

## **1. Urbanismo e Paisagem**

# **Livros Grátis**

<http://www.livrosgratis.com.br>

Milhares de livros grátis para download.

Ana Paula Prado Lourenção  
orientação Profa. Dra.  
Maria Angela F. Pereira Leite

# Ensejos das Remodelações Urbanas e o Largo da Batata

o sistema de transportes e  
a apropriação da paisagem

FAU - USP  
São Paulo  
2008

## **1. Urbanismo e Paisagem**

**Ana Paula Souza Prado Lourenção**  
**sob orientação da Profa. Dra.**  
**Maria Ângela Faggin Pereira Leite**

***Ensejos das remodelações urbanas e o  
Largo da Batata: O sistema de transportes e a  
apropriação da paisagem.***

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em  
Arquitetura e Urbanismo, Área de Concentração Paisagem e Ambiente, da  
Universidade de São Paulo.

FAU-USP  
São Paulo, 2008

## **1. Urbanismo e Paisagem**

## Folha de Aprovação

**Aluna: Ana Paula Souza Prado Lourenção,**

**Orientação: Profa. Dra. Maria Ângela Faggin Pereira Leite**

**Título da Dissertação:**

***Ensejos das remodelações urbanas e o  
Largo da Batata: O sistema de transportes e a  
apropriação da paisagem.***

**Instituição: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade  
de São Paulo, FAU-USP,**

São Paulo, \_\_\_\_\_ 2008.

_____	_____
_____	_____
_____	_____
_____	_____
_____	_____
_____	_____
_____	_____

## **1. Urbanismo e Paisagem**



## Agradecimentos

Começo por agradecer à Vida, pela generosidade divina com que me trata, possibilitando-me grandes oportunidades de aprendizado nesta longa, ainda que breve, passagem. Agradeço à minha família, aos meus filhos Guilherme e Theo, ao meu marido pelo seu amor, respeito e admiração, pelo incentivo e compreensão nesses três intensos anos. Aos meus pais, base em que me ergui. Aos mestres.

Agradeço à minha orientadora, Maria Angela, pelo seu intenso trabalho junto a mim, às minhas idéias e escritos. Foi um presente do destino tê-la à minha frente nesse percurso!

Ao CNPq pelo incentivo à continuidade da pesquisa e ao Programa de Aperfeiçoamento de Ensino da Universidade de São Paulo pela oportunidade de conviver com alunos e professores em um ambiente de profusão de idéias.

Aos meus amigos, companheiros de perto e de longe, presentes na minha vida há pouco ou muito tempo, mas muito importantes para o que me levou a querer estar aqui: Kleber, Jussara Flower, Carmucho, Lucia Dossin, Taisa, Laura Padovan, Tiguez Lopes, João Sette, Junior, Suely Lima, Cris Deneno, Carmen Balhesterro. Ao Nuno Fonseca que cedeu tantas horas de seus poucos momentos de descanso, sob o firme propósito de iluminar minhas idéias! À Isa da Secretaria da Pós-Graduação, querida, competente e descomplicada.

## **1. Urbanismo e Paisagem**

## 1. Urbanismo e Paisagem

“Distintos níveis de acesso a serviços públicos, como educação, saúde e oferta de bens culturais, afetam as possibilidades de contato e interação entre pessoas de diferentes grupos sociais, dificultando – e, no limite, impedindo – a geração de comunidades plurais e socialmente integradas”.

BUSSO, 2001, in SEADE, 2000, p. 3

## **1. Urbanismo e Paisagem**

### Resumo

Ao nos referirmos às alterações que acontecem no espaço das grandes cidades, as que concernem ao sistema de transportes são emblemáticas. Com o surgimento das regiões metropolitanas, em que a concentração da produção e da população tornou-se uma realidade, a necessidade de deslocamento entre residência e trabalho transformou-se em um fator determinante da qualidade de vida e ambiental para grandes parcelas populacionais.

Nesta dissertação procuramos observar que os parâmetros que condicionam as relações sociais são os mesmos que condicionam a construção do espaço de trocas e convivência de uma sociedade; assim, quanto mais igualitária a sociedade, mais generalizado o acesso aos equipamentos e serviços, e, portanto, às infra-estruturas que possibilitam o deslocamento até eles.

Observando a história da cidade de São Paulo pudemos inferir características importantes da sociedade em que nos encontramos. Com base nelas, elaboramos um estudo de caso em que avaliamos as intervenções ora realizadas no Largo da Batata que, no momento, é um ambiente da cidade que evidencia essas características sociais.

### Abstract

When we refer to the transformations that occur in the urban space of big cities, the ones regarding the transport system are emblematic. With the rise of metropolitan regions - in which concentrated production and population have become a reality - the need for dislocation between house and work has turned into a determinant factor regarding quality of life and environment for great portions of the population.

In this dissertation we sought to observe that the parameters which determine social relations are the same that determine the exchange and interaction space in a society; thus, the more equalitarian a society, the broader will be the access to the facilities and services – and, therefore, to the infrastructures that allow dislocation to them.

By observing the history of São Paulo, we could infer important characteristics from the society in which we live. Based on them, we elaborated a case study in which we evaluated the interventions being carried out in Largo da Batata, a location in the city that currently points out these social aspects.

## **1. Urbanismo e Paisagem**

## Sumário

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	I
<b>Capítulo 1. URBANISMO E PAISAGEM</b> .....	28
1.1 A PAISAGEM COMO CATEGORIA DE ANÁLISE.....	30
1.1.1 Técnica, poder e cultura	
1.2 DAS PRIMEIRAS CIDADES À DISCIPLINA URBANÍSTICA.....	37
1.2.1 Arquitetura e espaço	
1.2.2 As cidades industriais	
1.2.3 O Movimento Moderno e o espaço urbano	
1.2.4 O Neo-liberalismo	
1.3 O AUTOMÓVEL ENQUANTO FORMA MERCADORIA E A PAISAGEM.....	58
<b>Capítulo 2. TRANSPORTES E APROPRIAÇÃO DA PAISAGEM</b> .....	68
2.1 Nos tempos das Bandeiras, as tropas de mula.....	71
2.2 As estradas de ferro e a direção do crescimento.....	72
2.3 1900 - a São Paulo elétrica.....	84
2.4 Nasce a cidade do automóvel.....	99
2.5 Enfim, metrô.....	106
<b>Capítulo 3. O BAIRRO DE PINHEIROS E SUA RELAÇÃO COM A CIDADE</b> .....	118
3. 1 A RECONFIGURAÇÃO ESPACIAL A PARTIR DOS ANOS 60.....	130
3.1.1 A Operação Urbana Faria Lima – OUFL	
3.1.2 Outras intervenções: o centro da cidade	
3.2 A MACROACESSIBILIDADE E A RECONVERSÃO URBANA DO LARGO DA	

## **1. Urbanismo e Paisagem**

BATATA .....	155
3.2.1 Edital do Concurso Público Nacional de Reconversão Urbana do Largo da Batata	
3.2.2 O projeto vencedor	
3.2.3 A implantação do projeto	
<b>CONCLUSÃO .....</b>	<b>190</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS E BIBLIOGRAFIA .....</b>	<b>198</b>



## **1. Urbanismo e Paisagem**

## **1. Urbanismo e Paisagem**

## **INTRODUÇÃO**

## **1. Urbanismo e Paisagem**

## 1. Urbanismo e Paisagem

A presente dissertação trata de discutir o papel do deslocamento cotidiano, seus sistemas e espaços, na interação entre grupos sociais e sua percepção da qualidade ambiental e de vida nas grandes cidades. Claro está que os níveis de qualidade ambiental e de vida são diferentes a depender da classe social em que o sujeito está inserido, apesar dos péssimos índices observados em toda São Paulo.

Nosso objetivo ao iniciar este trabalho era o de estudar as relações estabelecidas entre os sujeitos e classes sociais durante seu deslocamento cotidiano no espaço urbano. Visualizávamos um estudo bastante subjetivo, filosófico e antropológico que levasse em conta as perspectivas do ser e do vir a ser diante das contingências cotidianas e das relações de poder estabelecidas no espaço urbano e que se demonstravam na atividade diária de deslocamento. Entretanto, a formação em urbanismo nos aproximou antes da literatura voltada à construção do espaço pelos planos, à literatura que aborda a interferência das questões econômicas engendrando assimetrias, da geografia urbana.

Nessa literatura, os dados sócio-econômicos mostraram sua relevância para esclarecer as condicionantes da construção da paisagem urbana como observada em São Paulo, além de relacionar o modo de produção capitalista com a desigualdade de oportunidades percebida nas diferentes classes sociais. Apesar do viés quantitativo brotavam as questões qualitativas que buscávamos.

Passamos a considerar a possibilidade de realizar uma primeira abordagem que relacionasse as características do sistema capitalista brasileiro e mundial com as questões sociais que gostaríamos de discutir. Assim, "O Ornitorrinco" de Francisco de Oliveira iniciou nosso percurso no entendimento da desigualdade de inserção experienciada pelas diferentes classes sociais como um facilitador do capitalismo à brasileira ou 'de baixos salários', como é chamado. "Metrópole Corporativa Fragmentada" de Milton Santos deu

continuidade à construção deste arcabouço teórico ao expor a dificuldade dos mais pobres da periferia do capitalismo ao ter de comprometer grande parte de sua renda para pagar pelos deslocamentos necessários à produção ou reprodução, ao mesmo tempo em que são obrigados a fazê-lo, já que moram em lugares com equipamentos de baixa qualidade, pouca infra-estrutura e serviços privados ou públicos débeis. Como o autor denomina, são as zonas escuras ou não luminosas em oposição às superequipadas, estruturadas, objeto de altos investimentos, ou luminosas.

Para verificar o início dessa configuração sócio-espacial nos aproximamos dos estudos sobre o crescimento de São Paulo desde que se tornou sede do capital no Brasil. Essas descobertas formataram o presente estudo. Mombeig, Langenbuch e Lagonegro foram os autores cujas produções balizaram nosso entendimento sobre a construção da paisagem paulista, a disposição de seus equipamentos e infra-estrutura com relação à sua sociedade e expectativas por ela colocada. Deixamos de trabalhar os efeitos, e passamos às causas dos problemas que se espelham no território e o colocam como reprodutor da Totalidade social vigente.

Assim, estamos procurando evitar o que Milton Santos encara como erro metodológico que pode acontecer ao se pensarem os problemas como causa das mazelas por que passam as cidades subdesenvolvidas. Segundo o autor, devemos ir além das aparências e ter uma postura mais investigativa, buscando o *core* do problema, tentando entender os fatores da produção, o lugar ocupado por um território ou Estado Nação na mais valia internacional, no sistema produtivo capitalista, nos aspectos que constituem sua sociedade. Esse *core* é denominado por Santos como *núcleo motor*<sup>1</sup>, que vai além do aspecto que configura o território, além das aparências que a paisagem das cidades pode adotar.

Quando se vai ao encontro do *núcleo motor* do sistema de encadeamento das

---

<sup>1</sup> SANTOS, Milton, Espaço e sociedade: ensaios, Petrópolis, Vozes, 1979, pág. 34

## 1. Urbanismo e Paisagem

estruturas, superestruturas e sistemas que compõem um território, sua sociedade, seu arcabouço legal, sua cultura e tudo o que envolve também a produção — a apropriação da natureza pelo trabalho, mediante a utilização de sistema de objetos -, saímos do choque de aparências, contrastes, seduções da visualidade, dos fetiches dos objetos. Saímos da fantasia de que o desmantelamento da memória e do lugar é fato quando se quer progresso, desenvolvimento, empregos e tudo o mais que se possa argumentar, enquanto, na verdade o objetivo é antes dominar o ambiente, a sociedade e todos os recursos do território para uma existência monocultural, como discutiremos adiante. Segundo Santos, ao se buscar o *núcleo motor*,

*"a tarefa de escolher um tema de pesquisa se minimiza, visto que a explicação de qualquer fato espacial depende das outras estruturas constitutivas do espaço. Não há diferença entre escolher uma porção do espaço ou uma questão específica referente a todo território, O objeto de estudo passa a ser uma categoria analítica da Totalidade"* (SANTOS, 1979, p.34).

Por isso, tomamos o sistema de circulação não como único e fundamental fator para o modo de produção capitalista ou para a situação em que se encontra a cidade de São Paulo. O tomamos como exemplar, justamente por ele estar normalmente colocado à parte ou apenas como reflexo ou um mero fator de conexão entre a produção e as demais funções desenvolvidas pela sociedade. O escolhemos pela obscuridade envolvida nas políticas públicas que decidem sobre as infra-estruturas e equipamentos dispostos no território para a manutenção ou melhora da qualidade dos deslocamentos cotidianos e, portanto, da relação entre sujeito, ambiente e sociedade.

Temos notado que a importância que o **sistema de circulação** tem ganhado na construção das paisagens urbanas tem sido socialmente observada, e devido ao incremento por que vêm passando as áreas destinadas exclusivamente à circulação ou funções a ela relacionadas, ou seja, à

## 1. Urbanismo e Paisagem

acomodação dos automóveis, sua manutenção, abastecimento, estacionamento, suas questões elevam-se em importância no meio acadêmico e também no informal. Ampliam-se os números de periódicos e artigos em revistas não especializadas sobre trânsito – tanto quanto as questões dos números quanto nos aspectos subjetivos e sociais envolvidos.

Informalmente se observa a criação de programas de rádio ou mesmo estações exclusivas para discutir os acontecimentos do trânsito, como acidentes, semáforos desajustados ou lentos, enchentes, veículos quebrados ou atropelamentos nas principais avenidas ou estradas que acessam a cidade e demais fatores que possam piorá-lo, causando ainda mais congestionamentos. Informalmente, as situações do trânsito passam a ser compartilhadas entre amigos ou colegas de trabalho, em um desabafo quanto à pesada rotina do deslocamento, em anedotas que se socializam, em discussões sobre as melhores rotas a serem tomadas. Percebe-se que há uma problematização da questão do deslocamento que, no entanto, apresenta até o momento pouco senso crítico em relação à postura social geral quanto ao equacionamento das matrizes que envolvem este problema generalizado.

Iremos, em nosso trabalho, observar a situação dos deslocamentos na cidade como uma categoria analítica dentro de uma Totalidade, tendo a constituição espacial da cidade de São Paulo como pano de fundo, principalmente a partir dos anos 20 do século XX. Investigaremos os diversos elementos envolvidos nos aspectos que constroem a paisagem paulistana e condicionam sua apropriação, tomando-a como totalidade e avaliando, no sistema de transportes e circulação urbana analisado com vistas a perceber seus significados práticos e simbólicos, sob quais moldes se dá a interação dos elementos entre si, desses com o ambiente construído e com os múltiplos atores; a atuação dos transportes enquanto mediador das relações homem-meio, espaço e sociedade, paisagem e modo de produção e enquanto componente da construção do urbano e da reprodução social.



## 1. Urbanismo e Paisagem

Se abrimos mão, portanto, da observação das questões sumariamente relacionadas à interação social durante o deslocamento cotidiano em São Paulo, passamos à exploração da compreensão do que é cultura, de como surgiu o cotidiano e como ambos constroem a paisagem como conhecemos no modo capitalista de produção. Apesar de mais basal, nem por isso o percurso foi mais fácil.

No primeiro capítulo investigamos a construção da paisagem urbana em diversos períodos históricos a partir de Choay e Leite. A geografia emprestou-nos o conceito de paisagem, mais precisamente o de paisagem cultural a partir das compilações de vários autores realizada por Correa. Com esta disciplina entendemos a cultura enquanto formação constituída por elementos institucionais, administrativos, históricos, técnicos, religiosos, políticos, simbólicos e espaciais, compostos por raças, credos, visões de mundo. Essa formação é, portanto, plural já que multifacetadas pelas diversas dimensões e perspectivas que, socialmente sistematizadas, criam os grupos e classes sociais. Estes grupos e classes se inserem diferentemente no modo de produção e interagem com seu ambiente e recursos nele disponíveis, dispondo equipamentos e elementos a fim de conseguirem legitimar-se, reproduzir-se e manter-se, compondo nele seu presente e suas projeções para o futuro (COSGROVE, 2004, p. 101).

Procuramos a aproximação e os conflitos entre estas construções sócio-espaciais e as visões do urbanismo em relação ao espaço construído e discutimos alguns alcances de cada arcabouço teórico e sua práxis também em relação à sociedade e ao modo de produção capitalista.

Vimos já neste início a influência da cultura e da política sobre decisões técnicas que interferirão na apropriação social mais ou menos generalizada da paisagem, já que ambas agem como importantes indutores de atitudes

## 1. Urbanismo e Paisagem

políticas, governamentais, administrativas e legais perante os demais grupos sociais. Por isso, finalizamos o primeiro capítulo, baseando-nos na dissertação de Schor e discutindo o papel do automóvel enquanto objeto técnico e enquanto elemento essencial para o modo de produção do capitalismo industrial, inviável em tantos aspectos, mas ainda legitimado enquanto objeto que interfere no estilo de vida e na composição espacial das cidades. Tanto os escritos sobre o cotidiano e o espaço simbólico socialmente compartilhado, como os de Martins, quanto os escritos sobre paisagem urbana como os de Balbin e de Freitas nortearam nossa discussão.

O segundo capítulo parte para um apanhado histórico da construção do espaço da cidade de São Paulo, enquanto ponto de inserção do capital internacional no Brasil, desde meados do século XIX até os dias de hoje. Discutimos os primeiros planos urbanos, principalmente aqueles de melhoramentos e embelezamento do início do século XX até o Plano de Avenidas, em fins da década de 1920. Passamos pela fragmentação experimentada na expansão urbana e pela segregação ensejada pela ocupação com fins de diferenciação do espaço. A evidência da concentração do excedente social se faz presente a todo momento e é ela que estabelece a interface entre sociedade, espaço e paisagem cultural.

O terceiro e último capítulo é aquele que tem no bairro de Pinheiros, mais precisamente, no Largo da Batata, um estudo de caso visando a uma exemplificação mais próxima e bem atual dos segmentos sociais atuantes na construção da paisagem paulistana e que procura antever as conseqüências sociais dos novos espaços que se criam. A leitura se faz com o apoio dos escritos de Villaça e busca nas atuações concentradas no setor sudoeste da cidade, desde os últimos 40 anos, embasamento para discutir as intervenções do Estado enquanto agente construtor do espaço urbano no sentido de implantação de infra-estruturas e equipamentos que beneficiam especialmente alguns setores e grupos sociais. A construção da linha 4 do

## 1. Urbanismo e Paisagem

metrô e a ampliação da Avenida Faria Lima que corta o Largo da Batata trazem novos símbolos, usos e uma nova constituição física do espaço que remontam a intervenções observadas anteriormente em São Paulo. Quais conquistas se fizeram a partir das primeiras intervenções e quais se realizarão com as atuais?

O trabalho aqui proposto realizou-se ao relacionar aspectos teóricos de temas sócio-econômicos, culturais e históricos de diferentes tempos, lugares e grupos sociais sob aspectos disciplinares diversos, utilizando as reflexões resultantes para analisar a reestruturação de um espaço social na contemporaneidade sob a categoria de análise desejada. Hoje, um dos pontos opacos da cidade de São Paulo está transformando-se em luminoso, e uma atuação-chave de instituições privadas e públicas para que isso se dê é a implantação de infra-estruturas de transportes, introduzindo uma matriz de transporte de massa anteriormente inexistente no local que modifica sua paisagem com o objetivo de angariar visibilidade social de outros grupos, alterando seus principais usuários e seu uso.

As observações feitas vão tanto no sentido de discutir as mudanças ensejadas na sociedade e na paisagem pela refuncionalização da parte do espaço urbano ora desindustrializado, da urbanização das periferias que ampliam as áreas necessárias às atividades de comércio e serviços, como no sentido de questionar a cumplicidade da construção da paisagem na equidade social, cujas origens estão mais diretamente ligadas aos arcabouços que sustentam, direcionam e organizam a sociedade que ao modo de produção. Ora, se a paisagem enseja a atitudes, sua transformação surtirá efeito em seus atores.

Com essa dissertação acreditamos poder contribuir com a construção do entendimento do papel das infra-estruturas de transportes na equidade social, ao colocar a generalização do acesso às diferentes paisagens urbanas como uma das condicionantes para uma sociedade mais plural, parafraseando

Busso.

**1 URBANISMO E PAISAGEM**

## **1. Urbanismo e Paisagem**

### 1.1 A PAISAGEM COMO CATEGORIA DE ANÁLISE

O conceito de paisagem enquanto categoria de análise se refere à *percepção* da relação do homem com a natureza, seu habitat, ambiente de experiências e território onde se estabelecem os indivíduos e a sociedade. Seu uso, projeto e alteração são resultados da "observação objetiva do ambiente", permitindo uma elaboração filosófica sobre ele (LEITE, 2006, p. 47).

Diante das dificuldades enfrentadas para avaliar a relação homem-meio efetivamente materializada no ambiente urbano industrial dos anos 1970, as múltiplas disciplinas que estudam as manifestações humanas no espaço reconsideraram a sua gama de conceitos, de modo a incorporar as subjetividades inerentes ao habitat urbano. O propósito era abarcar, dentro de uma postura científica, valores não comensuráveis ou quantificáveis em termos numéricos, mas perceptíveis quando avaliados em um quadro mais amplo da construção social<sup>2</sup>, como quando se considerava a impessoalidade dos ambientes como fator influente no aumento da marginalidade ou no empobrecimento da relação do homem com o espaço urbano e outros grupos sociais.

Cosgrove afirma que a paisagem é um caldo cultural, uma criação humana *intencional* como qualquer outra e que, como tal, é composta de camadas de significados e deve ser lida em seus diversos planos, sem a impessoalidade dos dados demográficos ou econômicos (COSGROVE, 2004, p.97). A paisagem é como um romance, uma peça de teatro, filme, poema ou quadro, dotada de múltiplas dimensões e sentidos, expressão de visões de mundo e de valores, e deve ser considerada em sua intertextualidade e diversidade (MONDANA e SÖDERSTRÖM apud MELO, 2001, p.40).

A paisagem também tem sido encarada como produto de uma sociedade, mas segundo Milton Santos é mais que isso. O território influencia o modo de produção e

---

<sup>2</sup> MELO, 2001, p.31.

## 1. Urbanismo e Paisagem

é influenciado por ele; o espaço é influenciado pela formação social, pelo modo de produção vigente e pelos processos históricos. As relações entre as estruturas de uma sociedade não são permanentes, sendo alteradas nos movimentos da totalidade (SANTOS, 1979, p.12) que, por sua vez, alteram a apropriação da paisagem.

Ademais, por não ser a paisagem linear, deve-se compreender sua composição plena de ambigüidades e mensagens subliminares. O cientista deve discernir, portanto, qual o contexto em que foi criada ou modificada a paisagem, qual o sistema significativo – objetos e ações – *“através do qual o sistema social é comunicadô”*, de quais instrumentos necessita para distinguir seus *“códigos simbólicos”*, buscando-os e desempenhando o papel fundamental de intérprete dos mesmos (DUNCAN apud MELO, 2001, p.43).

O cientista deve tomar para si o papel de estrangeiro no sentido de colocar-se em uma situação de alteridade tal que o obrigue a *“decifrar os significados pressupostos na ação e nas relações sociais”* como se não tivesse *“domínio dos subentendidos, (...) dos pressupostos do senso comum”* que são a base da linguagem cotidiana. Somente assim há como investigá-la e compreendê-la (MARTINS, 1996, p.43).

Para tanto, é preciso levar em consideração os sistemas constituintes dessa linguagem cotidiana, quais sejam as crenças, idéias, sonhos e idealizações, razão e consciência humanas. Esses elementos são a gênese do conteúdo da **cultura**, manifesta em objetos que são o reflexo, mediação e condição para a perpetuação de um dado relacionamento social, ambiental e econômico<sup>3</sup> que se enuncia em preferências e ações no espaço, evidenciando o relacionamento dos homens com estes e entre si.

Ou seja, os sistemas de objetos dispostos no espaço mostram, reproduzem, exploram e modificam o sistema social e, reunidos, compõem *“as estruturas que nos rodeiam”* e *“ocupam um lugar privilegiado na formação das relações que o homem*

---

<sup>3</sup> CORREA, 2003, p.169.



*tem com seu entorno*" (LEITE, 2006, p.102), sendo utilizados politicamente para reprodução do sistema de poder vigente ou contestação ao mesmo, de maneira aberta e evidente ou não – subliminar e maquiada (DUNCAN apud. CORREA, 2003, p.181).

Diante disso, podemos perceber que é a **sociedade** que se reproduz em seu complexo arcabouço simbólico, histórico, político, técnico, institucional, ou seja, **cultural**, sobre o espaço que *demonstra* essa reprodução nos elementos materiais que o compõem e nas práticas nele desenvolvidas, mesmo na mais tênue relação aparente entre o símbolo e o que ele representa.

### 1.1.1 Técnica, poder e cultura

Williams, em texto de 1958, afirma que a **cultura** diz respeito a coisas comuns apreendidas na vida cotidiana e compartilhadas por um dado grupo em seu local comum. Nessa experiência, a transmissão cultural, os saberes, idéias, técnicas, visões de mundo, as representações expressas em roupas, formas, linguagem são "*elaborados, contados e reelaborados a partir da experiência e descobertas*"<sup>4</sup> comuns aos membros daquele grupo, compondo seu *sistema de valores*. Com isso, Williams reconhece a existência de diferentes culturas em cada uma das diferentes classes ou, como afirma Cosgrove, castas, gêneros, idades ou etnias, que correspondem à divisão social do trabalho, formando um conjunto de situações que condicionam as experiências e consciência individual e coletiva (COSGROVE, 2004, p.101 e seguintes).

Nesse sentido, um componente importante da cultura ocidental atual é derivado de uma conquista que surge com o Estado Nacional: a idéia de cidadania. Já no século XVII surge a noção de pertencimento, de ser membro, de identificar-se com dado território e sociedade implantada sobre ele. Sociedade, corpo social, supõe direitos e

---

<sup>4</sup> R. WILLIAMS apud. CORREA, 2003.

deveres que se alteram conforme a época, o regime e a situação da sociedade que os estabelece.

A noção de cidadania requer uma ação pela conquista dos direitos, estabelecendo-se, quando os direitos não são distribuídos igualmente, cidadãos de primeira e segunda classe, como tão bem explorado por Orwell. Haguette<sup>5</sup> explora os conceitos de direitos, como os políticos, civis e sociais, afirmando que, enquanto na Europa esses últimos foram conquistados pelas classes sociais dominadas, aqui os direitos foram como que concedidos pelo Estado. A conquista de direitos sociais das massas nas nações que adotaram o bem-estar social deu-se devido a pressões e lutas diretas entre os membros desses países que, entretanto, já tinham os direitos civis garantidos<sup>6</sup>.

O direito legal e aquele posto em prática diferem enormemente e, para Haguette, são as *“chances e oportunidades de Educação, Participação e Liberdade que separam os cidadãos que não só têm direitos, mas os utilizam e aqueles que também têm direitos, mas não podem usá-los”* (HAGUETTE, 1982, p.123).

A cidadania, uma conquista coletiva e obtida por meio da luta comum, serve como importante elemento aglutinador, já que é uma conquista coletiva e generalizada aos pertencentes à determinada nacionalidade ou grupo. Apenas com esses referenciais comuns é que os elementos e grupos sociais criam vínculos entre si, o país enquanto tal, construindo leituras semelhantes sobre atitudes, objetos, imagens, classificando-os em nível de importância e relevância para suas vidas. Essa classificação leva em conta não apenas critérios de valor de troca. Ela leva em consideração também o valor de uso, ou seja, o que aqueles objetos e símbolos significam em suas vidas em termos de diferenciação, status de relações sociais, profissionais e outras aptidões, nos mais distintos âmbitos.

---

<sup>5</sup> Haguette, Teresa Maria Frota, “Os direitos de cidadania no nordeste brasileiro”, in Revista de C. Sociais, Fortaleza, nos. 12/13, pág.s 121-145, 1981/1982.

<sup>6</sup> Segundo Haguette, os direitos civis compreendem “um conjunto de direitos individuais tais como liberdade, liberdade da palavra e de imprensa, igualdade diante da lei e do direito”, enquanto os direitos políticos favorecem o acesso ao poder de decisão participativa.

## 1. Urbanismo e Paisagem

O objeto, a técnica e mesmo as conquistas sociais, portanto, são destituídos de valor intrínseco. São os significados relativos à importância que eles têm na cultura - para sua perpetuação enquanto tal, por exemplo - que levam à sua classificação, qualificação e absorção de maneira única pelos elementos do grupo ou dos grupos que com eles se relacionam (COSGROVE, 2003, p.101).

A paisagem é construída com a presença dos elementos funcionais e simbólicos das diversas classes sociais, de diversos períodos históricos. Esses elementos não são distribuídos igualmente no espaço, bem como os grupos que os implantaram. Os primeiros estão próximos aos segundos, concentrando interesses e objetos que favoreçam o desempenho das atividades da rede social formada no lugar. Portanto, quando um sujeito se desloca pelo espaço, seu arcabouço referencial interno influencia sua fruição, sua expectativa em relação ao espaço e aos objetos nele dispostos – que favorecerão seu sistema de ações ou o de outra classe. Claval (apud CORREA, 2003) coloca questões muito precisas nas seguintes palavras:

Por que os indivíduos e os grupos não vivem os lugares do mesmo modo, não os percebem da mesma maneira, não recortam o real segundo as mesmas perspectivas e em função dos mesmos critérios, não descobrem neles as mesmas vantagens e os mesmos riscos, não associam a eles os mesmos sonhos e as mesmas aspirações, não investem neles os mesmos sentimentos e a mesma afetividade?

Ora, porque muitas vezes o sujeito está condicionado pelo seu arcabouço referencial a interpretar o outro, o ambiente e os elementos nele inseridos de modo a ir ao encontro de suas necessidades e do que lhe é conhecido e caro.

Os filtros sociais que vão sendo implantados no sujeito funcionam como véus de interpretação, sobrepondo-se à realidade observada, à história, ao contexto. Muitas vezes o sujeito nem mesmo está consciente de que esses filtros de leitura estão

## 1. Urbanismo e Paisagem

estabelecidos em seu olhar, e tampouco tem consciência de que outros grupos possuem outros referenciais para a leitura dos mesmos elementos perceptíveis<sup>7</sup>.

Os elementos dispostos no ambiente estão ali colocados porque representam grupos sociais, suas leituras da realidade e suas aspirações, dialogando estreitamente com cada um de seus constituintes. Esses objetos podem ter significados racionais, simbólicos, trabalhando o mundo das idéias de maneira subjetiva. Os grupos sociais, de maneira consciente ou não, interpretam seus ícones de determinada maneira no ambiente, incentivando certas práticas enquanto previnem que outras aconteçam<sup>8</sup>.

É no espaço urbano, em sua dimensão cotidiana, que se colocam as quimeras e expectativas de todas as classes sociais, levando-nos ao confronto com o desconhecido e muitas vezes também com o indesejado.

Desconhecido porque um determinado grupo social frequentemente interpreta o espaço exclusivamente com base em seus elementos constitutivos, carecendo das formas alternativas de interpretação da realidade provenientes dos outros grupos e dos elementos que surgem da relação com esses. É apenas ao perceber a existência de outros elementos culturais e ao apropriar-se deles que o sujeito tem a oportunidade de colocar seus próprios valores em xeque e discutir a realidade sob outros prismas.

O caldo urbano pode ser também indesejado, pois é nele que o sujeito se depara com a alteridade, as outras necessidades, os outros poderes, as outras etnias, classes, raças, crenças, além de deparar-se com seus sonhos e desejos de poder, carências, desavenças. É nesse caldo de sensações paradoxais que navegamos no cotidiano das cidades.

---

<sup>7</sup> O termo perceptível muitas vezes é confundido com visível. É, portanto, importante frisar que, nem tudo o que se percebe o é pelo sentido da visão; nem tudo está sob nosso olhar.

<sup>8</sup> Entretanto, vale notar que o incentivo ou prevenção de atitudes no espaço não quer dizer determinação. A gama de apropriações no espaço é tão grande quanto o número de combinações de atos e leituras que podem acontecer em um lapso de encontro entre entes desconhecidos em um recorte espaço temporal.

## 1. Urbanismo e Paisagem

Se à deriva ou com rumo certo, nauseados ou curiosos, se controlados ou controladores, tudo depende de nosso sistema de recursos internos e externos, de nossa formação e do que *efetivamente* dispomos enquanto indivíduos pertencentes a um dado grupo, em dado contexto, em termos de filosofia, ideologia, posses, empiria, direitos, dos objetos que dominamos e das ações que eles nos proporcionam. É esse repertório nada simples que nos colocam diante do sistema de objetos e ações dos grupos que compartilham de nosso território.

Portanto, o papel dos objetos constitutivos do espaço é de maior interesse para o entendimento das atitudes sociais diante deles. Através deles é que se homogeneizariam os sujeitos, os grupos e as relações. No entanto, tanto a *paisagem* como a *sociedade* não são facilmente controláveis, justamente pelo caráter múltiplo que as constrói. E múltipla também é a leitura, o sentimento não previsto de um sujeito sobre o outro, sua interpretação desajustada à intenção alheia à sua.

É no uso e na fruição do espaço comum que o corpo social se apropria da e ressignifica a paisagem formada pelos tempos e elementos que constituem o sítio e a própria sociedade, identificando-se com um ou mais modos de vida em espaços configurados especialmente para eles. Ao utilizar-se da mesma maneira do espaço comum criam-se circuitos e vínculos, materializados em roteiros e rotinas de apropriação. Esta apropriação formada por identidade, memória e uso, ou seja, circulação leva à produção de uma coesão da sociedade e de sua paisagem cultural.

### 1.2 DAS PRIMEIRAS CIDADES À DISCIPLINA URBANÍSTICA

#### 1.2.1 Arquitetura e espaço

Os elementos da construção do espaço social, ou seja, os edifícios que representam uma função, instituição, arcabouço jurídico, crença ou evento são os templos, palácios, edifícios públicos em geral, monumentos presentes em várias civilizações, nos diferentes períodos históricos. Esses edifícios materializam as escolhas de um grupo de pessoas ou instituições dentre os fatos históricos, crenças e modos de vida possíveis, agregando o grupo e diferenciando-o dos demais, podendo ainda demonstrar o diferencial de classe hegemônica ou simbolizar o poderio de uma sociedade sobre outras e sobre seu ambiente. Esses elementos arquitetônicos são normalmente construídos pelo Estado ou poder dominante, com fins de comunicar uma visão de mundo nem sempre generalizada sócio-espacialmente, nem compartilhada por todos em seu dia-a-dia ou aceitas sem conflitos. É também nos elementos arquitetônicos que se mostram os diversos poderes, a multiplicidade de castas, classes, a heterogeneidade, os conflitos, remontando a vários períodos históricos da apropriação de um sítio.

O objeto arquitetônico insere-se em uma materialidade cultural, mas não se generaliza no espaço enquanto elemento, desenho e construção. O objeto arquitetônico é singular, ímpar, diferencia-se, podendo, no entanto, aliar-se a outros que se coloquem no mundo com a mesma linguagem e discurso e buscando os mesmos objetivos. É na cultura e na apropriação generalizada do espaço em seu uso cotidiano que se formam e reproduzem os modos de vida, que se mostram os conflitos, continuidades, expectativas. Combinada à idéia de arquitetura, ou seja, de um elemento único, está a idéia de espaço, o suporte para a implantação dos elementos materiais e sociais que constituem a cultura. Os elementos que constituem o espaço de uma sociedade vêm reforçar ou desencorajar suas práticas, vêm ajudar na memória coletiva, apagando ou reforçando eventos passados, vêm expor a continuidade ou mesmo reforçar as rupturas embutidas e mesmo encobertas

## 1. Urbanismo e Paisagem

em cada sociedade, simbólica e praticamente, tendo um uso político evidente.

Na história da humanidade surgiram grandes cidades, repositórios de povos heterogêneos e de símbolos de uma cultura dominante, sendo resultado de condições políticas e econômicas complexas, mostrando valores sociais em sua construção espacial (CHOAY, 2000, p.857). Essas cidades foram construídas em diversos contextos históricos e ambientais, mas “a organização do espaço urbano (em plano e elevação) resultou diretamente do funcionamento de certas práticas sociais, em particular religiosas e jurídicas, onde a permanência histórica fez com que se constituam tipos reproduzidos indefinidamente” (CHOAY, 2000, p.854)<sup>9</sup>.

Assim, sendo paulatinamente constituídas ou projetadas como colônias de ocupação de território, como no caso romano e grego, ou posteriormente nas colônias espanholas, portuguesas e outras ao redor do mundo, o conhecimento empírico relacionado às necessidades cotidianas e às técnicas dominadas é que configurou a distribuição espacial das cidades. Houve ainda as cidades chinesas que representavam em seus símbolos, por um lado, uma cosmogonia; por outro, a hierarquia social vigente e as cidades árabes, como Bagdá, que foram fruto dos desejos e visões do príncipe que a construiu (CHOAY, 2000, p.854). Condensando lenta e gradativamente povos de culturas e línguas diversas em torno de espaços de abundância, proteção contra invasões e certa liberdade, fruto da mistura e do volume de pessoas, foram-se criando as cidades européias do século XVI, a cuja linhagem pertencem nossas cidades.

Nesse longo período, desde a história antiga, o que mais se projetava eram os pontos diferenciais emblemáticos de poder político, institucional, religioso, por vezes constituindo lugares para uso público ou congregando a paisagem em torno de seu uso e imagem visual e simbólica (uma grande igreja ou mesquita). Um bom exemplo disso, no mundo ocidental, é Roma na presença de Michelangelo, que utilizou a

---

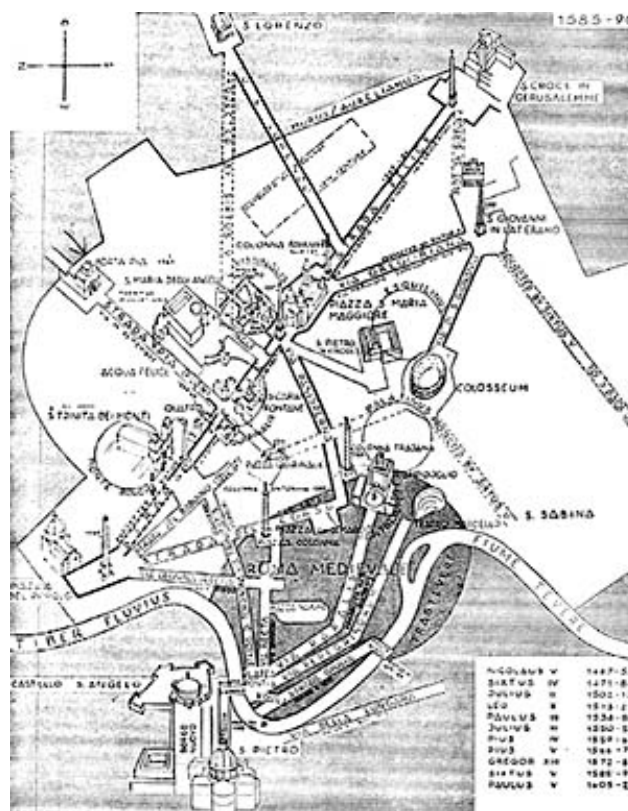
<sup>9</sup> “Tantôt l'organisation de l'espace urbain (em plan et en elevation) résulte directement du fonctionnement de certaines pratiques sociales, em particulier religieuse et juridique, don't la permanence historique a pour effect de constituer des types, reproduits au fil du temps (Villes de l'Islam et de l'Occident medieval, par exemple).”

## 1. Urbanismo e Paisagem

perspectiva como instrumento representativo e espacial que estende o olhar em direção ao horizonte e cria importantes pontos de referência em meio à cidade medieval.

No período subsequente, durante a reconstrução da Roma pós-imperial entre os anos de 1585 e 1590, o espaço da Renascença se mostra nas intervenções espaciais urbanas promovidas por Sixto V, interligando pontos nodais de parte da cidade com áreas adjacentes despovoadas, por meio de largas vias de circulação. Esse conjunto de intervenções foi feito a fim de adequar a cidade ao uso do estrangeiro, do peregrino das sete basílicas, agregando por meio da circulação as perspectivas visuais, os espaços livres, os edifícios religiosos (políticos) e mercantis (econômicos). A Roma de Sixto V refez o uso de seu espaço para melhor reproduzir-se em seus vieses econômico, político, religioso e social (MAGNOLI, 2006, p.154).

Figura 1: Plano das 7 Colinas de Roma



Fonte: Célia Helena Castro Gonsales, in Vitruvius, abril 2005.



## 1. Urbanismo e Paisagem

Vemos como a implantação de uma cidade e sua existência dependem de sua capacidade de agregar pessoas, possibilitar suas produções, além de fazer circular em seu interior ou arredores (que podem ser distantes, mas conectados) os produtos e insumos de que necessita. Nas palavras de Miranda Magnoli (2006, p.144), a cidade é uma “organização social em torno, primeiramente, da cooperação e em segundo da especialização, da diversificação de papéis e suas funções específicas”. Ela “emerge como um centro de um empenho humano de contínuos e múltiplos esforços de aprendizados para providenciar as energias de que depende: alimentos, vestimentas, abrigos” (op.cit.) bem como possibilitar proteção contra ataques externos.

A arquitetura, então, está inserida em um período histórico e produtivo, em um contexto social e é produto destes. Está circunscrita nas técnicas dominadas pela sociedade e demonstra seu modo de produção e de vida. Enquanto o número de edifícios reforçando características do presente e/ou inserindo elementos de mudanças desejadas ou em curso se multiplica, reforçam-se modos de vida, anseios para o devir. Mas isso não basta para que a arquitetura *configure* o espaço. Ela e inúmeros outros elementos, mesmo antagônicos e conflitantes, têm influência no espaço e no fruir do mesmo.

A cidade é essencialmente sítio e circulação da diversidade, da complexidade, da cooperação e da sinergia. A cidade - fixo - sobrevive sempre da somatória das forças e do intercâmbio que estabelece entre seus habitantes<sup>10</sup>, e destes com seus fornecedores (de energia, alimento e matérias-primas) e consumidores. Sem o fluxo, a troca do que provém de seu interior com o ambiente externo, e vice-versa, a cidade não *é*. Ela produz e irradia, mas é extremamente dependente do seu exterior para que sobreviva, e são os meios de circulação que possibilitam essas trocas – endógenas e exógenas.

As cidades existem dentro de um *sistema de poder*, como vimos, e do Renascimento

---

<sup>10</sup> Não que esta somatória de forças se dê de forma harmônica, sem conflitos e usurpações de parte a parte.

## 1. Urbanismo e Paisagem

ao Iluminismo muitos paradigmas e instituições alteraram-se na Europa e, portanto, na construção e reprodução sociais das mesmas, como veremos adiante. Grandes evoluções aconteceram com a conquista de uma racionalidade, uma linearidade, uma abstração em relação ao entorno natural, no modo de vida e no olhar, libertando definitivamente o homem (europeu, ou seja, aquele que estava inserido nesse contexto) dos domínios da religião, do simbólico, da superstição e da natureza, fazendo deste homem senhor de seu destino e de seu lugar no mundo.

Portanto, a arquitetura, a partir desse contexto de racionalidade, pressupõe para sua prática e fruição uma erudição, já que é fruto de uma elaboração sobre alguns aspectos de dada sociedade, fomentando-os em seus padrões. A arquitetura é, ao mesmo tempo, o contemplar uma função, um uso, mas também o influenciar a realidade ao propor perspectivas perante o mundo em seu desenho. A arquitetura influencia modos de vida, mas sozinha não os altera.

Muito lentamente, a partir do século XVIII, iniciou-se uma distribuição do conhecimento a outros estratos sociais, mudaram as classes dominantes por revoluções internas entre a poderosa monarquia e a enriquecida classe mercantil. Reformataram-se as relações, ensejando a idéia de *cidadania*, ou seja, do pertencimento a um Estado Nacional com aquisição de direitos civis através de lutas para que as conquistas nacionais fossem disseminadas e distribuídas socialmente (HAGUETTE, 1981, p.123).



Figura 2: Plano Cerdá – Barcelona – Fonte: Wikipedia

O acúmulo técnico, nas ciências, nas artes, nos modos de produzir e o uso das matérias-primas vindas das colônias estabelecidas no processo mercantil europeu e já sedimentadas, eram o manancial inesgotável para a produção. Novos projetos expansionistas aconteciam enquanto riquezas materiais eram acumuladas em todo o continente, gerando uma prosperidade – abundância, fim das invasões – há muito não experimentada. O uso das máquinas a vapor, que logo seriam criadas, alteraram relações de tempo há muito conhecidas; o espaço precisaria incorporá-las.

Nas palavras de Gonsales<sup>11</sup>: “O espaço urbano e arquitetônico se organiza sob novos conceitos (...) A nova mentalidade organiza o espaço de forma contínua, uniforme, reduzindo-o à ordem e à geometria, estendendo os limites e, finalmente, associando o espaço ao movimento e ao tempo”. Desde o barroco, o espaço convida ao movimento, à viagem, à conquista pela velocidade, a visitar novas paisagens, povos,

---

<sup>11</sup> 2001.

visuais. Na sociedade iluminista o tempo já tem múltiplas dimensões – a moda é o costume social da época, e muda a cada ano; seu instrumento prático, o jornal, trata dos acontecimentos do dia-a-dia, dispersos e incongruentes, sem nenhuma conexão exceto, a contemporaneidade.

