

CIDADE E IMAGINÁRIO: UMA BREVE LEITURA DA PONTE ESTAIADA OCTÁVIO FRIAS DE OLIVEIRA

Giliard Sousa Ribeiro¹
Leandro Benediti Brusadin²

RESUMO

O objetivo desse artigo é fazer uma breve leitura da Ponte Estaiada Octávio Frias de Oliveira a partir de duas categorias, cidade e imaginário, bem como problematizar o “nascimento” e usos da Ponte Estaiada, cartão postal da cidade de São Paulo, um projeto de R\$260 milhões de reais. A metodologia da pesquisa se vale de pesquisa documental em jornais e mídias audiovisuais, além pesquisa bibliográfica. Conclui-se que a ponte é um enclave edificado que integra e altera a paisagem e o imaginário coletivo dessa “nova cidade” em São Paulo e que ao invés de unir os territórios separados geograficamente pelo Rio Pinheiros, legitima a divisão socioespacial - de um lado o mercado financeiro, a cidade planejada e do outro uma fratura urbana, a favela Real Parque, um solo socialmente fragmentado, cortinado por um urbanismo de fachada.

Palavras-chave: Cidade; São Paulo; Imaginário; Arquitetura-ícone; Ponte Estaiada.

CITY AND IMAGINARY: A BRIEF READING OF THE PONTE ESTAIADA OCTÁVIO FRIAS DE OLIVEIRA

ABSTRACT

The objective of this article is to briefly read the Ponte Estaiada Octávio Frias de Oliveira from two categories, city and imaginary, as well as problematize the “birth” and uses of the Ponte Estaiada, postcard of the city of São Paulo, a project of R\$260 million reais. The research methodology uses documentary research in newspapers and audiovisual media, in addition to bibliographical research. It is concluded that the bridge is a built enclave that integrates and alters the landscape and collective imagination of this “new city” in São Paulo and that instead of uniting the territories separated geographically by the Pinheiros River, it legitimizes the socio-spatial division - on the one hand the financial market, the planned city and on the other an urban fracture, the Real Parque favela, a socially fragmented land, curtained by a facade urbanism.

Keywords: City; São Paulo; Imaginary; Icon architecture; Ponte Estaiada.

1 INTRODUÇÃO

Esta pesquisa é uma leitura inicial da Ponte Estaiada Octávio Frias de Oliveira, objeto urbano da cidade de São Paulo, construída no bairro do Morumbi. Para tal leitura, o artigo se faz do uso de duas categorias teóricas centrais, cidade e imaginário.

Mas, o que é a cidade? Um amontoado de prédios? Uma mancha cinza? Um território hiper conectado? Um palimpsesto grafado com símbolos de poder (ou

¹ Doutorando em Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável (PPGACPS) pela Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG) e Mestre em Cultura e Territorialidades pela Universidade Federal Fluminense (UFF). Professor EBTT de Turismo do Instituto Federal do Espírito Santo (Ifes). E-mail: giliardsousa@hotmail.com

² Doutor em História pela Universidade Estadual Paulista (Unesp). Professor Associado do Departamento de Turismo da Universidade Federal do Paraná (UFPR) e Professor Permanente do Programa de Pós-Graduação em Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável (PPGACPS) da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG). E-mail: leandrobrusa@hotmail.com



miséria)? São inúmeras as possibilidades, já que a cidade é da ordem da experiência vivida com dimensões polissensoriais. A cidade é política, social, simbólica, afetiva e espiritual.

Definir cidade é um desafio que vem sendo desafiado num emaranhado de possibilidades inscritas em diferentes tempos e espaços. Quando pensamos em cidade, a primeira imagem que nos vem à cabeça é São Paulo, uma trama urbana intensa que costura tudo em excesso, gente, carro, prédio, capital e periferia.

Mas, e as outras cidades? A medieval com seus muros e tantas outras metrópoles sem limites definidos, não seriam bons exemplos para cunhar a categoria? Seria arbitrário, ou até mesmo prepotente definir cidade a partir de São Paulo, mesmo ela sendo o tecido urbano onde “nasceu”³ objeto de pesquisa, a Ponte Estaiada Octávio Frias de Oliveira.

Assim como Rolnik (2012, p. 13), acreditamos que seja mais interessante analisar a cidade como um imã, uma porção de território que atrai pessoas para trabalhar, morar, construir seus templos e rituais.

