federal nº 10.257/2001. Estatuto da Cidade*. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110257.htm>. Acesso em: 10 abr 2022.
- CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. *Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo*. Editora 34: São Paulo, 2000.
- CALVINO, Ítalo. *As cidades invisíveis*. Tradução Diogo Mainardi. São Paulo: Companhia das Letras, 1990
- CAPITELLI, Marici. *Morumbi Rico, Morumbi Pobre*. O Estado de São Paulo: 13 de outubro de 2002. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/censo/noticias.shtm>>. Acesso em 10 jun 2022.
- CREDENDIO, José Ernesto; TAKAHASHI, Fábio. *Com 138 m de altura, ponte estaiada é aberta*. São Paulo, 11 maio 2008. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff1105200821.htm>>. Acesso em 5 jun 2022.

D'ANDREA, Tiarajú Pablo. *Nas tramas da segregação: O Real Panorama da Pólis*. Dissertação (Mestrado em Sociologia). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2008. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8132/tde-13102009-114940/pt-br.php>>. Acesso em: 02 jun 2022.

ESCRITÓRIO PAULISTANO DE ARQUITETURA. *Conjunto Habitacional do Real Parque*. Disponível em: <<http://www.epaulistano.com.br/real-parque---fotos.html>>. Acesso em: 10 jun 2022.

FERREIRA, João Sette Whitaker. *Cidades para que(m)? Política, Urbanismo e Habitação*. Disponível em: <<http://cidadesparaquem.org/blog/2013/3/4/provacao-a-ponte-estaiada-s-para-os-nibus>>. Acesso em 12 jun 2022.

FIX, Mariana. *Parceiros da exclusão: duas histórias da construção de uma “nova cidade” em São Paulo: Faria Lima e Água Espraiada*. São Paulo: Boitempo, 2001.

FIX, Mariana. *São Paulo Cidade Global: fundamentos financeiros de uma miragem*. São Paulo: Boitempo, 2007.

FRÚGOLI JR, Heitor. *Centralidade em São Paulo: trajetórias, conflitos e negociações na metrópole*. São Paulo: Cortez, 2000.

HARVEY, David. A arte como renda: globalização e transformação da cultura em commodities. *Designio: Revista de História da Arquitetura e do Urbanismo*. São Paulo: Annablume, n.4, p.27-40, 2005.

PAIVA, Ricardo Alexandre. Os ícones urbanos e arquitetônicos. In: VARGAS, Heliana Comim; PAIVA, Ricardo Alexandre. *Turismo, arquitetura e cidade*. Barueri, SP: Manole, 2016.

RIBEIRO, Catão Francisco. *Plenária marco Ponte Estaiada*. Disponível em: <www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/.../cec/.../plenaria_marco_2008_ponte_estaiada.ppt>. Acesso em 10 jun 2022.

RIBEIRO, E. S.. *Um estudo sobre o símbolo, com base na Semiótica de Peirce*. *Estudos Semióticos*. São Paulo, volume 6, número 1, junho de 2010. Disponível em: <<http://www.fflch.usp.br/dl/semiotica/es>>. Acesso em 03 set. 2021.

RIBEIRO, Vanessa Costa. *Várzea do Carmo a Parque Dom Pedro II: de atributo natural a artefato – Décadas de 1890 a 1950*. São Paulo, 2012. 171 f. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade de São Paulo. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8138/tde-14092012-102923/pt-br.php>>. Acesso em 10 fev 2021.

SÁNCHEZ, Fernanda. *A reinvenção das cidades para um mercado mundial*. Chapecó, SC: Argos, 2010.

URRY, John. *O olhar do Turista: lazer e viagens na sociedade contemporânea*. São Paulo: Studio Nobel, 1990.

VEJA SÃO PAULO. *Revitalização da Favela Real Parque está em xeque: moradores do Morumbi protestam contra urbanização da região*. Disponível em: <<http://vejasp.abril.com.br/cidades/revitalizacao-da-favela-real-parque-esta-em-xeque/>>. Acesso em 10 jun 2022.

YÁZIGI, Eduardo. *A alma do lugar: Turismo, planejamento e cotidiano*. São Paulo: Contexto, 2001.