### 1.2.2 As cidades industriais

O gestar do urbanismo enquanto disciplina estava completo. *“O conteúdo da urbanística segundo uma concepção que, a partir da insistente tentativa de coordenar todos os conhecimentos do saber em uma visão geral, em uma consciência sintética do universal, englobava os aspectos multiformes da vida social, nascendo assim uma concepção unitária da estrutura da cidade”* (GONSALES, 2005). Foi Cerdá, em seu plano de intervenção para Barcelona, aprovado inicialmente em 1859, que agregou os elementos gráficos e os argumentos teóricos para construir uma disciplina que acreditou ser autônoma, científica e de valor universal, podendo ser reproduzida indefinidamente e em qualquer sítio. Diferente da arte urbana que criava visuais a partir de grandes vias de circulação, proporcionando um ordenamento de ponto a ponto, os elementos que compõe o arcabouço da disciplina urbanística partem do modo de pensar metodicamente a totalidade da cidade industrial de maneira a planejar soluções espaciais que minorem o agravo e generalização de seus problemas: circulação, propriedade urbana, salubridade, racionalização do espaço, com a intencionalidade de racionalizar seu uso. Geram-se evidentes marcas de uma ruptura com a antiga estrutura social, visível nos novos modos de vida cotidiana, em um novo sistema. Cerdá propôs um desenho face ao que se mostrava, mas partiu do estudo e observação de intervenções históricas, racionalizando de maneira original a disposição e utilização dos elementos urbanos, utilizando-se da ciência para conceber a espacialidade, e da técnica para construí-la.

Partindo de elemento estruturador urbano já conhecido, Cerdá implantou largas avenidas propícias à dimensão e expansão urbanas, mas com intenções inovadoras e

## 1. Urbanismo e Paisagem

muito atentas à realidade. Com diagonais e radiais que cortavam as quadrículas retilíneas e regulares, as avenidas permitiam a função urbana mais fundamental: a circulação com velocidade, segurança e em grande volume. Estruturando o fluxo, Cerdá vislumbra um espaço racional e compacto em que as distâncias se esvaem na velocidade e difusão dos meios de circulação, segregadas por modos. O espaço seria então permeado por infra-estrutura e equipamentos de maneira homogênea, raciocínio fundamental para uma cidade igualitária e sem privilégios de localização.

Assim, ao pensar os edifícios mais numerosos do espaço urbano – as residências –, que em sua concepção eram o suporte da qualidade de vida, Cerdá propôs quadras em módulos quadrados de 113 metros de lado com chanfros de 20 metros, proporcionando iluminação e aeração à moradia e à cidade, contemplando os mesmos princípios da salubridade que incorporou à sua teoria urbanística. No entanto, essas aberturas a cada cruzamento garantiam simbolicamente uma espacialidade e uma fruição aberta, múltipla em suas perspectivas, não segregadora ou limitadora, mas igualitária.

Seu plano não criou uma Barcelona monumental, mas foi radicalmente inovador ao encarar a questão da propriedade urbana igualitária, sem unidades habitacionais unifamiliares, sem privilégios. Os espaços livres estavam no interior compartilhado das quadras, de caráter semi-público, seguros e acessíveis a qualquer momento. Seu projeto foi utópico, positivista, com uma forte tendência reformadora, pois teve a pretensão de moldar as sociedades pelo espaço, mas encarou os problemas estruturais, propondo soluções rigorosas (ARGAN, 1992, p.185), justamente no momento em que novas instituições e modos de ver o mundo surgiam.

Cerdá, no entanto, no seu esforço em segregar funções e usos criando espaços unicamente definidos para fins determinados, acaba por segregar o espaço público de seu uso recreativo e de contemplação, local das brincadeiras infantis, da vida privada, dos encontros não agendados, do compartilhar desinteressado da vizinhança, dos olhares alheios que criam e recriam a cultura comum, confinando-o

## 1. Urbanismo e Paisagem

aos jardins particulares, invisíveis para quem transita na rua, desvinculado de seu entorno ampliado. Agora, fechado, forjando uma singularidade alheia ao compartilhar com o desconhecido, descaracteriza a cidade de seus usos não mercantilizados, de suas funções comunitárias e culturais cotidianas, de ser um espaço que auxilia a reprodução local, tornando-a impessoal, desvinculada do sujeito e de seu mundo particular, especializando-se em sua função unicamente produtiva.

Já em Paris, entre 1853 e 1869, Napoleão III deveria redefinir o tecido urbano a fim de embelezá-lo e adequá-lo também à grande aglomeração surgida com o advento da indústria em série. Para construir uma cidade que *representasse* um novo sistema de governo, as novas classes sociais que surgiam e os novos modos de vida, designou o Barão de Haussmann, prefeito de Paris, que se utilizaria dos princípios da racionalidade do desenho para alterar o espaço urbano, tratando a cidade como uma totalidade. Pontuadas por grandiosos complexos monumentais, em seus “grandes trabalhos”, Haussmann pautou-se por intervenções locais dos séculos XVII e XVIII, como os Inválidos, Tulleries, Champs Elysées, abrindo ruas e avenidas, criando grandes perspectivas lineares, concentradoras, direcionadoras, muito diversas do antigo tecido medieval, altamente poroso e irregular.

Ele também demoliu parte da cidade medieval onde se encontravam bairros populares e inseriu, em seu lugar, vias de circulação e comunicação, sistemas de esgoto, água, espaços verdes, iluminação pública e rede de transportes públicos, obtendo uma inegável monumentalidade e homogeneidade visual, imponente, espetacular, nobre, dando à cidade o aspecto que hoje conhecemos (CHOAY, 2001). A funcionalidade obtida era a do melhor tráfego de trânsito e a do isolamento dos bairros populares do restante da cidade, propiciado pelos boulevares que os segregavam, “facilitando-se às tropas a repressão dos movimentos operários e aos proprietários de imóveis a especulação dos terrenos” (ARGAN, 1992, p.186).

Ao contrário do Plano Cerdá, o Plano de Paris não era generalizante, utópico ou

## 1. Urbanismo e Paisagem

teórico, mas global e empírico, respondendo diretamente a um interesse de classe<sup>12</sup> com seus múltiplos representantes, interventores e interesses, ditando as condições e possibilidades do projeto e da sua execução, em um diálogo aberto e permeável com os principais atores do processo (CHOAY, 2001, p.855). A intenção que sustenta as intervenções em Paris é a regularização das construções em atenção às Leis de Expropriação de 1840 e a Lei Sanitária de 1850, mas sem inserir as classes pobres nas leis, que beneficiaram apenas a zona central e renovada.

A cidade representa, portanto, a partir de suas renovações pontuais, mas poderosas em sua magnitude construtiva e simbólica, a autoridade do Estado e os interesses das classes industriais, reforçando com a manutenção da pobreza dos operários da época e da opressão proporcionada pelo espaço da habitação e adjacências, a segregação e a dominação.

Tendo influenciado inúmeras propostas urbanas como a de Viena, Budapeste, Roma, Chicago e mesmo São Paulo e Buenos Aires, sendo uns tão autoritários como este, e outros nem tanto, fato é que tanto as reformas urbanas como o urbanismo com suas nuances técnicas de sanitarismo, ordem e questionamentos teóricos e filosóficos, tornaram-se objeto profissional dos arquitetos que, diante do crescimento urbano do século XX, viram-se compelidos a projetar não apenas o edifício especial, único, representativo e imponente, mas o ambiente em que a sociedade se desenvolve.

A paisagem resultante dessa prática é diferente entre os países desenvolvidos e os em desenvolvimento. No entanto, o que se percebe de comum a ambos é a funcionalização e racionalização da porção do espaço vinculada ao *modo de produção* praticado, no que é estritamente necessário à produção. Transparente em seu modo de pensar, o racionalismo produtivo constrói o mundo, o produto e o modo de ser de quem o produz e consome. Ou seja, seus benefícios não são generalizados no espaço em que o capitalismo ou a industrialização estão presentes. Mesmo nos locais onde eles estão instalados, suas estruturas espaciais e sociais são

---

<sup>12</sup> Argan, *Ibidem*.

desigualmente distribuídas no território, criando setores privilegiados lado a lado com outros carentes de recursos.

### 1.2.3 O movimento moderno e o espaço urbano

O movimento moderno não foi apenas arquitetônico e urbanístico, foi, na verdade, uma adaptação - das cidades, das pessoas, suas residências, modo de produção e de vida - ao capitalismo industrial iniciado na Inglaterra do século XVIII, sendo que este mesmo alterou-se exponencialmente em um curto espaço de tempo a partir de avanços tecnológicos importantes impulsionados pela invenção de máquinas movidas a eletricidade em substituição das máquinas a vapor.

Sob as diretrizes desse movimento em direção ao estritamente controlado que abrangeu não apenas o plano urbano ou arquitetônico, mas também as artes e todas as outras formas de expressão, construíram-se bairros e mesmo cidades inteiras. Tendo o pilotis e o lote livre como princípios de uma concepção espacial sem muros ou cercas, a finalidade era liberar espaço para outras atividades humanas sem que a "propriedade individual", as subjetividades pessoais, os desejos íntimos influenciassem a unidade da sociedade e do espaço. As cidades modernistas focaram-se na fluidez e organização de todos os seus componentes – incluindo os seres humanos - como um meio de ampliar sua produção e seu desenvolvimento.

O princípio era a racionalização do espaço, a homogeneidade tanto de infra-estrutura e equipamentos, como das formas e do próprio desenho dos edifícios. A escala industrial foi incorporada à vida, promovendo rapidez e padronização a partir de elementos da indústria em série.

Tem-se de notar que essa homogeneidade foi *desejada e requerida* pelas pessoas. Instauro-se sob o uso das máquinas e da energia mecânica o *cotidiano*, esse modo de viver em que o domínio da natureza e de seus ritmos já não se impõe sobre o



## 1. Urbanismo e Paisagem

homem. Nem mesmo os ritmos da natureza biológica da espécie humana se impõem sobre a vida moderna, onde as moradias e os ambientes de trabalho passam a ter sua luz e temperatura controladas. O ritmo de vida se torna um sem-fim de gestos repetitivos e pré-determinados pela mecanização, produção e racionalidades, sem significado ou motivação pessoal (MARTINS, 1996, p. 35).

A Era das Máquinas permite e enseja poucas nuances e singularidades individuais, desejos não contemplados pelo sistema ou não realizáveis através do consumo de mercadorias. O basal, o conhecido e o comunitário deram lugar ao desconhecido, às trocas e relações em que o afetivo, a empatia e a afinidade não mais entram em questão.

As relações passaram a ser antes as contratuais e consensuais, as alienadas de significados pessoais, do conhecimento prévio e do crivo do núcleo tradicional. O contato com o estranho e com o diverso tornou-se corriqueiro e prolongado, ao passo que a vida no núcleo pessoal restringiu-se a poucas horas. Assim, criou-se a esfera privada, aquela que se restringe dos olhares desconhecidos, do jugo do que é socialmente aceito ou não pelos outros grupos que compõem a sociedade, a esfera pública. Com isso, o indivíduo passa a ter duas realidades em seu dia-a-dia, muitas vezes conflituosas: a do grupo social ou familiar que lhe traz parâmetros referenciais para ser no mundo e nele agir e a realidade do trabalho ou Estado, em que as atitudes e prioridades são voltadas para o desconhecido, para a produtividade e reprodução do capital, independentemente de crenças e visões pessoais.

Como ícones, distintivos e insígnias, cada vez mais as mercadorias passaram a se interpor entre as pessoas que, ao usá-las, simulam personificar tudo o que "o homem" deveria ser sob o signo do "moderno" - disciplinado - que compunha seu traço.

A partir de então, as pessoas é que se adequaram à mercadoria, ou adequaram-se socialmente ao tê-la, integrando-se a um grupo a partir da aparência e dos objetos

## 1. Urbanismo e Paisagem

de consumo. Os objetos e sua mediação é que possibilitariam as relações, coisificando o homem e suas relações, já que sem a presença de um objeto, certas manifestações se tornariam impossíveis. Assim se configura esse "*mundo invertido das relações em que as coisas é que parecem ter vida e as pessoas aparecem como objeto das coisas*" (MARTINS, 1996, p.41).

O cotidiano das cidades do capitalismo central deveria esvaziar-se de subjetividades, mascarar os conflitos até sua aparente inexistência, dado o controle do Estado e do capital, tornando-as monótonas, inócuas em significados, hiatos entre os tempos de produção e reprodução.

Portanto, há um achatamento das individualidades, não cabendo mais as subjetividades, o estranhamento, o desagrado e, por fim, a curiosidade em se acercar ao outro enquanto enigma a ser decifrado, já que, para tanto, é necessária uma atividade, uma atitude pessoal de tomada de postura crítica em relação ao objeto que se quer decifrar. Nas palavras de Lefebvre, é por esta razão que o conceito de produção não deve permanecer restrito àquilo ao que o economicismo a impôs, ou seja, somente como produção de mercadorias. A produção também engloba as relações sociais, a "*autoprodução (gênese) do ser humano social*", alargando o seu conceito para o de reprodução social (Lefebvre apud MARTINS, 1996, p. 39).

Assim, liberto das relações de tradição, religião e parentesco, o ser humano torna-se "o indivíduo", uma entidade autônoma, *livre*, proprietária de sua força de trabalho que lhe dá meios para atitudes individuais.

Nesse sentido, as alterações promovidas pelo capital industrial reiteram-se nos ritmos de vida social. Eles se dão em termos de **tempo**: a velocidade com que se produzem mercadorias e com que elas chegam aos mercados consumidores com o uso das máquinas a vapor e a eletricidade, amplia-se. A capacidade de produção ininterrupta e veloz agrega pessoas em torno dos pólos produtivos e elas passam a

## 1. Urbanismo e Paisagem

trabalhar com(o) as máquinas, consumindo o que elas produzem. Então, as alterações passam a ser também de **escala**: a própria distribuição ocorreria com o uso de máquinas para transporte de cargas e pessoas a uma distância maior, com uma intensidade de intercâmbio jamais vista, a fim de pôr em comunicação o fornecedor, o produtor e o consumidor das mais diversas matérias-primas, insumos e produtos. Desse modo, o espaço foi remodelado para agrupar máquinas, humanos envolvidos na produção, distribuição e consumo, diminuindo distâncias e lapsos de tempo entre as diversas etapas para fomentar a *realização do capital*.

Nas cidades, os fluxos mais iminentes são os dos trabalhadores que deslocam-se monotonamente entre casa e trabalho. Ativar este movimento, criar a rotina<sup>13</sup>, foi prioritário para a produção, tornando, portanto, a circulação o foco principal para o movimento pendular, o cotidiano fluido e mecanizado. Para o equipar do território foram construídas paisagens urbanas em que bairros inteiros eram esvaziados de significado.

Uma década depois da Europa experimentar a reconstrução urbana do pós-guerra, vieram críticas contundentes (JACOBS, 1961, MUNFORD, 1961) baseadas na percepção da degradação e das perdas simbólicas atingidas pela desumanização do espaço urbano, o que levou a sérios problemas de marginalidade pela impessoalidade e desvalorização das relações sociais cotidianas, fomentadas pelo sistema produtivo, incorporadas pela sociedade, seu espaço e suas materializações diversas - máquinas, apetrechos de diferenciação de classes, edifícios, modos de vida. A cidade modernista tornara-se instrumento do capitalismo oprimindo para a produção, ensejando a compulsão pelo consumo e induzindo ao desperdício, permeando com a mercadoria todas as relações humanas.

O urbanismo, inicialmente uma disciplina que tentava pela homogeneidade espacial atingir uma homogeneidade social que transformasse os homens de modo a levá-los

---

<sup>13</sup> Rotina como rota que se repete sobre seu próprio percurso, em um movimento circular, em que as subjetividades e angústias se encobrem em uma espécie de transe para aceitação do mundo sem sentido em que se vive. Vide MARTINS, 1996.

## 1. Urbanismo e Paisagem

a interações baseadas não em posses, mas nas conquistas que o tempo livre, a abundância e a racionalidade científica *propiciariam* às suas vidas, acaba por mostrar-se historicamente, nas palavras de Argan<sup>14</sup>, como “*a história do conflito entre uma ciência voltada para o interesse da comunidade e a aliança dos interesses e privilégios privados; uma história de programas irrealizados e de intervenções parciais*”. Ainda hoje se pedem propostas e projetos que nunca serão realizados, pois o poder de decisão, assentado no poder econômico, vai para as mãos do capital e seus agentes, dentre eles o Estado e seus arcabouços jurídicos e institucionais.

Por isso, notamos acima de tudo que o urbanismo está inserido no nexo da produção capitalista e é uma forma social de um modo dominante de produção e de uma certa divisão hierarquizada do trabalho (HARVEY, 1980, p.174). O capitalismo incorporou como elemento de sua reprodução o processo de urbanização, antes independente, mas que dado aos altos custos do equipar do espaço urbano para fins de sua reprodução, e também para a reprodução social – infra-estrutura e equipamentos, apenas para mencionar as mais fundamentais e custosas – necessita de parte dos lucros do capital para realizar-se, perdendo sua independência em relação a este, subordinando-se aos seus interesses e não mais aos da reprodução social. O espaço urbano é um espaço eminentemente político em que a estética modernista era apenas uma ilusão passageira, mais um fetiche (CHOAY, 2001, p.857).

Portanto, se a construção das cidades é dada sócio-historicamente, definida pelo modo de produção em que se insere, transparecendo os “*valores que dependem de contextos culturais e condições políticas e econômicas complexas*” para acontecer, o urbanismo enquanto disciplina, com axiomas e normatizações, fica fora do campo de uma ciência generalizante (CHOAY, *ibidem*) e sendo, portanto, condicionado por agentes com interesses próprios.

Nos dias atuais, ele tem sido sistematicamente posto a serviço da construção de um espaço que reforça as desigualdades do sistema produtivo, agora denominado

---

<sup>14</sup> *Ibid.*, p.186.

## 1. Urbanismo e Paisagem

capitalismo pós-industrial, em que *“as relações sociais se dão tendencialmente de uma maneira indireta, monetarizada, abstrata e burocratizada”* (SCHOR, 1999, p.109). Em vez de buscar amenizar as características desta racionalidade que leva ao esvaziamento de significados, vemos o urbanismo sendo utilizado como mera implantação de ícones visuais e culturais de prosperidade, alta tecnologia e beleza importados das sociedades do capitalismo desenvolvido - que também encontram dificuldades de inserção das classes pobres mesmo em seu próprio território - em um espaço totalmente agressivo e inóspito para a sociedade local.

### 1.2.4 O Neo-liberalismo

Em 1973, houve o primeiro choque mundial do petróleo. Os Estados Unidos e a Europa adotaram, na ocasião, medidas para reduzir gastos, o que achatou ainda mais a economia. A estratégia das grandes empresas dos países centrais foi a formação de grandes oligopólios e aglomerados, facilitados pela quebra de pequenas e médias empresas dos países periféricos, devido à carência dos freqüentes investimentos e demandas dos grandes capitais.

Uma outra medida iniciou a reestruturação produtiva com investimentos em tecnologia para ampliação da produtividade, reduzindo o emprego de mão-de-obra. A produção era barateada e definida pelas possibilidades de venda, que a ritmava pelo consumo e não pela presença compulsória dos trabalhadores nas fábricas. A partir disso, sobreveio a prática de terceirizações, subcontratações e flexibilização dos direitos trabalhistas.

No Brasil, os reflexos dessa desaceleração internacional foram mormente sentidos a partir da década de 1980. Os investimentos em infra-estrutura urbana também foram cortados com o mesmo raciocínio dos capitais privados. Se para estes a redução de gastos foi no sentido de restringir custos com pessoal, focando a

## 1. Urbanismo e Paisagem

diminuição dos direitos e a desobrigação do empregador em relação ao assalariado, para o Estado o investimento público já não seria no sentido de garantir os melhores meios de vida para a massa assalariada, grande fonte de seus recursos, já que esta se reduziu em número e importância.

Enquanto nos países centrais a reestruturação produtiva representou grandes perdas em termos de qualidade de vida, no Brasil, essas alterações têm características mais intrincadas e menos óbvias. Segundo Davis, a urbanização sem emprego da América Latina, África e Oriente Médio é antes resultado do "*endividamento dos anos 70 e subsequente reestruturação das economias do Terceiro Mundo sob a liderança do FMI nos anos 1980*"<sup>15</sup> do que da industrialização de alta tecnologia, embora também neles as indústrias agora requeressem conhecimentos especializados para produção.

Reduzindo-se o número de pessoas empregadas, pelo uso da tecnologia, e o poder de compra do trabalhador ao redor do mundo, pela redução de salários e aumento do custo de vida nas zonas produtivas, caracterizou-se uma dupla redução de capital para consumo. O modelo de bem-estar social e pleno emprego adotado pelos países avançados não sobreviveu, já que sua permanência estava baseada em um contínuo crescimento dos mercados consumidores periféricos, o que já na década de 60 deu os primeiros sinais de saturação. No cenário de liquidez internacional, o Japão e os países europeus tornaram-se fortes concorrentes dos Estados Unidos. O excesso de produção levou a um rebaixamento de preços, desequilibrando o ritmo dos lucros. Produzir já não era o princípio para reprodução de capital, como antes. Essa situação foi agravada na década seguinte em virtude de uma sucessão de acontecimentos.

As cidades continuaram a crescer, sua população também, ainda que nem sempre o PIB ou sua distribuição as seguissem. Se nos anos 70 as favelas de São Paulo abrigavam 1,2% da população, esse número passou para 19,8% em 1993, crescendo apenas nesta década ao ritmo de 16,4% a.a.<sup>16</sup>. O espaço urbano que sofreu certa diferenciação pela instalação ou ampliação de infra-estrutura nas

---

<sup>15</sup> DAVIS, 2006, p. 23.

<sup>16</sup> DAVIS, 2006, p.27.

## 1. Urbanismo e Paisagem

metrópoles brasileiras durante o “Milagre Econômico” e durante os anos 1980 teve este fenômeno reduzido. Foi nesta década que a precariedade e não a diferenciação se uniformizou espacialmente. Na verdade, a concentração não apenas de renda, mas de infra-estrutura em prol de uma maior produtividade tornou-se cada vez mais real, com poucas zonas diferenciadas (DEAK, 1999, p.318).

Com os acessos por meio de transportes coletivos estrangulados pelo crescimento desordenado, pelos investimentos no transporte individual e pela carência de transportes de massa compatíveis com a demanda, a mobilidade foi se tornando cada vez mais dificultada. Ora, se a possibilidade de instalar-se em um local em que a mobilidade é mais facilitada depende da renda, então a renda é fator determinante da mobilidade. Os altos preços da terra nas regiões mais acessíveis induziram à segregação social, já que expulsavam a numerosa população para as bordas da cidade, dificultando sua mobilidade e, por conseguinte, sua inserção no mercado produtivo, sua possibilidade de renda, seu consumo dos bens sociais, em uma dinâmica usual para São Paulo, como vimos ao longo do texto. Essa situação de estruturação do espaço metropolitano é importante fator reprodutor do estado de pobreza e desigualdade sociais de diversas ordens.

Tabela 1 - Fonte: Metrô-Pesquisa O&D/97 e Aferição da O&D/2002

### Densidade demográfica por sub-região 1997-2002 na RMSP

SUB-REGIÃO	AREA (1.000 ha)	POPULAÇÃO (1.000)		DENS. DEMOGR. (hab/ha)	
		1997	2002	1997	2002
<b>SUDOESTE</b>	113	595	670	5,19	5,93
<b>OESTE</b>	93	1.605	1.914	17,26	19,51
<b>NORTE</b>	74	367	455	4,96	6,15
<b>NORDESTE</b>	79	1.107	1.241	14,01	15,71
<b>LESTE</b>	208	1.010	1.200	4,86	5,77
<b>SUDOESTE</b>	94	2.260	2.413	26,90	29,73
<b>CENTRO</b>	154	9.858	10.552	64,01	69,52
<b>TOTAL</b>	<b>805</b>	<b>16.792</b>	<b>18.345</b>	<b>20,86</b>	<b>22,79</b>

## 1. Urbanismo e Paisagem

Paralelamente, a mudança qualitativa nos bens de consumo os tornou objetos tecnológicos mais complexos e que demandam investimento em pesquisa para seu desenvolvimento, o que também gera um aumento dos custos de produção. Como o poder de compra se reduziu ao mesmo tempo em que o número de compradores, como vimos acima, os itens a serem vendidos moldaram-se de maneira que fosse ao encontro dos gostos e possibilidades de endividamento dos compradores que ainda restaram.

Com isso, o fetiche, a reificação e a busca incessante por diferenciação acirram o consumismo. O avanço tecnológico utilizado primordialmente para auxiliar na produção de itens com forte tendência à obsolescência gera um sem-fim de corridas à aquisição dos últimos lançamentos. É o indivíduo se equipando para o lazer, para o trabalho e para o prazer através da tecnologia, tão funesta e volátil quanto seus momentos de satisfação.

Para o capital e para o Estado falido em recursos há grande interesse em que as obrigações antes concernentes ao Estado se transformem em mercadoria e os direitos, em produtos. O Consenso de Washington veio a ser *“um programa ortodoxo de estabilização monetária acompanhado por um pacote de reformas estruturais ou institucionais que se propôs, explicitamente, à desmontagem do modelo desenvolvimentista, pela abertura e desregulamentação dos mercados e privatização das empresas e serviços públicos”* (FIORI, 2001, p.282). Em países onde a estabilidade econômica fornece meios de sobrevivência a questão é grave, mas ela é incomparavelmente pior nos países em desenvolvimento precário, conhecidos promotores de condições desiguais de sobrevivência, como o Brasil.

Tabela 2

Podemos notar essas alterações quantitativas e qualitativas no cotidiano urbano. Observemos as mudanças nos padrões de deslocamento, que aconteceram em curto



## 1. Urbanismo e Paisagem

espaço de tempo, a partir desse modo de produção que não mais se baseia no setor secundário ou industrial. Se antes o movimento pendular unia praticamente toda a vida produtiva do sujeito a apenas dois locais, o de moradia e o de emprego, com a reestruturação produtiva para o exercício profissional, o mesmo sujeito precisa de mais deslocamentos. A instabilidade nos empregos, a crescente necessidade de formação continuada, a expansão urbana pressionada pelo valor do solo que leva à realocação dos locais de moradia também para as classes médias e altas, levam a uma outra gama de necessidades de deslocamento e, portanto, de transportes.

Tabela 2

Evolução das Viagens Diárias por Modo Principal

MODO	1967		1977		1987		1997		2002	
	Viagens		Viagens		Viagens		Viagens		Viagens	
	(1.000)	%	(1.000)	%	(1.000)	%	(1.000)	%	(1.000)	%
<b>Coletivo</b>	4.994	68,10	9.759	61,00	10.455	55,76	10.474	50,80	11.508	47,04
<b>Individ.</b>	2.293	31,90	6.240	39,00	8.295	44,24	10.145	49,20	12.958	52,96
<b>Motoriz.</b>	7.197	100,00	15.999	74,77	19.750	63,78	20.619	65,60	24.466	63,29
<b>A pé</b>	(*)	-	5.400	25,23	10.650	36,22	10.913	34,40	14.194	36,71
<b>Total</b>	<b>7.187</b>	<b>100,00</b>	<b>21.399</b>	<b>100,00</b>	<b>29.400</b>	<b>100,00</b>	<b>31.432</b>	<b>100,00</b>	<b>38.660</b>	<b>100,00</b>

Fonte: Metrô – Pesquisa O&D 67/77/87/07 e

Ora, se precisamente a partir da década de 1980 o Brasil estava suficientemente preparado para entrar no estágio produtivo e de desenvolvimento *intensivo*, ou seja, aquele baseado no “*aumento de produtividade do trabalho, elevação dos salários e alargamento do mercado*” (DEAK, 1999, p. 327), deixando para trás o estágio *extensivo*, então as infra-estruturas de produção e reprodução social deveriam permanecer recebendo investimentos de vulto, como na década anterior, durante o “Milagre”.

Concomitante à reestruturação produtiva e atendendo ao pacto neoliberal, o sucateamento dos transportes coletivos e a insuficiência dos subsídios do governo para a tarifação, leva, por um lado, ao aumento do número de viagens a pé e, por outro, ao aumento do uso de veículos particulares para transporte cotidiano.

Como observado na tabela 2, o índice de transporte a pé sai de 25,23%, em 1977, atingindo 36% em dez anos, mantendo-se relativamente estável neste patamar, com exceção dos anos em que houve incentivos federais para facilitação de compras de veículos novos. Essa situação se repete principalmente para pessoas de baixa escolaridade e renda, para as quais acontece o visível agravamento das situações de subemprego e a acessibilidade decrescente à zona central da cidade, para onde tem de deslocar-se cotidianamente em busca de emprego ou para realizar suas atividades produtivas informais.

Já o aumento do deslocamento por veículos automotores provenientes das sub-regiões Sudeste e Centro, as mesmas em que os níveis de renda são maiores, com quase estagnação da sub-região Leste (tabela 3), reafirma que o padrão de concentração de capital influencia diretamente o fluxo de pessoas no espaço urbano. Na aferição da pesquisa OD de 1997, realizada em 2002, observaram-se índices de 53% do total de viagens realizadas na metrópole no modo motorizado individual, ou seja, há uma diminuição do uso dos transportes coletivos pela população que já não vê neles uma alternativa viável para suas necessidades cotidianas<sup>17</sup>.

---

<sup>17</sup> Esses dados foram evocados mesmo antes de seu advento por DEAK, 1999, p. 313 a 339. Em seu estudo detalhado sobre as projeções entre aumento de renda, concentração da mesma, tendo ainda em consideração a postura dos setores públicos e privados em relação à oferta de transportes coletivos quanto à demanda dos setores produtivos. O autor chegou a índices de 48% de viagens coletivas para o ano 2000, aproximando-se do que se comprovou em 2002, quando se chegou a 47,04% de viagens coletivas e 52,96% de viagens individuais, como se pode observar na tabela 2.

### 1.3 O AUTOMÓVEL ENQUANTO FORMA MERCADORIA E A PAISAGEM

Em uma sociedade estruturada pelo consumo (ou pela possibilidade de), a exclusão deste ato implica necessariamente a exclusão de um conjunto de relações que podem gerar um desgaste social expresso na violência e no mal-estar experimentados cotidianamente. Vivemos em uma sociedade em que as pessoas se reconhecem como iguais (ou diferentes) pelas coisas que têm (SCHOR, 1999, p.108).

O momento privilegiado que o sujeito tem para se deparar com a miscelânea urbana é o dos deslocamentos diários para as funções cotidianas, como trabalho ou estudo. Nessa obrigatoriedade, as oportunidades de conhecer outros modos de vida, observar as alterações na paisagem, interagir na coletividade são aparentemente banais, mas sem elas haverá ainda menos encontros.

Em seu profundo estudo sobre o papel do automóvel no espaço e na sociedade de consumo e brasileira, Schor percorre importantes vinculações simbólicas entre este objeto técnico e sua relação enquanto tal na modernização desta sociedade que se apropriou dos elementos da racionalização da produção em seu cotidiano, mas que também se utilizou do automóvel enquanto diferencial de classe. Seu uso está, portanto, vinculado à idéia de espetacularização do consumo e ostentação, desconsiderando qualquer lampejo de racionalidade no sistema de ações e relações que enseja no espaço social.

Esta nova mercadoria traz consigo representações tidas como extremamente positivas por nossa sociedade, como potência, liberdade, a melhoria na locomoção individual em termos de tempo, flexibilidade e conforto, em um cotidiano produtivo e de relações sociais em que a distância já não pode significar empecilhos. Nas

palavras de Schor, esta mercadoria, como o tear a vapor, a geladeira, a televisão e o computador, foi importante transformador da paisagem e das relações sociais, redimensionando tanto o espaço urbano, como o papel do homem nele (op. cit, p. 109).

Entretanto, nem todos podem possuir um desses objetos, e é isso que torna evidente, entre outras coisas, a desigualdade da sociedade moderna, pois ser possuidor desse tipo de mercadoria torna o sujeito aparentemente mais pleno de possibilidades. Este sujeito possuidor diferencia-se diante dos não possuidores em uma verdadeira ode à propriedade privada e ao privilégio. Não será o espaço, mas a falta dele para fins da realização desta mercadoria que se transformará em um dos seus piores algozes<sup>18</sup>.

Schor questiona-se, então, por que o automóvel continua a ser tão absolutamente desejado, se sua locomoção está cada vez mais prejudicada (op. cit. p.110)<sup>19</sup>. Ora, é na alienação basal instituída pela sociedade de consumo, e que tem na representação dada pela mercadoria o valor do indivíduo, que se explica o valor simbólico a ele associado, que vai muito além do valor de uso (e também de troca) do objeto técnico.

Acreditam os indivíduos, mergulhados na alienação promovida pela modernização, que ao possuírem um automóvel (mas não qualquer um, dependendo da classe social), serão "devidamente" valorizados enquanto pessoas. Além disso, os reiterados investimentos públicos em infra-estrutura para a locomoção dos automóveis, acompanhados pelo sucateamento ou implantação parcial dos equipamentos voltados à locomoção coletiva, associados ainda aos pacotes econômicos que facilitam o financiamento dos automóveis por todas as classes sociais, vão justamente ao encontro da crença que as pessoas têm de que o automóvel trará

---

<sup>18</sup> O paradoxo reside no fato de que uma faixa exclusiva de ônibus transporta 20 a 25 mil pessoas em uma hora, enquanto uma faixa exclusiva para automóveis transporta apenas 3 mil pessoas no mesmo período, segundo Ladislau Dowbor in Carta Capital (fev. 2007), mas são as últimas que continuam crescendo.

<sup>19</sup> A precariedade em que vai se colocando o transporte por ônibus leva cada vez mais pessoas a optar pelo transporte individual que ainda supera as velocidades e a mobilidade de outros meios. Claro que a ausência de metrô e de ciclovias colabora imensamente com este quadro.

outras possibilidades para suas vidas<sup>20</sup>, além da locomoção cotidiana.

O estado de conservação, o custo e a generalização espacial dos meios de transporte de massa exercem papel fundamental sobre os sujeitos que os utilizarão ou não, pois seu uso está associado a contingências práticas, mas também às contingências simbólicas existentes no imaginário social.

Em fins dos anos 1990, a Fundação SEADE criava o IPRS (Índice Paulista de Responsabilidade Social), solicitado pela Assembléia Legislativa Estadual, que deveria ser provido com dados sociais e econômicos sobre os 645 municípios do Estado, a fim de serem criadas políticas públicas (SEADE, 2000, p.1). Segundo a própria fundação, os dados fornecidos, entretanto, não davam conta de fornecer subsídios à interpretação dos fatores geradores e resultantes da iniquidade e pobreza apresentadas nos diferentes municípios.

Os fatores que desviavam os resultados eram representados pelas diferenças nas condições de vida que levavam a experiências sociais e econômicas muito diversas se comparados os diversos grupos populacionais inseridos nos espaços intra-urbanos, principalmente nas grandes cidades – como Campinas e São Paulo –, levando a números finais com grandes desvios em relação aos índices experimentados no cotidiano da maioria.

Segundo levantamentos, apesar dos significativos índices econômicos apresentados nas grandes regiões metropolitanas, o incorporar de parcelas populacionais aos benefícios do desenvolvimento ainda não era uma realidade (SEADE, 2000, p.1). A realidade da Região Metropolitana de São Paulo, que segundo a Fundação “concentra, simultaneamente, áreas com padrão de vida próximo ao de países desenvolvidos e outras em situação de pobreza extrema, comparáveis às regiões mais pobres do Brasil” tem como um dos agentes causadores a segregação, fomentada pela fragmentação urbana que promove uma concentração do excedente

---

<sup>20</sup> O que é uma realidade incontestável em termos de deslocamentos cotidianos em uma mancha metropolitana extensa e desequipada para a mobilidade de sua massa populacional produtiva.

social (Ibid).

Por isso, a Fundação resolveu tomar fatores que representassem os contrastes reais. Naquela época, criou o IPVS (Índice Paulista de Vulnerabilidade Social) que leva em conta não apenas a quantidade de recursos acumulados por indivíduos ou grupos, mas também as oportunidades que eles têm para utilizar-se desses recursos ou para prover-se dos elementos considerados fundamentais para o padrão de vida desejado pela sociedade, a fim de subvencionar a criação de políticas públicas mais universalizantes. No IPVS, não apenas as características que indiquem configurações sócio-econômicas dos residentes e do chefe da casa são consideradas para classificar esse grupo, mas também as possibilidades que esses indivíduos têm de desfrutar dos bens e serviços ofertados pelo Estado, sociedade e mercado.

A fragmentação apresentada nas grandes cidades é o reflexo de concentração de recursos e equipamentos em determinadas áreas, para contingentes populacionais menores, enquanto outras zonas permanecem na escassez de equipamentos de saúde, educação e lazer, bem como oferta de bens culturais. Nessas áreas, o desamparo institucional, a fragilidade dos equipamentos, a baixa qualidade dos serviços, a debilidade das oportunidades desmotivam os sujeitos à mobilização para vislumbrar e prontamente lograr melhores condições de vida (BUSSO, 2001, in SEADE, 2001, p.5). Sua baixa capacidade de controle sobre os elementos necessários à sobrevivência e ao aprimoramento os torna mais vulneráveis, portanto, a alterações ambientais, econômicas e sociais.

Nesse sentido, a dimensão territorial é decisiva para a reprodução da pobreza ou da riqueza, definindo, no limite, as efetivas condições de vida e possibilidades de mobilidade social do sujeito ou grupo. A fragmentação e segregação urbanas que resistem às políticas públicas ditas de combate à pobreza e àquelas de caráter universal, de médio e longo prazos, nos indicam o Estado como um dos principais agentes transformadores do espaço urbano, que tem o poder de torná-lo mais ou menos segregado.

## 1. Urbanismo e Paisagem

Os sistemas de transportes tal qual estabelecidos nas cidades brasileiras têm sido importantes elementos de desagregação social, já que estão diretamente associados a possibilidades estritamente individuais e econômicas. Aos possuidores de automóveis ainda são garantidos privilégios de mobilidade no espaço urbano, apesar da redução geral do conforto devido às lentidões diárias. Aos possuidores são facilitadas a ampliação e a manutenção de redes sociais, status, e há uma separação entre a experiência do caos urbano de quem usa e de quem não usa carro cotidianamente, provendo seus proprietários de aptidões e capacidades singulares e diversas da maioria da população.

Seria, então, esperado o desejar apropriar-se desses objetos técnicos com qualidades positivas. O capitalismo aglutinou com muita competência a associação de que o ser humano faz entre aparato e *liberdade, poder, distinção e exibição* para sugerir habilidades diferenciais, criando mercadorias para novas necessidades e necessidades para novas mercadorias em um sem-fim de desejos mediados por objetos cada vez mais complexos, tanto quanto potencialmente obsoletos.

A capacidade de adquirir mercadorias é confundida, na sociedade moderna, com a capacidade ou possibilidade de ser *livre* (SCHOR, 1999, p.113). Entretanto, nessa aparente independência em relação à sociedade para a realização dos desejos individuais de liberdade, os indivíduos apropriam-se justamente do excedente social, do excedente produzido pelo conjunto de esforços de realização de todo o corpo social e que gera aprimoramento técnico, de recursos e de possibilidades. Essa relação de apropriação privada do bem público representa o limite do processo de modernização desta sociedade, em que o indivíduo acredita não necessitar do coletivo, sem perceber a relação perversa que com este estabelece.

O papel do Estado seria o de aglutinar os indivíduos e grupos sob outras bases (COSGROVE, 2004, p.104), auxiliando-os na superação dos desejos primários de poder e diferenciação inerente ao indivíduo, colocando-os frente a uma perspectiva

## 1. Urbanismo e Paisagem

coletiva e social, situando-os como sujeitos históricos, intermediando disputas sócio-espaciais. O estudo do meio social, do espaço urbano, da paisagem cultural é, portanto, um estudo do poder e do conflito entre o que é hegemônico e o que não é, e o que é socialmente aceito, permitido, desejável e valorizado.

A cultura dominante é normalmente atrelada a uma classe social hegemônica que trás consigo um status de liderança, ideal a ser atingido pelas demais classes. Essa cultura é normalmente a detentora dos meios de produção e se apropria do excedente social dos demais grupos, equipando o espaço, a fim de sufocar ou desvalorizar as evidências de conflitos e reforçar seus valores - o que é fundamental para fixação de idéias e preceitos<sup>21</sup>, e o faz de modo a naturalizar seu modo de vida como o mais correto, o mais belo e o mais gratificante, e os seus sujeitos são postos como exemplos de sucesso, capacidade técnica, domínio, prestígio, levando os demais grupos a admirar e desejar alcançar essa suposta harmonia existencial, ou, pelo menos, seus ícones.

No sistema de circulação atual privilegiam-se não os homens, mas as máquinas, cuja mobilidade ampliada e status intentam justificar o custo social para o uso individualizado do objeto técnico no contexto público. Assim, justifica-se o investimento de toda a sociedade e dos recursos do homem produtivo para seu suposto conforto e autonomia. Então, a massa que tem o papel de rebaixar os custos de produção tenta incluir-se no rol de consumidores de máquinas de locomoção, a fim de apropriar-se, mesmo que parcialmente, dos equipamentos e infra-estruturas instalados.

A postura do poder público perante os transportes evidencia sua postura diante da sociedade e da economia, pois ela configura um sistema de objetos que leva a um sistema de ações – é um espaço equipado para certas práticas sociais, em detrimento de outras. Com o fomento do transporte coletivo de massa haveria a neutralização das desigualdades sociais (DEAK, 1999, p.321) ou, pelo menos, um

---

<sup>21</sup> COSGROVE, 2004, p.111.



## 1. Urbanismo e Paisagem

arrefecimento e uma melhor apropriação do território em que a cidade se implanta, já que tanto recursos sociais como ambientais seriam melhor aproveitados.

A diminuição de automóveis aliada à conseqüente redução de espaço para eles direcionado – estacionamento, autovias, postos de gasolina, locais para manutenção e outros – traria benefícios ambientais diversos, bem como a liberação de espaços para usos voltados a atividades não ligadas à circulação, mas ao lazer, recreação e outras necessidades. Levaria à redução dos agentes que causam diversos impactos negativos decorrentes da poluição, da impermeabilização do solo, das mortes causadas por acidentes de trânsito.

Hoje, na cidade de São Paulo são dois habitantes para cada automóvel, totalizando uma frota de 5,5 milhões, com 500 novos veículos entrando em circulação por dia. Em termos de área, este montante representa, no mínimo, 44 milhões de metros quadrados<sup>22</sup>. Em conjunto com os outros meios de transportes motorizados, os automóveis causam 40% da poluição do ar na cidade; segundo a OMS<sup>23</sup>, são responsáveis pela morte de cerca de 1.500 pessoas por ano, além de invalidarem muitos por mutilações e causarem, ainda, os intermináveis congestionamentos, o stress urbano e a violência do desgaste entre os envolvidos.

Uma redução do tempo de percurso de apenas 15 minutos em cada direção da circulação diária na região metropolitana de São Paulo ampliaria, e muito, a qualidade de vida geral na região e promoveria uma redução significativa da emissão de agentes poluentes na atmosfera, dos gastos econômicos e sociais, além de garantir um aumento de produção correspondente a 6,3% da jornada de trabalho<sup>24</sup>, aumentando até mesmo a expectativa de vida da população.

O objetivo de se estudar a constituição do espaço, portanto, não se limita a estudar

---

<sup>22</sup> Tomando-se como base a área de 8m<sup>2</sup> para cada veículo em circulação. As 10 estações da Linha 4 do metrô, sem que o terminal Vila Sônia entrasse nos cálculos, têm cerca de 120 mil metros quadrados e transportam 850 passageiros, o que contabiliza cerca de 0,15 m<sup>2</sup> por passageiro, contra os 0,625m<sup>2</sup> fictícios correspondentes ao uso da frota de automóveis paulistanos em sua capacidade máxima.

<sup>23</sup> OMS – Organização Mundial de Saúde, dados de 2006.

<sup>24</sup> DEAK, 1999, p.337.

um determinado grupo, mas os significados que **cada grupo** atribui aos objetos e ações que se desenrolam no espaço de que se apropriam em suas subjetividades.

O automóvel e sua categórica presença em volume e importância na cidade de São Paulo e outras grandes cidades mundiais, como notável elemento de degradação sócio-ambiental e fomentador de concentração de renda nos já tão agressivos centros urbanos, nos leva a pensar sua relação com o corpo social, como com os demais elementos que englobam o sistema de circulação urbana.

Segundo a percepção de Harvey<sup>25</sup>, quem tem mais recursos econômicos acessa espaços públicos ou privados, distantes ou próximos de sua residência com muito mais facilidade, rapidez e segurança para compras, lazer, trabalho, educação ou em busca de serviços e equipamentos. Portanto, apesar de identificarmos necessidades similares para diferentes grupos, a acessibilidade e a mobilidade não são igualmente distribuídas, e seria "*surpreendente se os grupos melhor educados e mais afluentes não tivessem tirado vantagem dessa defasagem para promover seus próprios interesses e aumentar sua própria renda*" (op.cit.), sendo esses grupos os mesmos capazes de mais fluidamente se locomover no espaço, ampliando suas redes e seus campos de influência.

Assim, o objeto técnico utilizado primordialmente para o deslocamento individual - o automóvel - tem sua constituição carregada de signos que reforçam interpretações socialmente legitimadas de sobrepoder ao conferir ao seu possuidor a capacidade de tangenciar o caos em que se transformou a experiência urbana, ficando quase ileso e não o vivenciando na mesma profundidade<sup>26</sup>, pois simula espaço qualificado como privado, pessoal e individual em meio à indesejável coletividade do urbano<sup>27</sup>. A usual parcialidade da leitura do sujeito comum, ou seja, a leitura dada pelos filtros sociais,

---

<sup>25</sup> Harvey, 1980, p.44.