Talvez a dificuldade em definir cidade inicie na sua etimologia, já que a palavra cidade vem do latim *civitate*, noção próxima de *civita* que deu origem as palavras cidadão e civilização. A palavra urbano vem do latim *urbs*, e significa cidade. Já a palavra grega *pólis*, também significa cidade, mas num sentido de indicar a sede, a residência, a origem. Ou seja, enquanto *pólis* é o lugar de determinada gente, *civitate* é o lugar onde os *cives* (cidadão em latim) se formam em conjunto para dar vida à cidade (LACOSTE, 2005, p. 21, 80, 315; CACCIARI, 2009, p. 10, 11).

Para Cacciari (2009, p. 10), a cidade enquanto conceito não existe. Existe diferentes e distintas formas de vida urbana, por isso, ela pode ser dita de diferentes maneiras. Assim, propomos a percorrer por algumas dessas formas.

Para Marx e Engels (1846, p.64), a cidade pode ser definida como a realidade da concentração da população, dos instrumentos da produção, do capital, dos prazeres e das necessidades. Já para Park, fundador da Escola de Sociologia Urbana de Chicago, a “cidade é, sobretudo, um estado de espírito, um conjunto de

³ Utilizaremos “nascimento”, uma condição humana para tratar da construção da ponte em referência a capa da revista Veja SP de 24 de outubro de 2007 com a manchete “Nasce um cartão postal” e a ponte estaiada, ainda em construção de fundo. Disponível em: <https://vejasp.abril.com.br/wp-content/uploads/2016/11/4441_42-24-outubro-2007.png?w=468>. Acesso em: 6 out. 2023.

costumes e tradições, de atitudes e sentimentos organizados, inerentes a esses costumes e que são transmitidos com essas tradições” (1976, p. 1).

Harvey (1980, p. 34, 174), define a cidade como um sistema dinâmico complexo no qual a forma espacial e o processo social estão em contínua interação, mas pontua que a cidade é também o lugar das contradições acumuladas. Enquanto para o urbanista Lynch, numa perspectiva fenomenológica, a cidade “existe mais do que a vista alcança, mais do que o ouvido pode ouvir” (2011, p. 11).

Em meio a distintos conceitos de cidade – que não se excluem, mas que se complementam –, nos deparamos com a definição da geógrafa Ana Carlos: “a cidade é um modo de viver, pensar, mas também sentir. O modo de vida urbano produz ideias, comportamentos, valores, conhecimentos, formas de lazer, e também uma cultura” (p. 26, 2013).

Entender a cidade como um modo de viver é pensar na experiência sinestésica que o urbano produz. É corporificar a ordem e o caos materializados pelos sons, cheiros e imagens. E aqui nos propomos a refletir as imagens, já que viver numa grande cidade é ser bombardeado por ícones urbanos, por dispositivos simbólicos.

Para a reflexão ganhar concretude, a cidade precisa de uma fisionomia, uma materialidade inscrita no tecido urbano e no imaginário de quem habita, mas antes discutiremos a categoria de imaginário, tendo em vista que todas as cidades são, entre outras coisas, uma projeção dos imaginários sociais no espaço (BACZKO, 1985, p. 313).

Ao longo do século XX, o imaginário foi tema de interesse de teóricos como Freud, Bachelard, Durand, Lacan, Castoriadis, Baczko, Charaudeau, entre todos outros. Da mesma forma que cidade, o imaginário foi e é estudado por muitos, mas nem sempre os campos e conceitos tem diálogos profícuos, em especial quando tensionamos o conceito para o estudo do urbano.

Para Charaudeau (2017, p. 576), o vocábulo imaginário cria também um problema, não apenas em razão do sentido que adquire em seu uso corrente, mas também pela forma com que é empregado em certas disciplinas. Em seu uso corrente, o termo imaginário é empregado no sentido daquilo “que existe apenas na imaginação, que não tem realidade”.

Quando aplicado a uma pura invenção de espírito que descreve qualquer coisa que não possui correspondente na realidade e que, portanto, não é verdade, lhe são dados como sinônimos os termos de mito, lenda e ficção (CHARAUDEAU, 2017, p. 576), mas não é desse imaginário que nos referimos.