<sup>26</sup> O automóvel tem sido cada vez mais interpretado como um provedor de uma bolha existencial individual que representa realização, poder e proteção - elementos-chave a serem conquistados em uma sociedade que provê nada mais que filigranas de oportunidades a uns poucos que conseguem proteger-se da instabilidade de que ela se constitui. Essa interpretação tem sido recorrente em filmes comerciais, outdoors, anúncios publicitários.

<sup>27</sup> Ou, o que Schor denomina "socialização individualizada", em que o sujeito mostra sua propriedade, plena de possibilidades, no espaço social pleno de sujeitos com impossibilidades.

## 1. Urbanismo e Paisagem

é reforçada por componentes cuidadosamente implantados no espaço, cujas mensagens subliminares promovem e reforçam crenças, atitudes e poderes já instituídos ou contrários a eles.

Portanto, nos propomos a entender como a paisagem urbana da cidade de São Paulo vem sendo construída para assegurar ao automóvel seu uso, desacolhendo os transportes coletivos de massa e o imaginário e o simbolismo a ele atrelados, expurgando do espaço outros usos, outros grupos que não possuem a renda, o tempo e a dignidade, elementos mais comuns àqueles que têm a oportunidade de fruição do espaço social.

A paisagem urbana, ao ser meio de comunicação entre os grupos sociais e por ser composta por diferentes sistemas que integram sua complexa espacialidade de formas e conteúdos, torna-se elemento fundamental no processo de reprodução social e de entendimento do mesmo, em virtude de ser um "*importante repositório de (seus) símbolos*"<sup>28</sup>, "*imprimindo marcas nos cidadãos (...), criando formas de conduta até certo ponto induzidas pela natureza do construído*" (LEITE, 2006, p.102).

---

<sup>28</sup> Duncan & Duncan, apud. CORREA, 2003, p.180.

## 2. Transportes e Apropriação da Paisagem

**2 TRANSPORTES E APROPRIAÇÃO DA  
PAISAGEM**

## 2. Transportes e Apropriação da Paisagem

## **CIRCULAÇÃO E MEIOS DE TRANSPORTE NA CONSTRUÇÃO DA PAISAGEM PAULISTA**

O Brasil reflete ao longo de sua história, os acontecimentos no modo de produção mundial, dada a sua condição primordial de colônia e depois, de país capitalista dependente, com uma fonte externa irradiadora de comandos, para a qual partem materiais, recursos e produtos, segundo suas necessidades. O país reflete as mudanças estruturais mundiais capitalistas desde o advento de sua industrialização, internacionalizada já no início do século XX, até a reestruturação produtiva mundial iniciada nos anos 70. Abordaremos essa questão, focando as características da produção social e do modo de produção nacionais que configuram o mundo do trabalho, o uso e construção do espaço urbano e reproduzem a sociedade em geral, tendo a cidade de São Paulo como foco de nossos estudos.

### 2.1 Nos tempos das Bandeiras, as tropas de mula

A região Sudeste do Brasil tem caracteristicamente uma faixa litorânea estreita, com grandes aclives muito próximos ao mar, dificultando o acesso às cotas superiores e a formação de grandes cidades rentes ao litoral, como no nordeste. Algumas cidades que se constituíram na fase colonial, como Parati, Ubatuba e mesmo Paranaguá, tinham suas complementares no planalto, como Cunha, São Luis do Piratininga e Curitiba respectivamente (PRADO JR.,1989, p.49).

São Paulo de Piratininga, cidade de porte menor e distante do litoral, diferentemente das capitais importantes para o Brasil da época colonial, era um entroncamento das rotas indígenas e depois bandeirantes, sendo um entreposto a meia encosta entre o mar e o sertão de prospecção das Bandeiras, situada em local onde a subida tem inclinação mais suave e a distância com o porto marítimo, já existente na cidade de Santos, não é tão grande. Tornou-se, pois, abrigo e descanso após a subida da Serra do Mar, acolhedora em seus fartos rios planos e várzeas alagadiças, e segura pela visibilidade que o platô triangular onde foi fundada promovia em direção aos capões que encontravam os morros suaves das aldeias indígenas no Planalto Paulista. O sitio era facilmente atravessado em lombos de mulas, que entrecortavam os morrotes numerosos.

Com o declínio da cana-de-açúcar e o início das prospecções em busca de riquezas naturais, as Bandeiras, a região de São Paulo torna-se o ponto de partida, e Minas Gerais o centro da produção brasileira no século XVII e XVIII. A região onde hoje estão São Paulo, Itu, Sorocaba e Cotia tornou-se então entreposto, entroncamento, ponto de encontro, descanso e manutenção das Bandeiras, onde pessoas de diversas localidades trocavam suas mercadorias e preparavam-se para seguir



## 2. Transportes e Apropriação da Paisagem

viagem ao destino final, sertão ou mar. O transporte do material extraído nas minas utilizava mulas que vinham da região sul e central do Brasil, ou mesmo do Paraguai.

A população de São Paulo não crescia, apesar de sua importância na região, pois além de ser passagem apenas, o solo era ruim, o terreno acidentado, muito úmido e descampado, tornando a região inóspita. Por ser propícia a ataques, as famílias não se assentavam na cidade. As cidades maiores ficavam mais para o interior, longe das encostas.

Coerente com sua vocação regional foi somente com o declínio das Bandeiras, em 1783, e a vinda da Coroa para o Rio de Janeiro, em 1808, que passou a ocorrer uma maior fixação populacional na região de São Paulo. O ciclo mineiro já estava em decadência, a escravidão sofria pressões inglesas para ter um fim, pois novos mercados eram necessários para consumo de seus excedentes produtivos. As primeiras experiências de plantio de pequenas culturas relativamente diversificadas na região do Vale do Paraíba começavam a facilitar a manutenção da população fixa que, muito lentamente, aumentava (MONBEIG, 2004 , p.40).

### 2.2 As estradas de ferro e a direção do crescimento

Com a abolição da escravatura no final do século XIX, foi preciso encontrar uma solução para um rápido aumento da produtividade sem grandes ônus ou riscos de prejuízos. Essa solução foi a importação de mão-de-obra livre, sem o uso dos ex-escravos.

Os negócios com a produção agrícola cresciam e a visão de mercado dos importadores ingleses pedia estradas de ferro para transporte de cargas e pessoas na região sudeste, entrecortada pelos caminhos estreitos das tropas de mula. O Brasil agora era dominado pela coroa inglesa, já que o mesmo acontecia a Portugal. Essa dominação abrangia a criação ou ampliação de mercados – por isso a abolição da escravatura - a tomada de empréstimo para criação de infra-estrutura que utilizasse tecnologia inglesa e o controle da importação e exportação dos produtos brasileiros<sup>29</sup>. O ciclo produtivo ligado ao café, sobremesa sem igual, crescia favorecendo a construção da primeira ferrovia paulista, em 1865, dando ainda mais fôlego para a economia da região. Agora, importavam-se manufaturados, passando à exportação de matéria-prima e produtos agrícolas.

Cidades maiores que São Paulo e historicamente mais importantes como pouso de mula, entreposto e manutenção, como Itu, Bragança Paulista, São Miguel Paulista e Barueri, foram desconsideradas quando da implantação das estradas de ferro por não terem fazendas de café com produção relevante.

Promissora, a exportação de mercadorias agrícolas no território paulista, constituiu uma infra-estrutura de transportes ferroviários maciça, que chegou a contar com 7 mil quilômetros de ferrovias, como uma vasta mão espalmada para muitas direções (Sampaio apud Prado Jr., 1989, p.47), mas desarticulada entre seus ramos. Observou-se a necessidade de um centro onde os produtos fossem reunidos e negociados antes de embarcarem para o porto de Santos. Para a escolha deste ponto de

---

<sup>29</sup> Tudo o que era relacionado à divisão do trabalho na sociedade estabelecida no território brasileiro desde a colonização portuguesa remanejou-se com a possibilidade de independer o Brasil. Desde o modo de produção, até os produtos, as relações sociais, o sistema de posse da terra, a relação com o território, tudo seria reelaborado em poucas décadas, sob a égide da dominação mentaria e financeira inglesa (FIORI, 2001, p. 269)

## 2. Transportes e Apropriação da Paisagem

entroncamento foram aventadas cidades mais desenvolvidas que São Paulo na época, como Campinas, próxima a Araraquara e Ribeirão Preto. No entanto, devido a seguidos surtos de febre amarela na região, a escolha do local de entroncamento recaiu sobre onde hoje temos os bairros do Brás, Barra Funda, Água Branca, Mooca e Luz, de onde, a partir de 1877 se embarcava para Santos ou Campinas.

Com isso o fluxo de mercadorias, indústrias e pessoas cresceu em direção a São Paulo. O estado ganhava em fluxos de população e mercadorias e em 1872 contava com 837 mil pessoas. Em 1890, a população já era de 1.384 mil pessoas, residindo 65% em terras rurais (SINGER, 1968, 51). A cidade de São Paulo ganhava feições de estilo europeu em suas expansões para além do triângulo tradicional em que estava implantada. Um combinado entre o fluxo de fazendeiros de café que negociavam na capital e a forte imigração européia, contribuiu para o desenvolvimento urbano e para a busca por uma cidade mais moderna, o que, por sua vez, era um atrativo importante para os negociantes italianos, para os técnicos franceses e alemães e, principalmente, para os banqueiros ingleses, cujos capitais financiavam a construção de edifícios e infra-estrutura, como pontes, viadutos, equipamentos urbanos e, posteriormente, de energia, gás e transporte público. Essa concentração de recursos tornava São Paulo não mais um reduto minguado de população eventual, mas um importante centro urbano diretamente ligado com o exterior, como fora o Nordeste de outros tempos.

Por volta de 1880, o triângulo elevado em relação às várzeas formado pelas ruas São Bento, XV de Novembro e Direita já não comportava as aspirações dos fazendeiros do café, que careciam de regiões mais adequadas ao seu estilo de vida de requinte e ostentação das riquezas adquiridas (MOMBEIG, 2004, p. 82).

Como dissemos, as terras altas e planas junto às várzeas foram utilizadas pelas estações de trem, mas a transposição cotidiana de morros relativamente íngremes e numerosos tornava-se incômoda para a expansão e diferenciação funcional da cidade comercial e residencial. Exemplo disso, o Vale do Anhangabaú, em seus 20 metros de depressão que interligavam o centro antigo às regiões da Praça da República - que já se estabelecia ao lado dos novos loteamentos - necessitava de uma estrutura para sua transposição em nível.

Sintonizada com as mais avançadas tecnologias construtivas e com o pensamento francês que criou a Torre Eiffel em Paris, a conhecida "arquitetura dos engenheiros" (BUCCI, 1998, p. 16), tem no Viaduto do Chá, Estação da Luz e outras estruturas da época, o símbolo de desenvolvimento cosmopolita desejado pelos novos moradores. O viaduto sobre o Vale do Saracura visava facilitar a travessia e também emoldurar a saída rumo ao sertão, representada pela atual Av. 23 de Maio. Em 1877, Jules Martin, francês radicado em São Paulo, propõe sua construção em estrutura metálica, o que não ocorre de imediato, pois os proprietários das terras ao mesmo tempo urbanas e rurais ali existentes, com seus amplos terrenos voltados para as principais ruas do centro, se opunham à idéia, contrariando o imaginário que se impunha à cidade da época, mantendo seus quintais e pomares voltados para o córrego que ali circulava (MOMBEIG, 2004, p.57).

Particulares propuseram-se a construir o viaduto, bem como outras obras de interesse público de que careciam esta e outras regiões, adequando a cidade colonial ao seu novo status: em 1892 o governo do Estado e a municipalidade inauguram o viaduto do Chá, e três anos depois, o viaduto entre Santa Ifigênia e Largo São Bento. A região central, caracterizada pela profusão de vales, teve com essas obras o acesso entre o centro velho, novo e as áreas adjacentes resolvido, mas

não a garantia da circulação geral entre eles e as demais regiões da cidade que se expandia - tudo permanecia desconectado.

Com a instalação das ferrovias nas terras próximas ao lugar onde São Paulo teve início, ou seja, no vale do rio Tamandateí e na região próxima ao platô onde está o Pátio do Colégio, as grandes várzeas e planícies, terras normalmente desvalorizadas e deixadas vazias quando era utilizado o lombo de burro como transporte, a fim de evitar os meandros alagadiços e incômodos para os animais, passaram a ser pontos de passagem cotidiana, no lugar dos morros antes transpostos pelos tropeiros.

Aproveitando-se das ferrovias para escoamento de seus produtos, distritos industriais foram se formando e, com eles, os bairros operários, bastante diferentes do centro elegante e urbanizado da metrópole. Apesar de hoje a região metropolitana de São Paulo concentrar milhões de habitantes em uma malha contínua, na época mais parecia um aglomerado de cidades próximas com vazios entre si, interligadas por finas linhas de transporte ferroviário, que uma única cidade (LANGENBUCH, 1971, p.86).

Ao longo das ferrovias proliferaram aglomerações humanas, provocando modificações demográficas regionais importantes: em torno de 1890, percebeu-se um decréscimo de cidades já bem constituídas próximas a São Paulo, em favor dessas aglomerações<sup>30</sup>. O proletariado crescia e se fixava ao lado das estradas de ferro, onde também estava o trabalho. Em 1872, São Paulo contava com uma população de cerca de 31 mil habitantes, tendo, em menos de 20 anos, subido esse número em 107%, indo para cerca de 65 mil pessoas (SINGER, 1968, 44).

---

<sup>30</sup> Dois fenômenos foram observados: em um primeiro momento, as cidades próximas à capital perderam população, provavelmente atraída por ela. Num segundo momento, essas mesmas cidades apresentaram recuperação populacional, já sofrendo o impacto do imenso crescimento porque São Paulo passou entre 1890 e 1900 (LANGENBUCH, 1971, p. 122).

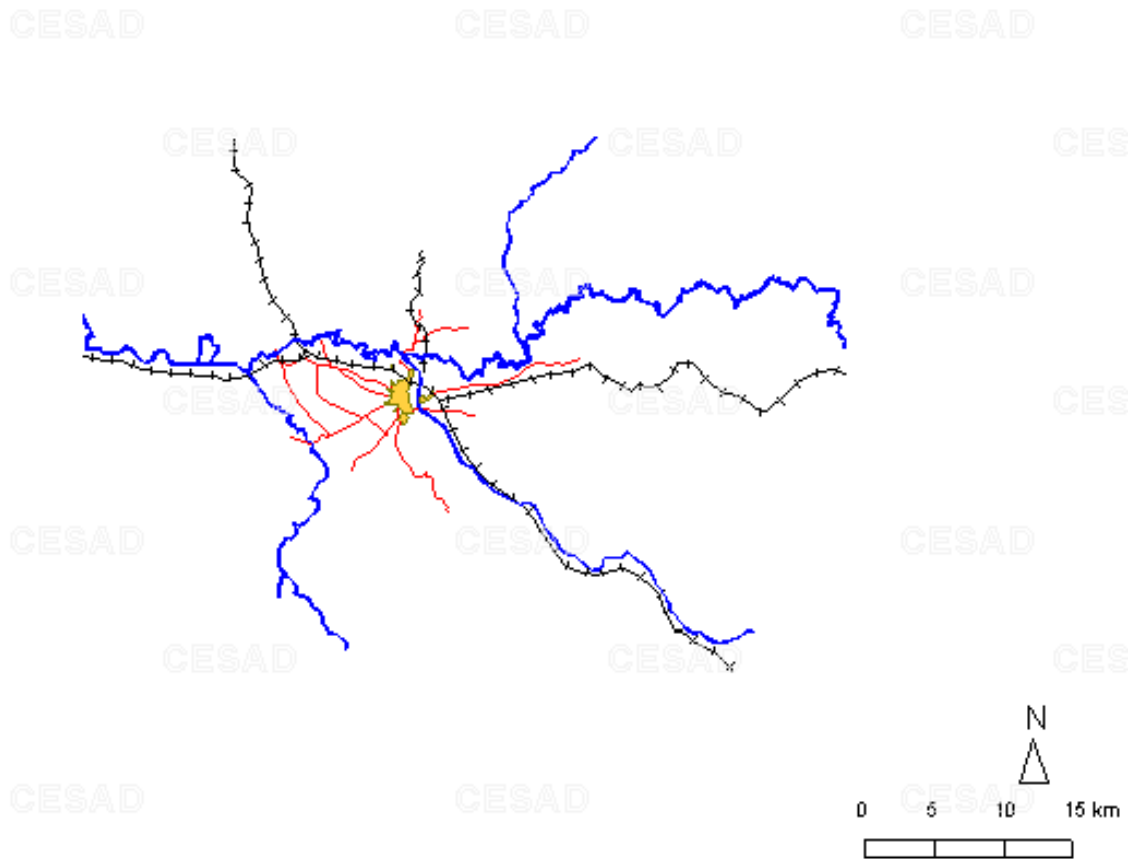
### **As áreas nobres e as pobres**

Nas áreas nobres adjacentes ao centro, temos em 1881 o bairro de Campos Elíseos já arruado, mas não edificado, tornando-se, em breve, sítio de luxuosos palacetes; ampliando a cidade no rumo Oeste, zona de topografia mais favorável, iniciava-se o bairro de Santa Ifigênia e o loteamento de Rego Freitas até a Rua da Consolação; logo se seguiu a abertura de um bairro mais alto, arejado e distante dos burburinhos centrais das ferrovias. Denominado Higienópolis pelo engenheiro Nothmann, era voltado para a alta burguesia: a São Paulo rica; a Avenida Paulista foi aberta e loteada entre 1890 e 1895 (MOMBEIG, 2004, p.54) com a Avenida Brigadeiro Luis Antonio, interligando-a ao centro; o Tamanduateí foi canalizado em 1896; inicia-se a construção da atual Estação da Luz, que seria inaugurada em 1901; em 1898, loteia-se o bairro de Higienópolis. Enquanto isso, os bairros populares e industriais, como Barra Funda e Bom Retiro, menos nobres e mais comerciais, ampliavam-se em serviços e na já numerosa população de 131 mil habitantes, composta por 71 mil imigrantes.

Durante os anos 90 do século XIX, a cidade crescia em ramos diversos, com infra-estrutura pontual, focada nas partes contíguas ao centro, eleito o núcleo representativo do modelo econômico vigente, demonstrado em seu padrão de uso e ocupação do solo com funções institucionais, administrativas, comerciais e financeiras. Os primeiros melhoramentos foram feitos por João Theodoro Xavier de Matos, presidente da província, entre a Estação da Luz, de onde se embarcava para Santos ou Campinas, e o Brás, na várzea do Tamanduateí, onde se embarcava ao Rio de Janeiro (MOMBEIG, 2004, p.51). Muitos bairros estavam se constituindo, favorecidos pelos trajetos de bonde à tração animal, que sempre estendiam suas linhas para além do ponto final, alimentando certo prolongamento da área edificada – ainda que não

## 2. Transportes e Apropriação da Paisagem

urbanizada, transformando áreas rurais em áreas suburbanas, como mostra a Planta Geral da Capital de São Paulo, datada de 1897, descrita por Langenbuch:



**Figura 1 - São Paulo em 1888**

*A parte arruada, mais ou menos contínua da cidade, tem seus extremos na várzea do rio Tietê (desde a Barra Funda até o Belenzinho), Quarta Parada, Mooca, Vila Deodoro, Aclimação, Paraíso, parte alta de Vila América, Higienópolis, Santa Cecília e Barra Funda. Os atuais bairros de Vila Mariana, Vila Clementino e Perdizes constituíam apêndices deste bloco mais compacto de arruamentos, a ele precariamente unidos por um lado, mas circundados pelos outros por extensões ainda não arruadas (...) arruamentos isolados, completamente separados da*

*cidade propriamente dita por áreas ainda não loteadas. É o caso de Santana (...) Vila Gomes Cardim, Vila Prudente, Ipiranga e Vila Cerqueira César. A antiga freguesia de Penha de França, servida por um pequeno ramal da estrada de ferro Central do Brasil, percorrido por trens de subúrbio, figura com um arruamento bastante amplo (...) O mesmo acontece com o povoado de Pinheiros, antigo aldeamento indígena, e com a antiga freguesia de Nossa Senhora do Ó.*

(LANGENBUCH, 1971, p. 82)

Importante notar como a descentralização e a desarticulação do crescimento do tecido urbano são facilmente percebidas já nos mapas da época. Não se vê um plano para o crescimento urbano, mas demolições em uma cidade pouco adensada, abrindo-se avenidas e ruas ao lado de tênues linhas de bonde, ferrovias e rodovias. Quando a população passou de 64 mil habitantes para cerca de 240 mil entre 1890 e 1900, registrando uma elevação de 268% no período (SINGER, 1968, 47), evidenciou-se a urgência e a dificuldade em gerenciar o ambiente urbano.

### **O Vale do Anhangabaú**

A percepção de que São Paulo era uma grande aglomeração desconexa e uma primeira tentativa de se montar um sistema de interconexão entre seus diversos pontos, aconteceu com as discussões em torno do Vale do Anhangabaú. Por ser um ponto de ligação entre a velha cidade colonial e a nova cidade que surgia, o Vale simbolizava um desejo de transformação definitiva da antiga cidade em uma nova São Paulo, grande e europeizada. Como mencionamos, o Vale ainda estava recoberto por grandes lotes semi-rurais entre o rio Anhangabaú e a



## 2. Transportes e Apropriação da Paisagem

Líbero Badaró, uma incompatibilidade perante o intenso fluxo de pessoas que circulavam pelo Viaduto do Chá. Com o Teatro Municipal sendo construído desde 1903 na cabeceira do Vale, essa porção da cidade transformava-se em símbolo dos desejos culturais que a elite cafeeira demonstrava. As transformações sociais estavam começando a se manifestar na cidade, e organizar e embelezar seu centro de negócios se fazia premente.

As discussões sobre as mudanças que deveriam ocorrer nos espaços públicos de São Paulo, tinham como referência o planejamento urbano das principais cidades do mundo: a Paris de Haussmann, os projetos de Camillo Sitte, o City Beautiful de Robinson ou o plano de L' Enfant nos Estados Unidos, os projetos de Pereira Passos para o Rio de Janeiro. Para o projeto de urbanização do Vale do Anhangabaú apresentaram-se três propostas em um curto espaço de tempo, vindas de administradores diferentes, representando interesses dominantes distintos em alguns aspectos. Ajardinamento, abertura ou alargamento de vias públicas, arborização, calçamento, destaque aos logradouros públicos de interesse, implantação de infra-estrutura, como transporte de massa, iluminação pública e saneamento, eram itens norteadores das três propostas. Uma mais adequadas, outras menos, o desenrolar do processo de implantação total ou parcial das mesmas , culminou com o Plano de Avenidas de Prestes Maia, já na São Paulo dos anos 1930.

Para descrever sucintamente as propostas, temos de ter em mente que o cargo de prefeito fora instituído com a Constituição de 1899 e Antonio da Silva Prado o ocupou até 1911. Durante seus mandatos, três seguidos, obras foram continuamente implantadas na cidade com o auxílio de um órgão planejador, a Diretoria de Obras Municipais, gerida por Victor da Silva Freire. Algumas melhorias já estavam sendo implantadas para solucionar os problemas de trânsito e transporte de

massa, como a abertura de viadutos, alargamento de ruas e a implantação do bonde elétrico, em 1900.

### *O Plano de Augusto da Silva Telles*

Augusto da Silva Telles, Professor da Escola Politécnica, fundada em 1893, propôs um plano urbano para o Vale do Anhangabaú e adjacências no livro "Melhoramentos de São Paulo", de 1906. Preocupações em articular aspectos estéticos como os de higiene, saneamento e circulação, tomando a cidade como um todo integrado - embora muito esparso e inconveniente para a boa administração e interligação entre os diversos bairros - aparecem pela primeira vez sistematizadas em um documento. Apesar de competentes, abrangentes e inovadoras para a época, propostas como a implantação de uma avenida de fundo de vale no Anhangabaú, transformando suas encostas em parque público e alargando as vias centrais para melhor circulação de autos, acabaram tocando aspectos de propriedade privada no Vale e nas casas de aluguel do Conde Prates, provocando intermináveis discussões na câmara municipal. Este projeto culminou com o pedido, por parte de forças políticas ligadas ao governo do Estado, de um outro plano para as áreas centrais (Ackel e Campos, in CAMPOS e SOMECK, 2002, p.37).

### *O Plano de Samuel das Neves*

Com a indisposição entre a municipalidade e o governo do Estado e mesmo após a prefeitura ter aprovado recursos para a implantação de partes do projeto de Telles, é encomendada pelo governo do Estado uma proposta a Samuel das Neves. Com diversos problemas de formulação global, propunha-se uma avenida que se estendia das avenidas Tiradentes à Paulista, mas também o alargamento e abertura de ruas

que ligariam espacialmente importantes pontos do centro da cidade, sem, no entanto, apresentar coesão propositiva. Apesar dos problemas, muitas de suas propostas foram utilizadas em outros planos, inclusive no Plano de Avenidas de Prestes Maia (PONGELUPI, s/d, p.5).

### *O Plano de Victor Freire*

Incorporando propostas feitas por Telles em 1906, este plano que sofreu diversas alterações entre 1906 e 1911, era claramente sintonizado com as propostas urbanísticas internacionais, tendo sido avaliado por ninguém menos que Joseph Antonie Bouvard em uma vinda a São Paulo, a fim de dar seu voto de minerva e fazer observações depois de estudar os três planos apresentados<sup>31</sup>.

A topografia foi levada em consideração neste plano, diferentemente dos haussmannianos, tendo incorporado a idéia de um "ring" (anel) como o de Viena de Sitte, desafogando o centro urbano da circulação que não lhe pertinha, além de valorizar pontos históricos, tornando-os atração visual e urbana. Bouvard agregou algumas propostas a ele, criando mais pontos de interesse, áreas verdes e pensando o desenvolvimento racional da cidade. As propostas foram colocadas parcialmente em prática, como o alargamento de ruas como São João e Líbero Badaró e, mais adiante, a Rua Boa Vista e Benjamin Constant; a criação de logradouros, como as praças da Sé, do Patriarca, Buenos Aires e Marechal Deodoro, foi levada a cabo; foi remodelado o Jardim da Luz.

Raymundo da Silva Duprat, prefeito entre 1910 e 1913, apesar de apontar a necessidade de se executar o plano de Bouvard, reconhece a impossibilidade da execução imediata, pois "mais importante que a

---

<sup>31</sup> Foi esta mesma ocasião que capacitou Bouvard a posteriormente ser consultor para assuntos imobiliários, indicando quais terras seguramente se valorizariam e deveriam ser compradas pela Companhia City.

existência de monumentos e praças, deve-se dar à cidade uma disposição harmônica” (COGEP, 1979, p.43 apud VILLAÇA, in DÉAK e SCHIFFER, 1999, p.198).

Tabela 3

ANO	POPULAÇÃO (mi de hab.)	Crescimento %
1872	31	-
1886	47	52 %
1890	64	36 %
1900	239	168 %
1920	579	141 %
1934	1.060	83 %
1940	1.337	26 %
1950	2.198	65 %
1960	3.825	74 %
1967	7.097	85 %
1977	10.273	44 %
1987	14.193	38 %
1997	16.684	17 %
2002	18.345	9 %

Desenvolvimento da população paulistana

Fontes: Censos de 1890, 1900, 1920, 1940, 1950 e 1960 e ARAUJO FILHO, J. R. in SINGER, Paul, 1968, p. 58

Metrô-Pesquisa OD/67/77/87/97 e Aferição da OD/2002

Entendendo-se por harmônico o eficiente, mais que o necessariamente belo, denotando a mudança de prioridades da administração pública em favor das obras de infra-estrutura, mais justificadas que as primeiras, perante a população.

### 2.3 1900 - A São Paulo elétrica

Com um crescimento exacerbado, a cidade tomava ares de metrópole seguindo a lógica do lucro e do expansionismo iniciado por volta de 1870. Em 1900, o estado de São Paulo, contabilizando 2.282 mil habitantes, já contava com uma população urbana de 65% (SINGER, 1968, 52). O triângulo inicial da cidade de São Paulo (São Francisco com a Rua XV de Novembro, Sé com a Catedral, e o Pátio do Colégio e a rua São Bento e seu mosteiro) se adornava de edifícios de padrão estético refinado, de altura padronizada entre 5 e 9 andares, construídos com incentivos fiscais. Concentrado nas atividades comerciais e administrativas, nele fortaleceu-se uma cultura de requinte e luxo, com comércio de produtos refinados e importados, como perfumes, tecidos e também bons restaurantes. Era o ponto de encontro das finas classes, sendo acessado principalmente por bondes, mas também pelos primeiros automóveis particulares que apareciam.

Note-se que entre os anos de 1890 e 1900, a população da cidade mais que triplicou. Dos imigrantes que passavam por São Paulo vindos de Santos, uma parte ia às plantações de café e a outra se fixava para prestar serviços especializados para a cidade em expansão - construção, costura, tecelagem, transporte, indústrias e outros - já que eles, e não os antigos escravos, é que estavam aptos a operar máquinas, dando o tom do ritmo da industrialização com base assalariada que se iniciava. Em 1901, o estado já contava com 50 mil industriários, sendo mais de 90% estrangeiros, italianos em sua maioria.

No entanto, a drástica mudança populacional que se apresenta até 1934, é imensa. Enquanto entre 1890 e 1900 a cidade crescia em cerca de 9 mil pessoas ao ano, entre 1920 e 34, crescia em 26 mil pessoas no

mesmo espaço de tempo.

Uma crescente diferenciação do território urbano em zonas residenciais ricas, medianas e pobres, distritos industriais, curtumes, áreas de serviço, administrativas e comerciais, passa a se apresentar - apesar de ainda equipararem-se com jardins e praças - em diversos pontos da cidade, além da área central. A segregação entre classes no espaço público não se dava como no privado. As zonas mais próximas às estações de trem tornaram-se bairros populares e industriais, abrigando também prostíbulos e cortiços. O crescimento residencial das classes abastadas se dava ao Sul, Sudoeste e no interior produtivo do Oeste. Ao Norte, rumo às Minas Gerais, o crescimento era lento, pela ausência de linhas férreas, pela existência da Serra da Cantareira e desinteresse comercial. O Nordeste do Estado, em direção à Capital Nacional da época, concentrava grande fluxo; o Leste se expandia com as linhas férreas ligando o interior ao oceano, a capital do Estado à capital Nacional, as indústrias às estações de trem.

Companhias de infra-estrutura, como a Light, "The San Paulo Tramway Light and Power Co. Ltda.", que monopolizava os serviços de fornecimento de energia, de transporte, de iluminação e de gás, eram parceiras do poder público na época, pois investiam para implantar a infra-estrutura necessária à reconfiguração da antiga cidade colonial, lucrando ao longo das décadas com a concessão que lhes era dada. Outras empresas investiram em viadutos, pontes e abertura de avenidas, visando a valorização dos bairros onde seus proprietários residiam ou tinham terras, recebendo investimentos públicos, como isenção de impostos durante períodos pré-acordados. O poder público municipal, representado pela figura de Victor Freire durante os 25 primeiros anos do século XX, era mediador dos interesses dos empreendedores e das necessidades sociais, especialmente através da legislação e atuação da

Diretoria de Obras Municipais.

Freire, Diretor de Obras Municipais desde 1899, onde permaneceu até 1926, acompanhou todas as discussões desde o primeiro plano para o centro urbano. Vendo com interesse a estreita relação com o capital privado, procurou manter o poder público como gerenciador e direcionador do crescimento urbano, apesar da ausência de um código de obras ou zoneamento, buscando antes fomentar a cultura urbanística, o embelezamento, a higienização, ordenando o crescimento do tecido urbano, pelo menos na parte central.

Os bondes elétricos da Light & Powers , implantados em 1900, foram fundamentais para permitir a expansão urbana, representando um marco na São Paulo cosmopolita, conferindo velocidade e ampliando horizontes com suas linhas, que, segundo Langenbuch, sempre se instalavam com o ponto final um pouco além da área urbanizada. Esse aspecto recorrente nas diversas linhas levou a uma expansão territorial significativa, incentivando novas ocupações, mesmo antes dos ônibus circularem por esses vazios.

### **Lucro - do café ao solo urbano**

Enquanto o centro da cidade reproduzia uma capital europeia em diversos aspectos, problemas surgiam com o rebaixamento dos lucros ligados ao café, desestabilizando a base econômica brasileira após os anos 10 (FURTADO, 2001, p.183). Perdas incríveis, incêndios planejados, inflação e falta de produtos de consumo foram o cenário do Brasil durante as crises europeias. As crises políticas no Brasil eram motivadas por fatores exógenos e endógenos, visíveis até os dias atuais na base de

seu desenvolvimento econômico e social<sup>32</sup>.

Nos primeiros anos do século XX, de um lado estavam as oligarquias ligadas ao capital inglês e à exportação dos produtos agrícolas e, do outro, os novos capitais mundiais, leia-se americanos, interessados na produção industrial e urbana crescente. O sistema republicano vigente no Brasil não previa a distribuição nacional dos recursos produzidos nos diversos Estados, sendo possível o acúmulo dos excedentes no estado gerador. Isso ocasionou uma grande reserva de capitais em São Paulo e Minas Gerais, permitindo reinvestimento na adequação do território para ampliação e diversificação da produção, beneficiando as elites cafeeiras e os grupos a elas ligados (SINGER, 1968, 55-56).

Os prejuízos decorrentes das super safras cafeeiras ou geadas, no entanto, sempre eram compartilhados com outros estados, precarizando ainda mais sua população e dificultando o desenvolvimento nacional. A crise financeira inglesa gerou a crise nacional do café, refletindo-se, também, na suspensão do financiamento da construção das infraestruturas e das obras de remodelação em São Paulo e criando a necessidade da produção local dos bens de consumo, até então importados da Europa. Desde 1906, no Convênio de Taubaté, o governo brasileiro interveio o quanto pôde para dirimir as perdas de capital, utilizando capital americano para a industrialização de substituição de bens de consumo, sem que, naquele momento se buscasse diminuir a superprodução e a vulnerabilidade do setor cafeeiro, o que veio causar sérias perdas posteriores, mesmo em nível federal.

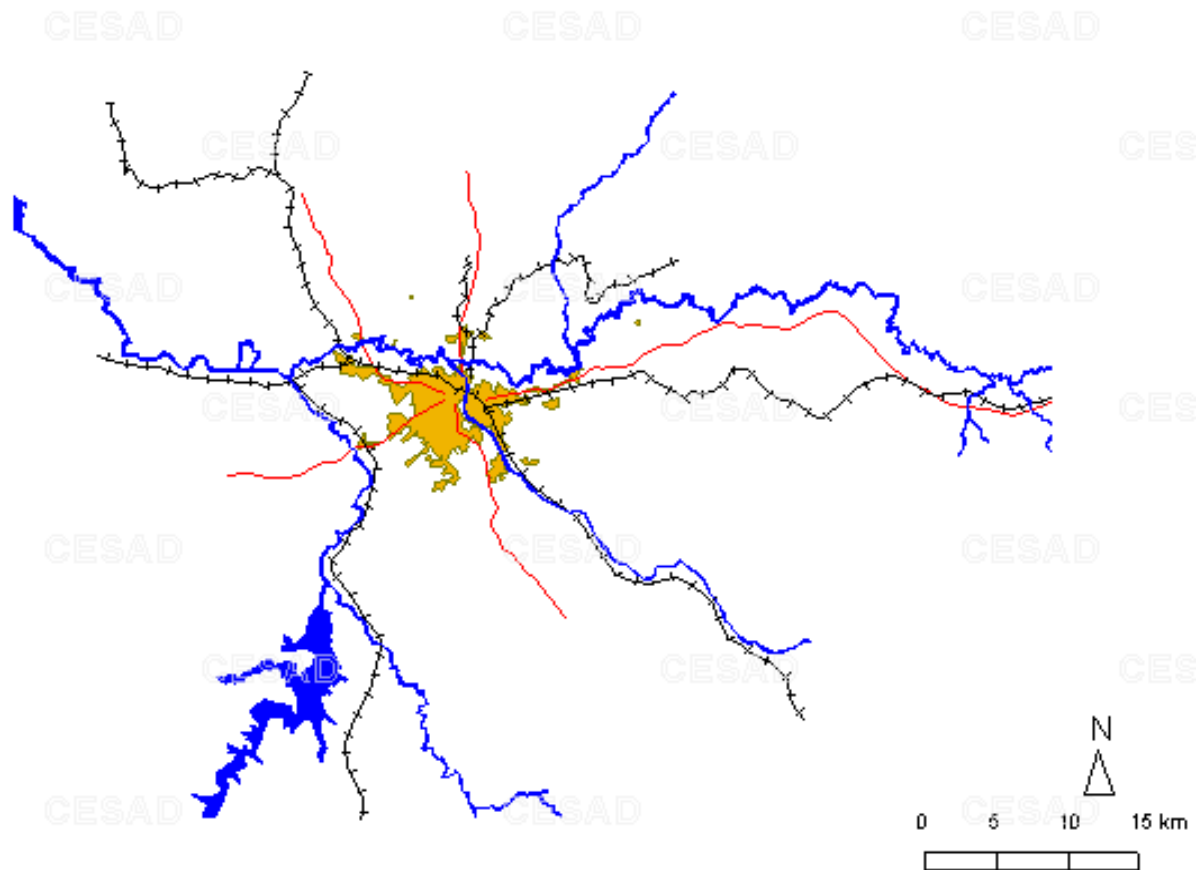
---

<sup>32</sup> Descontínuo em suas políticas de desenvolvimento interno e emparelhado aos ditames dos países entrais, que são, na verdade, o centro de onde emanam as decisões que estruturam os rumos nacionais, este Estado não deixa de contemplar, mesmo que com ressalvas, as necessidades das elites dominantes internas, que se contentam em aglutinar-se em torno de um Pacto Conservador (FIORI, 2001, p.270)



## 2. Transportes e Apropriação da Paisagem

Sem um projeto nacional integrado e que visasse a um desenvolvimento sólido, livre dos desmandos e interesses conservadores oligárquicos, o Brasil colocava-se alinhado às necessidades externas e possibilidades políticas e econômicas concedidas pelos países centrais, demonstrando grande dependência e fragilidade (FIORI, 2001, p. 274).



**Figura 2 - São Paulo em 1914**

A industrialização aconteceu no Estado de São Paulo e em menor grau nos outros estados das regiões sudeste e sul, fato que Singer chama **mercado de fatores** (1968, p. 47), co-presença de capital, facilidade em obter matéria-prima, bem como com a proximidade da sede do governo nacional. Além disso, contou com a subvenção do Estado para vinda de mão-de-obra imigrante proletária, qualificada para atuar na produção agrícola, industrial, de serviços e manufaturas voltadas ao café e ao ambiente urbano – tecelagem, construção civil, costura e outros;

disso decorreu a criação de mercado consumidor, de mercado de capitais, de instituições bancárias; o território já equipado para produzir e ser entreposto, com infra-estrutura para transporte, acondicionamento e presença de equipamentos para exportação do café, passou a funcionar como importante suporte para o futuro desenvolvimento industrial; necessidade de produção de bens de consumo em substituição aos importados, devido à primeira guerra mundial na Europa; crise na exportação do principal produto regional – o café (SINGER, 1968). Todos esses itens constituem o mercado de fatores.

Entre os anos 1910 e 1920 tivemos uma industrialização “não intencional” ((BRAGA FURTADO apud SANTOS, 2003, p.43), apenas com fins de substituição de importações e diminuição de perdas com café. O inchaço na cidade de São Paulo foi vultoso e o território urbano expandiu-se para incorporar as indústrias e a população crescente, conectado pelas tênues linhas férreas ou estradas que chegavam às cidades do interior do estado. Ao fim da primeira guerra, porém, reduziram-se as taxas de crescimento populacional e produção industrial, retomando-se as importações.

Fixa-se a lógica da ocupação precária do espaço urbano, com a implantação de equipamentos e infra-estruturas para viabilizar as indústrias ou, previamente, para atender às elites. Não há critérios para fixação de bairros operários, sendo os terrenos contíguos aos industriais simplesmente ocupados pela mão-de-obra, mesmo apresentando inadequações para habitação. Nenhuma estrutura é planejada pensando-se na população que se avolumava: as reformas concentravam-se na zona central, à época ponto de concentração da elite. O restante da cidade crescia organicamente, seguindo os vazios deixados entre a zona produtiva e a urbanizada.

## 2. Transportes e Apropriação da Paisagem

Além das indústrias, a outra frente de lucratividade para o capital liberado pelas dificuldades com o café foi o próprio solo urbano. O impacto da política de lucro sobre ele revela-se na descrição da planta de São Paulo de 1914, sobre a qual Langenbuch dá seqüência à análise de 1897, mostrando como surgem novos bairros, apesar de não ter ocorrido significativo adensamento nos existentes na primeira planta:

A porção compactamente arruada não havia se expandido, salvo em algumas porções, enquanto surgiam novos arruamentos espacialmente desligados da cidade: Vila Tietê (atual Casa Verde), Vila da Saúde, Lapa e até mesmo a Vila Leopoldina, bastante afastada para as condições da época. Santana havia se expandido através do contíguo bairro do Carandiru. Com feição inteiramente linear esboçava-se o bairro do Limão, ao longo da estrada, que posteriormente se converteria em sua rua principal. A mencionada planta de 1914, bastante rica em conteúdo, assinala as áreas densamente construídas e as construções isoladas, o que permite avaliar a intensidade da efetiva ocupação de natureza urbana. (...)

E termina:

“Nota-se, quer pela solução de continuidade conhecida pelo espaço urbano, quer pela pequena densidade de construções, que a cidade em sua expansão passava a ocupar uma área muito mais ampla do que seria necessário e funcionalmente conveniente” (LANGENBUCH, 1971, p. 83).

Essa inconveniência a que se refere Langenbuch, agravou os problemas de integração entre equipamentos urbanos e criou dificuldades adicionais às diversas camadas da população. Além das crises envolvendo a arrecadação municipal e estadual que dificultavam o andamento de obras públicas, o ritmo de urbanização era incapaz de acompanhar o fluxo populacional rural e internacional, e os recursos existentes estavam direcionados a outras prioridades – como a superação da crise do café, por exemplo.

O foco sobre o solo urbano, tanto nos estratos públicos como particulares, procurava ocupar o que já estava equipado, sem novos investimentos em infra-estruturas. Procurava valorizar as áreas

urbanizadas, lucrando com elas, sem preocupação com ganhos sociais. Os sistemas de transportes, por outro lado, organizavam-se para acompanhar esse uso do solo extremamente lucrativo. Por todas essas razões os bairros mistos que se implantavam tinham infra-estrutura precária, suficiente apenas para garantir a ampliação do território e da área construída, permitindo informalidades em todos os estratos. Este era o quadro da cidade de São Paulo entre os anos 12 e 20 do século XX.

Em síntese, a expansão territorial aparentemente ilógica que São Paulo sofria apoiava-se na especulação imobiliária; nos recém-chegados proprietários dos lotes, nas bordas da cidade, que tinham certeza de que o meio urbano logo chegaria às suas portas, levando-os a pagar um sobre-valor apenas por estar em São Paulo; na presença dos bondes, geridos por capitais internacionais ligados também ao fornecimento de energia elétrica e à urbanização, tentáculos estendidos para novos territórios ao expandir seus trilhos para áreas não urbanizadas. Além disso, as políticas protecionistas e de pleno emprego, capitalizaram o proletariado para a construção de suas casas próprias.

MOMBEIG, (2004, p.66) acrescenta a esses fatores de expansão, o fornecimento de energia elétrica atrelado à industrialização e relaciona claramente os momentos de crise europeia com os de decréscimo construtivo na cidade (2004, p.59): os europeus eram consumidores de nossos produtos e fornecedores de nossos insumos, também financeiros, para a construção civil e o fomento do luxo que pairava na São Paulo da primeira metade do século XX. Eram eles os empreendedores do desenvolvimento urbano e os que mais lucravam com os transportes, fornecimento de energia, e construção civil entre outros.

### A Light

A Light, “The San Paulo Tramway Light and Power Co. Ltda.” foi um agente importante de expansão territorial e de fomento de infraestrutura urbana em São Paulo, desde fins do século XIX. De capital inglês, trazia para o Brasil muito de sua cultura imperialista e de sua visão de urbanismo. Como descreve Lagonegro (2003), havia duas Light: uma dos bondes, outra da energia elétrica.

A Light da energia elétrica vinha desde 1901 construindo novas usinas para fornecimento de energia, e com isso transportava materiais e funcionários por novas linhas de bonde. Com isso, aumentava o fluxo de passageiros para as áreas técnicas e para seus reservatórios de água transformados em áreas recreativas como a Guarapiranga e a Cantareira. Isso gera uma expansão rumo ao sul principalmente para as classes mais ricas, pois o lugar se torna centro de recreação para toda a capital, emanando ar puro e apresentando belas paisagens à beira d’água.

Além do território, a produção industrial no espaço urbano também cresce, e com ela a demanda por energia elétrica. Em 1901, produzem-se 16 mil kW, em 1915 são mais 57.500 kW, em 1924 são mais 22 mil kW, chegando a mais 415 mil já em 1926 e assim continuamente, ampliando a capacidade geradora para além das necessidades previstas. Ainda assim, entre 1924 e 1925 houve uma grande crise energética, causada por uma forte seca, prejudicando os serviços de transporte municipal – ocasião em que foram introduzidas as primeiras linhas de ônibus.