Caminhando pela antropologia, nos deparamos com o conceito de imaginário produzido por Durand (1988) no *Dicionário crítico de política cultural: cultura e imaginário* (COELHO, 1997), onde ele define imaginário como:

[...] o conjunto das imagens não gratuitas e das relações de imagens que constituem o capital inconsciente e pensado do ser humano. Este capital é formado pelo domínio do arquetipal - ou das invariâncias e universais do comportamento do gênero humano - e pelo domínio do idiográfico, ou das variações e modulações do comportamento do homem localizado em contextos culturais específicos e no interior de unidades grupais. Não se trata, portanto, de um conjunto de fantasias no sentido de irrealidades, mas de um substrato simbólico ou conjunto psicocultural (presente tanto no pensamento "primitivo" quanto no civilizado, no racional como no poético, no normal e no patológico), de ampla natureza, que se manifesta sob diferentes formas [...].

É desse imaginário que nos referimos, um capital formado pelo domínio e, não por um conjunto de irrealidades. Em consonância com Durand (1988) e na busca de um conceito de imaginário que dialogue diretamente com o urbano, Baczko (1985) parece o mais adequado, pois compreende o imaginário como o conjunto de representações coletivas associadas ao poder. Para ele, o imaginário é um aspecto da vida social, já que é através dos imaginários sociais que os sujeitos constroem suas identidades, elaboram uma certa representação de si, um dos mecanismos que regulam a vida coletiva (BACZKO, 1985, p. 309).

Ainda para Baczko (1985, p. 311):

O imaginário social torna-se inteligível e comunicável através da produção dos "discursos" nos quais e pelos quais se efetua a reunião das representações coletivas numa linguagem. Os signos investidos pelo imaginário correspondem a outros tantos símbolos. E assim que os imaginários sociais assentam num simbolismo que é, simultaneamente, obra e instrumento.

Logo, podemos entender que os dispositivos simbólicos urbanos são obra e instrumento, são objetos inseridos na trama, matérias que comunicam, que introduzem valores e modelam suas formas. A arquitetura é mais que técnica e matéria, é linguagem também, e possui um poder simbólico.

Bourdieu (2002, p. 8) afirma que o poder simbólico é um poder invisível, o qual só pode ser exercido com a cumplicidade daqueles que não querem saber que lhe estão sujeitos ou mesmo que o exercem. É um poder invisível, mas vivido cotidianamente e que constrói as realidades do mundo real.

Entretanto, para Bachelard (1998, p.126), o imaginário não encontra suas raízes profundas e nutritivas nas imagens, a princípio, ele tem necessidade de uma presença mais próxima, mais envolvente, mais material. Assim, ao caminhar pelas cidades, observamos símbolos edificados, enclaves urbanos cravados no solo.

O espaço urbano é repleto desses 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).

Mas qual é o sentido desses ícones urbanos? Para Calvino (1990, p.23), “a memória é redundante e repete os símbolos para que a cidade comece a existir”, assim, nos últimos anos temos observado a construção de diversos edifícios emblemáticos e ícones urbanos, pautados numa sofisticação técnica, mas habituais a diferentes paisagens, como as pontes estaiadas, comumente inseridas na lógica do city marketing, de comunicar a ideia de cidade global, conectada com o futuro e secundariamente transpor pessoas e veículo de um ponto a outro.

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 no imaginário coletivo (HARVEY, 2005; PAIVA, 2016).

2. O “NASCIMENTO” DA PONTE

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, de acordo com Cotrim (2013), a chamada da capa já atestava sua natureza de ser emblemática, mesmo antes de sua inauguração. E assim “nasceu” a Ponte Estaiada, sob a justificativa “desafogar” a Avenida Bandeirantes, como uma alternativa a sempre engarrafada Ponte do Morumbi.

Figura 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>

Com uma fisionomia globalmente conhecida, a ponte foi inaugurada em maio de 2008, após três anos de construção e faz parte do Complexo Viário Real Parque. Teve seu projeto inicial orçado em R\$ 147 milhões na gestão na Prefeita Marta Suplicy, então filiada ao Partido dos Trabalhadores – PT; remodelado para R\$85 milhões, na gestão de José Serra, filiado ao Partido Social da Democracia Brasileira – PSDB; mas inaugurado com gasto total estimado em R\$260 milhões, já na gestão de Gilberto Kassab, no período filiado ao Democratas (D'ANDREA, 2008).

Quando inaugurada, já na gestão de Gilberto Kassab, 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 inicial 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.

Localizada no Morumbi, uma região rica e cheia de contrastes da cidade de São Paulo, com forte presença de empresas do setor de serviços e comunicação.