Em 1912, a Light e a prefeitura de São Paulo entram em acordo para, em troca do monopólio do serviço de eletricidade, congelar os preços de transportes em 200 réis em toda a cidade, com meia passagem para

operários e estudantes. Neste momento, se iniciaria a decadência do transporte público, conforme Lagonegro (2003, p. 61); incentivada tanto pela Light da energia elétrica quanto pela ideologia emergente.

Os atrasos, o desconforto, a ineficiência dos bondes foram sendo cada vez mais criticados e os “mamãe-me-leva”, como eram chamados os ônibus, pela mobilidade e conforto que ofereciam, foram substituindo-os em parte. Apesar do congelamento dos preços da companhia Light – note-se que à época havia grande inflação - o surto industrial e a expansão dos anos 1910 a 1920 exigiam um pesado investimento das partes para adequar os transportes públicos à nova demanda, que superou e muito as projeções da companhia, apesar de o setor de transportes ser lucrativo<sup>33</sup>.

Em 1926, a Light propõe um plano de transporte rápido, o Plano Integrado de Transportes, a fim de promover a integração entre os bairros dispersos e a área central, onde se localizava o coração que ainda aglutinava a cidade. Centrado no uso dos bondes, o plano requeria investimentos públicos em viadutos e túneis para ser melhor implantado e reivindicava o monopólio da companhia para os bondes e ônibus, além do aumento das tarifas (ZIONI, in Campos e Someck, 2002, p.74). Mas a ideologia das novas políticas públicas se direcionava ao rodoviarismo, marcando decisivamente o declínio dos bondes como transportes de massa. Além disso, o descontentamento com a Light já estava tão sedimentado, que nenhuma proposta feita pela companhia seria aceita pela prefeitura da cidade. Um mediador foi chamado a ouvir as partes, dando parecer favorável à Light e ainda criticando o modelo automobilista que estava sendo adotado na cidade, sem que, no entanto,

---

<sup>33</sup> Note-se que no período entre 1900 e 1920 a população paulistana cresceu de cerca de 240 mil para cerca de 580 mil (241%, o que já não seria pouco), mas esse valor representa um acréscimo de 906% em apenas 30 (trinta) anos, se partirmos dos anos 90 do século anterior. Apesar de a cidade estar bem concentrada no triângulo histórico inicialmente, novos empreendimentos surgiram e a necessidade de conexão entre eles e o centro da cidade requer linhas de bonde mais extensas.

outra atitude fosse tomada (op.cit. p.75).

Ao mesmo tempo, em 1927, surgem novos conglomerados ao redor da cidade como os novos distritos industriais de Santo Amaro, Diadema, São Bernardo do Campo, próximos à represa, para onde todos os investimentos eram direcionados, em detrimento dos tradicionais distritos da tecelagem no Bom Retiro, Brás, Barra Funda, Lapa e Pirituba (LAGONEGRO, 2003, p.62), relegados a segundo plano. A região Sul foi privilegiada, pois eleita como novo eixo de expansão da cidade, conformando o Y do Plano de Avenidas, conforme veremos adiante.

### **A Companhia City**

Como muitas cidades americanas, São Paulo também cresceu em extensão e população em um curto espaço de tempo. Terras herdadas passaram a ter um valor de mercado inestimável. Eram precariamente delimitadas, sem papéis que atestassem sua propriedade, verdadeiras terras sem dono, "griladas", ou seja, obtidas com falsos papéis ou incorporadas em negociações imobiliárias. São Paulo transforma imediatamente terras rurais, vendidas por hectare, em terras urbanas, vendidas por metro com lucro fenomenal.

Neste processo de crescimento da cidade, muitos empreendimentos imobiliários venceram os limites do urbano, do estruturado, do racional e desejável, como vimos nos trechos transcritos de Langenbuch. O poder público omitiu-se de tentar regulamentar a expansão, mesmo porque parte de seus membros tinha interesses diretos envolvidos. Muitos loteadores e investidores eram os antigos proprietários de chácaras, sítios e fazendas existentes nas bordas de São Paulo. Estes,

transformados em empreendedores imobiliários, ou em loteadores, venderam pedaços de chão aos fazendeiros de café que se instalavam na capital para negociar e morar. Por certo não eram locais humildes nem desprovidos de infra-estrutura ou investimentos por parte do governo local, muito interessado na fixação deste tipo de gente na capital.

Por isso, localidades próximas ao centro foram sendo equipadas, seguindo o interesse das classes mais ricas: Campos Elíseos, Higienópolis, Avenida Paulista e, posteriormente, os loteamentos da Companhia City of São Paulo Improvements and Freehold Land Ltda. Urbanizaram-se bairros incipientes até então, como Vila Mariana, Pinheiros, Lapa, Liberdade, Ipiranga, Cambuci e outros que acabavam de surgir, como a Vila Gomes, Vila Prudente e Jardim América. Vale dizer que a retificação do rio Tietê foi mais importante para distritos industriais que residenciais, enquanto o rio Pinheiros teve um papel voltado à expansão diferenciada da classe alta rumo aos ares puros das terras ao sul – Santo Amaro, represa de Guarapiranga – e a Oeste, já iniciada nas boas terras de Santa Ifigênia.

A importância territorial das intervenções da Companhia City, que em 1912 já era detentora de 37% da área urbana da cidade de São Paulo, é imprescindível para o entendimento da construção e ocupação urbana a partir desse período. A Companhia, de capital canadense, se instala no Brasil logo após a visita de Bouvard, que, como consultor, indica a cidade de São Paulo como manancial para bons negócios. Os investidores iniciais e conselheiros eram parte da elite cafeeira e política, ou seja, classe dominante na cidade<sup>34</sup>. Além disso, a companhia sempre manteve um bom relacionamento com a Cia. Light, monopolista da eletricidade, fundamental para o desenvolvimento dos negócios e da

---

<sup>34</sup> MOMBEIG, p.80: "geralmente os mesmos políticos, advogados e engenheiros que figuram nos conselhos de algumas das maiores empresas de São Paulo: companhias ferroviárias, seguradoras francesas, empresas industriais, e de eletricidade, como a Light".



infra-estrutura requerida por eles.

A Light dos bondes – leia-se, dos transportes coletivos de massa - diminuía , enquanto a da eletricidade, voltada para a industrialização, em conjunto com a Companhia City, expandia o consumo do território e de energia. Havia duas vertentes crescendo na São Paulo dos anos 1930: uma rica, equipada e estruturada, e outra operária e desequipada. A primeira ocupa as áreas centrais, sul e oeste e a outra, primeiramente, o centro e depois a zona leste, próxima às antigas ferrovias e às várzeas do rio Tietê. Ambas as vertentes de ocupação expandindo-se território afora, continuamente.

O papel dos terrenos industriais na expansão em São Paulo é ressaltado por SINGER (1968, 62). As indústrias primeiramente fixaram-se nas adjacências dos bairros centrais, nas terras menos valorizadas, e tinham garantidas pelo governo as infra-estruturas necessárias à sua implantação: energia elétrica, água potável e acesso, localizando-se muitas vezes ao lado das linhas de trem. Ali também aglomeravam-se os operários, beneficiados pela proximidade do emprego, os baixos preços e a oferta de infra-estrutura básica para a sua fixação.

Apesar de desconectados dos bairros centrais, criando novas centralidades, os bairros operários no entorno das indústrias eram prósperos. A população conseguia organizar-se, reivindicando os equipamentos básicos junto ao poder público e logo os valores dos terrenos aumentavam. Quando havia a necessidade de ampliação da fábrica ou quando, pela presença de equipamentos urbanos como escola, hospitais, supermercados e outros, os custos com mão-de-obra, aquisição de terreno ou aluguel aumentavam muito, a solução para o capitalista era procurar, terrenos mais afastados, com baixo custo, que receberiam novamente a infra-estrutura inicial.

Esse processo leva consigo parte da população que desloca-se em busca de rebaixamento dos custos de reprodução ou em busca da continuidade do emprego. Os terrenos desocupados pelas fábricas tornam-se áreas passíveis de apropriação para a construção de residências de um padrão mais elevado levando a um ciclo vicioso já discutido por Kowarick (1993).

Este processo já se apresenta nos anos 1930, em São Paulo. A primeira montadora a se instalar em São Paulo foi a Ford, em 1919, no bairro do Ipiranga e logo no Bom Retiro onde passa a produzir 40 carros por dia já em 1923. A GM inicia sua produção em 1925, no Ipiranga e em 1930 já tem uma fábrica em São Caetano do Sul, com a fabricação de 300 veículos por dia. A industrialização automobilística cresce e com ela a necessidade de locomoção por ruas e avenidas.

Esta foi a deixa para os segmentos ligados aos ônibus entrarem firmemente nos transportes coletivos, apoiados pela administração municipal. Essa mesma municipalidade, porém, não deixou de concentrar equipamentos nas zonas voltadas à reprodução do capital da elite que, enriquecendo, construía infra-estrutura para sua circulação e livre acesso ao espaço urbano, cada vez mais segregado em classes.

Loteamentos de luxo, como o Jardim Europa, construções como edifícios dos Correios, o mosteiro de São Bento, o Martinelli, viadutos, aberturas de avenidas, construção de praças e parques, como o Trianon inaugurado em 1924, o Parque Dom Pedro II em 1925. O Campo de Marte é inaugurado em 1920, retificação do curso do Tietê, também na zona norte, tem início em 1929.

São Paulo dos anos 1920 é uma cidade em crescimento e em embelezamento concentrado em suas zonas nobres, ao mesmo tempo em

que nos loteamentos existem nada mais que ruas não pavimentadas, abertas pelos próprios loteadores ou pelo governo para as antigas indústrias. Essa situação de *laisse faire* urbano era muito cômoda e mais econômica para a prefeitura, contrariamente ao que seria se ela fosse atuar no sentido de ampliar os trilhos dos bondes na proporção necessária - assim, os recursos eram concentrados no que seria conhecido como o Plano de Avenidas dos anos 30, encomendado a Prestes Maia, mas cujo embrião aparece entre os anos 22 e 24, com a idéia de se obter uma **"proposta viária que contemple a expansão da cidade a partir dos ônibus e automóveis"** (BUCCI, 1998, p.35).

\*

A avaliação de Villaça é preciosa, pois observa a alteração no modo de decisão sobre a produção do urbano por parte das elites que, depois das crises e negociações em torno do Vale do Anhangabaú, propõe planos urbanos e obras pontuais não mais negociados abertamente, mas, ao contrário, encobertos. Com as crises urbanas ligadas à presença do proletariado industrial e à concentração populacional já não se esperava que as obras municipais fomentassem a beleza e o consumo, como até meados da década de 1910, mas que dessem respostas aos problemas estruturais que se agravavam.

No entanto, "as grandes obras urbanas saem do consumo conspícuo para privilegiar a constituição das condições gerais de produção e reprodução do capital (a cidade como força de produção). Assim, por exemplo, as obras de infra-estrutura (que acrescentaríamos, pontuais e direcionadas às classes privilegiadas ou industriais) são priorizadas, enquanto as de habitação são relegadas ao esquecimento", estando "o interesse imobiliário sempre fortemente presente" (VILLAÇA in Deak & Schiffer, 1999, p. 199).

A Cia. City inaugura um novo modo de se construir para as elites em São Paulo, que até então não contava com um código de obras ou zoneamento que indicasse recuos, número de pavimentos e parcelamento do solo de maneira sistemática. Ela constituiu belos e equipados bairros-jardim, distantes das agitações, promovendo um novo modo de morar, com traçados esmerados, redes de luz, água e esgoto, arborização em proporção excelente, auxiliando a implantar a cultura urbanística ambicionada pela administração pública elitista. Alto da Lapa, Jardim América, Vila Romana, Pacaembu, Bela Aliança, Butantã, Anhangabaú, Alto de Pinheiros e Jardim Guedala (MOMBEIG, 2003, p.80) são exemplos de sua atuação.

### 2.4 Nasce a cidade do automóvel

#### **Plano de Avenidas**

Apesar de não ser um plano diretor para São Paulo, o Plano de Avenidas contemplava a disposição do uso e ocupação do solo, ordenando a verticalização e o crescimento horizontal da cidade; propunha um sistema de parques e jardins, e apoiava a base do desenho propositivo no **"arcabouço viário"** - **"expresso no modelo radial-perimetral"** (CAMPOS e SOMECK, 2002, p.62). Sabia-se que era impossível prover espaço suficiente para os automóveis já nos anos 20, e, por isso mesmo, eles deveriam ficar fora da região central, apesar do modelo rodoviarista que se adotava.

Partindo das vias que se construíram a partir da relação de São Paulo

## 2. Transportes e Apropriação da Paisagem

com as cidades e aldeamentos que historicamente integravam suas redes, todas interligadas ao centro da cidade, visava-se a criação de uma pulverização e superação da centralidade histórica. A proposta era de criar anéis e linhas radiais que contornariam o centro velho, tendo, *novamente*, o ponto central de irradiação no Vale do Anhangabaú, evitando o cruzamento forçoso da área central. No plano, as atuais avenidas Nove de Julho e 23 de Maio são fundamentais, uma chegando ao Rio Pinheiros recém-incorporado à parte valorizada da cidade e a outra levando à zona sul, também ponto de concentração da elite paulistana.

O plano, **publicado em 1930**, sofre inúmeras alterações e é parcialmente implantado ao longo dos anos. Parte da São Paulo antiga é arrasada, mas, tanto no plano viário como no urbanístico pouco foi feito de maneira integrada.

Entre 1938 e 1945, Prestes Maia é nomeado prefeito pelo Estado Novo e faz da cidade um grande canteiro de obras para realizar o "Perímetro de Irradiação" composto pelas avenidas Senador Queiroz, Ipiranga, São Luiz, os viadutos Nove de Julho, Jacaré e Dona Paulina, a praça Clovis Bevilacqua. Das "Radiais" foram feitos o túnel da Av. Nove de Julho, as avenidas Liberdade, Cásper Líbero, Rio Branco, as ruas Barão de Limeira, Major Diogo, e do "Sistema Y", a Avenida Prestes Maia, as pistas no centro do Vale do Anhangabaú e a Ponte das Bandeiras. Da "Segunda Perimetral" foram feitas a Avenida Duque de Caxias e a rua Amaral Gurgel (SOMECK, 2002, p.68).

Quanto ao Plano de Avenidas, muito faltou para que fosse completo, como a Radial Leste, o final da 23 de Maio e do "Segundo Circuito Perimetral" nos eixos norte-sul (que nunca foi completado) e leste-oeste (originando o Elevado a partir de redesenho nos anos 50). O "Terceiro

Circuito Perimetral” precisava ser criado, sendo as marginais Tietê e Pinheiros, a Av. dos Bandeirantes e Tatuapé, além da transposição das estações ferroviárias para o outro lado do Rio Tietê. Apesar dos abandonos e interrupções, a continuidade de sua implantação ao longo das décadas deu a esse plano o papel de norteador do crescimento da cidade e do modo como ela encara seu território - como sendo o do automóvel. Como afirmam Someck e Campos, o mini-anel viário, realizado na década de 90, perfazendo o “Terceiro Circuito Perimetral”, reafirma, o **diagrama que se impôs** (Someck, op.cit. 2002).

Apesar dos investimentos no arcabouço viário, pouco foi feito pela mobilidade na cidade para além do uso do automóvel. Em 1933, os transportes deixaram de ser uma concessão à Light, passando à municipalidade. Em 1941, São Paulo era o maior centro industrial da América Latina, com 4 mil fábricas, 1,4 milhão de habitantes, frota de mais de 30 mil veículos, conta 500 bondes elétricos, a frota de 1000 ônibus está distribuída entre 37 empresas explorando as 90 linhas municipais (ZIONI, op.cit. p.78). Podemos notar na ilustração referente ao Plano de Avenidas as quatro estações de transbordo localizadas no “Terceiro Anel Perimetral”, sem que nenhuma delas chegue à parte central, tornando-o acessível a partir do fim dos bondes somente por transporte sobre rodas.

Acreditamos que aqui se encerra o ciclo em que São Paulo ainda poderia ter optado por um transporte de massa sobre trilhos desde o princípio de seu crescimento acelerado. Até hoje notamos a dificuldade em se implantar o metrô sob uma malha urbana já construída, tornando-o ainda mais oneroso e demorado. O Plano de Avenidas dos anos 30 é uma consequência, dos passos que foram tomados pelo poder público nacional, no sentido da implantação da indústria automobilística e do arcabouço ideológico que a acompanhava.

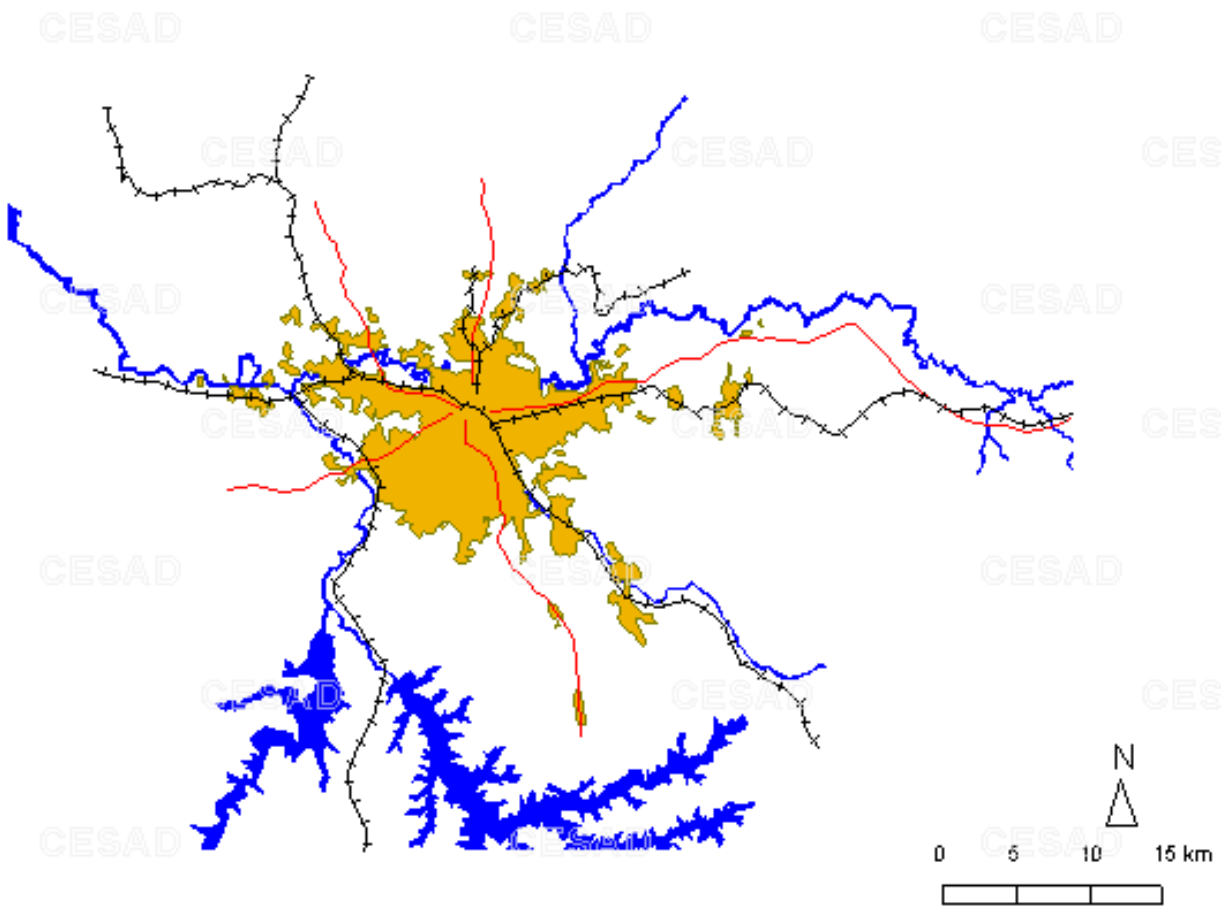


Figura 3 - São Paulo em 1930

## Os Planos para o metrô de São Paulo

Houve inúmeros e notáveis planos para a implantação de um transporte metropolitano em São Paulo<sup>35</sup>. De vários moldes, incluindo túneis ou não, trens, bondes ou outros equipamentos, não lograram êxito por problemas legais, políticos ou ideológicos. Principiando com conceitos de uma estrada de ferro, mas sem cruzamentos em nível e com leito

<sup>35</sup> LAGONEGRO, 2003

próprio, a primeira idéia apresentada tinha como base a interligação expressa contornando o centro expandido, perpassando os bairros populares, passando ao largo dos bairros ricos, auto-suficientes pelo acesso a transporte particular pelos seus moradores. Teve impedimentos legais por abrir concorrência com os bondes movidos a burro, da Cia. Light (LAGONEGRO, 2003, p. 110).

Seis anos depois, em 1904, uma nova proposta de uma linha subterrânea em moldes britânicos, com 41km de extensão, era voltada para as regiões nobres da cidade e foi ovacionada pela burguesia. Criticado pelo autor do projeto e pela Light anterior, por seu ponto de vista excludente, foi posto em votação apenas em 1911 e rejeitado, por ferir a lei de concessões, apesar da aprovação do ex-prefeito Antonio Prado.

Outro projeto foi apresentado apenas em 1924, sendo desta vez propostos um subterrâneo para transportes de passageiros e cargas, mais o alargamento de vias e construção de viadutos. Pensando o transporte e o fluxo de cargas, mercadorias e passageiros de diferentes classes como um todo, não esperava o esgotamento das avenidas para o fluxo de automóveis para depois aceitar a entrada do metrô, contrariamente ao que propoiam Maia e Cintra, que acreditavam na necessidade do metrô apenas para uma cidade acima de 1 milhão de habitantes.

Aqui já fica claro o quanto a elite e oligarquias ligadas à Light, aos interesses imobiliários e à indústria automobilística que em breve se implantaria em São Paulo são absolutamente refratárias à idéia de um transporte de grande volume em nível subterrâneo (LAGONEGRO, 2003, p. 118).

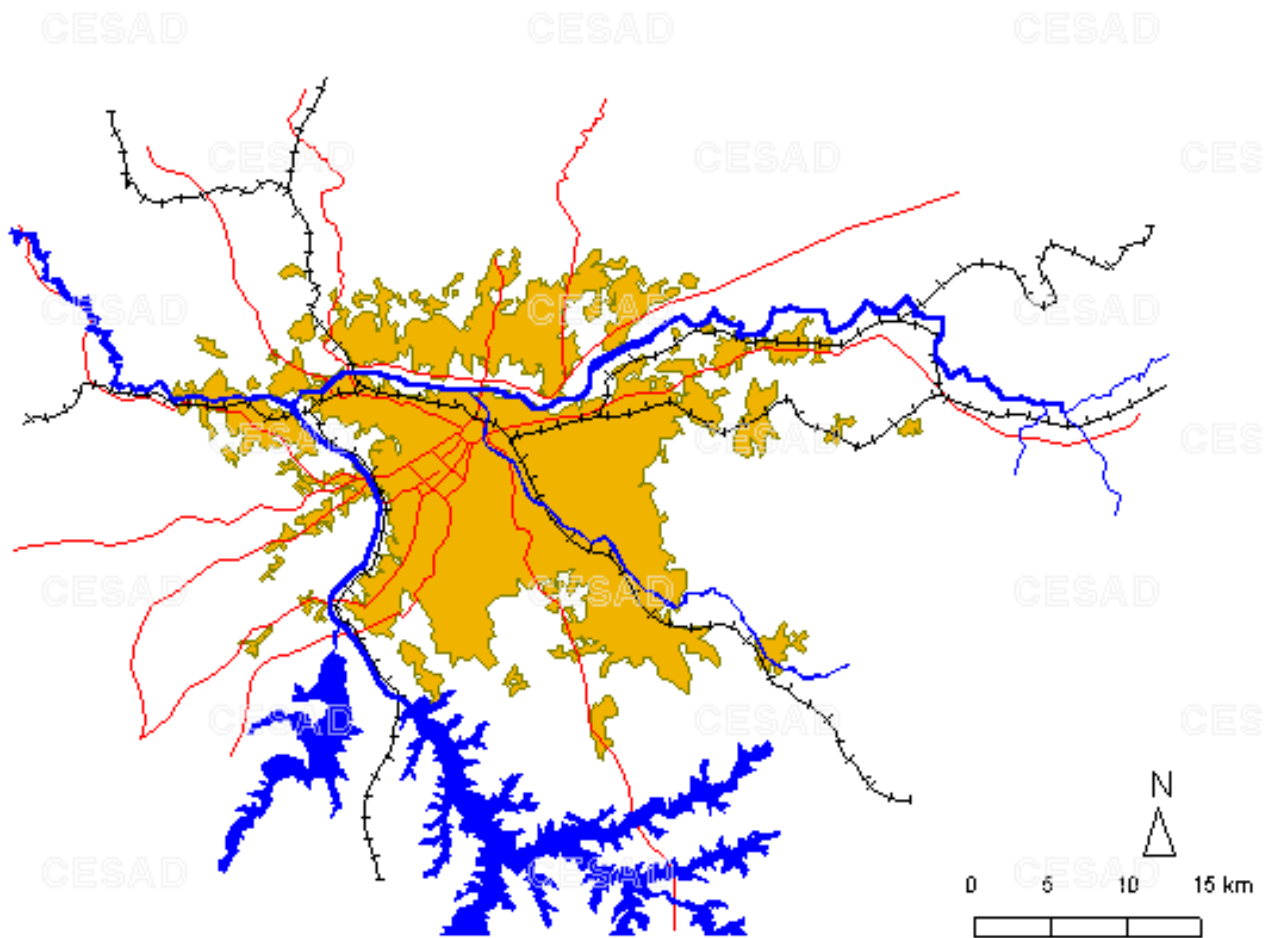
Claro está que a contrapartida tanto da administração pública quanto da



Light, caso essa se interessasse pela implantação do transporte subterrâneo, seria alta e com um retorno duvidoso para ambos, a Light gastava pouco com ampliação de infra-estrutura, e a administração pública pensava o transporte por meios individuais – além de toda a política rodoviarista que se aproximava -, com “freeways” e uma suposta acessibilidade total por meio do automóvel

A rebeldia contra a Light dos bondes e o monopólio dos transportes públicos veio por parte do governo em 1926, quando foi pedida a elaboração do Plano de Avenidas. Aquela São Paulo de aproximadamente 10 km de raio em torno do centro, com seus tentáculos atingindo as rotas que seguiam a caminho do interior, e que tinha uma malha capilar de bondes nos primeiros 5km em torno do centro tradicional, chegou ao seu limite de fluidez em meados dos anos 1920 – piorando com a crise energética.

O metrô, que nunca havia sido uma prioridade, era menos desejado a cada dia devido às instabilidades sociais e ao espaço coletivo público segregado, cada vez mais importante para a reprodução do capital – elite, classe média profissionalizada e imigrantes emergentes (ibid., 120). **A política liberal paulistana ligada às indústrias e ao rodoviarismo não era populista, nem agrarista** – não pertencia aos antigos capitais agrários ligados ao protecionismo e indústria de substituição de bens de consumo - tendo no espaço público seu principal foco de reprodução.



**Figura 3 - São Paulo em 1952**

Esta elite, cujo principal porta-voz fora Prestes Maia, encabeçada por Washington Luis, procurava dar toda estrutura possível para o pleno vigor da indústria automobilística: salários, operários, vias de circulação, modificações culturais, consumidores. Seu principal público alvo era a classe média: ordeira, consumidora, estável. Os problemas e desigualdades engendrados com o sistema eram tidos como temporários e solúveis.

As ferrovias foram mantidas, principalmente a Sorocabana, mas os maiores investimentos eram feitos pela busca da excelência nos transportes rodoviários. Entretanto, em 1943, outro plano metroviário subterrâneo foi proposto, por Lopes Leão, que, estudou o grave

problema social no cotidiano do usuário de transportes coletivos em São Paulo. Toma o Plano de Avenidas como pano de fundo em termos de estrutura distributiva, mas salienta a viabilidade da implantação do projeto de transporte coletivo pela amortização dos investimentos, com retorno em dez anos.

Redundante dizer que fora criticado por Prestes Maia. Este, à época, tornara-se uma espécie de arauto do tecnicismo da engenharia inócua e competente na proposta de solução para os mais diversos problemas enfrentados pelas cidades. Os engenheiros eram tidos como isentos e absolutamente técnicos, não motivados por soluções que envolvessem política ou interesses alheios ao meramente funcional, embora envolvidos com cargos executivos. Os argumentos utilizados por Prestes Maia não apenas para criticar este projeto, mas também para propor o “Ante-Projeto” mais tarde, bailavam conforme o interlocutor, o interesse, o gancho do discurso. Porta-voz de um Estado nacional, por assim dizer, fazia de seus interlocutores reféns de uma lógica evasiva, distante do racionalmente argüível (LAGONEGRO, 2003, p.124).

Nos anos seguintes, entre fins do Estado-Novo e 1953, 7 diferentes prefeitos foram empossados em São Paulo, cada um mirando o problema dos transportes sob um aspecto, tendo sido elaborados 6 planos para um possível metrô. Apesar de contar com 2.250.000 habitantes, a cidade apenas iniciaria suas obras do metrô.

### 2.5 Enfim, metrô

A nossa economia de estrutura dependente e que apresenta surtos produtivos e reajustes periódicos, ou “compatibilização reativa” a fim de

adequar-se em razão das transformações vivenciadas nos centros do capitalismo mundial (MORAES, 2002, p.17), teve sua dose diferencial de modernização obediente durante o governo de Juscelino Kubitschek.

A modernização já tinha sido planejada no primeiro governo Vargas, que pretendia intervir sobre o território a fim de aglutiná-lo e equipá-lo, diminuindo a desigualdade entre regiões, com um Estado central gerenciador, que disciplinaria a mão-de-obra e as relações trabalhistas com métodos autoritários de repressão popular e defesa do patrimônio privado (FIORI, 2001, p.274). Este plano somente logrou sucesso na conjuntura dos anos 1950, simbolizada na construção de Brasília e na enxurrada de capitais externos para financiamento da construção de uma paisagem, de uma ordem e de um uso social seletivo com base em uma ideologia claramente apoiada na dominação exterior em relação à soberania nacional, refletindo “as reais propostas que a burguesia hegemônica apresentava ao país” (VILLAÇA, 1999, p. 223).

A heterogeneidade e as desigualdades sociais se agravavam, não apenas na dicotomia campo-cidade, mas também e muito fortemente nos centros urbanos. O automóvel pontuou a construção da paisagem e o uso do território para todas as classes, intensificando, de modo ainda incipiente, mas contínuo, a degradação ambiental. Ao lado dele, a pobreza também era presença marcante no espaço urbano. As casas e edifícios “foram sendo projetados e reformados para abrigar seu mais novo habitante sobre rodas” (PASSAFARO, 2006, p. 19). As precárias cidades brasileiras de chão batido, paralelepípedo e cortiços cresceram, mas não mudaram. A cobertura agora era o asfalto ou o pedregulho nos loteamentos clandestinos, as estreitas calçadas além de pedestres tinham postes, camelôs, entradas para garagem; as árvores, os espaços livres e seus usuários, cederam lugar ao leito carroçável dos automóveis e sua velocidade. Era o automóvel que gerenciava o urbanismo de nossas

idades.

Em São Paulo, Prestes Maia fora prefeito duas vezes: a primeira entre 1938 e 1945 e a segunda entre 1961 e 1965. No final de seu segundo mandato, finalmente, Maia fez uma concessão à idéia de que a utilização do metrô era interessante mesmo para os sistemas baseados em automóveis, conforme descrito em literatura técnica mundial.

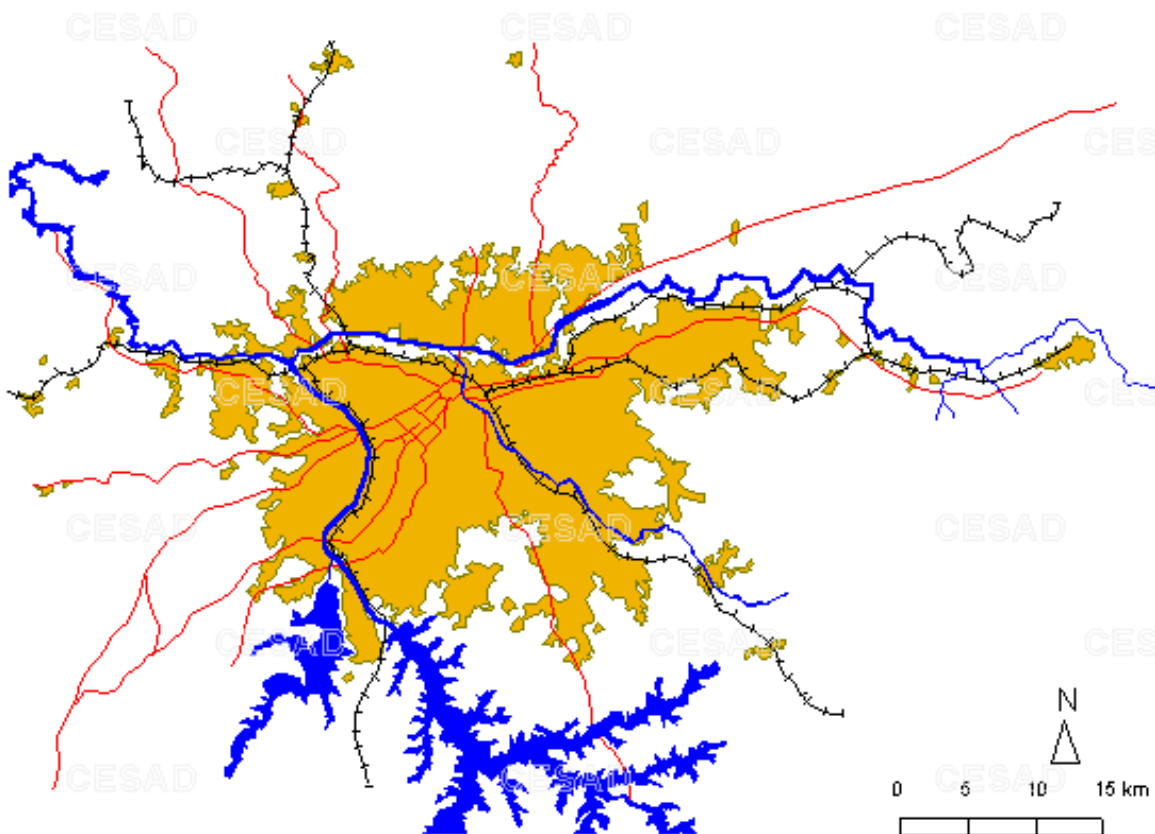
**Tabela 4 - Proporção de Veículos na Cidade**

ANOS	CARROS E TILBURIS	BONDES	TRAM WAY  E TRENS	ONIBUS	AUTO E TÁXI	METRÔ	LOTAÇÕES OUTROS	E
1890	-	95,1	4,9	-	-	-	-	-
1900	3,1	95,1	1,8	-	-	-	-	-
1910	1,5	95,0	1,5	-	2,0	-	-	-
1920	0,2	88,6	5,1	-	6,1	-	-	-
1930	-	74,8	4,8	11,8	8,6	-	-	-
1940	-	55,0	4,5	29,7	10,8	-	-	-
1950	-	47,3	8,0	34,0	10,7	-	-	-
1960	-	18,3	9,2	57,2	15,3	-	-	-

A Califórnia, símbolo do território do automóvel e das *express-ways* avalizadas por Anhaia Mello, estabeleceu seu metrô a fim de rivalizar com o automóvel. As cidades que já o tinham ampliavam suas redes a todo momento após a Segunda Guerra Mundial, quando a indústria e o deslocamento para o cotidiano produtivo se intensificaram também na Europa. Além disso, o Relatório Buchaman sobre a profusão do uso do automóvel e seu impacto negativo sobre o ambiente urbano, tomando a Inglaterra como caso de estudo, fez com que técnicos de todo o mundo revissem seus conceitos.

## 2. Transportes e Apropriação da Paisagem

Faria Lima, sucessor de Maia, ocupa o cargo de prefeito em 1965. Decidido a implantar o metrô em São Paulo contrata equipes para estudo e leitura da cidade. Feito pelo GEP, grupo de consultores contratados, o PUB, Plano Urbanístico Básico, não pode ser denominado plano, tampouco "*urbanístico básico*", já que, nas palavras de VILLAÇA (in Deak e Schiffer, 2002, p. 215), foi uma leitura da cidade, mostrando um completo estudo para as infra-estruturas de educação, saúde, limpeza pública, recreação, cultura e todos os outros itens essenciais para o funcionamento da cidade equilibrado e igualitário.



**Figura 4 - São Paulo em 1962**

Apenas em 1968, São Paulo inicia as obras do metrô, 3 meses antes de Paulo Maluf assumir a administração da prefeitura (LAGONEGRO, 2003, p. 422 e seguintes). Entre o início das obras do metrô e as do elevador Costa e Silva, o PUB – Plano Urbanístico Básico – foi impresso.

Empossado, Paulo Maluf queimou os exemplares publicados chamando-os de propaganda política.

Reforçamos a idéia de que o metrô em São Paulo desde seus primórdios até os dias de hoje não foi implantado com a convicção que a necessidade pedia. Foi e é uma medida paliativa, não apenas pelos números insuficientes que apresenta, mas também pela sua resposta tímida perante os diagnósticos apresentados em seus próprios estudos e diante dos apelos para a continuidade do uso do automóvel no cotidiano urbano. Nos anos 1990, a cidade contava com pouco mais de 40km de metrô, quantidade hoje ampliada para cerca de 60km.

Tabela 5

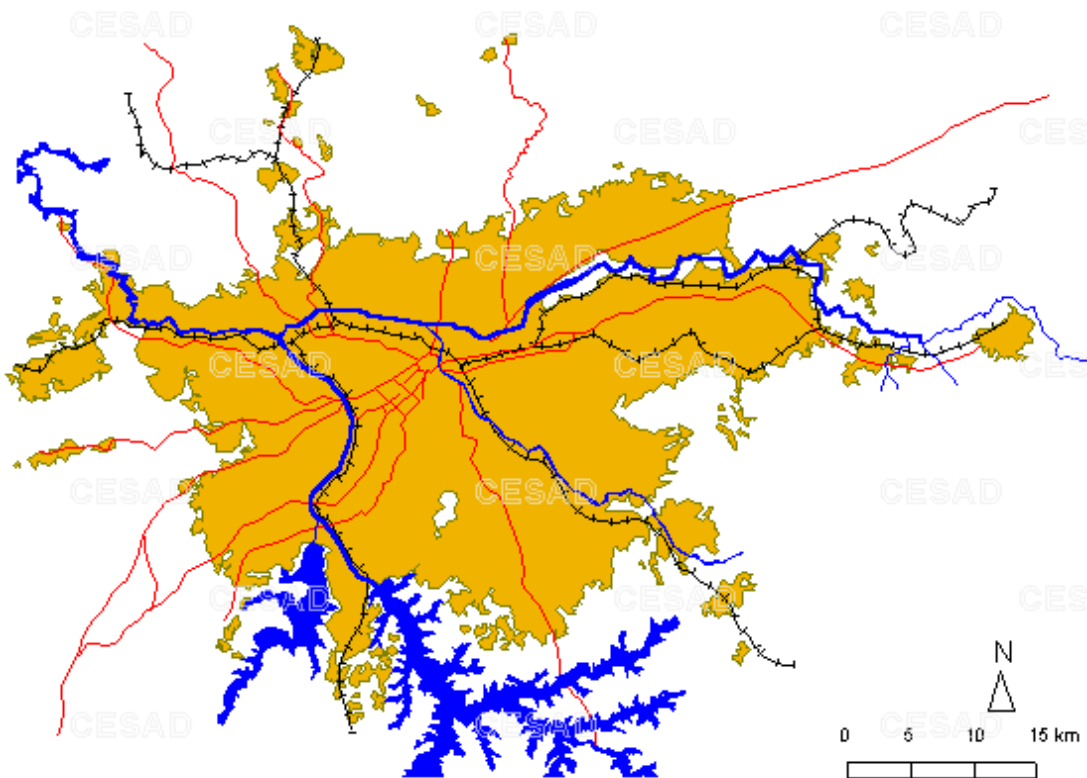
<b>DADOS GLOBAIS REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO</b>					
<b>Variáveis</b>	<b>1967</b>	<b>1977</b>	<b>1987</b>	<b>1997</b>	<b>2002</b>
População (milhares de habitantes)	7.097	10.273	14.248	16.792	18.345
Total de Viagens (milhares/dia)	-	21.399	29.400	31.432	38.660
<b>Viagens Motorizadas (milhares/dia)</b>	<b>7.187</b>	<b>15.999</b>	<b>18.750</b>	<b>20.619</b>	<b>24.466</b>
Frota de Autos (milhares)	493	1.384	2.014	3.092	3.099
Índice de Mobilidade Total <sup>1</sup>		2.08	2.06	1.87	2.11
Índice de Mobilidade Motorizada <sup>2</sup>	1.01	1.56	1.32	1.23	1.33

**Fonte: Metrô-Pesquisa OD/67/77/87/97 e Aferição da OD/2002**

Disputas políticas e uma definição de desenvolvimento nacional baseada na industrialização de baixos salários **estabelecida já nos anos 1930** nos apontam a lógica das opções, ainda mais quando focamos os transportes urbanos. Do início das obras do metrô para sua inauguração em 1974, o “minhocão” passou à frente, sendo inaugurado 3 anos antes: é exemplo emblemático da gestão urbana em São Paulo voltada para a permanência da desigualdade.

O que fez com que São Paulo, cidade superlativa entre suas iguais,

somente optasse pelo metrô quando seu tecido urbano já não sustentava os embates entre meio urbano, valorização do capital e necessidade de deslocamento?



Em poucas palavras, podemos verificar como medidas controladoras, circunstanciadas e desagregadoras tomadas por parte das elites em relação às classes mais baixas foram sendo sistematicamente aplicadas ao longo de décadas. Essas medidas se deram na acumulação de recursos e serviços – capital, infra-estrutura, educação, saúde – acumulação essa que foi imposta com muita violência e propaganda ideológica em diversos níveis institucionais.

Essas medidas “não são consequência necessária ou inevitável do contexto internacional e das regras de funcionamento do sistema mundial, são ‘obra interna’ das lutas, das estratégias, das coalizões e da forma em que classes dominantes brasileiras exerceram seu poder e o seu permanente autoritarismo anti-popular.

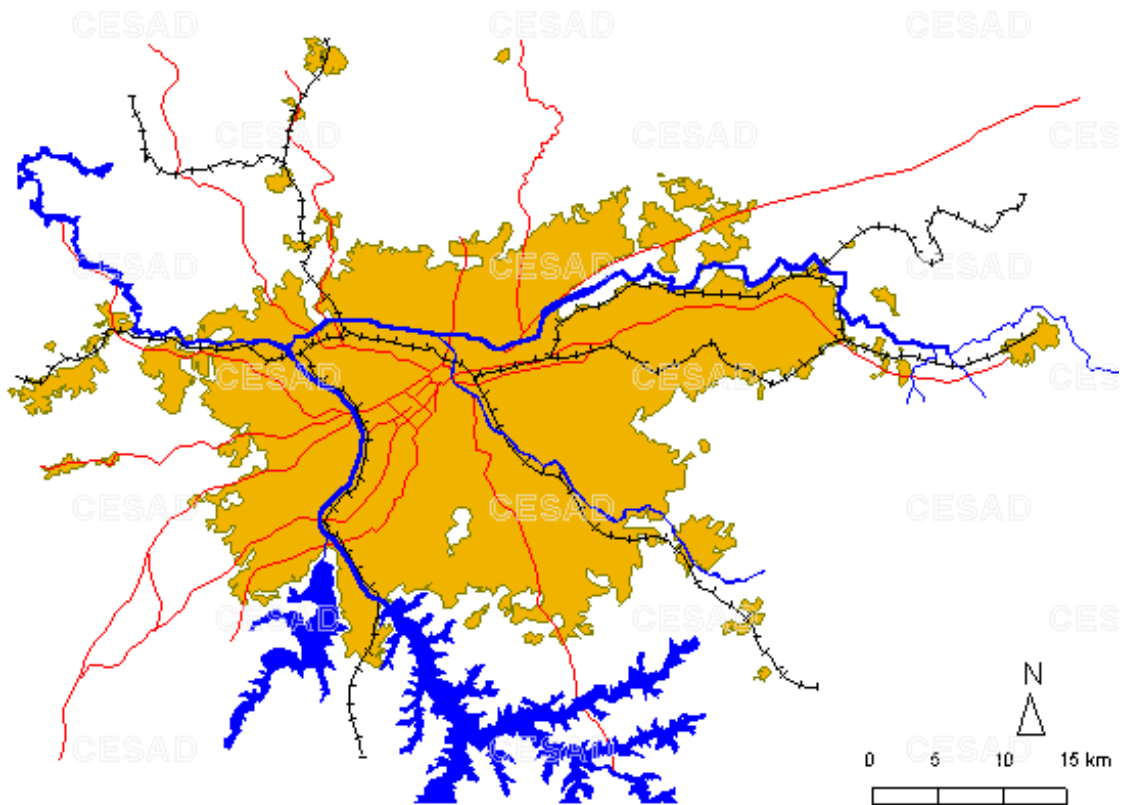


## 2. Transportes e Apropriação da Paisagem

Entre elas (elites e oligarquias brasileiras) sempre existiu uma espécie de 'Pacto Conservador', cujas raízes últimas remontam ao Brasil agrário e oligárquico, mas cujas regras básicas se mantêm vivas durante a modernização industrial da sociedade brasileira" (FIORI, 2001, p. 275).