Esse novo signo urbano, encontra-se entre a Marginal Pinheiros e a Avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini, no entroncamento com a Avenida Roberto Marinho, mas que só serve a uma parte da cidade. A ponte reafirmou a divisão de duas cidades, uma em cada ponta, uma rica, legal e protegida, enquanto a outra é ilegal, informal e invisível.

Figura 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, só não divulgaram que facilitaria apenas a vida de quem possui carro, já que não possui ciclovia, tampouco passagem para pedestre.

Em maio de 2008, durante a inauguração ocorreu uma série de manifestações com a presença de ciclistas e moradores da região que reivindicavam visibilidade e solução as suas demandas, o direito de circular pela ponte, o direito à cidade numa perspectiva Lefebvriana (2009), de habitar, usar e participar das produções da cidade.

Também durante a inauguração da ponte, houve um de ritual planejado pelo Estado (supostamente laico) com discurso do então Governador José Serra e do

Prefeito Gilberto Kassab e a benção do Padre Marcelo Rossi e de Dom Fernando Figueiredo, 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.

Cotrim (2013) sinaliza que desde sua inauguração, 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*, estúdio panorâmico de vidro da Rede Globo, que tem a ponte como pano de fundo.

Imagem 3 - Telejornal BOM DIA SP



Fonte: <https://www.youtube.com/watch?v=TMPSPvon4IA>

Para Soja (2008, p. 453 *apud* CHAMBERS, 1986):

A cidade existe como uma série de duplos; tem culturas oficiais e ocultas, é um lugar real e um espaço para a imaginação. Sua elaborada rede de ruas, casas, edifícios públicos, sistemas de transporte, parques e lojas é acompanhada por um complexo de atitudes, hábitos, costumes, expectativas e esperanças que reside em nós como sujeitos urbanos. Descobrimos que a "realidade" urbana não é única, mas múltipla, que dentro da cidade há sempre outra cidade.

A cidade é múltipla, mas sempre constituída a partir de relações de poder, onde a periferia, definida por Roy (2011, p. 15) como variedade de fraturas, descontinuidades ou “dobradiças” disseminadas em territórios urbanos é comumente esquecida ou cortinada por objetos urbanos que invisibilizam ainda mais os já subalternizados, moradores da favela.

3 FRATURA URBANA: FAVELA REAL PARQUE

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 Neusa⁴ 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 não conecta.

⁴ Personagem do texto “E se a ponte estaiada fosse proibida aos carros?” de João Sette Whitaker Ferreira. Disponível em: <http://cidadesperaquem.org/blog/2013/3/4/provocao-a-ponte-estaiada-s-para-os-nibus>. Acesso em 12 out. 2023.

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.

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.

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 no imaginário da cidade.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

As pontes estaiadas funcionam objetos de modernização urbanística pautados na ideologia do crescimento econômico, com uma forma inédita, uma sofisticação técnica, mas uma eficácia de desempenho constantemente questionada em algumas cidades. Uma estética do delírio especulativo que custa milhões aos cofres públicos.

Atualmente, a arquitetura de pontes no país tem dado preferência para o modelo estaiado. Depois das pontes de São Paulo, Ponte Estação Eng. Jamil Sabino e da Octávio Frias de Oliveira, esse modelo de ponte tem sido replicado em vários estados, em especial nas capitais como Teresina (PI), Natal (RN), Manaus (AM), Belém (PA), Curitiba (PR), entre outras cidades.

Em diversos projetos, a superficialidade da forma da ponte substitui a espacialidade pelo simbolismo, ou seja, observamos a valorização da forma em detrimento da função. Desde que surgiram, esses ícones urbanos e sua imagem passaram a circular como mercadoria.

Trata-se de objetos que já “nascem” contaminados pelo cálculo mercantil, uma arquitetura, circunscrita ao mercado econômico, que por sua vez é o único a conferir-lhe sentido social. Esses ícones arquitetônicos produzem uma espiral de imagens que vai crescendo, das revistas especializadas até a mídia em geral, incluindo propagandas que as adotam como pano de fundo para seus produtos.

As pontes são produtos imaginários, são documentos visuais de reprodução e consumo imediato, onde o espetáculo é mediado pela imagem. Sim, espetáculo. O capital em tal grau de acumulação se torna imagem, protagonizando a alienação, pois o espetáculo é o momento em que a mercadoria ocupa a vida social e transita por diferentes cotidianos (PAIVA, 2016).

Sendo assim, torna-se relevante indagar a serviço de quem está a arquitetura? E por que não as cidades? Esses ícones urbanos presentes no nosso

imaginário, que produzem um fascínio no olhar, possuem em sua essência a função de espetáculo? No caso de São Paulo, a Ponte Estaiada Octávio Frias de Oliveira, que deveria unir como função social primária, segrega, é obstáculo, espaço impreciso, com pouco sentido social e vazio para qualquer pessoa a pé, já que não contempla pedestres e ciclistas.

A ponte atua como elemento de divisão de 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, invisibilizada por meio de um urbanismo de fachada, a favela Real Parque. Ambas as categorias de cidade instaladas no mesmo território, unidas e separadas pela ponte.

Ponte de uso civil questionável, mas ícone de fascínio da engenharia do olhar, onde a superficialidade da forma pode substituir a espacialidade pelo simbolismo, isto é, a valorização da forma em detrimento da função. Seria essa ponte um espaço desigual? Um exílio urbano? Ou São Paulo é que está sendo construída fora da escala humana?

REFERÊNCIAS

BACHELARD, G. **A água e os sonhos**: ensaio sobre a imaginação da matéria. Tradução por Antônio de P. Danesi. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

BACZKO, B. A imaginação social. In: LEACH, E. *et al.* **Anthropos-Homem**. Lisboa: Imprensa Nacional/Casa da Moeda, 1985.

BOURDIEU, P. **O poder simbólico**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.

CALVINO, I. **As cidades invisíveis**. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

CACCIARI, M. **A cidade**. Tradução José J. C. Serra e Amadora, Portugal: Gustavo Gili, 2010.

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 2023.

CARLOS, A. F. A. **A cidade**. São Paulo: Contexto, 2013.

CHARAUDEAU, P. **Os estereótipos, muito bem. Os imaginários, ainda melhor**. Traduzido por André Luiz Silva e Rafael Magalhães Angrisano. *Entrepalavras*, Fortaleza, v. 7, p. 571-591, jan./jun. 2017.

COELHO, T. **Dicionário crítico de política cultural: cultura e imaginário.** São Paulo: Iluminuras, 1997.

COTRIM, L. R.. **A Ponte Estaiada Octávio Frias de Oliveira na construção de sentidos para a cidade de São Paulo.** 2013. 258 f. Dissertação (Mestrado em Comunicação) - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2013. Disponível em: <https://tede2.pucsp.br/handle/handle/4550?mode=full>. Acesso em: 18 set. 2023.

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 2023.

D'ANDREA, T. P. **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: 10 maio 2023.

DURAND, G. **A imaginação simbólica.** São Paulo, Edusp/Cultrix, 1988.

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

HARVEY, D. **A Justiça Social e a Cidade.** São Paulo: Hucitec, 1980.

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

SOJA, E. W. **Postmetrópolis. Estudios críticos sobre las ciudades y las regiones.** Traficantes de Sueños: Madrid, 2008.

LACOSTE, Y. **Dicionário de Geografia.** Lisboa: Teorema, 2005.

LYNCH, K. **A imagem da cidade.** Traduzido por Jeferson Luiz Camargo. 3. ed. São Paulo: WMF, 2011.

MARX, K.; ENGELS, F. **A Ideologia Alemã (1846).** São Paulo: Moraes, 1984.

PAIVA, R. A. Os ícones urbanos e arquitetônicos. In: VARGAS, H. C.; PAIVA, R. A. **Turismo, arquitetura e cidade.** Barueri, SP: Manole, 2016.

PARK, R. E. The City: Suggestions for the Investigation of Human Behavior in the Urban Environment. In PARK, R. E. ; BURGESS, E. W. (Org.) **The City.** Chicago: University of Chicago Press, 1976, p. 1-46.

RIBEIRO, G. S. **Ponte Estaiada Octávio Frias de Oliveira: espacialidade e narrativas de um símbolo urbano**. 112 f. Dissertação (Mestrado em Cultura e Territorialidades) – Instituto de Arte e Comunicação Social da Universidade Federal Fluminense. Disponível em: <https://www.ppcultuff.com/dissertacoes>. Acesso em: 20 maio 2023.

ROLNIK, R. **O que é cidade**. 4. ed. São Paulo: Brasiliense, 2012.

ROY, A. Slumdog cities: Rethinking subaltern urbanism. **International Journal of Urban and Regional Research**, v. 35, n. 2, p. 223-238, 2011.

SÁNCHEZ, F. **Reinvenção das cidades para um mercado mundial**. Chapecó, SP: Editora Argos, 2010.