Um dos *modos eficazes* de se imporem e naturalizarem os privilégios de certas classes em detrimento de outras é utilizar como exemplo o espaço urbano que concentra a maioria da população e que irradia novos modos de vida e influências à cultura nacional. Estabelecer nesse espaço um sistema de transportes que favoreça o acesso a equipamentos, serviços e livre circulação apenas para a parcela populacional que interessa ao sistema dominante, desequipando, segregando e subtraindo as possibilidades de quem não interessa, marginalizando multidões (SANTOS, O ESPAÇO DO CIDADÃO, p. 95).

A capacidade de interpretação da realidade política, a possibilidade de discriminar e eleger medidas distributivas vão, assim, se apagando, sob a égide do populismo ou da dominação a que a sociedade brasileira se submeteu ao longo da sua história. Com o crescimento da indústria automobilística e das demais indústrias multinacionais, acontece o crescimento de uma classe média assalariada, apreciadora de medidas amenizadoras que a poupava, momentaneamente, dos efeitos das desigualdades do sistema capitalista brasileiro.



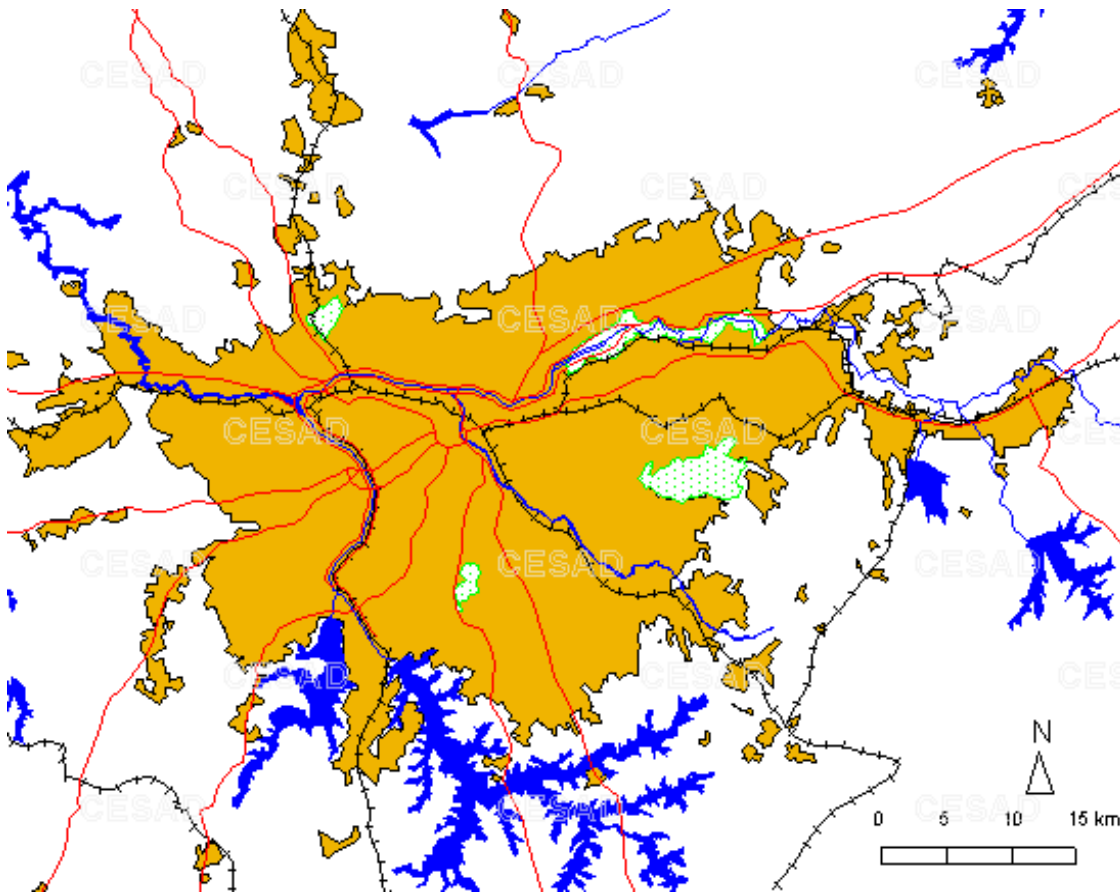
**Figura 5 - São Paulo em 1972**

Por outro lado os espaços públicos das metrópoles brasileiras da década de 1970 foram fortemente reconfigurados para forçar a dispersão social, desfavorecendo o encontro e a troca cotidiana entre grupos, transformando a paisagem em mecanismo fundamental para a manutenção e aprimoramento do Estado repressor. O avanço da propaganda, a proibição de reuniões públicas ou privadas de cunho crítico ao sistema, reconfiguraram o cotidiano da sociedade e o uso que se fazia dos espaços coletivos ou privados.

A cidade, mais que nunca, era a do poder instituído. Movimentos operários, sindicais e religiosos organizavam-se sobre forte reprimenda, a fim de reivindicar equipamentos, infra-estrutura e menos arbitrariedade por parte do Estado. Muito foi conquistado, mas muito se

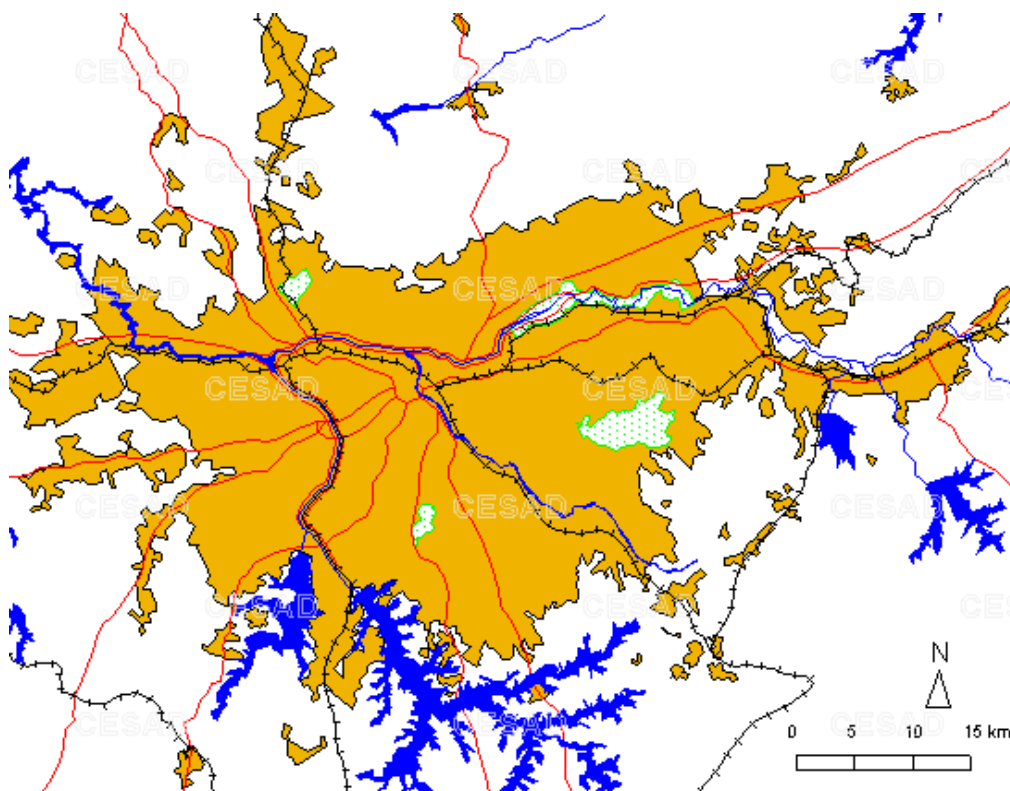
perdeu.

Vejamos agora como estas dinâmicas sócio-espaciais se apresentam atualmente na cidade de São Paulo, em uma seqüência histórica. O espaço urbano a ser estudado é aquele cuja centralidade e importância regional se amplia a cada dia: o Largo da Batata. Uma implantação aliada à estruturação dos modos de transportes atualmente em curso vem a colocar o Largo como importante local de observação das atitudes de toda a sociedade diante do surgimento de uma oportunidade de altíssimo valor para uma possível reapropriação social do espaço, como veremos a seguir.



Portanto, estabelecer uma rede de transportes eficiente representa uma oportunidade preciosa para estruturação econômica e social. Talvez por isso nunca a tenhamos tido, pois não há espaços configurados para além do funcional, não há um Estado que garanta dignidade, que cultive a cidadania, mas o patrimônio. O sujeito social brasileiro sempre esteve, como o Estado, à mercê dos interesses regionais incrustados na existência das elites locais que o legitima e elege. Portanto, nossas cidades, nosso espaço produtivo e as condições dadas pelo Estado para a produção e reprodução, em nenhum momento de nossa história, como pudemos observar, foram voltados para a produtividade aliada à qualidade e à vida. O foco principal dos recursos disponíveis sempre foi a produção – quer agrária, exportadora, industrial e assim por diante - não importando de qual sistema ou época falemos. Sempre, comprovadamente, os investimentos perpassaram a pessoa para atingir seu objetivo e ator principal, o capital.

2001 Fonte Básica: EMBRAPA foto Satélite Landsat



## 2. Transportes e Apropriação da Paisagem

1983. Foto de satélite CNPQ/INPE/LANDSAT, Fonte básica: Flávio Villaça - "A Estrutura Territorial da Metrópole Sul Brasileira": Área edificada em 1962 (fonte: Secretaria de Agricultura de São Paulo/Levantamento Aerofoto Natividade Ltda) 1995 Fonte Básica: Mapa rodoviário 1995 – Dersa

Tabela 6

Viagens Diárias por modo principal e sub-região - Pesquisa O&D1997 - RMSP

Sub-região	Metrô	Trem	Ônibus	Auto	Táxi	Lotação	Moto	À Pé	Outros	Total
<b>Sudoeste</b>	6	1	238	182	0	18	4	412	8	860
<b>Oeste</b>	37	108	694	823	1	4	15	1.024	31	2.737
<b>Norte</b>	10	48	122	92	2	2	2	277	10	565
<b>Nordeste</b>	40	5	475	508	3	15	3	815	30	1.894
<b>Leste</b>	32	50	309	474	1	2	10	723	46	1.656
<b>Sudoeste</b>	40	106	1.064	1.425	5	15	13	1.402	34	4.094
<b>Centro</b>	1.531	323	5.037	6.132	91	143	99	6.160	101	19.617
<b>Total</b>	<b>1.696</b>	<b>650</b>	<b>7.929</b>	<b>9.636</b>	<b>103</b>	<b>199</b>	<b>146</b>	<b>10.813</b>	<b>260</b>	<b>31.432</b>

Tabela 7

Viagens Diárias por modo principal e sub-região – Aferição O&D 2002 - RMSP

Sub-região	Metrô	Trem	Ônibus	Auto	Táxi	Lotação	Moto	À Pé	Outros	Total
<b>Sudoeste</b>	0	3	334	239	0	39	5	484	4	1.108
<b>Oeste</b>	52	152	773	864	1	14	53	1.281	40	3.230
<b>Norte</b>	27	48	117	127	0	6	5	347	4	681
<b>Nordeste</b>	30	2	515	609	4	38	32	1,049	43	2.322
<b>Leste</b>	36	106	346	475	0	8	16	1.103	91	2.181
<b>Sudoeste</b>	57	111	1.313	2.202	2	30	65	1.879	37	5.696
<b>Centro</b>	1.601	343	4.912	7.533	108	495	239	8.051	160	23.442
<b>Total</b>	<b>1.803</b>	<b>765</b>	<b>9.310</b>	<b>12.049</b>	<b>115</b>	<b>630</b>	<b>415</b>	<b>14.194</b>	<b>379</b>	<b>39.660</b>

\* as tabelas incluem modos fretado e escolar

## 2. Transportes e Apropriação da Paisagem

**3 O BAIRRO DE PINHEIROS E SUA RELAÇÃO  
COM A CIDADE**

## 2. Transportes e Apropriação da Paisagem



## 2. Transportes e Apropriação da Paisagem

Elaborando um paralelo com o relato histórico paulistano anteriormente traçado, faremos um caminho, ainda que mais breve, sobre o bairro de Pinheiros e seu ponto central, o Largo de Pinheiros.

Sem ter como ponto de partida o cotidiano do indígena brasileiro, o que nos seria muito remoto, podemos apenas apontar que o nomadismo de algumas tribos e as rotas de ligação entre as mesmas, estabeleceu há muito um eixo de circulação entre o litoral ao sul do estado e do país e o planalto. Este eixo se direcionava a diferentes regiões que circundavam ou cortavam o espigão central, chegando ao litoral e a outras regiões, em todas as direções a depender da época que abordamos, cruzando a várzea do rio Pinheiros justamente no ponto em que ela se estreita e facilita a travessia. Uma circulação entre o oeste do estado, daqueles que navegavam pelo Tietê e a região ao sul ao redor do triângulo, como o núcleo de Santo Amaro, também margeando os meandros do rio em longos caminhos das tropas. Outra entre o norte, onde fica Guarulhos, Tremembé e São Miguel, todos antigos aldeamentos, abrindo a atual rua da Consolação, em direção ao que hoje conhecemos como Cotia, Carapicuíba, M'Boi Mirim. Este cruzamento gera, portanto, um ponto em diversas direções, formando eixos que norteiam a circulação e fixação no núcleo de Pinheiros entre litoral sul, oeste do estado e região ao sul dos pampas e norte do planalto.

As aldeias dispostas ao longo destes percursos geraram missões jesuíticas de povoamento com índios convertidos, apropriando-se das rotas por este povo estabelecidas e gerando outras. Como estas populações não vingassem em número durante longos períodos, devido a saques, remoções e genocídios diversos, o núcleo de Pinheiros e outros nunca prosperaram de fato – o que já observamos também no triângulo inaugural de São Paulo.

Pinheiros, portanto, permaneceu por pelo menos dois séculos sendo um núcleo acanhado de poucos caipiras que sobreviviam da manutenção e oferta de serviços para as tropas bandeiristas, muares ou bovinas que cortavam a

região, fixando ali no Largo da Batata um ponto de encontro e troca de serviços e mercadorias, negociadas rápida e precariamente a céu aberto por aqueles ali de passagem. Foram estas práticas sociais da passagem e do comércio que mantiveram este núcleo apartado e com uma "intensa vida própria" (REALE, 1982, IV) independente das condições e acontecimentos para lá do espigão onde hoje está a avenida Paulista e que manteve sua paisagem ligada à várzea descampada, precária, com poucos elementos construtivos que elencassem interesses ou práticas outras.

Os núcleos próximos dispostos ao longo do caminho de Itu ou da estrada para Peruíbe fixaram populações agricultoras que, com o crescimento paulistano, passaram a negociar suas mercadorias com mais frequência e em maior volume no Largo e adjacências. Portanto, foi a cidade de São Paulo que achegou-se a Pinheiros e não o contrário, já que aquela aproximou-se do espigão e logo o atravessou, abrindo caminhos cotidianos entre produtor e consumidor, rural e urbano. A antiga estrada dos Pinheiros, atual rua da Consolação, era aquela que levava à periferia da cidade, cheia de cemitérios e caminhos enlameados próprios da ruralidade que cercava o centro de São Paulo, como já apontado por Langenbuch, Prado e outros.

Mas, se São Paulo crescia, porque estas terras voltadas ao rio Pinheiros continuavam assim, vazias e alheias à industrialização? Os trilhos de trem que recobriram as várzeas em direção a oeste, ligando o interior cafeeiro ao porto de Santos, não foram implantados nas margens do Pinheiros, que, além de ficarem atrás do grande obstáculo natural já apontado, tinham caminhos que levavam a terras menos propícias ao cultivo de café que as roxas. Sua várzea manteve-se como uma paisagem natural até o primeiro quartel do século XX.

Cheias de meandros, mas com um leito navegável, as margens eram utilizadas como espaço público, já que inundavam em certas épocas do ano, permanecendo não edificadas até atual a Rua Eugênio de Medeiros, ponto limite de alagamento (KIMURA, 1975, p.8). Ali, além de festas sazonais e

## 2. Transportes e Apropriação da Paisagem

religiosas, desenvolviam-se atividades que se prolongavam até o largo, como mencionamos: trocas de mercadorias e pequenos negócios, apeava-se e deixavam-se os animais para se refazerem nos pastos naturais ali localizados. Seu uso era assim, espontâneo, não urbanizado, não equipado, não segmentado. Era apenas um espaço livre utilizável, mas não especializado.

Foi quando o crescimento resultante do café requereu uma maior produção de energia para abastecer o crescimento populacional urbano, e logo, quando o mesmo mostrou-se menos lucrativo fomentando as indústrias e tornando o solo urbano um grande meio de reprodução do capital, que as margens livres do rio Pinheiros despontaram no horizonte dos barões, recém-chegados ao topo do espigão, logo se apressando em comprar terras às margens do Pinheiros (SEABRA, 1987, P. 203).

Com a industrialização, a geração de energia elétrica fazia-se premente e lucrativa para a companhia Light, de capital canadense, que detinha o monopólio de sua produção. Se em 1901 é implantada a primeira usina em Santana do Parnaíba, em 1907 é feita a Represa de Guarapiranga, que se utilizaria do curso do rio Pinheiros para manter o nível das águas da usina no Tietê. Para construir a represa, os trilhos dos bondes chegam até Santo Amaro, levando consigo material e tecnologia, mas também os empregados e engenheiros que trabalhariam em suas obras. O mesmo aconteceu na região de Santana, Penha, Ipiranga, Lapa e Saúde, só para mencionar mais exemplos.

Reflexo deste processo, pois seu leito estava estrategicamente localizado entre um lugar e outro de interesse do capital da época, o bairro de Pinheiros começa a receber certa infra-estrutura, que logo modificaria sua várzea, uso e ocupação – o aparato técnico para produção de energia que se apropria do leito e adjacências do rio, ao mesmo tempo passa a oferecer transporte público por bondes elétricos, o que significava grande salto qualitativo para os moldes da época. Os bondes seriam instalados em 1904 na região e

passavam pelo cemitério do Araçá chegando até a rua Capote Valente. Atingiram o Largo de Pinheiros apenas em 1909, obrigando os usuários a, nesse ínterim, retirar seus sapatos para terminar o percurso até ele à pé antes que os numerosos brejos e desníveis fossem vencidos pelos aterros (REALE, 1982, P.72 e seguintes).

Como coloca SEABRA (1987, p. 167 e seguintes), a partir desse período e pelos próximos 30 anos, podemos observar por parte da Companhia Light, “detentora de uma racionalidade bem pensada, planejada nos mínimos detalhes, (...) estratégias diferenciadas com o objetivo de se apropriar da valorização das terras em questão”, pois tinha direitos “que usaria amplamente”. A companhia Light não apenas apropriar-se-ia tecnicamente do espaço urbano para seus fins primeiros, ou seja, a produção de energia elétrica, como também criaria condições paralelas que interfeririam na apropriação sócio-econômica do mesmo. Pinheiros é um exemplo claro da problemática analisada no capítulo sobre a ampliação da cidade, em que a diferenciação espacial realizada por companhias públicas e privadas interfere na distribuição e apropriação social de cada região da cidade.

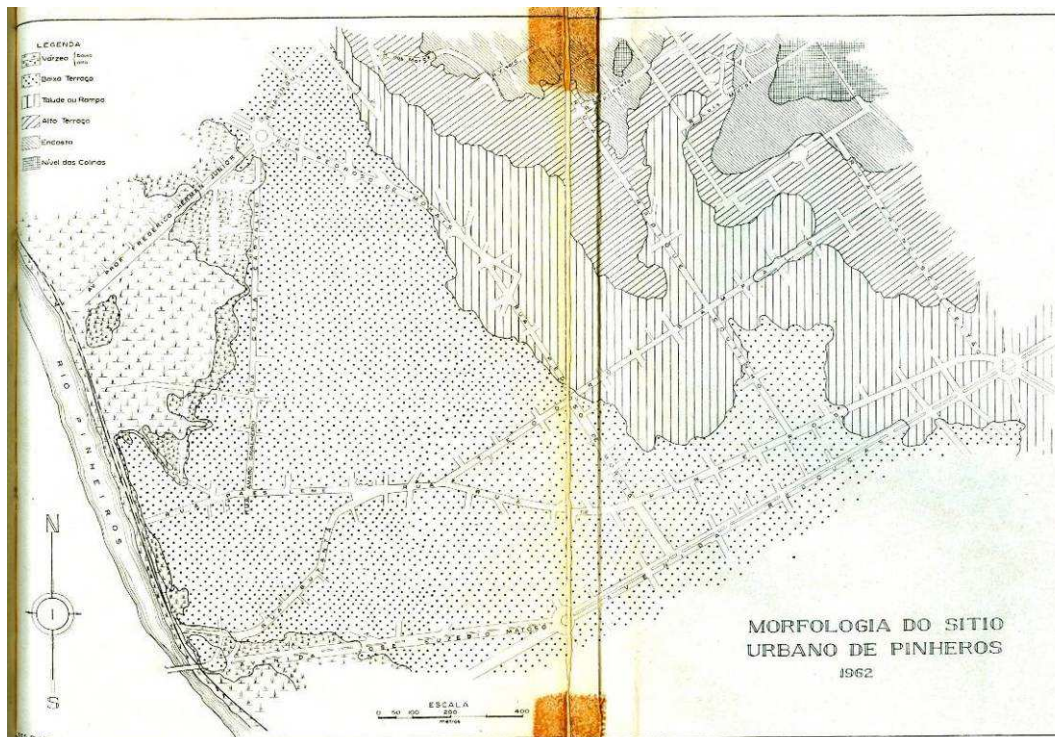
Os núcleos urbanos refletem, portanto, em seu crescimento espacial, as necessidades de sua população e as alterações ao longo do tempo. Como notamos no mapa da São Paulo de 1914, a região de Pinheiros formava um núcleo separado na direção sudoeste, cujo ponto de encontro com a cidade era apenas uma estrada que encontrava a aglomeração que, naquela época, chegava apenas até a altura da Av. Paulista.

A região do Largo de Pinheiros, enquanto núcleo de crescimento espontâneo e voltado para usos cotidianos de passagem e pouca permanência, apresentava uma configuração espacial resultante do encontro entre as vias principais de circulação em cada época. Com os dois pontos nodais principais, polarizava e articulava movimentos e escalas diferentes, gerando uma heterogeneidade morfológica (PMSP, 2001, p.2), quais sejam, primeiramente,

## 2. Transportes e Apropriação da Paisagem

o lugar de estreitamento entre as margens, fator determinante e realmente gerador de qualquer concentração observada no local até hoje e, em segundo lugar, o ponto de encontro e entroncamento permanentemente protegido das cheias ainda que próximo às margens e que, largo, propiciava uma permanência diversificada e numerosa. Este lugar é atualmente conhecido como Largo de Pinheiros.

Ali, entre rio e vias, pontos secos e inundáveis, formou-se a vila de Pinheiros tradicional, que podemos observar pelo traçado irregular das ruas. Para delimitarmos uma região temos, as margens do rio, onde era a extensa área de várzea, alagável e sem construções, chegando à esquerda pela atual Av. Professor Frederico Herman Junior onde hoje encontram-se as instituições públicas, como SABESP, CETESB, CET, DSV e Administração Regional de Pinheiros. Encerrando o restante do trecho original, vai-se deste ponto até a rua Cunha Gago e voltando ao ponto original pela Av. Eusébio Matoso.



1 USP, 1963

Cortando, portanto, o núcleo desta área estão a rua dos Pinheiros e a Rua Butantã, que, separadas pelo largo, formam o antigo caminho de Sorocaba, chegando a Itapetininga e, mais ao longe, Presidente Prudente. A Rua Fernão Dias vai pelo Caminho das Boiadas até a Diógenes Ribeiro de Lima. A Rua Paes Leme era saída do porto Velloso, de onde se retirava areia. Nos anos 20, grandes alterações se deram nas áreas adjacentes à original. As ruas ortogonais que se constituíram, como a Teodoro Sampaio ou Cardeal Arcoverde, bem como Avenida Rebouças e suas paralelas e transversais, são fruto do encontro entre a São Paulo metrópole e os núcleos tradicionais estabelecidos pelos nexos locais ou regionais – situação encontrada também em outros pontos da cidade.

Com o reiterado interesse pela região onde corriam os rios paulistanos, a apropriação técnica da paisagem se deu de modo a criar em seus espaços importantes vias de circulação. Enquanto a paisagem do Tietê tornou-se absolutamente industrial, a do Pinheiros voltou-se para o deslocamento das elites na direção sudoeste, como podemos observar no mapa de 1914. Dada pela retificação e pelo grande potencial de valorização a que as reformas urbanas públicas e privadas a submetiam, as várzeas iam sendo subtraídas de outros usos e outras visuais a paisagem ao longo do rio.

A Companhia Light já estruturara seus planos para retificar o leito do rio, apropriando-se, por meio de leis e decretos que a beneficiavam, de uma área inundável forjada por uma cheia fictícia, muito maior que qualquer medição histórica acontecida na região até os dias de hoje, provocada pela abertura das comportas que controlavam o volume de águas para a produção de energia elétrica, como se vê na ampla e profunda discussão levada a cabo pela professora Odete Seabra em seu doutoramento. Na mesma época, por volta dos anos 30, iniciam-se as construções de vias públicas concernentes ao Plano de Avenidas em diversos pontos da cidade.

Logo, a Companhia City constrói seu loteamento nos moldes da Cidade

## 2. Transportes e Apropriação da Paisagem

Jardim, expandindo-se mas tendo o núcleo original de Pinheiros como limite de sua intervenção, circundando-o ao construir o bairro Alto de Pinheiros. Abriu-se a Av. Pedroso de Moraes em 1936, direcionando seu crescimento para a região beneficiadas pelos melhoramentos que o poder público propiciava com infra-estrutura e equipamentos.

Apesar de avizinhar-se de muita riqueza, a região sobre que nos debruçamos permaneceu até pelo menos os anos 1960 em sua vocação diretamente ligada ao cotidiano rural e confirmada até os dias de hoje como popular de entreposto de atacado e varejo (PMSP, 2001, p.2). É notável sua precariedade em equipamentos para atividades que tendam a ir além da venda e abastecimento de produtos desse cunho ou que não sirvam apenas para a baldeação da mesma população que se desloca cotidianamente entre a ampla área de sua periferia.

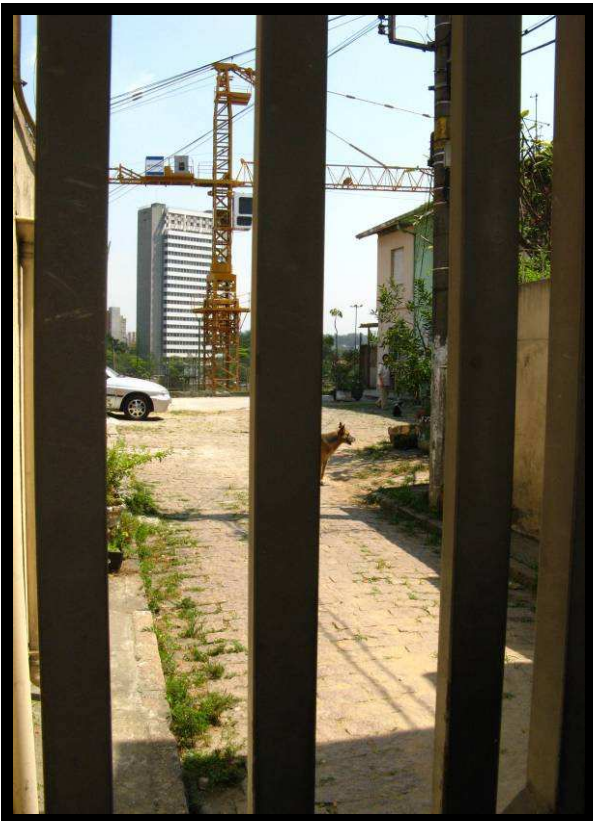
No decorrer do século XX, sua vocação de cruzamento de rotas, centralidade independente e zona atacadista agrega-se à de moradia das classes médias. Em seu núcleo tradicional, a partir dos anos 30 até os 50, produziram-se pequenos sobrados dispostos em vilas, cujos residentes são profissionais liberais ligados ou não às atividades locais. Essas residências encontram-se aí até os dias de hoje, cedendo parte de seu espaço para as diversas reapropriações que têm acontecido: tendo alguns lotes incorporados para a construção de edifícios desde os anos 50, até tornarem-se vizinhas de pequenas oficinas, escritórios, lojas e consultórios, caminhando hoje para uma transformação anunciada, conforme discutiremos em ocasião oportuna mais à frente.

Observamos na Paes Leme um uso do solo que vai de residencial a comercial, concentrando ao longo de seu traçado os serviços que contemplavam a passagem de caminhões repletos de mercadoria que entravam nas estradas e necessitavam de consertos e ferramentas. Também por isso, comportou atividades de atacado e varejo de madeiras que encontravam na região



## 2. Transportes e Apropriação da Paisagem

Zona mais residencial do bairro.





## 2. Transportes e Apropriação da Paisagem



situações de negócios mais propícias que se tivessem de adentrar a cidade a fim de vendê-las.

Já nas ruas Miguel Isasa, Martim Carrasco e Pedro Cristi configurou-se o comércio de hortaliças, onde até hoje encontra-se o mercado municipal de Pinheiros. O Mercado dos Caipiras, inaugurado em 1910, fixou uma importante atividade reforçada pela cooperativa rural dos japoneses de Cotia, a C.A.C., de 1927. Já na década de 50, devido à ampliação constante e importante do número de ônibus, passageiros, caminhões de carga que serviam toda a cidade de mercadorias e automóveis, a circulação dos caminhões que a cooperativa abasteciam ficou caótica. (Vide ilustrações)

Uma das mais importantes e antigas vias é a rua Butantã. Seu uso configurou-se como um prolongamento natural do Lado de Pinheiros que em seu exíguo espaço não poderia concentrar o número de estabelecimentos comerciais suficientes e nem os pontos de ônibus necessários no momento em que a população passou a ser muito numerosa. As filas de pessoas esperando os coletivos e os primeiros comércios voltado ao seu atendimento, tomaram o espaço das oficinas mecânicas, ao atendimento da população que circula por ali diariamente. Já nos anos 60, os estudos consideravam que “a centralidade de um lugar é expressa em grande parte pelas possibilidades decorrentes da circulação” (USP, 1963, p. 135) e por isso observaram os itinerários dos ônibus que circulavam por Pinheiros. Ali existiam pontos finais de 22 linhas que ligavam Pinheiros à periferia, 3 linhas entre Pinheiros e centro, e 9 linhas a outros bairros. Além dessas havia 40 linhas que passavam por Pinheiros seguindo rumo ao centro, à periferia ou a outros bairros sem necessidade de baldeação no lugar. Um estudo similar nos anos 70 aponta 18 linhas para a periferia, 9 linhas em direção ao centro, 7 linhas em direção a outros bairros e, ainda, 7 linhas entre bairros (KIMURA, 1975, p. 20).

### 3.1 A RECONFIGURAÇÃO ESPACIAL A PARTIR DOS ANOS 60

Alterações no espaço urbano como um todo e o reforço das tendências de produção do capital, fixaram no bairro um ponto nodal de baldeação para as classes baixas moradoras das bordas oeste, sudoeste e parte da sul da cidade. Articulando uma região a outra e essas ao centro, sua paisagem foi precariamente configurada apenas para esta função, tanto que muito mudou no entorno, ficando este nódulo inicial à parte das intervenções que aconteciam, “ainda que sua posição estratégica e o papel desempenhado não tenham encontrado correspondência no que diz respeito ao desenho da forma, quase sempre inadequado ou improvisado” (PMSP, 2001, p. 2). As demais funções decorrentes da de baldeação utilizam-se de um espaço mal equipado para a circulação e permanência. A ocupação e a circulação compulsórias pelas calçadas do bairro, com pedestres andando nos meandros das ruas estreitas e visualmente desconexas a fim de chegar ao seu destino final é o traço predominante de sua paisagem.

A postura do capital produtivo perante o espaço urbano, a sociedade e o modo de produção fizeram com que, ao longo das décadas, o espaço fosse utilizado de maneira especulativa, desvalorizando espaços equipados e com infra-estrutura consolidada, a fim de criarem-se novos espaços supostamente livres dos problemas enfrentados pelos núcleos tradicionais. A “deterioração” porque passou o centro da cidade representa um processo social que tende a construir outros espaços de reprodução do capital imobiliário e adequação a classes sociais competentes à sua criação e consumo (VILLAÇA, 1999, p. 228). Com isso, a cidade se desconecta das infra-estruturas estabelecidas, interferindo no uso do espaço e nas possibilidades de deslocamento de uma massa trabalhadora, que tem de chegar a áreas não equipadas e sem transporte coletivo, enquanto as áreas já equipadas e acessíveis passam a ser abandonadas pelo capital produtivo e conseqüentemente pelo poder público.

Tendo essas premissas como ponto de partida, observamos como na década de 60 o capital translada seus interesses do centro de São Paulo, fundando a função de reprodução do capital na Avenida Paulista e logo na Avenida Faria Lima, aberta estrategicamente próxima àquela e às moradias dos empresários, além de ter pleno acesso à marginal Pinheiros. Esta avenida não logrou o mesmo êxito econômico que a primeira e não teve nem a mesma visibilidade, tampouco os mesmos investimentos públicos, já que concorria com a Avenida Paulista em um momento em que isto não convinha ao capital – não se pode ter dois sois em um só céu.

Apesar de seu relativo insucesso enquanto empreendido, a estratégia para a abertura da Avenida Faria Lima representou o momento histórico sócio-econômico paulistano e brasileiro. A lei municipal de 1960, promulgada pelo prefeito Faria Lima, aprovava a urbanização das áreas junto às marginais do Tietê e Pinheiros, a fim de assegurar acessibilidade às mesmas, criando uma circulação periférica e expressa a diversas áreas da cidade, exclusiva para automóveis e caminhões. Com a lei, entre 1965 e 1968, as vias de circulação expressa apropriaram do caminho onde anteriormente estava a tradicional rua Iguatemi, que, como o próprio nome deflagra em seu significado tupi-guarani, água verde e sinuosa, descrevia a paisagem apreendida da várzea do rio Pinheiros antes da retificação. Este caminho foi alargado e tornado uma reta, renomeado para Av. Faria Lima, em homenagem ao prefeito que finalmente teve meios para concretizar uma parcela importante das metas fixadas no Plano de Avenidas.

Com seu alargamento, a rua Iguatemi deixou sua extensão original, sendo ampliada para alcançar o local em que estava o tradicional mercado dos caipiras, demolindo-o para criar espaço para o terminal de ônibus para atender a demanda de circulação, agregando os fluxos das ruas Teodoro Sampaio e Cardeal Arcoverde aos da Faria Lima, Francisco Morato e Raposo Tavares, na tentativa de organizar fluxos municipais e intermunicipais. O mercado foi transferido para o CEASA, construído em 1965, configurando a

reapropriação e ressignificação do lugar, que deixou de ser fornecedor de gêneros de primeira necessidade de consumo para tornar-se ponto nodal da circulação da mão-de-obra da capital.

A rua dos Pinheiros sempre se configurou como limite para a entrada do capital em direção ao núcleo central do bairro, cuja paisagem já se alterava nos pontos próximos à Avenida Rebouças. Os escritórios, investimentos públicos em alargamento de calçadas e uso de elementos simbólicos ligados a status e ao capital sempre estiveram apenas às portas de Pinheiros. O tratamento de seu espaço central foi para agrupar os terminais de ônibus, sempre insuficientes em decorrência do aumento sistemático de fluxos e passageiros, que logo tomaram as ruas do bairro com pontos e filas de espera.

### 3.1.1 A Operação Urbana Faria Lima - OUFL

Sem ter a intenção de esmiuçar a Operação Urbana Faria Lima, nos ateremos ao que nela concernir às alterações resultantes nos aspectos físicos e sociais do espaço e apropriação do atual Largo da Batata e arredores do núcleo tradicional de Pinheiros, apresentando-se como fator exógeno de grande poder de influência no Largo que entra no raio de influência da Operação Urbana por razões indiretas.

Uma operação urbana é um conjunto de medidas e intervenções urbanísticas, reguladas por lei – Operação Urbana Faria Lima, Lei Municipal número 11.732 de 1995 - que visam a estabelecer um uso e ocupação do solo em determinada região da cidade. Em seu artigo primeiro, a OUFL como é conhecida, estabelece que o propósito de suas intervenções se dá “visando a melhoria e a valorização ambiental da área de influência definida em função da implantação do sistema viário de interligação da Avenida Brigadeiro Faria



## 2. Transportes e Apropriação da Paisagem

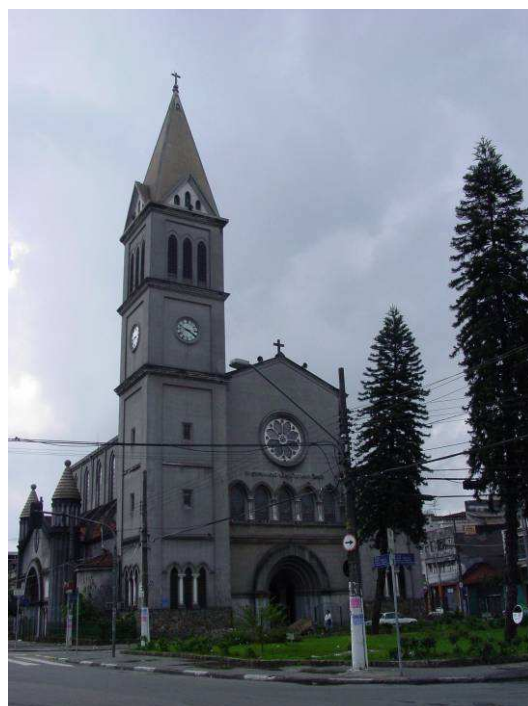


A Igreja Nossa Senhora de Monte Serrat junto à Avenida Butantã acima e vista no contexto do Largo da Batata em meados da década de 1990.– Acervo IAB





## 2. Transportes e Apropriação da Paisagem



Sua inserção na paisagem do bairro, sua fachada e abaixo, seu interior.

Acervos IAB e pessoal



Lima e a Avenida Pedroso de Moraes e com as Avenidas Presidente Juscelino Kubitschek, Hélio Pellegrino, dos Bandeirantes, Eng<sup>o</sup> Luis Carlos Berrini e Cidade Jardim” (PMSP, 1995, p.1), delimitando sua área de abrangência a partir da implantação e interligação de vias de circulação motorizada, organizando um conjunto de programas e intervenções previstas para a área. Em seu escopo estão também relatórios de impacto de vizinhança e ambiental, conforme suas proporções, indicando quais compensações deverão ser realizadas a fim de mitigar impactos negativos que surjam de sua implantação. Assim, prevêem-se habitações sociais para os moradores que por ventura sejam retirados de suas residências a fim de abrirem-se avenidas, além das medidas de preservação do patrimônio histórico e arquitetônico, se houver.

Além desses tópicos, a Lei ainda coloca a possibilidade aos empreendedores a iniciativa de ultrapassar os índices urbanísticos regulamentados pelo Plano Diretor Municipal e quais as contrapartidas financeiras acertadas entre o município e proprietários com a aquisição de CEPACs<sup>36</sup>, que representam a outorga onerosa de uma operação urbana, e têm a forma de um título que pode ser adquirido por qualquer pessoa, proprietária ou não de terrenos no local, possível de ser negociado com os interessados em realizar esse potencial construtivo a maior.

Os primórdios dessa Operação Urbana estão nos anos 70, no mesmo período em que aconteceu a transferência do capital imobiliário das zonas centrais para as zonas localizadas no setor sudoeste da capital, ensejando primeiramente a construção da Avenida Faria Lima. Com as residências dos setores dominantes localizadas nesta direção, o traslado cotidiano ao centro da cidade por vias já saturadas tornava oportuna a construção de escritórios em setores próximos a estas residências. O bairro do Morumbi faceava uma ampla região de favela do lado oposto do rio Pinheiros. Aquelas terras desvalorizadas e degradadas pelo desuso dos setores produtivos formais

---

<sup>36</sup> 36 Certificados de Potencial Adicional de Construção



## 2. Transportes e Apropriação da Paisagem

indicavam possibilidades de negócios. Com a aprovação da Operação Faria Lima removeram-se ainda mais moradias subnormais para a construção das Av. Helio Pellegrino e Águas Espraiadas.

O Centro Empresarial João Dias, a Av. Luis Carlos Berrini, o shopping Morumbi, localizados mais ao sul da cidade reproduziram os padrões que caracterizaram a Avenida Faria Lima, mas sem a continuidade espacial que esta apresentava em relação aos setores urbanizados e vias de circulação já estabelecidos na cidade. Criaram-se áreas de consumo, abriram-se avenidas. O papel destes novos empreendimentos era o de guiar o crescimento da cidade para as áreas não urbanizadas existentes no local e que atraíam o interesse do empresariado e do setor imobiliário.

Assim, atrela-se a expulsão da massa subalterna que ocupava a região, massa essa incluída no processo produtivo de maneira precária, com certo refinamento do uso do espaço ao adequá-lo ao uso de outras classes sociais. Ao fazê-lo, requalifica-se o espaço, reproduzindo-se a prática de urbanização desconectada, inadequada à circulação maciça de todas as classes sociais de maneira multimodal, a fim de assegurar acesso generalizado aos espaços da cidade. Reafirma-se o pacto de uma mobilidade baseada primordialmente no automóvel, ou seja, particular, socialmente parcial, portanto economicamente regida. Vê-se a lógica espacial ligada à circulação de automóveis e à residência das elites facilitando seu rápido acesso e a reprodução do capital através da aquisição dos terrenos desvalorizados.

Para sua melhor implantação a OUFL vem abrindo vias de circulação exclusiva para automóveis ou priorizando seu uso, em diversos períodos. Demoliu favelas, retirou ampla população de classe média de suas residências, verticalizando a paisagem. Esta apropriação técnica da paisagem desconfigurou usos locais e retalhou partes do tecido urbano que, mesmo passados mais de 10 anos da intervenção, ainda não suturaram as avenidas abertas. Os parques urbanos e as ciclovias previstas na Lei ainda não se

implantaram.

Em poucos anos, em meados da década de 1990, a Operação Urbana Faria Lima proporcionou a interligação dos setores valorizados na região sudoeste, com edifícios visualmente destacados na paisagem e obras de infra-estrutura de circulação, tirando o máximo proveito dos equipamentos de residência, lazer, saúde e educação existentes. Partindo do raciocínio de Villaça (1998) que elucida como a infra-estrutura se generaliza e renova sempre no lugar onde as elites residem, acompanhando-as e aumentando efetivamente sua capacidade e qualidade conforme a demanda, notamos nessa região uma expansão e fixação de circulação viária elitizada, negligenciando a necessidade de melhores meios de transportes coletivos para deslocamento entre as zonas oeste e sul da capital.

Para sua melhor implantação foram abertos túneis sob o leito do rio Pinheiros, o Complexo Viário Ayrton Senna, com um custo, em 1996, de 800 milhões de reais, ligando diretamente estas regiões ao Itaim e regiões anexas, beneficiando 75 mil pessoas por dia, motorizadas exclusivamente por automóveis <sup>37</sup>(BALBIN, 2003, p.107). Nas palavras de FREITAS (2006, p. 231) “a implantação de uma via subterrânea em um determinado ponto da cidade está diretamente relacionada ao potencial que apresenta no que tange ao terciário” representado por espaços de lazer e consumo, edifícios para instituições financeiras e de serviços construídos como ícones da franca verticalização e alta tecnologia.

Na história de São Paulo houve outros momentos em que se concentraram investimentos públicos em locais já servidos de infra-estrutura, como na década de 1930 na região central. Nos dois casos, área central e Avenida Faria Lima, a verticalização concentrada, a configuração de uma centralidade voltada para o uso de classes abastadas, a abertura de avenidas que

---

<sup>37</sup> Lembrando ainda que, àquela época, uma linha de metrô tinha aproximadamente o mesmo custo e beneficiaria 300 mil pessoas por dia (BALBIN, 2003, p. 107).

interligavam regiões selecionadas da cidade, a negligência com o transporte coletivo, reduzido com a decadência do uso dos bondes no primeiro caso, e simplesmente não contemplado no segundo, são pontos de aproximação observados.

Em seu estudo sobre o Espaço Intra-Urbano no Brasil, Villaça demonstra como “as classes de mais alta renda escolhem a direção de crescimento que lhes interessa, em função dos atrativos do sítio natural – como também conclui Hoyt - também, e principalmente, em função da simbiose, da ‘amarração’ que desenvolvem com suas áreas de comércio, serviços e emprego, ou seja, em virtude da sua inserção na estrutura urbana que elas próprias produzem” (VILLAÇA, 1999a, p. 320). “Essa estruturação se deu pelo controle que tais classes exercem sobre o mercado imobiliário e sobre o Estado, que para elas abriu, por exemplo, o melhor sistema viário das cidades, construiu seus locais mais aprazíveis, mais ajardinados e arborizados (...)” (op. cit.)<sup>38</sup>

Enquanto simbolicamente se produz uma cidade mais desenvolvida e equipada, mais refinada e melhor adequada à produção, o que efetivamente se materializa é uma cidade mais desigual e desequipada para atender às necessidades de desenvolvimento e reprodução social de sua população. Nota-se a concentração de capital, equipamentos e infra-estrutura, atendendo sempre a uma mesma população e de maneira conservadora.

Nos dois casos, para elucidar o raciocínio com poucos exemplos, a infra-estrutura de circulação, ou seja, modo e reconfiguração estrutural para certo uso do espaço, foi ferramenta primeira para consecução desse urbanismo, dessa circulação, mobilidade e apropriação parciais da paisagem que, seguramente, refletem um projeto de sociedade.

---

<sup>38</sup> Note-se que o autor inicia os benefícios implantados no espaço pelo Estado em favor dessas classes pelo sistema viário, já que é apenas através da implantação desse que acontecem as conexões que tornam aquele lugar único e proveitoso.

### A atuação no Setor 1

Após a primeira fase de implantação da OUFL, como é conhecida a Operação Urbana iniciada em 1995, chega-se em 2001 à nossa área de interesse, definida como área 1 na Operação. A área atingida nos anos 1970 pela ampliação em extensão e largura do tradicional caminho indígena compreendido pela Rua Iguatemi, quando esta se tornou Faria Lima, foi então novamente alterada. O Largo da Batata, onde há décadas havia o terminal de ônibus foi modificado.

A mesma lógica do capital sem vistas à melhoria da qualidade ambiental para a população residente será agora implantada, impondo-se elementos de infraestrutura viária, edifícios imponentes, em uma reconfiguração forçada da paisagem que desintegra o existente, demolindo ou incorporando ao seu traçado elementos que trazem consigo símbolos que exaltam valores tecnológicos, de modernização impessoal e alheia à realidade do entorno, retirando de cena as referências existentes.

Desta vez, no Largo da Batata não houve a intenção de readequar o espaço para abarcar o fluxo de ônibus, retirando-se o terminal sem a preocupação de implantá-lo em outro ponto. A Avenida Faria Lima foi ampliada, atingindo finalmente a Avenida Pedroso de Moraes. É fundamental notar o papel desta intervenção desejada desde os anos 1960/70, como importante materialização da apropriação social e simbólica do lugar. Funcionando também como uma demarcação de território levada a cabo pelo capital imobiliário ligado ao setor terciário paulistano, finalmente retira-se do centro da questão a circulação e uso cotidianos por parte das classes populares, de um lugar da cidade configurado para esse fim ao longo de décadas. Desmembrou-se o terminal, improvisando pontos de ônibus pelas ruas do bairro, desencontrando fluxos, descoordenando baldeações, linhas, bairros, regiões e municípios, tornando ainda mais caótica a realidade de milhares de pessoas que, ao longo dos anos, adequaram-se ao equipamento, mesmo que precário, retirado naquele

momento.

Resta dizer que não há estrutura urbana, tanto de vias públicas como de intra-estrutura de acomodação e serviços suficiente para dar conta deste fluxo de ônibus, que, ainda que muito volumoso, é insuficiente para o número de pessoas que cotidianamente se deslocam pela cidade, atravessando o bairro de Pinheiros ou baldeando nele. Por isso, observa-se a paisagem ao redor do Largo de Pinheiros como absolutamente abandonada, não pelo desuso, e sim pela extrema segmentação a que o lugar está subordinado, ficando sua área totalmente voltada ao fluxo de embarque, desembarque e espera dos veículos de grande porte que atravessam suas estreitas ruas durante todo o dia.

A degradação ambiental é a realidade para os transeuntes no que concerne à poluição sonora e visual, ao desconforto do deslocamento cotidiano de quem, andando pelas estreitas, sujas e mal acabadas calçadas, depara-se com este estado de abandono. Entretanto, o lugar não deixou de ser utilizado e não deixou de ser referência urbana principalmente para as classes sociais mais baixas, porque não deixou de ser utilizado pelas companhias de ônibus, não foi substituído por um terminal em outra área, não teve seu espaço remodelado para outro fim. Estava, até o início das obras de construção do metrô, em compasso de espera, vácuo da velocidade do capital, hiato e suspensão do interesses acomodados na espera das intervenções do poder público.

O resultado é que nenhum novo empreendimento foi levado a cabo na avenida desde sua abertura, resultando em espaços residuais, empenas mal-acabadas de residências demolidas e logo pichadas, lixo e uma nova face para a permanente precariedade. O pouco espaço para circulação de pedestres foi ainda mais degradado, tornado inadequado e agora, obsoleto (PMSP, 2001, p.4).

## 2. Transportes e Apropriação da Paisagem



Vistas do uso misto do bairro e do impacto dos ônibus

Dispostos nas ruas estreitas. Acervo Pessoal e IAB





## 2. Transportes e Apropriação da Paisagem





## 2. Transportes e Apropriação da Paisagem





### 3.1.2 Outras intervenções: o centro da cidade

Como atuar nesta área de modo a alavancar os empreendimentos imobiliários com índices de construção a maior, de modo a incentivar a compra dos CEPACs era o desafio do momento para a administração municipal. A receita seria repetir as intervenções urbanísticas da década de 1990 que se concentraram na região central da cidade tida como abandonada ou “degradada” (VILLAÇA, 1999) nas últimas décadas, quando as classes médias e altas deixaram de se utilizar desse espaço. A requalificação de edifícios desvalorizados ou subutilizados foi maciça. Em 1999, a estação Julio Prestes tornou-se uma sala de espetáculos eruditos, o antigo DOPS tornou-se um museu, a Pinacoteca de São Paulo e o Mercado Municipal foram objetos de reforma, a estação da Luz foi restaurada e teve uma parte de seu edifício alterada a fim de abrigar o atual museu da Língua Portuguesa. Inaugura-se o shopping Light em frente ao Teatro Municipal. Mais recentemente foi a vez da Praça da República ter as grades retiradas e seus jardins retificados, aproximando-se de seu aspecto primeiro. Como outras tantas cidades no mundo, São Paulo revitalizava seu centro original.

Entretanto, certas contradições permanecem. Os empreendimentos da iniciativa privada ainda engatinham, enquanto exigem maiores investimentos públicos para que novas incorporações se realizem. Assim, negociam-se espaços para os automóveis e antigos calçadões exclusivos para pedestres foram asfaltados, reabertos aos carros. A região degradada pela prostituição e pelo consumo de drogas praticado por moradores de rua, batizada de Cracolândia, teve comércios lacrados, edifícios demolidos e outros restaurados.

Valores de comercialização fictícios estabelecidos pelo mercado imobiliário engessam a compra e venda dos milhares de imóveis localizados na região central, vazios há décadas. Tanto as classes baixas como as médias vêm

## 2. Transportes e Apropriação da Paisagem



dificuldades para viver na região, que para aquelas ainda tem valores altos, situação dificultada pela sua baixa capacidade de endividamento decorrente do desemprego ou subemprego a que estão submetidas, enquanto para estas o lugar é julgado perigoso e inadequado à moradia, pois não conta com suficientes vagas para carros, áreas de lazer, shopping centres, hipermercados e escolas particulares. Os edifícios antigos, apesar de espaçosos, apresentam problemas em suas instalações hidráulicas e elétricas, necessitando de retrofit antes de serem reocupados. Em um esforço das três instâncias de governo tomou-se a decisão da execução da linha de metrô que liga

2 Mapa - Linha 4 do Metrô – Estações

Fonte: [www.metro.sp.gov.br](http://www.metro.sp.gov.br)

precisamente esta zona à região sudoeste da cidade.

Entretanto, esta iniciativa foi tomando corpo e a municipalidade deu mais um passo ao iniciar as obras do corredor de ônibus entre a zona central e o setor sudoeste, onde está a Operação Urbana Faria Lima.

Logo, o governo do Estado que também vinha fomentando as iniciativas privadas na região, anuncia a construção da linha 4 do Metrô. Seu traçado parte da Estação da Luz – coração das iniciativas de uma paisagem espetacularizada e reformada para atração do setor terciário e das classes mais elevadas ao centro da cidade - até a

região da Vila Sonia, vizinha ao Morumbi, no distrito do Butantã, local de moradia de amplos setores de classe média cortado por um eixo de transportes que liga a zona sul da capital e os municípios a sudeste com a região da Marginal do Rio Pinheiros e com as zonas oeste e central da cidade de São Paulo.

O papel desta linha, do modo como está dimensionada, será importante para fortalecer o centro da cidade como pólo de cultura e foco de empresas voltadas ao setor de tecnologia e informação, seguindo a especialização hoje representada pela Rua Santa Ifigênia. A intenção é, mais uma vez, alavancar as operações urbanas, como a da Estação da Luz e “revitalizar” a região central, com vistas à atração de públicos pouco usuais atualmente. Demolições já se realizaram e alguns lançamentos imobiliários residenciais de classe média têm acontecido ao mesmo tempo em que alguns cortiços verticais foram reformados pelo poder público.

Notamos iniciativas para uma reforma urbana com a franca retirada de parcelas indesejadas da população e ambiental a partir de demolições e expulsões de populações de rua. Os bordeis há tanto tolerados foram lacrados e são agora desincentivados para ceder espaço a um “novo centro”. As iniciativas para retrofit ou financiamento para requalificação de antigos edifícios têm sido mais tímidas que as da construção da linha Amarela, que parece mais orquestrada com o que se vislumbra para a região central.

### O metrô: Estação da Luz – Terminal Vila Sonia

Iniciando-se onde está o ponto nodal das primeiras intervenções públicas no centro da cidade, a linha 4 partirá da Estação da Luz, cortando a região central com túneis que passarão pela praça da República, subindo a Rua da Consolação, encontrando a Avenida Paulista, percorrendo a Avenida Rebouças, atravessando a Av. Nova Faria Lima, o projeto do novo Largo da

Batata, passando ao outro lado da Marginal, finalizando seu trajeto no bairro da Vila Sonia, vizinho da Morumbi e do Butantã, onde está prevista a construção de um terminal de ônibus intermunicipais que atenderá aos municípios ao sul e sudoeste da região metropolitana.

Em sua primeira fase de implantação, está previsto o início do funcionamento de seis estações para fins de 2008: Butantã, Pinheiros, Faria Lima, Paulista, República e Luz. Nesta etapa serão atendidos 704 mil passageiros por dia, segundo dados da Secretaria Municipal de Transportes, contingente que será ampliando para 970 mil pessoas quando, em 2012, as outras cinco estações entrarem em funcionamento (Higienópolis, Oscar Freire, Fradique Coutinho, Morumbi e Vila Sônia). Na última estação será o terminal intermunicipal dos ônibus provenientes da região sudoeste.

Esta linha trará uma redução de cerca de 25 minutos ou mais no tempo de deslocamento dos passageiros atendidos (SMP, 2006, p. 2), já que transporá em poucos minutos um percurso de mais de 6 quilômetros compreendidos entre a Vila Sonia e a Avenida Paulista, além daqueles necessários à chegada até a Praça da República, poupando o trânsito pela saturada rua da Consolação.

Seu traçado é fundamental enquanto eixo de interligação entre importantes subcentros periféricos, gerando possibilidades fundamentais para o deslocamento da força produtiva ao conectar as diversas linhas de metrô existentes aos traçados da CPTM desde a Estação da Luz, Praça da República, Avenida Paulista, Largo da Batata e Avenida Francisco Morato.

Entretanto, seu traçado e a implantação de algumas estações têm peculiaridades que deixam de realizar algumas conexões em vez de promovê-las. Seu percurso seguirá paralelo à Avenida Rebouças, onde será aberta apenas uma estação, à altura da Rua Oscar Freire. Vale lembrar que há equipamentos de saúde de importância nacional instalados a alguns metros

## 2. Transportes e Apropriação da Paisagem

desta estação, como Complexo do Hospitalar das Clínicas, INCOR e outros, complexo este mal servido também pela Linha Verde do metrô, implantada nos anos 90, distante do acesso dos pacientes e demais usuários, que se beneficiariam enormemente da proximidade com uma estação de metrô.

A estação seguinte será construída na Rua dos Pinheiros à altura da Rua Fradique Coutinho deixando de contemplar a conexão entre as avenidas Sumaré, Brasil e Henrique Schaumann, sendo que esta conta com importante área de lazer urbana, exigente desse tipo de transporte.

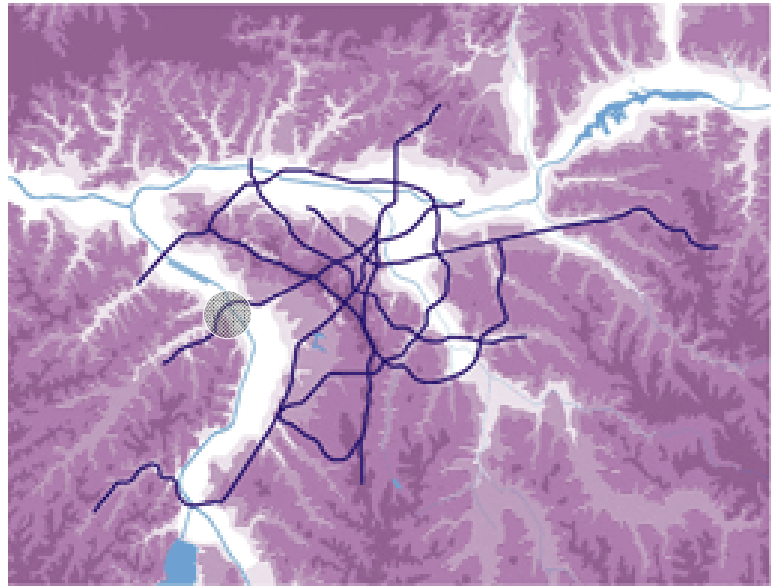
A partir daí, dirige seu traçado ao Largo da Batata. Enquanto a Companhia do Metropolitano de São Paulo não se decidia se construiria a Estação Faria Lima na primeira fase de implantação, a Prefeitura lançou um concurso público para uma obra que denominou de “reconversão urbana” do Largo da Batata, demonstrando a percepção da importância do ponto que aglutinará e conferirá nexos a inúmeras intervenções municipais e estaduais observadas tanto na Operação Urbana Faria Lima como na requalificação por que vem passando o centro da cidade na última década. O Largo da Batata está para a região da Luz no centro da cidade e o Largo se insere no traçado da linha 4 como ponto da conexão dos vetores do terciário paulistano no setor sudoeste. A reformulação do Largo da Batata é tanto física quanto simbólica e oportunamente será objeto de análise aprofundada.

Do Largo da Batata, a linha de metrô não segue em linha reta em direção à região do Butantã, onde será sua próxima estação. Em vez disso, propõe uma curva, desviando-se de um traçado intuitivo e mesmo lógico no ponto onde o rio é mais estreito, local objeto de inúmeras reapropriações ao longo da história de São Paulo, e que, como vimos inicialmente, engendrou a ocupação daquele território. Aqui cabe uma enfática análise crítica desta construção, independentemente dos prejuízos ensejados pelos desmoronamentos das obras para a construção da Estação Pinheiros ocorridos em janeiro de 2007, cujas causas ainda estão sendo apuradas.

### Mapa geológico simplificado

- Espigões
- Altas Colinas
- Colinas tabulares de nível intermediário
- Terraço Fluviais
- Planícies aluviais
- Rede essencial

Fonte: Baseado em Aziz Ab'Saber, 1956 e Atlas Ambiental do MSP, 2002



3 Mapa Geológico da R.M.S.P., in [http://www.metro.sp.gov.br/expansao/rede\\_essencial/rede\\_essencial\\_01.shtml](http://www.metro.sp.gov.br/expansao/rede_essencial/rede_essencial_01.shtml)

A construção de tamanho desvio de percurso não tem apoio em qualquer aspecto técnico, histórico, econômico, social e urbanístico a que nos atenhamos. Observando o mapa geológico da cidade fornecido pelo Metrô, não se nota uma melhor estrutura geológica para a implantação da estação, o que pode ser comprovado pelo desmoronamento, ocorrido em janeiro de 2007, durante a fase construtiva. Não podemos relegar a um segundo plano os critérios técnicos da equipe responsável pela localização da estação, tampouco os cálculos dos gastos envolvidos no estabelecimento do traçado da linha.

Segundo a técnica do Metrô de São Paulo, Klara Kaiser Mori<sup>39</sup>, não se pode inferir quais variáveis foram consideradas no estabelecimento do traçado que está sendo executado. Os inúmeros problemas técnicos acontecidos na construção deste ponto da Linha 4, que não cessaram depois do desmoronamento, têm colocado em dúvida os critérios de sua implantação e

<sup>39</sup> Em entrevista concedida em setembro de 2007.

## 2. Transportes e Apropriação da Paisagem

acuidade da construção<sup>40</sup>, já que, nesse sentido, um argumento econômico seria a conexão com a estação de transportes sobre trilhos de trens metropolitanos e com o projeto municipal de construção de um terminal de ônibus, ali proposto. Para Kaiser Mori, este argumento não é válido, já que a transferência da estação seria muito mais econômica e viável que a construção de vários metros a mais de linha de metrô para alcançá-la.

Para a técnica do metrô, caso houvesse uma figura metropolitana comprometida com a qualidade ambiental e produtiva, uma desejável aproximação entre os projetos municipais, estaduais e federais seria mais facilmente realizável. Vendo deste modo, nos parece que se os recursos públicos e o tempo fossem usados para a implantação das estações de ônibus, metrô e trem nas proximidades da Avenida Eusébio Matoso, onde tradicionalmente se estabeleceu a travessia do rio, um melhor projeto urbanístico e de transportes aconteceria, interligando o terminal ao usuário e este à cidade. Entretanto, as decisões não optam por conectar, mas por reproduzir um espaço historicamente inadequado à apropriação social da paisagem e à generalização da capacidade de reprodução, que é, em parte, vivenciada pela experiência cotidiana de deslocamento na cidade, quando da discrepância entre necessidades de locomoção e as possibilidades oferecidas.

Se o objetivo da implantação dessas infra-estruturas é a melhoria das interconexões entre os modos de transportes e uma maior acessibilidade ao espaço público, a atenção à localização das estações é ponto-chave para um melhor uso dos múltiplos recursos envolvidos<sup>41</sup> e do fomento de impactos positivos. Decisões de tal relevo não podem ser levianas, sob pena de sérias pioras na qualidade ambiental geral e efeitos contrários aos que se percebe em intervenções com o propósito de socializar o espaço urbano e seus benefícios. Parece-nos, portanto, que há intervenções visando a certa

---

40 O desalinhamento dos túneis entre as estações Butantã e Pinheiros foram tidos como anacrônicos, já que as técnicas construtivas atuais tornam esse tipo de desvio praticamente inexistentes.

41 Tempo, espaço, impostos.

requalificação de pontos estratégicos da cidade, que aliam reconfiguração de uso e ocupação do solo a segregação sócio-espacial.

A construção da curva que se estabeleceu a partir da estação Pinheiros gerou também um reflexo na implantação da estação seguinte, no Butantã, que fica deslocada em relação a dois importantes nódulos de fluxo: o primeiro e mais importante deles, a Avenida Francisco Morato, grande via de circulação que dá continuidade à Avenida Eusébio Matoso e se conecta à Rodovia Regis Bittencourt e, um segundo ponto, as ruas Alvarenga e Camargo, que recebem o fluxo de estudantes e funcionários da Universidade de São Paulo que, seguramente, seriam beneficiados pela infra-estrutura do metropolitano caso houvesse uma estação mais próxima de seu trajeto.

Finalmente, esta linha terá seu ponto final no bairro de Vila Sonia. Se chegasse ao Largo do Taboão da Serra, de onde partem e para onde fluem numerosos passageiros que se utilizarão da linha 4, o padrão de desempenho para o sistema seria muito maior. Ao Largo do Taboão tem acesso por ônibus intermunicipal toda uma população proveniente da Rodovia Regis Bittencourt, que atravessa municípios como Embu das Artes, Itapeceira da Serra, Embu-Guaçú e outros ainda mais distantes. Para lá afluem, da mesma maneira, moradores da zona sul de São Paulo pela Estrada do Campo Limpo, vindos do bairro de mesmo nome, do Capão Redondo e Jardim Ângela e que trabalham no setor oeste, ao longo da Avenida Francisco Morato ou mesmo em Pinheiros.

A extensão do metrô até o Largo do município de Taboão da Serra seria, sem dúvida, desejável e sua não implantação imediata não tem justificativas aparentes plausíveis, já que o terminal da Vila Sonia está planejado para concentrar terminais de ônibus interurbanos. O que se observa é a resultante de uma total falta de planejamento ao longo do tempo, em que compromissos sociais, administrativos e institucionais firmados não contam com pactos de continuidade. Retomando Kaiser Mori, o que se vê é o amargo sabor imposto



## 2. Transportes e Apropriação da Paisagem

pelas contingências, que impõem desde desapropriações tardias ou parciais que prejudicam o andamento das obras públicas, até infinitas remodelações tecnocratas de planos e programas estabelecidos ao longo de administrações, elas sim, passageiras.

A pergunta que fica é se haverá melhora na qualidade de vida dos milhares de passageiros que se utilizarão dos trens que ligarão em dezenas de minutos a Vila Sonia ao centro da cidade passando por Pinheiros. Como dissemos, haveria maiores benefícios se partisse do Largo do Taboão da Serra, ensejando a um menor tempo de percurso, evitando baldeações na mesma direção. A rapidez para iniciar as viagens, já que o tempo entre uma composição e outra é pequeno, a possibilidade de baldeação entre linhas que levam a outras direções da cidade, e ainda o benefício do impacto sobre o trânsito urbano poderia ser fundamental para a qualidade de vida geral e o será, mas em menor grau.

Além disso, estudos indicam que o tempo, mais que o custo ou conforto, leva as pessoas a escolherem o tipo de transporte de que se utilizarão cotidianamente. Como o bairro de Pinheiros é habitado por pessoas de classe média, acreditamos que, mesmo com a sobrecarga de passageiros a que esta linha possa estar sujeita, a probabilidade de que parte dos automóveis sejam deixados em casa é grande, diminuindo consideravelmente o volume de tráfego nos corredores da Rebouças, Faria Lima e Consolação.

O que nos preocupa ainda é o grande número de parcialidades e contingências a que os usuários dos sistemas de transportes coletivos têm de se submeter e as externalidades que influenciam a vidas dos bairros de São Paulo, seja pelas já citadas má localizações das estações e terminais, seja pela dificuldade de fazer transferências intermodais, seja pelo alto custo das passagens que pesam nos bolsos da população de baixa renda – maior usuária dos transportes coletivos -, seja pela reduzida malha metroviária ou pelos privilégios concedidos aos automóveis. Ainda assim, acreditamos que

um espaço urbano mais público e mais social está em construção e é possível.

Vejam agora como se refletem as premissas da construção de regiões mais voltadas ao setor terciário de comércio e serviços na apropriação da paisagem do Largo da Batata. Como vimos anteriormente, a paisagem é um produto da cultura que constrói um espaço em que possa se reproduzir segundo seus preceitos. Na cultura do neoliberalismo há o “direito” ao consumo e, por isso, a construção de espaços em que se dê a captação de consumidores interessados em novidades tecnológicas, sempre propensas à obsolescência, é uma realidade. Produzir, portanto, esses espaços que comuniquem inovação tecnológica e promovam produtos que os represente é fundamental.

Simbolicamente, o consumo de tecnologia está vinculado a uma diferenciação que representa uma gama de recursos dominados por quem os consome: ao consumir tecnologia o sujeito apresenta-se bem informado, pois conhece as últimas novidades. Conecta-se com o mundo de onde estiver. Ao mesmo tempo, o sujeito apresenta capacidade financeira para adquirir aquele produto de última geração, com custo sempre mais elevado que os lançados meses atrás, conquistando status perante outros.

Por outro lado, o espetáculo da renovação através do ato do consumo, dá-se a aparência de um aprimoramento ao alcance de todos, de uma possibilidade de superação e de um progresso representado pela inovação constante dos objetos. Ao requalificar este espaço de setor de consumo de objetos sem valor agregado para os de alto valor agregado, o Largo parece poder tornar-se uma espécie de espaço de redenção, em que se deixa o precário e o velho para trás, em busca do novo. É uma aparência de mudança, sem que ela realmente se proceda.

Assim, ao produzir-se um espaço associado à imagem da tecnologia, reverenciando a cultura do consumo, do individualismo diferencial, de uma

## **2. Transportes e Apropriação da Paisagem**

homogeneidade de saberes que simplesmente exclui o refugio da obsolescência e do anacrônico, deixa-se de optar por um espaço banal. O espaço desse discurso certamente não é desequipado e provisório, não é espontâneo e buscará representar nos objetos e sistemas cuidadosamente implantados toda a gama de produtos e de conquistas pessoais passíveis da apropriação mediada pelo dinheiro: cultura, objetos e modo de vida.

### 3.2 A MACROACESSIBILIDADE E A RECONVERSÃO URBANA DO LARGO DA BATATA

Podemos dizer como o próprio nome elucida, que a Avenida Faria Lima é o epicentro das intervenções urbanísticas que vêm acontecendo no vetor sudoeste da cidade de São Paulo (FREITAS, 2006, p. 231), concatenando-se com as do centro da cidade, foco de alteração de uso e ocupação desde pouco mais que uma década (FREITAS, 2006, p.221). O Largo da Batata, incorporado ao traçado da Avenida Faria Lima, sofre intervenções que procuram forjar mais nexos entre este e a avenida, rompendo o vínculo do Largo com sua própria história, identidade e sentido ao longo do tempo enquanto entroncamento de eixos heterogêneos.

O Largo da Batata, tal como o temos visto em estudos de décadas anteriores, permanece o mesmo em uso e ocupação há pelo menos 30 anos, com o terminal ao fim da Faria Lima há pouco estendida, até finalmente chegar à Pedrosa de Moraes. Os ônibus municipais e intermunicipais têm seus pontos-finais dispersos ao longo dos quarteirões desequipados para acomodar os usuários, instalados numa permanente provisoriedade: os botequins onde se compra um salgado entre um ônibus e outro, entre um bico e outro, entre um turno e outro. As lojas para cabeleireiras, manicures ou vaidosas, lingerie, sapatos, roupas, tão precárias quanto diversificadas. Brinquedos, utilidades domésticas e miudezas em geral nas lojinhas de "um real".

Essa profusão de comércio e usos dispersos é decorrente das necessidades e possibilidades de consumo dos usuários do sistema de transportes que freqüentam o largo: os ônibus transitam vagarosamente pelas ruas estreitas, tardam para passar e transportam poucas pessoas, possibilitando contato visual com o lugar por aqueles que estão sendo transportados e longas filas de espera, que permitem ao usuário uma "corrida" até a lojinha para comprar

o que lhe estiver ao alcance. O Largo não muda, mas sua informalidade ambiental (e de uso), agora cede lugar à Operação Urbana. A mudança chega até ele e o coloca em situação de suplantar a função de consumo popular para abraçar outras, e a projeção da retirada do terminal de ônibus deste lugar, conforme o Plano de Integração de Transportes Metropolitanos – PITU - da Prefeitura de São Paulo, de 2001, torna-se estratégica para a consecução dos objetivos de valorização espacial e imobiliária em sintonia com os padrões da OUFL.

O PITU projeta terminais de ônibus em locais estratégicos da cidade a fim de interligar as viagens de modo a facilitar a integração entre diversos modos de transporte e diversas linhas de ônibus. Em seus projetos estabelece pequenos terminais conectados a grandes, interligando linhas, lugares e usuários. Dentre os diversos terminais projetados para a região sudeste, está o intermodal de Pinheiros, rente à linha da CPTM da Marginal do rio de mesmo nome, onde também estará a conexão com o sistema municipal e intermunicipal de ônibus.

O terminal está projetado de modo a integrar-se mais facilmente à estação de trem existente, já que não houve uma mobilização dos setores envolvidos para que a estação fosse realocada para um ponto mais adequado no bairro. A escolha do local de implantação do terminal é mais questionável se levarmos em conta que havia terrenos de grande porte desocupados às bordas da marginal à época da escolha de sua localização, representando uma alternativa para implantá-lo próximo às principais regiões do bairro em seu sentido macro e micro-regional (mais rente à Avenida Eusébio Matoso, Rua Butantã e Paes Leme), em zonas menos residenciais<sup>42</sup>. A função da elaboração do PITU seria a de enfrentar a situação dos transportes de

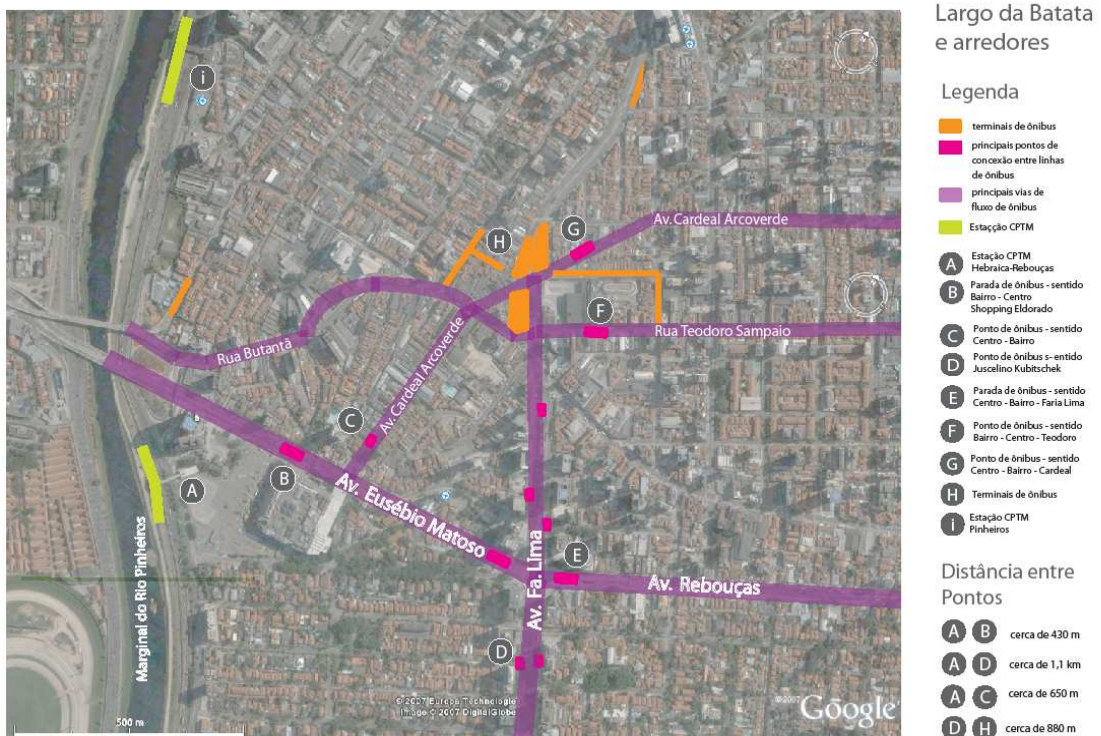
---

<sup>42</sup> Tomando como base o conjunto de referências urbanas e elementos significativos como enunciado no próprio edital: Mercado Municipal de Pinheiros, a sede do CREA, as igrejas de Nossa Senhora do Monte Serrat, Cruz Torta e Anglicana dos Japoneses, as instalações do SESC, a Editora Abril, o Instituto Tomie Ohtake, a Cultura Inglesa, a FNAC, a Administração Regional de Pinheiros, as “secretarias estaduais” de Meio Ambiente, Recursos Hídricos e Obras, além das sedes da Cetesb, CET e o shopping Eldorado.

## 2. Transportes e Apropriação da Paisagem

maneira global unindo estâncias de governo, a fim de realizarem-se as transformações para contemplar cidade e bairro, a função comercial e residencial, e os diferentes modos de transporte, inclusive o não motorizado, cujo volume se amplia a cada ano na cidade. Neste ponto, uma atuação firme do poder público seria fundamental.

Projetar o terminal intermodal no local hoje selecionado é negligenciar funções importantes estabelecidas no bairro, impondo uma refuncionalização segregacionista que rebaixa a qualidade de vida dos atuais usuários e residentes. Imaginemos o terminal próximo à Avenida Eusébio Matoso, rente à atual entrada da ponte Bernardo Goldfarb. Primeiramente, ao sair da estação, o usuário estabeleceria inúmeras conexões visuais com marcos locais: a marginal Pinheiros, as pontes rentes aos terminais, e logo, a Rua Butantã de onde veria a passarela que promove a ligação ao outro lado da Avenida Eusébio Matoso. Certamente, o cidadão sentiria que chegou a um lugar.



Simbolicamente nota-se que o lugar não tem visuais que levem a seguir um

## 2. Transportes e Apropriação da Paisagem

trajeto intuitivo, dificultando a conexão com os pontos de interesse existentes no bairro hoje. Apesar de conectado à Rua Paes Leme, o cerne da função urbana e comercial do bairro não está plenamente tangível. Agravando a inadequação da opção, desembarca-se no interior de um bairro residencial, cujo fluxo aumentado de pessoas e movimento gerado pelos serviços comumente oferecidos nas proximidades de grandes terminais de ônibus levará à expulsão de seus moradores atuais.

Certamente, considerando as populações ali residentes, em um curto espaço de tempo o impacto social dessa intervenção será a expulsão ou queda de qualidade de vida dos inúmeros idosos que ali vivem, alterando o uso dos imóveis existentes no bairro, proporcionando grandes negócios às incorporadoras para a construção de edifícios e empreendimentos nos terrenos hoje ocupados por sobrados. Urbanística e socialmente seria mais conveniente que o terminal tivesse sido feito às bordas do bairro no ponto de maior conexão com o entorno e não em seu interior residencial.

Por esta razão o terminal multimodal será implantado onde técnica, física e simbolicamente nota-se uma maior distância entre os usuários de transportes coletivos e os pontos nodais da região. Retomando a entrevista com Klara Mori, no que tange ao poder público quanto aos critérios para construção de infra-estrutura de transportes, decisões que deveriam ser rigorosamente técnicas tornam-se decisões “contingenciadas” – muito comuns também na história dos planos de transportes e circulação local, metropolitana ou regional, independentemente do modo. Essas contingências relevam critérios técnicos, enquanto deixam sobressair premissas para a reprodução de uma sociedade e de um projeto econômico conservadores. Esse pacto conservador é resumidamente traduzido em desigualdade de oportunidades. Se, até este ponto de sua trajetória histórica o largo representava informalmente a conexão de duas realidades em seus eixos norte-sul e leste-oeste, agora terá seu status alterado. (Vide Ilustrações)

O primeiro eixo vai da Vila Leopoldina, recém agregada às grandes incorporações de classe alta, passando pelo Parque Villa-Lobos e Praça Panamericana, indo ao sul encontrar a Avenida Faria Lima e os recantos do Itaim, reurbanizado com as reformas da Juscelino Kubitscheck. O segundo vai do ponto a oeste, onde está a Marginal do Rio Pinheiros e os caminhos rumo à periferia sudoeste, englobando Cotia, Taboão da Serra e outros, ligando esta população ao setor a leste, onde se encontra o centro da cidade de São Paulo, foco de localização de empregos. Por isso, seu papel de entroncamento e encontro entre regiões, classes e modos de transporte permaneceu, mas não os mesclou. Enquanto uns mal percebiam o largo ao cortá-lo em automóveis, outros tinham nele um ponto de apoio de sua rotina, tanto para o transporte, como para consumo de bens duráveis ou não.

O Largo de Pinheiros e suas adjacências concentram e servem a um mercado popular, engendrado atualmente pelo uso dos sistemas de transportes. Retirar o terminal irá finalmente dar a prevalência aos outros usos que acontecem e que vêm sendo introduzidos no bairro, levando a uma outra apropriação social e cultural da paisagem.

Ao focarmos o objetivo de nosso estudo, ou seja, ler a influência dos transportes na vida do sujeito social e na interação entre este e os grupos que circulam pela cidade e a compõem, notamos as articulações entre caminhos e sujeitos sociais que têm seus vínculos estabelecidos nos territórios que são precisamente configurados para facilitar esses vínculos. O fluxo de sujeitos e objetos que circulam nessas linhas materiais ou não que formam as redes sociais demonstra as conexões entre classes e lugares, influenciando a manifestação dos objetivos dos atores que ali desempenham seus papéis ao facilitar ou não suas ações. Para os grupos, alterar o território pode significar a necessidade, vontade ou possibilidade de realizar um sem-número de objetivos simbólicos ou práticos, de comunicar-se com a coletividade que circula por aquele trecho do território, convidando ou tornando-se ainda mais invisíveis para outros que por ventura estejam



## 2. Transportes e Apropriação da Paisagem

ausentes do mesmo. Alterando-se o território, suas estruturas ambientais, equipamentos e objetos, pode-se alterar o equilíbrio entre os agentes, seus papéis e possibilidades.

Aproximamo-nos, agora, deste ponto da paisagem paulistana onde a alteração da localização de terminais de transportes coletivos, no modo de transporte utilizado – metrô, ônibus ou carro -, nos elementos constitutivos da paisagem, pode representar, no mínimo, a alteração de atores, cujos interesses são legitimados e representados pela franca alteração da paisagem, que reafirma e incorpora esses interesses. Uma materialização em seu espaço que, no mínimo, representa também um cotidiano em mudança para milhares de pessoas e uma renovação na paisagem.

Estamos buscando compreender o que estas novas estruturas comunicam e para quem. Partimos de um momento importante que dialoga com os dados da referida lei e coloca visões em relação à cidade, ao bairro e à própria Operação Urbana: o momento em que se inicia a construção da Linha 4 do metrô logo após o início das obras do corredor de ônibus municipal, em 2004 o lançamento do edital para o concurso público nacional que premiou as melhores propostas para a “Reconversão Urbana do Largo da Batata”.

Sabemos que as operações urbanas são um conjunto de intervenções ambientais em um determinado recorte da cidade, em uma parceria entre o setor privado e público, que obtém seus recursos financeiros ao atrair a compra do potencial construtivo do lugar em forma de CEPACs. Os CEPACs, ao mesmo tempo que levam à valorização do lugar, devem trazer de volta aos cofres públicos os recursos previamente investidos na requalificação do lugar. Por esta razão as operações urbanas acontecem em locais em que já existe algum interesse do setor terciário ou imobiliário. Entretanto, como a Operação Urbana Faria Lima não lograsse êxito em suas vendas de CEPACs até aquele momento, a administração municipal tomou duas iniciativas: a primeira foi a construção do corredor de ônibus e embelezamento geral da

## 2. Transportes e Apropriação da Paisagem

região entre os vetores sudoeste e central da cidade e, a segunda, a promoção do concurso da "Reconversão Urbana do Largo da Batata", trazendo ampla visibilidade pública e interesse para as alterações e negócios possíveis na região da extensão da Avenida Nova Faria Lima.

O corredor de ônibus, também motivado pelo Projeto PITU, era a primeira ação municipal no setor sudoeste. Este corredor representa a interligação entre o centro da cidade e a zona sudoeste até a Vila Sonia, na Avenida Francisco Morato, com grande volume de ônibus e passageiros diários. Cortando a Avenida Faria Lima e ganhando velocidade nos deslocamentos, o corredor certamente traria impactos positivos em termos de fluidez e uso do espaço, embora insuficiente para comportar o número de pessoas que se deslocam cotidianamente neste eixo.

A segunda ação fez parte do programa "Belezura" da administração municipal, em que, entre outras, a Avenida da Consolação foi amplamente reformada, bem como toda extensão da Avenida Rebouças, englobando ainda as avenidas Eusébio Matoso e Faria Lima. As obras não se limitaram a construir pontos de ônibus no canteiro central dos eixos de circulação: retirou-se a fiação aérea, remodelaram-se as calçadas, refizeram-se as coberturas asfálticas, numa valorização ambiental pouco comum em São Paulo. Houve um temporário estreitamento do eixo viário a fim de viabilizarem-se as obras e os congestionamentos na região que, corriqueiros há décadas, tomaram proporções inigualáveis. O fluxo de automóveis e ônibus que transitavam pela zona sudoeste ficou absolutamente prejudicado.

Neste momento, o governo do estado finalmente tomaria a iniciativa de proceder às obras de construção da Linha Amarela do metrô descrita anteriormente, abrindo frentes de obras na Avenida da Consolação, Rua dos Pinheiros e Largo da Batata, ou seja, nos mesmos locais em que estavam as obras municipais, interditando ruas e quarteirões inteiros. Entretanto, o governo do Estado não deixou claro se realizaria ou não as obras da Estação

Faria Lima nessa primeira fase de implantação.

Enquanto o governo do Estado atuava em prol do transporte coletivo de massa representado pelo metrô que, mesmo que tardiamente, vai ao encontro de uma necessidade urbana e social importante ao aumentar a velocidade e volume de fluxo cotidiano, o município, refém de uma intervenção cujas prioridades e momento de realização são estabelecidos por razões alheias às suas e por determinações em que não compete sua intervenção, ficou fadado à sobreposição de cronogramas. A disputa pelo espaço político aconteceu naquele espaço urbano.

### 3.2.1 Edital do Concurso Público Nacional de Reconversão Urbana do Largo da Batata

Uma vez que o governo estadual não definisse a fase em que a Estação Faria Lima seria construída, o segundo esforço da administração municipal com vistas à alavancar a Operação Urbana foi lançar o edital do concurso público nacional para escolher um projeto que fizesse a “reconversão urbana do Largo da Batata” (EMURB, 2001). A motivação declarada no edital pelo poder público municipal balizava-se na degradação ambiental do lugar, mas também pela previsão da implantação da Estação Faria Lima da linha 4 do metrô (Vila Sonia - Luz) por parte do governo estadual que “certamente convoca iniciativas de transformação” (SEMPA, 2001, p. 4).

O edital dá como premissa a observância da capacidade de atuação direta do poder público e própria a ele, quando este se prontifica a utilizar, à época, 60 milhões de reais, oriundos da própria Operação Urbana, para a intervenção na área-foco, a fim de renovar ou “reconverter” a região em questão (VESPUCCI, 2002). Definida pelo trecho inserido nos limites do “entroncamento da Rua Padre Carvalho com a Rua Paes Leme, em direção à Rua dos Pinheiros, Rua Orlando Vessoni, Rua Sebastião Gil, à esquerda Rua Cunha Gago, Rua Coropés, Rua Fernão Dias, Rua Tucambira, fechando o perímetro pela Rua Padre Carvalho até a Rua Paes Leme”, esta constitui a área-foco dos objetivos referentes à articulação física, formal e funcional do Setor 1 da OUFL (Pinheiros). Está inserida em uma área-referência, dada pela região compreendida no perímetro entre a “Avenida Marginal do Rio Pinheiros, Avenida Prof. Frederico Hermann Júnior, Avenida Pedroso de Moraes, Rua dos Pinheiros, Avenida Faria Lima e Avenida Eusébio Matoso” (PMSP, 2001, p.2).

Esta área-foco é o objeto principal do edital, “aonde se prevê a utilização de grande parte (senão o todo) dos recursos disponibilizados pela Operação Urbana Faria Lima” (PMSP, 2001, p.6), será modificada pela retirada dos

## 2. Transportes e Apropriação da Paisagem

terminais e pontos de ônibus e, portanto, passível de intensa refuncionalização. Como seus espaços serão liberados do uso atual, é o local primordial desta intervenção. No edital destaca-se o termo “espaço público” que agora deverá ser tratado como tal, ensejando a “circulação, acessibilidade, estar, lazer, cultura, especialmente em função do fluxo de pedestres, incluindo tratamento paisagístico e possíveis desapropriações se necessário” (idem).

A área-referência é um recorte espacial cujos usos e ocupações atuais são tão diversificados e setorizados que qualquer alteração abrupta poderá causar grandes impactos negativos. São 150 ha. em que existem desde áreas estritamente comerciais especializadas que servem toda a metrópole, como o Mercado Municipal de Pinheiros, a Rua Cunha Gago para o comércio de produtos para gestantes, a Paes Leme para o comércio de madeiras, passando por repartições públicas de vulto, como a SABESP, CET e CETESB, até zonas de uso misto de cunho local, com ruas muito arborizadas, cuja calma é perturbada apenas pela passagem dos ônibus. É urbanística, funcional e arquitetonicamente indesejável tratar este local como uma massa coesa.

Por esta razão, na área-referência deveria haver cuidado meticuloso quanto à localização das vias de fluxo intenso, dos grandes terminais e equipamentos a serem implantados no local, a fim de não descaracterizar seu âmbito residencial, com fortes referências locais, transformando-o em eixo de fluxo micro ou macro regional.

Refere-se ao Largo da Batata como de fundamental importância para amplos setores da população (op. cit. p.3), mas com baixa qualidade ambiental, representada pela “inadequação e obsolescência das construções” e “caótica utilização e degradação dos espaços públicos” (op. cit. p.4). “Contudo, como lugar central, o Largo nunca deixou de ser referência fundamental para amplos setores da população metropolitana”, tanto local como regionalmente.

Ao elencar os problemas locais, o edital põe vistas na “manifesta (e sempre crescente) situação de precariedade física e deterioração ambiental” que “foi de certa forma agravada pelo prolongamento da Avenida Faria Lima, que desfez a última configuração espacial original sem propor uma nova ordenação à altura do problema: improvisando”. A municipalidade reconhece que esta situação “expande a área de conflito e degeneração urbana” (PMSP, 2001, p.4) e que apesar de estar inserido dentro dos limites da Operação Urbana, o setor em que o Largo está foi o único a não receber qualquer investimento desde que a operação entrou em vigor.

Portanto, a constituição do projeto deve ser concebida “expressando o esforço e os limites de atuação do poder público municipal, em um dado momento, no sentido de induzir processos de transformação urbana através da criação de sistemas de espaços públicos qualificados, elementos arquitetônicos de referência urbana, ou outra solução que se apresente dentro dos limites configurados” (op. cit, p.4), quais sejam, o volume de recursos financeiros, a capacidade de desapropriação, atuação do poder público e a necessidade de rápida implantação do projeto, colocações sempre reforçadas ao longo do texto do edital.

Então elucida que diante dos problemas e potencialidades enquanto centralidade que o local representa, uma reconversão urbana<sup>43</sup> que tenha uma refinada visão de conjunto tem de ser elaborada, tendo os espaços públicos como indutor de transformações, associado às novas formas e dinâmicas que a implantação de elementos de infra-estrutura e remodelação do sistema de circulação impingem ao lugar. Para tanto, o projeto urbanístico e a tipologia arquitetônica devem aglutinar os elementos dos diversos

---

<sup>43</sup> Como reconversão urbana a PMSP entende “um determinado conjunto de intervenções e atuações no espaço urbano que, referenciadas nas características fundamentais desse espaço, visam a compatibilizá-las, associando as exigências técnicas de equipamento (ou modernização) do território com os imperativos de melhoria da condição ambiental e de valorização das práticas sociais” (PMSP, 2001, p. 1).

sistemas urbanos em seu desenho, tendo tanto no tratamento do próprio espaço livre como nos elementos arquitetônicos propostos, marcos urbanos, referenciais atuantes na articulação do Largo enquanto centralidade.

Ao referir-se ao projeto como representativo de um recorte espaço-temporal, a municipalidade deseja que a reconversão expresse a adequação espacial do lugar às mudanças de fluxo de ônibus, pessoas e classes sociais, associando o espaço a seu passado, mas projetando funções futuras ligadas ao terciário. Ela reconhece que a transferência do terminal de ônibus para a proximidade da Marginal ao Rio Pinheiros e a vinda da estação de metrô para o centro do Largo supõem alterações no presente uso do lugar, ou seja, no “caráter popular do lugar vis-a-vis o futuro remanejamento do terminal de ônibus” (op.cit. p.8).

A PMSP visa a uma proposta de desenho arquitetônico que apresente tipologias destinadas ao terciário “um espaço de referência urbana mais geral, sem deixar, por isto mesmo, de funcionar como elemento de intermediação/transição entre os setores compreendidos ao norte e ao sul”<sup>44</sup> (SEMPA, 2001, apud PMSP, 2001, p.3), priorizando o conhecido eixo mentor da Operação Urbana Faria Lima que discutimos anteriormente. A iniciativa da verticalização e reconversão, portanto, não parte de Pinheiros, nem para Pinheiros, tampouco do eixo de maior fluxo configurado pelo Leste-Oeste em que será implantado o metrô. A iniciativa do concurso é em favor do eixo e fluxo que se quer fortalecer, convertendo a paisagem e o uso do lugar à linguagem deste eixo, comunicando-se com usuários preferenciais e suas funções. A lei da Operação Urbana, embora tenha sido reconsiderada em alguns pontos depois da promulgação do Estatuto da Cidade, não dá ares de mesclar-se ao bairro, mas impor-se sobre ele em seus programas.

O edital abordou essa realidade em transformação, colocando-a como desafio

---

<sup>44</sup> Norte e Sul, neste caso, são representados por Leopoldina, Lapa, Alto de Pinheiros e do outro lado, todo o setor da Faria Lima, Helio Pellegrino, Águas Espariadas e outros.

entre a escala urbana e local, equipamentos e infra-estrutura de cunho macro e micro-regional. Se por um lado o sujeito se desloca entre uma loja e outra ao lado dos pontos de ônibus, ele se desloca também de seu local de moradia para seu lugar de trabalho - realidades de naturezas diferentes unidas diariamente em Pinheiros. No discurso do edital está implícito o reconhecimento de que no Largo acontecem as trocas de papéis e o apoio de necessidades de reprodução, que, traduzindo para a realidade da maioria que nele circula, diz respeito a alguém que deixa para trás sua jornada de trabalho e pensa no cardápio do jantar, na "mistura" e que, no mesmo lugar, compra as roupas de que vai precisar para apresentar-se novamente ao trabalho. Lá são adquiridos os materiais escolares, as roupas íntimas, as maquiagens. É nessa circulação obrigatória, mas oportuna pelo Largo que o cotidiano de inúmeras pessoas se desenrola (PMSP, 2001, p.3).

No que concerne ao objeto de nosso estudo, ou seja, o papel dos transportes no cotidiano social e na inter-relação de classes no espaço urbano, o conteúdo do edital se mostra muito lúcido sobre como o sistema de circulação contingencia as relações, os usos e as apropriações do território social. Tendo o terminal intermodal da Vila Sonia para atender aos ônibus intermunicipais e o terminal da Rua Capri para realizar a conexão ônibus-metrô-trem, a circulação de segmentos sociais das classes mais baixas pelo Largo não mais vai acontecer no atual volume, propiciando uma "reconversão" mais rápida para o local, que cederá lugar "à especialização, setORIZADA, por ramos de negócio" (SEMPA, 2001, apud PMSP, 2001, p.3), ou seja, do terciário, com edifícios altos e grandes lojas sem a presença da provisoriedade anterior.

Notamos, entretanto, que a provisoriedade declarada no edital era menos ensejada pelos setores sociais que pelo próprio poder público, já que este não atuava no sentido de organizar o espaço público de circulação de pedestres e veículos, nem mesmo formalizava um terminal que comportasse o volume diário de ônibus e circulação de passageiros. A precariedade se fazia e com ela a improvisação. Agora, o espaço se ordenará e é bastante significativo



que as parcelas desfavorecidas da população sejam retiradas do cenário que, renovado, requalificado, refuncionalizado, “reconvertido” nas palavras da municipalidade, não mais se destina a elas, em uma prática social que reflete um conteúdo conservador, segregador e parcial.

“Por último, (o edital coloca as) exigências da preservação e valorização do patrimônio cultural urbano” (PMSP, 2001, p. 9), a fim de manter o traçado histórico. Esta observação fundamental é tratada como nota de rodapé, parecendo não levar em conta o fato de ali existirem antigos aldeamentos indígenas e um patrimônio arquitetônico que, mesmo exíguo, é memória de uma importante parcela da história econômica e social de São Paulo.

Em uma região que terá sua paisagem alterada com a implantação de edifícios e equipamentos que se utilizam de uma linguagem alheia à local, a apropriação do novo espaço por parte do usuário exigirá a criação de novas referências, o que será facilitado ao se ressaltarem marcos urbanos e referenciais pré-existentes. O acesso físico e visual a eles é que manterá a ligação pré-existente e balizará a relação que se estabelecerá com os novos elementos da paisagem, os novos usos, equipamentos e usuários, tornando o processo de transição mais fácil e rápido.

### 3.2.2 O projeto vencedor

Foram selecionadas, entre 42 projetos, 5 propostas, sendo duas menções honrosas e três primeiras colocadas, que poderão ser mescladas entre si no que for conveniente aos objetivos da municipalidade no Largo da Batata e em seu entorno. (Vide Ilustrações)

O projeto vencedor do concurso tem na área-foco o ponto que baliza sua proposição. Nela cria uma grande esplanada como um calçadão, englobando

pontos de interesse a ela imediatos, a partir dos quais cria braços de intervenção que alteram o fluxo de tráfego, criam bolsões de circulação de pedestres e edifícios para uso público, privado ou misto.

Partindo do terreno da C.A.C. atualmente vazio, o arquiteto Tito Lívio Frascino, propõe um edifício de uso múltiplo. O programa do edifício prevê a liberação do térreo para que sejam instalados estabelecimentos comerciais e de serviços de generoso aceso ao público, formando uma praça comercial de 5.500 m<sup>2</sup>. Os subsolos terão vagas para cerca de 1.000 veículos e os 22 pavimentos poderão ser utilizados para escritórios, hotelaria ou uso misto, já que a planta livre permite definição posterior do programa. Ao lado deste, estarão dois edifícios de propriedade pública, destinados a eventos culturais, de área igual a 4.200 m<sup>2</sup>, para exposições, midateca, cafeteria e bookshop<sup>45</sup> (FRASCINO, 2002, p. 3) e um auditório de 750 lugares, com área computável de 1.600 m<sup>2</sup>.

Uma das críticas que tem recebido o programa deste edifício é sua redundância com o Instituto Tomie Ohtake e com o SESC Pinheiros, tendo sido recomendada pela comissão julgadora a supressão do teatro. Mesmo em termos de linguagem visual, ele redundava com o edifício Ohtake, tendo no desenho do " pilar multifacetado que suporta a cobertura da praça " (FRASCINO, 2002, p. 2) uma estreita semelhança com o elemento arquitetônico em forma de carambola, que caracteriza aquele edifício enquanto marco visual na região. Apesar disso, em sua tipologia e programa, atende aos objetivos colocados pela Operação Urbana no que tange à conexão no sentido Norte-Sul do Largo, pois em si traz a implantação de um elemento arquitetônico diferenciado que representa um referencial imagético na paisagem.

Ao se inserirem elementos na paisagem que representam uma requalificação, está-se, na verdade, reconfigurando a " imagem " da cidade, da paisagem

---

<sup>45</sup> Atenção ao anglicismo e ao tipo de comércio, que alia o consumo a uma classe e status social.

## 2. Transportes e Apropriação da Paisagem

cultural, para determinados leitores, implantando-se elementos que estabelecem uma comunicação com o repertório pré-existente no arcabouço de idéias desses sujeitos sociais. Insere-se o metrô no centro do Largo, ao lado do grande edifício de escritórios e lazer, domestica-se o mercado, adequando a paisagem local aos signos desejados e legitimados por estes grupos sociais, ao mesmo tempo em que os signos das classes que atualmente utilizam o Largo são incorporados ao cenário e remodelados, “reconvertidos” para se mesclarem à nova paisagem. (Vide Ilustrações)

Ao lado do mercado municipal existente, em continuidade com a esplanada que o engloba, ligando o segmento da Rua Cunha Gago ao da Avenida Faria Lima, prevê-se uma feira livre permanente, já que “estes dois segmentos apresentam atividade comercial intensa e diversificada com tendência a evolução positiva em processo de auto-reciclagem” (FRASCINO, 2002, p. 2). Podemos entender esta evolução e auto-reciclagem como valorização imobiliária e mudança de mercado consumidor, o que certamente levará a uma reapropriação da paisagem, com outra paginação e conjunto de elementos físicos, culturais e simbólicos, que terão em conta as necessidades de outros sujeitos, com outras possibilidades de apropriação.

O espaço torna-se evidente instrumento de comunicação não verbal, em que são implantados elementos significantes que favorecem a percepção de quem tem determinadas expectativas em relação à paisagem. A disposição desses elementos que dialogam com o repertório de quem se quer atrair para o lugar, torna-o legível e lhe dá visibilidade para a população selecionada, dificultando o acesso de outras. Deste modo, ao se implantarem atividades de lazer, comércio e serviços que por um lado lembram as atividades originais desenvolvidas no Largo da Batata, como a feira livre a céu aberto que retoma o primeiro mercado - dos Caipiras - estabelecido no mesmo lugar, por outro lado gentrifica-se o espaço, fetichizando o passado, mas abolindo seus elementos primevos.

Assim, a circunstância em que o Largo de Pinheiros estava é encarada como fruto de uma “degradação natural”, (VILLAÇA, 1999, p. 229) um envelhecimento por que as coisas passam, enquanto, na verdade, ele estava assim por uma ausência do Estado em investimentos na manutenção e construção de equipamentos adequados ao uso permanente do local pelas classes sociais baixas, que precisavam passar por ali cotidianamente. Essa reestruturação será difundida, então, como “evolutiva” e a expulsão das classes baixas pela alocação estratégica de equipamentos e infra-estrutura levando à valorização do lugar torna-se ideologicamente naturalizada, quando, na verdade, é produto de uma atitude de projeto, de desenho urbano diante da cidade, do mercado e do cidadão.

Neste desenho, percebe-se uma espetacularização do uso do território, em que o consumo de imagens e objetos, e não a apropriação, é valorizado. “É um consumo com fim em si”, em que se privilegia “o ato da compra ou a propriedade em detrimento da utilidade do objeto a ser consumido” ou das trocas possíveis de se realizarem no mesmo espaço-tempo (SCHOR, 1999, p. 109). Assim, o valor do objeto e a classe social a que pertence o sujeito que consome e suas atitudes sociais, são considerados elementos que valorizam o espaço em si, a paisagem que propicia esta troca.

Consumir objetos e ostentá-los, demonstrar repertório e possibilidades para consumir os produtos paisagísticos e culturais ali oferecidos, exaltando-os pelo que representam é a sedução a que parece almejar o projeto selecionado.

O mesmo processo se demonstra na pouca preocupação com a valorização ambiental e simbólica da Igreja de Nossa Senhora do Monte Serrat, que faz frente para o largo de Pinheiros, originado pelo cruzamento de antigas rotas de circulação. Hoje, devido ao modo como se deram as reapropriações do espaço na história local, o Largo encontra-se desfigurado, mas foi, no passado, epicentro de eixos de circulação entre norte e sul, leste e oeste, e

poderia ser valorizado neste momento de renovação. No entanto, ao “reconverter” a superfície e paisagem do Largo exclusivamente para seu traçado no sentido norte-sul, ligando-o ao eixo primordial de expansão da Operação Urbana em direção à Vila Leopoldina pela Avenida Pedroso de Moraes, coloca-se em discussão seu papel no cotidiano de uma grande população periférica que tem nele um importante ponto de conexão entre casa e trabalho, cidade e bairro, vínculo com a zona central da cidade e a rural, periférica.

Na proposta de Frascino as ruas ao Largo avizinhas receberam tratamento de núcleo histórico, com calçadas e uma previsão otimista de sobrevivência de pequeno comércio local, sem que o Largo fosse incorporado. Este, desvalorizado ambientalmente na proposta por não receber menção quanto à memória do percurso existente no bairro e à presença da Igreja de Monte Serrat para não impedir o trânsito na Rua Fernão Dias, ficou relegado à adjacência no nódulo central reconvertido. A preocupação do arquiteto foi exclusivamente a de fixar gabaritos e os parcelamentos originais do solo, transferindo potenciais construtivos para áreas em que o impacto sobre a paisagem horizontal existente se diluísse, pensando assim preservar a memória do bairro.

Neste sentido, temos no projeto classificado em segundo lugar no concurso um forte elemento de construção da paisagem histórica e contemporânea. Segundo o parecer técnico do júri, o projeto de Maria do Carmo Vilarino não foi selecionado, mormente pelo alto índice de desapropriações que propunha o que tomaria mais tempo para o início das obras de implantação<sup>46</sup>. Este projeto, no entanto, tem uma abordagem bastante cuidadosa sobre a relação entre o Largo de Pinheiros e o da Batata, reconhecendo a importância da memória e da identidade local gerada pela permanência do fluxo histórico configurado pela travessia do rio Pinheiros para diversas direções e o papel

---

<sup>46</sup> Apesar de não iniciado até a presente data, o concurso foi anunciado como fora de um mero concurso de idéias e que, portanto, balizar-se real possibilidade de execução das idéias era fundamental.

de cada um desses na cronologia do bairro e da cidade. Em seu partido, o projeto aborda visualmente o trajeto Rio-Largo da Batata através da implantação de um edifício ao longo deste eixo disposto às bordas da Rua Butantã, trazendo o caminho que levaria a Igreja do Largo de Pinheiros às vistas de quem circula pela Nova Faria Lima. (Vide Ilustrações)

Além disso, a segunda colocada ainda cria uma permeabilidade visual para a estação do metrô, revelando-a a quem se encontra na praça acima, fazendo uma bonita junção física, visual e simbólica entre fluxos e tempos históricos, valorizando o patrimônio arquitetônico e ambiental existente, sem negligenciar as necessidades da Operação Urbana, mas sem ater-se apenas a ela. Com este desenho, mesmo ao implantar um edifício multifuncional de programas muito próximos ao do primeiro colocado, o dispõe em outra escala perante a cidade, a sociedade e o lugar, pois o insere na paisagem, na história, na memória, nos usos atuais e futuros, em uma perspectiva muito mais sensível e democrática do uso e apropriação da paisagem.

Devemos, todavia, ressaltar que o projeto do arquiteto Tito Lívio Frascino além da proposta da esplanada que, enquanto espaço público apresenta dimensões de grande interesse social (apesar do condicionamento simbólico de seu uso), tem como ponto alto uma proposta primorosa de utilização do edifício da antiga Fábrica da Meridional, localizado à Rua Valério de Carvalho. Conectando o edifício por meio de calçadas a vias principais como a Rua Butantã, no local onde haverá uma das saídas do metrô, e com a Rua Cláudio Soares, facilmente acessada pela Faria Lima, o arquiteto visualiza no local um uso público de grande interesse, que batiza de “Calçada da Cidadania”.

Sua proposta é a instalação de uma espécie de Poupa-Tempo<sup>47</sup>, uma iniciativa do governo do Estado, de grande interesse se implantada neste ponto da cidade. Com a previsão de movimentação nesta estação do metrô de cerca de

---

<sup>47</sup> No local haveria balcão único de autarquias e secretarias municipais e estaduais, atendimento da Sub-Prefeitura de Pinheiros, SABESP, CETESB, Eletropaulo e outras concessionárias.

110 mil passageiros por dia, entre 2010 e 2020, a utilização de um lugar tão próximo a ela para fins de atendimento a uma grande massa populacional é primordial, desonerando outros centros de atendimento, servindo aos contribuintes com maior comodidade, além de fomentar a utilização mais democrática do espaço.

Por outro lado, as alterações propostas quanto ao sistema viário, ao priorizarem a aglutinação de uma extensa área para a construção da esplanada, tida como ponto central da intervenção, acabam por desfavorecer todo o fluxo viário de superfície em torno da mesma. Segundo o parecer da comissão julgadora, o Mercado Municipal ficou com seu acesso bastante prejudicado na proposta de intervenção que, em seu desenho, impede a seqüência do fluxo de automóveis e ônibus pelo trecho final da Cardeal Arcoverde e também pela Rua Pedro Cristi (PMSP, 2002, p.4), dificultando não apenas uma mobilidade local, mas o macro deslocamento entre bairros, municípios e regiões que tem um cruzamento importante definido pelo Largo.

Quanto à Rua Teodoro Sampaio, ao impedir o fluxo de ônibus e automóveis no seu trecho junto ao largo, o projeto acaba por sobrecarregar as ruas adjacentes a ela e por tornar lenta a transição de um lado ao outro nos dois eixos. Isto pode causar um indesejável represamento de veículos, redundando em lentidão e perda de velocidade de deslocamento, além de isolar os setores produtivos e consumidores que por ali transitam reforçando posições contrárias ao fechamento do sistema viário neste trecho do Largo da Batata.

O terminal intermodal da Rua Capri era um dado de projeto obrigatório a todos os participantes, não sendo possível apresentar propostas que o alterassem, segundo o edital. Na proposta de Frascino e nas outras vencedoras, não houve uma preocupação direta em mitigar os impactos que certamente advirão da localização do mesmo em uma zona majoritariamente residencial.

Naturalmente as estreitas ruas comportarão mal o afluxo de ônibus ao terminal, ainda que as linhas tenham menor número de veículos, já que a vinda do terminal de ônibus trará consigo uma gama de serviços e comércios a ele afiliado – como mencionamos anteriormente, às bordas de um terminal normalmente comercializam-se alimentos de rápido consumo, pequenos objetos e facilidades - legitimando-se a preocupação urbanística de questionar sua implantação neste ponto da área-referência.

### 3.2.3 A implantação do projeto

Apesar de todas as recomendações contidas no edital no sentido de que as propostas deveriam observar a implantação imediata do projeto e que os custos com o mesmo deveriam ser rigorosamente observados, isto não ocorreu até presente momento<sup>48</sup>.

Como dissemos anteriormente, diante da indefinição do governo do Estado quanto à implantação da Estação Faria Lima na primeira fase de construção da Linha 4 do metrô, a Prefeitura de São Paulo iria partir para a reformulação da superfície do Largo da Batata. Com o início das obras do metrô, a reforma ficou impraticável. Em uma manobra rápida de realocação de orçamento, a Prefeitura pôs-se a construir dois túneis sob a Avenida Faria Lima de modo tão rápido quanto desastroso, utilizando-se dos recursos disponíveis para a obra de reconversão do Largo e atuando nos já tão conturbados espaços de obras do metrô e do corredor de ônibus. Como consta na matéria de Schivartche (Folha de São Paulo, 30.04.2004), o orçamento inicial de R\$ 148,1 milhões foi redimensionado para R\$ 219,2 milhões, em um aumento que perfaz um montante 48% superior ao inicial. Entretanto a EMURB justifica suas razões tanto para a execução dos túneis, como para a necessidade do aumento das verbas direcionadas a esta construção.

---

<sup>48</sup> Fevereiro de 2008.



## 2. Transportes e Apropriação da Paisagem

Segundo a EMURB, a decisão de construir os túneis decorreu primeiramente da obrigatoriedade do uso das verbas provenientes da operação urbana que, como em qualquer outra, têm de ser aplicadas tão somente na região inscrita na operação de que advém o recurso. Tendo então de utilizar-se compulsoriamente deste recurso no local, optou pela construção de dois túneis sob a Avenida Nova Faria Lima, conforme indicação específica do EIA/RIMA da Operação Urbana Faria Lima.

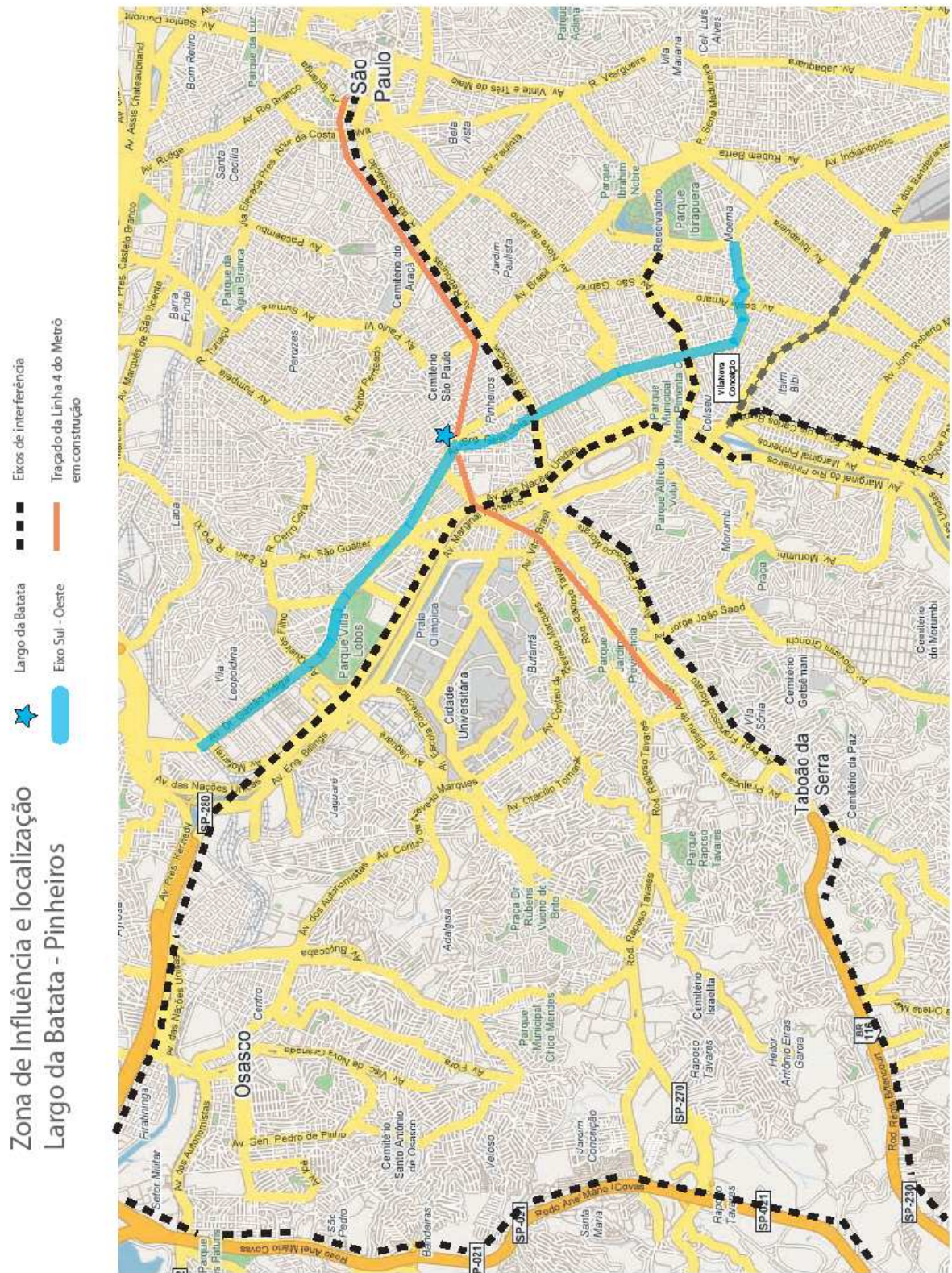
De fato, a resolução CADES<sup>49</sup> número 02 de fevereiro de 1994, em seu Anexo II, no item 1 “Exigências Técnicas”, prescreve a construção de “passagens em desnível nos cruzamentos das avenidas Rebouças e Cidade Jardim, tendo em vista o acréscimo de qualidade ambiental (particularmente do ar) e de segurança que o aumento da velocidade do fluxo de veículos provoca”. Mas, vale ressaltar que haveria muitas outras possibilidades de utilizarem-se os recursos financeiros da OUFL em seus limites, pois no mesmo item deste documento, o Conselho elenca medidas de caráter ambiental tão ou mais importantes e quiçá mais econômicas, menos complexas e negativas que os túneis. Vejamos algumas dessas medidas<sup>50</sup>: “a implantação de uma ciclovia ligando o CEAGESP ao Shopping Centre Morumbi, integrando as demais avenidas do complexo de obras do projeto Faria Lima, com duas derivações, uma ligando a Praça Panamericana ao campus da USP e outra ligando a região da Av. Juscelino Kubitschek ao Parque do Ibirapuera. O plano geral, detalhado, da ciclovia deverá compor o projeto do empreendimento viário, e ser apresentado no prazo de 90 (noventa) dias à SVMA”.

A Resolução CADES recomenda ainda que as escavações para quaisquer construções a serem realizadas nos sítios arqueológicos próximos ao Largo da Batata sejam acompanhadas por um arqueólogo; aconselha a construção de

---

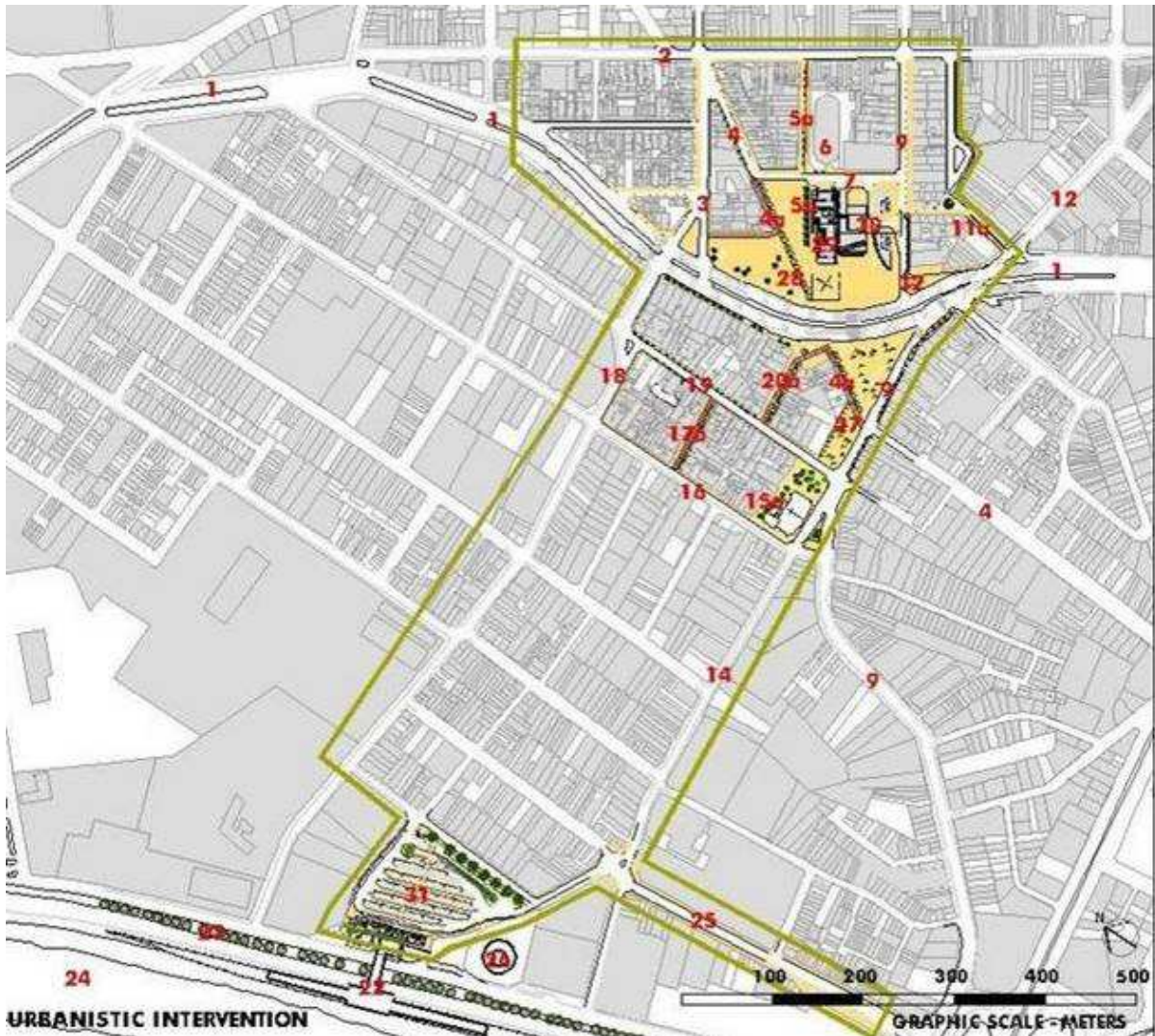
<sup>49</sup> Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável

<sup>50</sup> As exigências do CADES em seu Anexo II referem-se a 16 itens de caráter ambiental, dos quais retiramos 5 para fins de exemplo. O conteúdo completo desta resolução que contempla o EIA/RIMA da Operação Urbana Faria Lima encontra-se no site do CADES.





## 2. Transportes e Apropriação da Paisagem



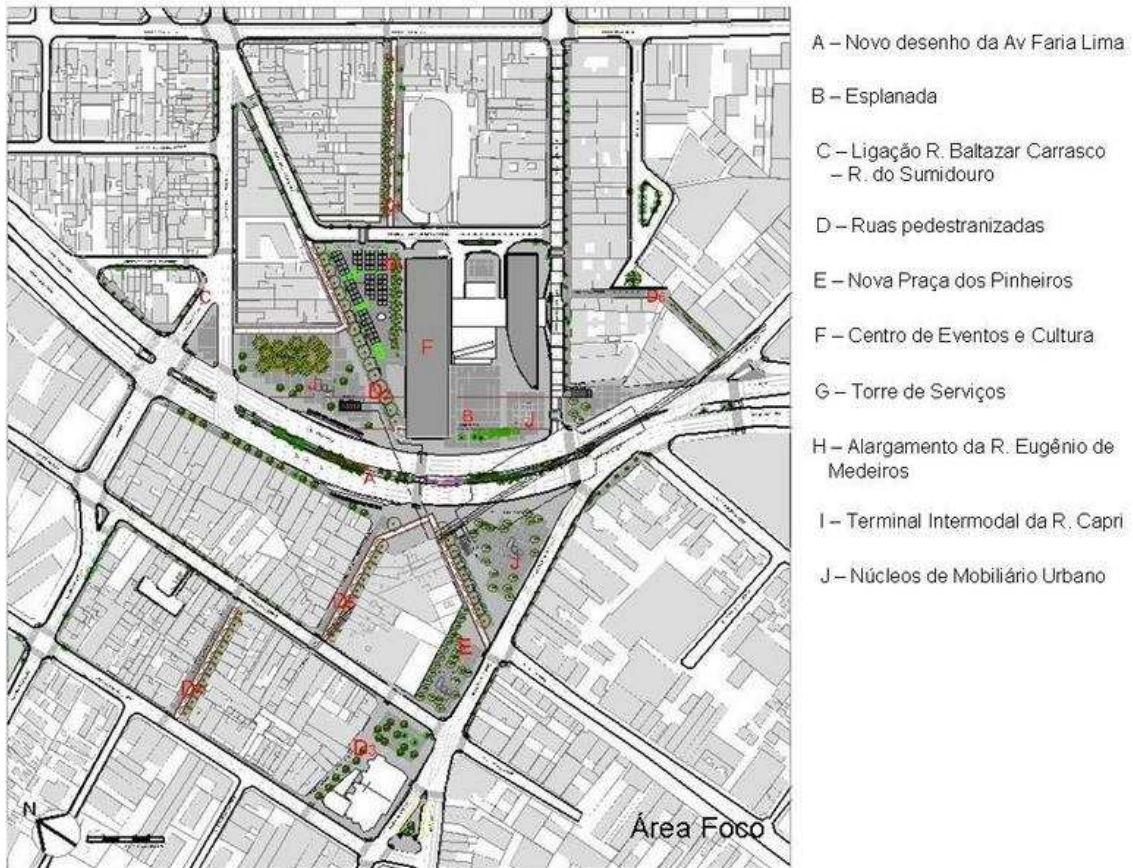
Desenho e Legendas Elaborado pelo Escritório do  
Arquiteto Tito Lívio Frascino

- 1 – Av Faria Lima
- 2 – Rua Cunha Gago
- 3 – Rua Baltazar Carrasco
- 4 – R. Card. Arcoverde
- 4<sup>a</sup> – R. Card. Arcoverde pedestrianizada
- 5 – Rua Pedro Cristi
- 5a – Rua Pedro Cristi pedestrianizada
- 6 – Mercado Municipal de Pinheiros
- 7 – R. Manoel Carlos de Almeida
- 8 – Cooperativa de Cotia
- 9 – R. Teodoro Sampaio
- 10 – Term. Ônibus do L. da Batata
- 11 – R. Orlando Vessoni
- 12 – R. dos Pinheiros
- 13 – Igreja Mont Serrat
- 14 – R. Paes Leme
- 15 – R. Campos Alegre
- 15a – R. Campos Alegre pedestrianizada

- 16 – R. Pe. Carvalho
- 17 – Rua Guaicuí
- 18 – R. do Sumidouro
- 19 – R. Fernão Dias
- 20 – R. Martin Carrasco
- 20 a – R. Martin Carrasco pedestrianizada
- 21 – R. Capri
- 22 – Estação CPTM – Pinheiros
- 23 – Av. Marginal Pinheiros
- 24 – R. Pinheiros
- 25 – R. Eugenio de Medeiros
- 26 – Futura Estação de Metrô Pinheiros
- 27 – Nova Praça dos Pinheiros
- 28 – Esplanada
- 29 – Centro de Eventos e Cultura
- 30 – Torre de Serviços
- 31 – Terminal Intermodal da R. Capri
- 32 – Futura Estação de Metro Faria Lima

## 2. Transportes e Apropriação da Paisagem

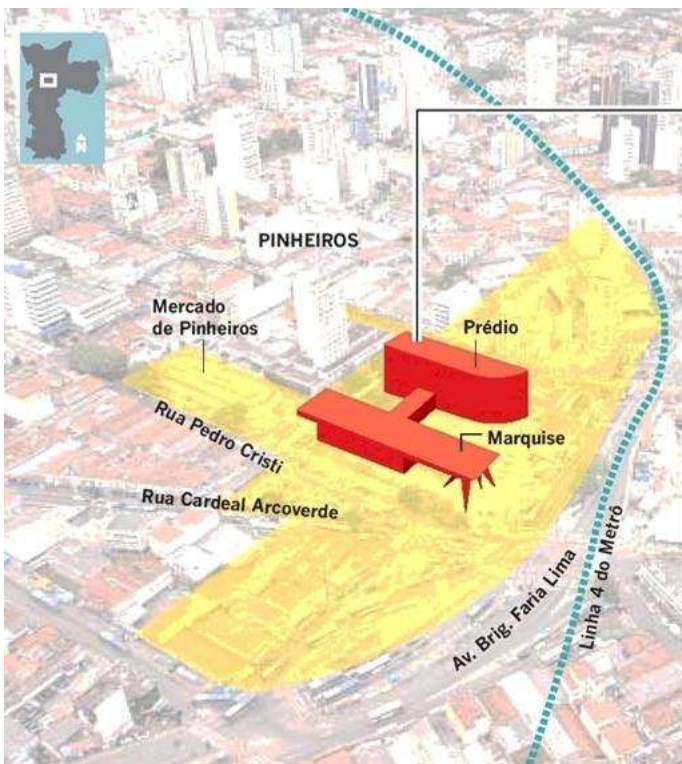
Mapa da área-foco sinalizada com os edifícios e intervenções espaciais idealizados



Vista de quem olha a área-foco vindo da Av. Pedroso de Moraes pela Av. Nova Faria Lima em direção ao cruzamento com a Avenida Rebouças.



### 3. O bairro de Pinheiros e sua relação com a cidade



Perspectiva fotográfica com simulação do volume atingido pelos edifícios multiuso propostos pelo vencedor do concurso. Abaixo, outra vista, desta vez com ênfase na esplanada e à direita acima o trecho final da rua Butantã.

### 3. O bairro de Pinheiros e sua relação com a cidade



### 3. O bairro de Pinheiros e sua relação com a cidade

um corredor de circulação exclusiva para veículos não poluentes na Avenida Nova Faria Lima; enuncia, quanto à reestruturação da área da Operação Urbana, que a municipalidade deve “especificar locais e dimensões das áreas verdes e de lazer, determinando área não inferior a 30.000 m<sup>2</sup> (trinta mil metros quadrados), para tal finalidade, com parcelas mínimas de 5.000 m<sup>2</sup> (cinco mil metros quadrados), (...) para a criação desses espaços livres, serão garantidas as mesmas opções de recebimentos em CEPAC's contidas no projeto de lei da "Operação Urbana Faria Lima", procedendo também à arborização de toda a área; além disso, segundo a visão do CADES, a Prefeitura deve “promover a transferência dos moradores a serem removidos das favelas localizadas dentro do perímetro da Operação Urbana Faria Lima, mantendo-os no âmbito do mesmo perímetro”<sup>51</sup>.

Para encerrar nossa seleção de itens para fins de exemplificação quanto ao nosso questionamento quanto à priorização da construção dos túneis por parte da municipalidade naquele momento e sob aquelas condições, o CADES orienta ainda a “implantar e gerenciar um sistema de controle permanente de recalque das edificações, pavimentos e obras de infra-estrutura existentes ao longo do empreendimento viário na região de influência da obra a ser operada no período de execução, até a finalização dos movimentos” (CADES, 1994, p. 2).

Ao acompanhar o desenvolvimento das obras da Operação Faria Lima ao longo do tempo, percebe-se a pouca preocupação em atender aos itens de recomendações acima elencados e outros constantes do mesmo documento<sup>52</sup>. Mesmo a ciclovia que seria de interesse para controle de poluição e trânsito, além de proporcionar um valioso espaço de inclusão, lazer e recreação não foi continuada para além de exíguos trechos implantados diante do Parque Villa-Lobos (criado pelo Estado e fora do perímetro da Operação Urbana). Os

<sup>51</sup> Diferentemente do que aconteceu, questão em que se aprofunda FIX, 2001.

<sup>52</sup>A íntegra da resolução pode ser encontrada em [http://portal.Prefeitura.sp.gov.br/secretarias/meio\\_ambiente](http://portal.Prefeitura.sp.gov.br/secretarias/meio_ambiente)

/cades/resolucoes/0003

### 3. O bairro de Pinheiros e sua relação com a cidade

túneis, entretanto, tiveram sua construção priorizada naquele momento.

No projeto inicialmente previsto pela EMURB, o túnel da Avenida Rebouças teria 909 metros de extensão e o da Cidade Jardim 1.140, ambos com 11 metros de profundidade. Com esses dimensionamentos em mãos e com as técnicas construtivas escolhidas, mesmo com a exigência de interdição de parte da Avenida Nova Faria Lima nos dois sentidos e com previsão de gastos de 65 milhões de reais para o primeiro túnel e 82,8 milhões de reais para o segundo, assinaram-se os contratos com as construtoras. Ao iniciarem-se as obras, porém, uma "desatenção" por parte da Prefeitura em relação a recomendações técnicas do CADES, levou ao descumprimento do subitem 1.3 da Resolução CADES, com conseqüências desastrosas para o desenvolvimento da intervenção.

Este subitem prescreve a apresentação à SVMA do "mapeamento, diagnóstico e plano de proteção, ampliação e/ou remoção das redes de estrutura existentes, visando a evitar imprevistos decorrentes da implantação das obras". Entretanto, a Prefeitura entendeu que realizaria os túneis sem prévio reconhecimento das áreas de implantação, deixando mesmo de realizar a sondagem completa do subsolo. A subsequente descoberta de uma enorme pedra no cruzamento entre as Avenidas Faria Lima e Cidade Jardim trouxe dificuldades para a execução do projeto original, finalmente inviabilizado pela existência de adutoras, fios e cabos da Sabesp, Eletropaulo e de outras 17 empresas concessionárias de serviços públicos (SCHIVARTCHE, 30.04.2004). Com essas novas condições, os projetos dos túneis seriam alterados em extensão e profundidade, indo para 1.163 metros de extensão o da Avenida Rebouças e para 1.660 metros de extensão o da Cidade Jardim, sendo ainda aprofundados em 5 metros diante do projeto original.

Essa ampliação da extensão dos túneis redundou em importantes estreitamentos nos eixos viários na altura dos cruzamentos das avenidas Rebouças e Cidade Jardim com a Nova Faria Lima, resultando no impacto



### 3. O bairro de Pinheiros e sua relação com a cidade

negativo sentido no trânsito sensivelmente piorado desde a Rodovia Raposo Tavares, Rebouças, Consolação, Francisco Morato e Cidade Jardim, Nove de Julho, Avenida Europa e Rua Augusta, devido à ampliação em 150 metros de extensão em um túnel e de cerca de 500 metros no outro. Assim, comprometeu-se a qualidade do ar, com maiores emissões de poluentes, ampliou-se o tempo para deslocamento, não se construiu a ciclovia, nem o corredor exclusivo para ônibus não poluentes, nem se procedeu à arborização ou à realocação dos antigos moradores dentro dos limites da Operação Urbana, representando um desastre em termos ambientais, paisagísticos e funcionais<sup>53</sup>.

O fato de não ter se partido para a consecução do projeto do Largo da Batata ou do Terminal Intermodal da Rua Capri quando se opta pelos túneis não é o que traz perdas sócio-ambientais, já que este projeto, como os outros, não propicia uma apropriação mais democrática da paisagem cultural. As perdas são de outra natureza, já que as infra-estruturas urbanas construídas do modo como são geram um elemento fixo no espaço que mais uma vez reforça o descaso das autoridades com respeito aos recursos públicos utilizados – novamente, espaço, tempo, consumo do excedente social e estabelecimento de equipamentos em lugares já tão excessivamente servidos de infraestrutura, em detrimento de regiões desequipadas. Reforça uma apropriação não democrática do espaço urbano, pois prioriza exclusivamente os automóveis, mesmo que sem realmente privilegiar seus usuários, já acometidos pelos males urbanos que não poupam classes ou possuidores.

Espetacularizam-se as intervenções que fazem a classe média acreditar-se mais próxima da fruição dos privilégios do consumo privado do espaço coletivo. Ao optar pelos túneis naquele momento, a Prefeitura deixou de investir na circulação generalizada e mais sustentável, permanecendo na

---

<sup>53</sup> A primeira enchente no túnel da Rebouças aconteceu na primeira forte chuva logo após sua inauguração em fins de 2005, o que provocou sua interdição e reforma pela administração municipal subsequente. Foi filmada e satirizada em um programa humorístico. As enchentes seguintes não foram mais alardeadas, tornando-se mais uma cena comum da metrópole.

### 3. O bairro de Pinheiros e sua relação com a cidade

escolha que considera o automóvel representante fundamental da reprodução desta sociedade, em detrimento de uma acessibilidade compartilhada entre modos e classes, que seria representada pela construção de ciclovias, corredores de ônibus, parques, zonas arborizadas ou locais de moradia para classes baixas e médias baixas.

Os gastos extras para alavancar o interesse do capital imobiliário para a região do setor 1 da Operação Urbana não foram pequenos, como vimos acima. O estado investe no sentido explícito de interligar interesses imobiliários aos seus consumidores preferenciais, não medindo esforços onde os empreendimentos serão implantados<sup>54</sup>. Mesmo com todo o investimento, até o momento pouco se adquiriu em termos de CEPACs e as dificuldades envolvendo as obras do Metrô não param de suceder.

Em termos de mobilidade, a expectativa é de grande melhora, no momento em que for possível a utilização da Linha 4 em sua plenitude. Isso exige um empreendimento conjunto entre Estado e Município, para que ambos finalizem as ações necessárias para a implantação de equipamentos e elementos estruturais do sistema de circulação e transportes na região: as estações de metrô, por parte do governo do Estado, cuja previsão de entrega se altera a cada mês. Por parte da Prefeitura anda que não leve a cabo as obras de Reconversão Urbana do Largo da Batata, seria essencial, no mínimo a implantação do terminal de ônibus intermunicipal da Vila Sônia, já que não se propõe a chegar ao Taboão da Serra neste momento.

Temos de ter em mente que a apropriação social está diretamente ligada à acessibilidade; por isso nos preocupam as dificuldades que o usuário de transporte coletivo venha a ter no Largo da Batata devido ao local onde o terminal intermodal e as estações de metrô estarão dispostos e o modo como estes se relacionam simbolicamente com a expansão da Avenida Faria Lima e

---

54 "Crescentemente atenderá ao transporte individual e aos interesses imobiliários a ele ligados, através de tuneis, viadutos, linhas vermelhas e novas avenidas, em detrimento do transporte coletivo" (VILLAÇA, 1999, 204).

### 3. O bairro de Pinheiros e sua relação com a cidade

seus representantes. O projeto para o Largo da Batata tem em seu bojo aspectos de gentrificação social e vinculação semiótica explicitamente ligada ao setor terciário, com a localização dos equipamentos a ele adjacentes levando a uma apropriação mais tímida da população hoje presente no local.

A maneira como se encontrava o Largo não é ambientalmente desejável, e o conceito de acessibilidade está além do acesso físico a um lugar ainda que este deva ser ampla e primordialmente promovido. Por mais carências e ausências que um lugar público possa conter, de alguma forma ele também representa possibilidades e alternativas.

Todas as materializações na paisagem representam grupos, classes e interesses e é sua configuração simbólica e adequação que impulsionam manifestações culturais futuras. Ao promover ações que beneficiam o automóvel, na figura dos túneis, ou o capital na figura da esplanada verticalizada do futuro Largo da Batata o poder público reforça notadamente o signo do poder, da exclusividade, da diferença de classes, investindo na instrumentalização das relações pessoais mediadas pelo consumo e pelos objetos diferenciais, investindo na competição, desigualdade e na desagregação social. Ao fazê-lo concentra o excedente social na infraestrutura focada no objeto e não no sujeito, em um modelo de gestão pública para "ações de ordenamento do espaço urbano" que "se assemelham a lógicas privadas" (ASCHER, apud. FREITAS, 2006, p. 233), reforçando práticas sócio-espaciais dominadoras, de segregação e de desigualdade de oportunidades.

Esses elementos fixos no espaço, tanto na figura dos túneis, como na figura da esplanada ligada aos edifícios comerciais que ocuparão o lugar dos pontos de ônibus e do comércio local popular hoje existente, e que têm uma qualidade ambiental não menos questionável, levará a população atual para as bordas da área reconvertida a ser construída, reforçando a desvalorização a que as classes baixas são submetidas ao serem mais uma vez alijadas do

### **3. O bairro de Pinheiros e sua relação com a cidade**

aprimoramento da paisagem que possa haver. Esta prática ressalta o papel importante dos transportes como elemento estruturador da paisagem e, por conseguinte, de uma prática social que espelha a cultura que o produz utilizando-se intencionalmente do espaço e de seus elementos para se reproduzir.





## **CONCLUSÃO**





Nossa dissertação tratou de compreender o papel dos transportes urbanos enquanto interferência na vida do sujeito social e sua interação com os demais grupos que circulam pela cidade e a compõem. Os sistemas de transportes predominam a paisagem tanto pela parcela do território que tomam para si, como pela importância na re-produção, como pelas contingências que estabelece a quem os utiliza.

Esse entendimento sobre paisagem como influência no desenrolar do cotidiano surgiu por volta dos anos 1960, quando os teóricos do habitat urbano introduziram questões de cunho subjetivo e qualitativo às abordagens de suas linhas de pesquisa. Enquanto o urbanismo tinha em seu discurso o preceito de construir uma cidade para a produção capitalista e para a homogeneidade dos padrões de vida de sua sociedade sem que elementos de cunho subjetivo entrassem em sua concepção, a noção de paisagem foi se estabelecendo ante sua compreensão como uma criação humana intencional e interdisciplinar, de múltiplas dimensões plenas de subjetividades. Para Cosgrove (2004), a paisagem é dotada de códigos simbólicos não lineares e que comunicam o código social e a cultura, sendo definida, portanto, como paisagem cultural.

Na bibliografia consultada entendeu-se cultura enquanto um compartilhar cotidiano de modos de vida, valores, objetos de uso corrente, modos de vestir. Normalmente são comuns à mesma classe social, raça, etnia, pessoas de mesmo nível educacional ou econômico, que corresponderão à divisão social do trabalho. O arcabouço institucional, administrativo, religioso, político, econômico é o que dá coesão aos diversos grupos que, juntos, formam a sociedade.

Portanto, paisagem alia-se à cultura e é um repositório dos objetos e técnicas que remetem aos tempos em que esta se constituiu, guardando também aqueles que projetam o futuro, bem como valores presentes, modos de vida e de produção que a representem. Nela acontece a disputa de visibilidade, autonomia e legitimidade de objetivos e modos de vida de maneira sutil e simbólica ou imposta e conflituosa. Portanto, a paisagem cultural é politicamente utilizada, intencional em sua

constituição e o sistema de objetos nela dispostos condiciona sua apropriação, o sistema de ações que nela se desenrola, facilitando a atuação de certos grupos, em detrimento ou prejuízo de outros.

Os objetos, a técnica e mesmo as condições de vida de uma sociedade são destituídos de valor intrínseco. É nos significados que cada um desses elementos tem relativamente aos outros grupos sociais ou a outras sociedades quanto ao padrão de vida almejado que eles ganham valor.

Nas sociedades democráticas, o papel do Estado é ser representante do coletivo social. Esse poder é constituído na diversidade de visões de mundo, mas almeja um padrão de vida comum. Seu papel é dirimir as desigualdades e diferenças constitutivas dos grupos que o instituem, provendo a todos de possibilidades, oportunidades e meios para atingir esse padrão comum, sem que condicionantes como recursos financeiros, local de moradia, capacidade intelectual ou física, entre outros, impeçam sua atuação.

Entretanto, vimos como essa provisão social dos meios básicos para inserção numa cultura social mais plural e integrada entre os diferentes grupos e classes sociais que a compõem parece idealizada e não acontece na maior parte das sociedades. Em muitos países capitalistas, o poder de consumo mediado pelo dinheiro é que tem provido os cidadãos dos elementos necessários à sua reprodução e mesmo das possibilidades para uma melhor inserção no modo de produção.

Saúde, educação, moradia, lazer e os meios de locomoção para desempenhar as múltiplas tarefas de todos os membros de uma família têm de ser garantidos com o uso dos seus próprios recursos financeiros. A ausência crônica de outros condicionantes como tempo, capacidade de locomoção e acesso, apoio de instituições e da administração pública ou coletiva alienam ainda mais o sujeito e seu grupo, desmotivando-os a requerer os benefícios que o estágio social vigente deveria proporcionar.

Com isso, as dificuldades sociais ampliam-se, fragmentando ainda mais a sociedade, reforçando diferenças que se intensificam com a segregação gerada pela desigualdade, naturalizando-as. Assim, as culturas hegemônicas estabelecidas regem mais facilmente o modo como será aplicada a parcela do excedente social que dominam (COSGROVE, 2004, 101 e seguintes) e concentram-na de maneira a beneficiar seu modo de vida, deixando de agregar, ainda que de modo sutil ou subliminar, aqueles sujeitos contrários a ele ou mesmo incapazes de desfrutá-lo devido à ausência de meios ou de referências simbólicas para tanto. Esta prática é excludente e ignora necessidades sociais e coletivas que tenham repertórios simbólicos ou visões de mundo diferentes.

Relacionando este arcabouço teórico com a situação da cidade de São Paulo, vemos como o argumento corrente para a diferenciação do espaço é o excesso populacional e a ausência de recursos para equipar a cidade por completo. Entretanto, como argumentam Villaça (1998) e Santos (1987) é a concentração de recursos, de equipamentos e de infra-estrutura em determinadas regiões que constrói um espaço não equânime, não a ausência de recursos. Tomamos o sistema de transportes, sua configuração na paisagem paulistana e as condicionantes que este engendra no modo de vida das pessoas como categoria de análise da totalidade representada pela sociedade brasileira.

Assim, a Operação Urbana Faria Lima e suas atividades no espaço têm esse caráter de imposição subliminar de modos de vida. As manifestações realizadas primeiramente no sistema de circulação e transportes têm como consequência resultados brutais, feitos invisíveis. Retiraram-se para lugares periféricos famílias residentes em condições subnormais, que ali estavam muito antes do interesse do capital instaurar-se no lugar, para construírem-se alguns quilômetros de avenidas. Com fins de valorizar precisamente uma das regiões da Operação Urbana foram feitos túneis de uso exclusivo para o automóvel, ligando bairros residenciais de classe alta a regiões privilegiadamente equipadas, ou seja, uma utilização represada do excedente social para fins que beneficiam um número mais restrito de usuários e em determinados locais da cidade.

A chegada das infra-estruturas e das intervenções urbanísticas e ambientais ao Largo da Batata o inserirá em um percurso cultural estabelecido no centro da cidade, onde estão a Sala São Paulo, o Museu da Língua Portuguesa, a Pinacoteca do Estado, entre outros equipamentos de média e alta cultura e onde está se realizando a Operação Urbana Luz, em uma revitalização que agrega entrada de capital com saída de população marginal. Nesta região aconteceram demolições e retirada de população de rua, mas não foram beneficiadas, até o momento, as entidades escolares ou médicas locais para melhor formação e atendimento às suas populações residentes.

Nos mesmos moldes, guardadas as proporções, a reconversão do Largo também recorre a demolições, retira a precariedade das calçadas, das lojinhas, dos postes, dos beirais mal conservados e dos pontos de ônibus espalhados feito palitos da cena. Vai por em seu lugar uma estação de metrô, um calçadão e um edifício multiuso, em uma espetacularização do espaço público e do ato do consumo comparável a tantas outras requalificações urbanas mundiais. Vide a transformação em mostruário tecnológico da Alexander Platz – talvez já obsoleto nos dias de hoje - ou o esforço contorcionista de Bilbao ao tentar inserir-se em um circuito turístico que vá além do roteiro dos simpatizantes do movimento separatista basco.

A conexão do Largo com a Rua Butantã se diluirá na configuração do projeto vencedor do concurso nacional para a Reconversão do Largo da Batata, deixando para trás o nexos criado com a travessia instituída no ponto mais estreito do rio Pinheiros no passado histórico do bairro. A igreja localizada nesse eixo ficará à sombra do grande edifício de pilar multifacetado, com dimensões adequadas à visibilidade desejada para o Largo reconvertido.

O comércio de bens de consumo não duráveis vinculados à sobrevivência cotidiana dos moradores da periferia levados em seus braços carregados de sacolinhas plásticas cede lugar ao comércio de eletrônicos durante o dia, às mesas dos bares e restaurantes da moda à noite, à feirinha livre de barracas nos finais de semana, padronizadas, homogêneas. É um consumo menos alinhado à sobrevivência que hoje

se observa e mais vinculado ao lazer, aos serviços culturais e seus produtos.

A retirada do terminal de ônibus para as margens do rio tem dupla implicação social. A primeira, como vimos, será fruto da pressão que acontecerá no bairro residencial, e que deixará seus habitantes e seus espaços livres em situação muito vulnerável aos impactos negativos do aumento dos fluxos que se avizinha, ao mesmo tempo em que promove a segunda implicação, que é a sutil remoção dos usuários de trem e ônibus do Largo. A saída da população residente facilitará a reconfiguração de uso do lugar, configurando-o em uma paisagem mais verticalizada e a transposição do terminal para o centro do bairro residencial, provavelmente, trará benefícios em termos de abertura de possibilidades para grandes incorporações nos próximos 10 anos.

Se há aspectos positivos na reformulação do Largo da Batata com a ampliação da acessibilidade, levando à diminuição do tempo de percurso, ao lado do beneficiamento de um local da cidade que é reurbanizado, esteticamente melhorado e onde se agregarão atividades culturais e de lazer - mesmo que mediadas pelo consumo -, por outro lado, enseja à simbologia de uma cruzada, quando a denomina re-conversão urbana. Remete, assim, a uma dominação cultural, unilateral, homogeneizante, asséptica, que é ideologicamente naturalizada pelos ícones de beleza, organização, poder de consumo, oferta de produtos que a colocam não como espetáculo, mas como objeto de desejo e de evolução cultural a ser almejada.

Assim, a paisagem reformulada com a inserção de ícones e símbolos incorpora o modo de vida e os desejos subliminares de consumo que eles comunicam. Sua reformulação enseja a reapropriações convidadas pela paisagem. É grande o impacto que acontecerá a partir da alteração nos modos de circulação e nas vias direcionadas aos diversos fluxos. Foi pelos transportes que as reformas começaram.

Assim, damos por finalizada a análise dessa situação sócio-espacial e acreditamos ter cercado o arcabouço de condicionantes que levam o sistema de transportes e circulação ao papel de indutor de novos usos da paisagem cultural e de elemento-

chave nas relações sociais de poder. A importância e imponente visual na paisagem quando se dá a implantação ou ampliação de um elemento de circulação de grande escala estabelecem uma tabula rasa, que simboliza o devir. Nas grandes reformas para abertura de túneis, avenidas, viadutos, linhas de metrô a expectativa que cerca sua utilização é palpável.

Quando novas vias de trânsito passam a funcionar, tanto de metrô, como avenidas, túneis ou ruas, logo se iniciam os deslocamentos próprios do modo de produção e das necessidades de reprodução. O uso reformula a visibilidade do lugar e, prontamente, gera uma nova ocupação. Pode ser um reforço ou melhora para os antigos usuários que permanecerão presentes, mas pode ser que novos entes estejam sendo convidados, em uma franca alteração de atores mediada pela modificação da paisagem. Fato é que quem utiliza é que se beneficia. Apagam-se o passado e os antigos fluxos; naturaliza-se o novo percurso, projeta-se o futuro a partir da nova materialidade. São os fluxos ensejando aos fixos e às relações sociais e vice-versa.

### **3. O bairro de Pinheiros e sua relação com a cidade**

**REFERÊNCIAS      BIBLIOGRÁFICAS      E**  
**BIBLIOGRAFIA**







## LIVROS, DISSERTAÇÕES E TESES

**BALBIM**, Renato, **Práticas espaciais e informatização do espaço da circulação. Mobilidade cotidiana em São Paulo**, tese de doutoramento, Profa. Dra. Ma. Adélia de **SOUZA**, FFLCH, USP, São Paulo, 2003.

**BONDUKI**, Nabil e **ROLNIK**, Raquel, "Periferia da Grande São Paulo. Reprodução do Espaço como expediente de reprodução da força de trabalho" in **MARICATO**, Ermínia. **A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial**, Polis / Vozes, São Paulo, 1985, pp. 117 – 154.

**BUCCI**, Ângelo, **Anhangabaú, o Chá e a MetrÓpole**, Dissertação de Mestrado, orient. Prof. Dr. Eduardo de Almeida, FAUUSP, São Paulo, 1998.

CAMPOS & **ACKEL**,L.G.M., "Antecedentes: A Modernização de São Paulo", in **CAMPOS**, Candido M. & **SOMEKH** Nadia, (orgs.), **A Cidade que Não Pode Parar**, Editora Mackpesquisa, São Paulo, 2002.

\_\_\_\_\_ & **ACKEL**,L.G.M., "Freire e Bouvard: A Cidade Européia", in **CAMPOS**, Candido M. & **SOMEKH**, Nadia, (orgs.), **A Cidade que Não Pode**

**Parar**, Editora Mackpesquisa, São Paulo, 2002.

\_\_\_\_\_ & **SOMEKH**, Nadia "Plano de Avenidas: O diagrama que se impôs", In **CAMPOS**, Candido M. & **SOMEKH**, Nadia, (orgs.), **A cidade que não pode parar: Planos urbanísticos de São Paulo no século XX**, Mackpesquisa, São Paulo, 2002.

**CHOAY**, Françoise, **O Urbanismo: utopias e realidades, uma antologia**, ed. Perspectiva, São Paulo, 2005.

**CORREA**, Roberto L., "A Geografia Cultural e o urbano", in **CORREA**, Roberto L. e **ROSENDAHL**, Z (orgs.), **Introdução à Geografia Cultural**, Bertrand Brasil, Rio de Janeiro, 2003

**CORREA**, Roberto L. e **ROSENDAHL**, Z., "Geografia Cultural: introduzindo a temática, os textos e uma agenda", in **CORREA**, Roberto L. e **ROSENDAHL**, Z (orgs.), **Introdução à Geografia Cultural**, Bertrand Brasil, Rio de Janeiro, 2003.

**COSGROVE**, Denis, "A geografia está em toda parte: cultura e simbolismo nas paisagens humanas", 1989, in **CORREA**, Roberto L. e **ROSENDAHL**, Z (orgs.), **Paisagem, tempo e cultura**, Ed. UERJ, Rio de

Janeiro, 2004.

**DAVIS**, Mike, **Planeta Favela**, Boitempo, São Paulo, 2006.

**DEAK**, Csaba “Elementos de uma política de transportes para São Paulo”, in DEAK, Csaba & Schiffer, Sueli, **O processo de urbanização no Brasil**, Edusp/Fupam, São Paulo, 1999

**FIORI**, José Luis (2001) “Para um diagnóstico da modernização brasileira”, in **FIORI**, José Luis e **MEDEIROS**, Carlos (orgs.) **Polarização mundial e crescimento**, Vozes, Petrópolis, 269-290, 2001.

**FREITAS**, Jacques S. de, **Túneis Urbanos: conexões e rupturas na estrutura da cidade**, Tese de Doutorado em Urbanismo, Orientadora Profa. Dra. Lucia Maria Sá A. **COSTA**, PROURB / FAU / UFRJ, 2006.

**FRÚGOLI JR.**, Heitor, **Centralidades em São Paulo**, EDUSP, São Paulo, 2000.

**FURTADO**, Celso, **Formação Econômica do Brasil**, Cia. Editora Nacional, São Paulo, 2001.

**HARVEY**, D., **A justiça social e a cidade**, Hucitec, São Paulo, 1980.

**KOWARICK**, Lúcio, **Espoliação Urbana**, ed. Paz e Terra, Rio de Janeiro, 1993.

\_\_\_\_\_, **Escritos Urbanos**, Editora 34, São Paulo, 2000.

**LAGONEGRO**, Marco Aurélio, **Metrópole sem metro: transporte público, rodoviarismo e populismo em São Paulo (1955 - 1965)**, tese de doutoramento, orientadora Profa. Dra. Maria Irene **SZMRECSÁNYI**, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, USP, São Paulo, 2003.

**LANGENBUCH**, Jürgen Richard, **A estruturação da grande São Paulo – estudo de geografia urbana**, Depto. de Documentação e Divulgação Geográfica e Cartográfica, IBGE, São Paulo, 1971.

**LEITE**, Maria Angela Faggin P., **As Tramas da Segregação**, Tese de Livre Docência, FAUUSP, São Paulo, 1998.

\_\_\_\_\_, **Destruição ou desconstrução? Questões de paisagem e tendências de regionalização**, Ed. HUCITEC, São Paulo, 2006.

**MARTINS**, Jose de S. "A peleja da vida cotidiana em nosso imaginário onírico" in **MARTINS**, José de S.(org.), **(Des)figurações: A vida cotidiana no**

**imaginário onírico da metrópole**, HUCITEC, São Paulo, 1996

**MELO**, Vera Mayrinck, "Paisagem e Simbolismo", in **ROSENDAHL**, Z. e **CORRÊA**, R.L.. (orgs.), **Paisagem , imaginário e espaço**, Eduerj, Rio de Janeiro, 2001.

**MOMBEIG**, Pierre, "O crescimento da cidade de São Paulo", in **História Econômica da Cidade de São Paulo**, Szmrecsányi, Tamas (org), Ed. Globo, São Paulo, 2004.

**MORAES**, Antonio Carlos R., **Meio ambiente e ciências humanas**, HUCITEC, São Paulo, 2002.

**OLIVEIRA**, Francisco de, **Crítica à Razão Dualista. O Ornitorrinco**, Ed. Boitempo, São Paulo, 2003.

**PMSP**, **Termo de Referência para o Concurso Público Nacional para Reversão Urbana do Largo da Batata**, IAB, dezembro de 2001.

**PMSP**, **Ata de Julgamento do Público Nacional para Reversão Urbana do Largo da Batata**, PMSP, maio de 2002.

**PRADO** Jr., Caio, **A cidade de São Paulo. Geografia e História**, São Paulo, Ed. Brasiliense, 1989.

**REALE**, Ebe, **Brás, Pinheiros, Jardins: três bairros, três mundos**, Ed. Pioneira, São Paulo, 1982

**SANTOS**, Milton, **Espaço e sociedade: ensaios**, Petrópolis, Vozes, 1979.

\_\_\_\_\_, **O Espaço do Cidadão**, Nobel, São Paulo, 1987.

\_\_\_\_\_, **Metrópole corporativa Fragmentada: o caso de São Paulo**, São Paulo, Ed. Nobel e Secretaria de Estado da Cultura, 1990.

-----, **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**, Ed. Record, São Paulo, 2003.

**SEABRA**, Odette C.L. **Meandros dos Rios nos Meandros do Poder. Tietê e Pinheiros: Valorização dos Rios e das Várzeas na Cidade de São Paulo**. Tese de Doutorado em Geografia Humana apresentada à FFLCH - USP, 1987

**SEVCENKO**, Nicolau, **A corrida para o século XXI: no loop da montanha-russa**, **MELLO E SOUZA**, Laura de & **SCHWARCZ**, Lilia Moritz (coords.), Companhia das Letras, São Paulo, 2001.

**SINGER**, Paul, **Desenvolvimento econômico e evolução urbana: análise da evolução econômica de São Paulo, Blumenau, Porto Alegre, Belo Horizonte, Recife**, Ed. Nacional e EDUSP, São Paulo,

1968.

**SOMECK**, Nadia e **CAMPOS**, Candido M. "O diagrama que se impôs", in **CAMPOS**, Candido Malta & **SOMECK**, Nadia (orgs.) **A cidade que não pode parar: planos urbanísticos de São Paulo no século XX**, Mackpesquisa, São Paulo, 2002.

**SOUZA**, Maria Adélia, "Estado e verticalização: a legislação", in **A identidade da Metrópole: a verticalização em São Paulo**, EDUSP, São Paulo, 1994.

**UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO**, FFLCH, **Pinheiros: aspectos geográficos de um bairro paulistano**, Departamento de Geografia, USP, 1963.

**VASCONSELLOS**, E., **Transporte Urbano, espaço e eqüidade: análise das políticas públicas**, Annablume, São Paulo, 2001.

**VILLAÇA**, F. "Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil" In **DEAK**, C. e **SCHIFFER**, S. **O processo de urbanização no Brasil**, Edusp / Fupam, São Paulo, 1999a.

\_\_\_\_\_, **Espaço intra-urbano no Brasil**, Studio Nobel, São Paulo, 1998.



**ZIONI**, Silvana, "O Plano da Light e a Comissão de Estudos de Transporte Coletivo: o Transporte Urbano sai dos trilhos", in **CAMPOS**, Candido M. & **SOMEKH**, Nadia (orgs.), **A Cidade que Não Pode Parar**, Editora Mackpesquisa, São Paulo, 2002.

## **ARTIGOS E PERIÓDICOS**

**CAMPOS**, Candido Malta, **Construção e Desconstrução do Centro Paulistano**, in X Encontro Nacional da Anpur- Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional, Belo Horizonte, 2003.

**FERREIRA**, João S. W., **Alcances e limitações dos Instrumentos Urbanísticos na construção de cidades democráticas e socialmente justas**, texto de apoio à V Conferência das Cidades, 02.12.2003.

**FRASCINO**, Tito L. **Proposta de Projeto de Reconversão Urbana do Largo da Batata**, abril de 2002, CD-rom fornecido pelo autor.

**GUERRA**, Abílio, **Três questões sobre urbanismo**, N. 005, Secção Arquitextos, Disponível em <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/>

arq005/arq005\_00.asp acessado em 10.02.2008

**HAGUETTE**, Teresa Maria Frota, "Os direitos de cidadania no nordeste brasileiro", in **Revista de C. Sociais**, nos. 12113, pág.s 121-145, Fortaleza, 1981/1982.

**ICASSURIAGA**, Gabriela Lema, "O transporte como vetor de controle na configuração urbana do Rio de Janeiro" in **Primavera Vermelha, no. 13, PPGSS – UFRJ, Rio de Janeiro, 2005.**

**SCHIVARTCHE**, Fábio, **Prefeitura aumenta em 48% gastos com túneis da Faria Lima, Folha de S.Paulo, 30.04.2004**

**SCHIVARTCHE**, Fábio Marta **muda túneis para reduzir desgaste, Folha de S.Paulo, 01.05.2004**

**SCHOR**, T. **O automóvel e o desgastes social, in São Paulo em Perspectiva, págs. 107 a 116, n.13, 1999.**

**VESPUCCI**, Ana Cândida, **O novo Largo da Batata**, Revista Urbs, ANO V - No. 27 - julho / agosto 2002. Disponível em:  
<http://www.vivaocentro.org.br/publicações/urbs/urbs27.htm>

#urbanismonacional, acessado em fev..2008

## **BIBLIOGRAFIA**

LIVROS, DISSERTAÇÕES E TESES

**BALBIM**, Renato, **Práticas espaciais e informatização do espaço da circulação. Mobilidade cotidiana em São Paulo**, tese de doutoramento, Profa. Dra. Ma. Adélia de **SOUZA**, FFLCH, USP, São Paulo, 2003.

**BONDUKI**, Nabil e **ROLNIK**, Raquel, "Periferia da Grande São Paulo. Reprodução do Espaço como expediente de reprodução da força de trabalho" in **MARICATO**, Ermínia. **A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial**, Polis / Vozes, São Paulo, 1985, pp. 117 – 154.

**BUCCI**, Ângelo, **Anhangabaú, o Chá e a MetrÓpole**, Dissertação de Mestrado, orient. Prof. Dr. Eduardo de Almeida, FAUUSP, São Paulo, 1998.

**CALDEIRA**, Teresa, "São Paulo: três padrões de segregação espacial", in **Cidade de Muros: Crime, segregação e cidadania em São Paulo**, págs. 211 a 255, eco. 34, São Paulo, 2003.

CAMPOS & **ACKEL**,L.G.M., "Antecedentes: A Modernização de São Paulo", in **CAMPOS**, Candido M. & **SOMEKH** Nadia, (orgs.), **A Cidade que Não Pode Parar**, Editora Mackpesquisa, São Paulo, 2002.

\_\_\_\_\_ & **ACKEL**,L.G.M., "Freire e Bouvard: A Cidade Européia", in **CAMPOS**, Candido M. & **SOMEKH**, Nadia, (orgs.), **A Cidade que Não Pode Parar**, Editora Mackpesquisa, São Paulo, 2002.

\_\_\_\_\_ & **SOMEKH**, Nadia "Plano de Avenidas: O diagrama que se impôs", In **CAMPOS**, Candido M. & **SOMEKH**, Nadia, (orgs.), **A cidade que não pode parar: Planos urbanísticos de São Paulo no século XX**, Mackpesquisa, São Paulo, 2002.

**CHOAY**, Françoise, **O Urbanismo: utopias e realidades, uma antologia**, ed. Perspectiva, São Paulo, 2005.

**CORREA**, Roberto L., "A Geografia Cultural e o urbano", in **CORREA**, Roberto L. e **ROSENDAHL**, Z (orgs.), **Introdução à Geografia Cultural**, Bertrand

Brasil, Rio de Janeiro, 2003

**CORREA**, Roberto L. e **ROSENDAHL**, Z., "Geografia Cultural: introduzindo a temática, os textos e uma agenda", in **CORREA**, Roberto L. e **ROSENDAHL**, Z (orgs.), **Introdução à Geografia Cultural**, Bertrand Brasil, Rio de Janeiro, 2003.

**COSGROVE**, Denis, "A geografia está em toda parte: cultura e simbolismo nas paisagens humanas", 1989, in **CORREA**, Roberto L. e **ROSENDAHL**, Z (orgs.), **Paisagem, tempo e cultura**, Ed. UERJ, Rio de Janeiro, 2004.

**DAVIS**, Mike, **Planeta Favela**, Boitempo, São Paulo, 2006.

**DEAK**, Csaba, **Acumulação entravada no Brasil / E a crise dos anos 80**, in **Espaço & Debates**, no. 32, págs. 32-46, 1990.

\_\_\_\_\_ "Elementos de uma política de transportes para São Paulo", in DEAK, Csaba & Schiffer, Sueli, **O processo de urbanização no Brasil**, Edusp/Fupam, São Paulo, 1999

**FIORI**, José Luis (2001) "Para um diagnóstico da modernização brasileira", in **FIORI**, José Luis e **MEDEIROS**, Carlos (orgs.) **Polarização mundial e**

**crescimento**, Vozes, Petrópolis, 269-290, 2001.

**FRASCINO**, Tito L. **Proposta de Projeto de Reconversão Urbana do Largo da Batata**, abril de 2002, CD-rom fornecido pelo autor.

**FREITAS**, Jacques S. de, **Túneis Urbanos: conexões e rupturas na estrutura da cidade**, Tese de Doutorado em Urbanismo, Orientadora Profa. Dra. Lucia Maria Sá A. **COSTA**, PROURB / FAU / UFRJ, 2006.

**FRÚGOLI JR.**, Heitor, **Centralidades em São Paulo**, EDUSP, São Paulo, 2000.

**FURTADO**, Celso, **Formação Econômica do Brasil**, Cia. Editora Nacional, São Paulo, 2001.

**HARVEY**, D., **A justiça social e a cidade**, Hucitec, São Paulo, 1980.

**JACQUES**, Paola Berenstein, **A estética da ginga: a arquitetura das favelas através da obra de Helio Oiticica**, Ed. Casa da Palavra / RIOARTE, Rio de Janeiro, 2001.

**KIMURA**, Maria de Lourdes Yumi, **Largo de Pinheiros**, Trabalho de Graduação Interdisciplinar, FAU – USP, 1975

**KOWARICK**, Lúcio, **Espoliação Urbana**, ed. Paz e Terra, Rio de Janeiro, 1993.

\_\_\_\_\_, **Escritos Urbanos**, Editora 34, São Paulo, 2000.

**LAGONEGRO**, Marco Aurélio, **Metrópole sem metro: transporte público, rodoviarismo e populismo em São Paulo (1955 - 1965)**, tese de doutoramento, orientadora Profa. Dra. Maria Irene **SZMRECSÁNYI**, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, USP, São Paulo, 2003.

**LANGENBUCH**, Jürgen Richard, **A estruturação da grande São Paulo – estudo de geografia urbana**, Depto. de Documentação e Divulgação Geográfica e Cartográfica, IBGE, São Paulo, 1971.

**LEITE**, Maria Angela Faggin P., **As Tramas da Segregação**, Tese de Livre Docência, FAUUSP, São Paulo, 1998.

\_\_\_\_\_, **Destruição ou desconstrução? Questões de paisagem e tendências de regionalização**, Ed. HUCITEC, São Paulo, 2006.

\_\_\_\_\_, **Uso do Território e Investimento Público**, mimeo.

**MARTINS**, Jose de S. "A peleja da vida cotidiana em nosso imaginário onírico" in **MARTINS**, José de

S.(org.), **(Des)figurações: A vida cotidiana no imaginário onírico da metrópole**, HUCITEC, São Paulo, 1996

**MELO**, Vera Mayrinck, "Paisagem e Simbolismo", in **ROSENDAHL**, Z. e **CORRÊA**, R.L.. (orgs.), **Paisagem , imaginário e espaço**, Eduerj, Rio de Janeiro, 2001.

**MOMBEIG**, Pierre, "O crescimento da cidade de São Paulo", in **História Econômica da Cidade de São Paulo**, Szmrecsányi, Tamas (org), Ed. Globo, São Paulo, 2004.

**MORAES**, Antonio Carlos R., **Meio ambiente e ciências humanas**, HUCITEC, São Paulo, 2002.

**MOREIRA**, Fernanda Accioly, **Morro do Querosene: o espaço da prática emancipatória**, Trabalho Final de Graduação FAUUSP, orientador RONCONI, Reginaldo Luiz Nunes, co-orientador, OSEKI, Jorge Hajime, FAUUSP, 2005.

**OLIVEIRA**, Francisco de, **Crítica à Razão Dualista. O Ornitórrinco**, Ed. Boitempo, São Paulo, 2003.

**PETRONE**, Pasquale (redator), **Pinheiros: aspectos geográficos de um bairro paulistano**, monografia do Departamento de Geografia da FFLCH, EDUSP, São



Paulo, 1963.

**PRADO Jr., Caio, A cidade de São Paulo. Geografia e História**, São Paulo, Ed. Brasiliense, 1989.

**REALE, Ebe, Brás, Pinheiros, Jardins: três bairros, três mundos**, Ed. Pioneira, São Paulo, 1982

**SECRET. MUN. DE TRANSPORTES, SPTrans, CET, São Paulo Interligado: o plano de transporte Público Urbano implantado na gestão 2001-2004**, São Paulo, 2005.

**SANTOS, Milton, Espaço e sociedade: ensaios**, Petrópolis, Vozes, 1979.

\_\_\_\_\_, **O Espaço do Cidadão**, Nobel, São Paulo, 1987.

\_\_\_\_\_, **Metrópole corporativa Fragmentada: o caso de São Paulo**, São Paulo, Ed. Nobel e Secretaria de Estado da Cultura, 1990.

-----, **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**, Ed. Record, São Paulo, 2003.

**SEABRA, Odette C.L. Meandros dos Rios nos Meandros do Poder. Tietê e Pinheiros: Valorização dos Rios e das Várzeas na Cidade de São Paulo.** Tese de Doutorado em Geografia Humana apresentada à FFLCH - USP, 1987

**SEADE, IPVS – Índice Paulista de Vulnerabilidade Social,** 2000, disponível em <http://www.seade.gov.br/produtos/ipvs/apresentacao.php>, consultado em fev. 2008.

**SEVCENKO, Nicolau, A corrida para o século XXI: no loop da montanha-russa, MELLO E SOUZA, Laura de & SCHWARCZ, Lilia Moritz (coords.),** Companhia das Letras, São Paulo, 2001.

**SINGER, Paul, Desenvolvimento econômico e evolução urbana: análise da evolução econômica de São Paulo, Blumenau, Porto Alegre, Belo Horizonte, Recife,** Ed. Nacional e EDUSP, São Paulo, 1968.

**SOMECK, Nadia e CAMPOS, Candido M. "O diagrama que se impôs", in CAMPOS, Candido Malta & SOMECK, Nadia (orgs.) A cidade que não pode parar: planos urbanísticos de São Paulo no século XX,** Mackpesquisa, São Paulo, 2002.

**SOUZA, Maria Adélia, "Estado e verticalização: a legislação", in A identidade da Metrópole: a verticalização em São Paulo,** EDUSP, São Paulo, 1994.

**TOLEDO, Benedito L. de, Prestes Maia e as origens**

**do urbanismo moderno em São Paulo**, Empresa das Artes, São Paulo, 1996.

**UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO**, FFLCH, **Pinheiros: aspectos geográficos de um bairro paulistano**, Departamento de Geografia, USP, 1963.

**VASCONSELLOS, E.**, **Transporte Urbano, espaço e eqüidade: análise das políticas públicas**, Annablume, São Paulo, 2001.

**VASCONCELLOS, Lélia M.**, **Dinâmica da configuração espacial urbana: uma análise dos impactos provocados pela ponte na cidade de Niterói**, tese de doutoramento, orientador Serra, Geraldo G., FAU-USP, 1996.

**VILLAÇA, F.** "Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil" In **DEAK, C.** e **SCHIFFER, S.** **O processo de urbanização no Brasil**, Edusp / Fupam, São Paulo, 1999a.

\_\_\_\_\_, **Espaço intra-urbano no Brasil**, Studio Nobel, São Paulo, 1998.

**YAZIGI, Eduardo**, **O mundo das calçadas**, Imprensa Oficial do Estado, São Paulo, 2000.

**ZIONI**, Silvana, "O Plano da Light e a Comissão de Estudos de Transporte Coletivo: o Transporte Urbano sai dos trilhos", in **CAMPOS**, Candido M. & **SOMEKH**, Nadia (orgs.), **A Cidade que Não Pode Parar**, Editora Mackpesquisa, São Paulo, 2002.

#### ENTREVISTA

**MORI**, Klara Kaiser, Entrevista, técnica do Metrô de São Paulo, realizada em 6 de setembro de 2007.

#### ARTIGOS DE REVISTAS, PERIÓDICOS, WEBSITES E MATÉRIAS DE JORNAIS

**ALMEIDA PRADO**, A. **MORAES**, R. "A cidade acessível: uma abordagem urbanística", in **Acessibilidade nos Transportes**, ANTP, Série Cadernos Técnicos, vol 4, São Paulo, 2006.

**CAMPOS**, Candido Malta, **Construção e Desconstrução do Centro Paulistano**, in X Encontro Nacional da Anpur- Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional, Belo Horizonte, 2003.

**COSTA**, Antonio Luiz M. C., "O totem do capital: o culto da máquina", in **Carta Capital**, Carta Editorial, São Paulo, 25 de abril de 2007.

**DEAK**, Csaba, "Acumulação entravada no Brasil / E a crise dos anos 80", in **Espaço & Debates**, no. 32, págs. 32-46, 1990.

**FERREIRA**, João S. W., "Alcances e limitações dos Instrumentos Urbanísticos na construção de cidades democráticas e socialmente justas", texto de apoio à V Conferência das Cidades, 02.12.2003.

**FIORIN**, Evandro, "Espetacularização e exclusão urbana na cidade de São Paulo: a OUFL, o Instituto Tomie Ohtake e o Largo da Batata, in **A Revista – Pesquisas Exatas da UNIVEF**, no. 1, p. 27 – 34, jan/jul. 2006

**GUERRA**, Abílio, "Três questões sobre urbanismo", N. 005, Seção Arqtextos, site **Vitruvius**. Disponível em [http://www.vitruvius.com.br/arqtextos/arq005/arq005\\_00.asp](http://www.vitruvius.com.br/arqtextos/arq005/arq005_00.asp) acessado em 10.02.2008

**HAGUETTE**, Teresa Maria Frota, "Os direitos de cidadania no nordeste brasileiro", in **Revista de C.**

**Sociais**, nos. 12113, pág.s 121-145, Fortaleza, 1981/1982.

**HASSENPFUG**, Dieter, "Sobre a centralidade urbana", editorial n. 85, junho 2007, Vitruvius – [www.vitruvius.com.br](http://www.vitruvius.com.br)

**ICASSURIAGA**, Gabriela Lema, "O transporte como vetor de controle na configuração urbana do Rio de Janeiro" in **Primavera Vermelha**, no. 13, PPGSS – UFRJ, Rio de Janeiro, 2005.

**MONDIN-GOMIDE**, P. R., "Acessibilidade: uma questão que diz respeito a todos", in **Acessibilidade nos Transportes**, ANTP, Série Cadernos Técnicos, vol 4, São Paulo, 2006.

**PASSAFARO**, Edison, "A cidade inacessível", in **Acessibilidade nos Transportes**, ANTP, Série Cadernos Técnicos, vol 4, São Paulo, 2006.

**PMSP**, **Termo de Referência para o Concurso Público Nacional para Reconversão Urbana do Largo da Batata**, IAB, dezembro de 2001.

**PMSP**, **Ata de Julgamento do Público Nacional para**

**Reconversão Urbana do Largo da Batata**, PMSP, maio de 2002.

**PONGELUPI**, Taciana, "A reconfiguração da cidade colonial e os melhoramentos urbanos propostos e implantados durante a Primeira República", texto orientado por **ANDRADE**, Carlos R.M. e **FELDMAN**, Sarah, EESC – USP, in **www.spsitecity.com.br**, **Planos e Projetos Urbanísticos, Primeira República, s/d.**

**SCHIVARTCHE**, Fábio, "Prefeitura aumenta em 48% gastos com túneis da Faria Lima", Folha de S.Paulo, 30.04.2004

**SCHIVARTCHE**, Fábio, "Marta muda túneis para reduzir desgaste", Folha de S.Paulo, 01.05.2004

**SCHOR**, T. "O automóvel e o desgastes social", in **São Paulo em Perspectiva**, págs. 107 a 116, n.13, 1999.

**VESPUCCI**, Ana Cândida, "O novo Largo da Batata", **Revista Urbs, ANO V** - No. 27 - julho / agosto 2002. Disponível em: <http://www.vivaocentro.org.br/publicações/urbs/urbs27.htm#urbanismonacional>, acessado em fev..2008

## DICIONÁRIOS

**AULETE, CALDAS, DICCIONARIO CONTEMPORANEO DA LINGUA PORTUGUESA**, Editora DELTA, Rio de Janeiro, 1980

**CHOAY & MERLIN, Pierre, Dictionnaire de L'urbanisme et de L'aménagement**, Press Universitaires de France, Paris, 2000.

## WEB SITES

- [www.archive.org/details/automobile\\_society](http://www.archive.org/details/automobile_society)
- [www.cartacapital.com.br](http://www.cartacapital.com.br) – Revista Carta Capital
- CPTM - Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - [www.cptm.sp.gov.br](http://www.cptm.sp.gov.br)
- [www.cursoanglo.com.br](http://www.cursoanglo.com.br)
- EMTU/SP - Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos - [www.emtu.sp.gov.br](http://www.emtu.sp.gov.br)
- [www.estadao.com.br](http://www.estadao.com.br) Jornal o Estado de São Paulo
- [http://www.planalto.gov.br/Infger\\_07/presidentes/gale.htm](http://www.planalto.gov.br/Infger_07/presidentes/gale.htm) - Galeria dos Presidentes
- [www.galeriadosgovernadores.sp.gov.br/](http://www.galeriadosgovernadores.sp.gov.br/) - Galeria dos Governadores do Estado de São Paulo
- [maps.google.com](http://maps.google.com)
- [www.ibge.gov.br](http://www.ibge.gov.br)
- Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô- [www.metro.sp.gov.br](http://www.metro.sp.gov.br)
- [ww2.prefeitura.sp.gov.br](http://ww2.prefeitura.sp.gov.br)



- [www.rota.notlong.com](http://www.rota.notlong.com)
- [www.sampaonline.com.br](http://www.sampaonline.com.br)
- [www.saopaulominhacidade.com.br](http://www.saopaulominhacidade.com.br)
- [www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com)
- [www.sptrans.com.br](http://www.sptrans.com.br)
- Site sobre transportes – organizador independente de Marcelo Almirante  
<http://br.geocities.com/row701/capa.htm>
- [www.vitruvius.com.br](http://www.vitruvius.com.br)
- [www.wikipedia.com](http://www.wikipedia.com)

## MAPAS

- CeSAD
- Villaça, Flávio - "A Estrutura Territorial da Metrópole Sul Brasileira": Área edificada em 1905 (fonte: Planta n.7538 - S 1022 da Prefeitura do Município de São Paulo 1905)
- Fonte básica: Flávio Villaça -"A Estrutura Territorial da Metrópole Sul Brasileira": Área edificada em 1962 (fonte: Secretaria de Agricultura de São Paulo/Levantamento Aerofoto Natividade Ltda)
- Mapa rodoviário 1995 - Dersa
- EMBRAPA foto Satélite Landsat

- SEMPLA
- Sptrans
- Companhia Metrô

## VÍDEOS E DOCUMENTÁRIOS

**NUNES**, Branca e **BENICCHIO**, Thiago, **Sociedade do Automóvel**, realizado originalmente como trabalho de conclusão do curso de jornalismo da PUC-SP, em 2004. Reeditado e finalizado no primeiro semestre de 2005.

**SALLES**, João Moreira e **LUND**, Kátia, **Notícias de uma Guerra Particular**, Documentário, 57 minutos , Videofilmes, 1999.



## **Errata**

p.31

No segundo parágrafo, onde se lê “paisagem linear”, leia-se “paisagem uma construção social destituída de significados...”

p.34

Para compreensão do conceito de filtros sociais, consultar “Aspectos Humanos de la Forma Urbana”, de Amos Rapoport, 1977/1978 ou vide a página 24 e seguintes da tese de doutoramento de Leila M. Vasconcellos, intitulada “Dinâmica da configuração espacial urbana: uma análise dos impactos provocados pela ponte na cidade de Niterói”, defendida em 1996, na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo.

Para enunciarmos o conceito de **filtro social** conforme contido na bibliografia referida, ressaltamos que filtro social é denominação dada para o conjunto de aspirações sociais, juízos de valor e conotações simbólicas que formam o arcabouço simbólico e cognitivo dos diferentes grupos sociais. Eles interferem na interpretação que o sujeito faz do mundo, sendo ele consciente ou não sobre a existência dos filtros, fazendo parte da constituição de sua percepção e atribuição de qualidade a um lugar.

p.36

No final do primeiro parágrafo, leia-se: “É esse repertório nada simples que nos **coloca** diante do sistema de objetos e ações dos grupos que compartilham de nosso território”.

p.52

O item 1.2.4 deve ser realocado para o fim do segundo capítulo, entrando depois do item 2.5, finalizado na página 114. Sua

numeração passará a ser 2.6, mantendo-se o nome "O Neo-Liberalismo".

p.54

Conteúdo da Tabela 1

### **Região Metropolitana de São Paulo**

#### **Densidade demográfica por sub-região 1997-2002**

SUB-REGIÃO	AREA (1.000 ha)	POPULAÇÃO (1.000)		DENS. DEMOGR. (hab/ha)	
		1997	2002	1997	2002
<b>SUDOESTE</b>	113	595	670	5,19	5,93
<b>OESTE</b>	93	1.605	1.914	17,26	19,51
<b>NORTE</b>	74	367	455	4,96	6,15
<b>NORDESTE</b>	79	1.107	1.241	14,01	15,71
<b>LESTE</b>	208	1.010	1.200	4,86	5,77
<b>SUDOESTE</b>	94	2.260	2.413	26,90	29,73
<b>CENTRO</b>	154	9.858	10.552	64,01	69,52
<b>TOTAL</b>	<b>805</b>	<b>16.792</b>	<b>18.345</b>	<b>20,86</b>	<b>22,79</b>

Fonte: Metrô-Pesquisa O&D/97 e Aferição da O&D/2002

p.55

Tabela 2 é a da página 29.

p.56

Por erros de digitação, alguns números estavam incorretos. A tabela 2 é tal qual segue:

## Evolução das Viagens Diárias por Modo Principal

Fonte: Metrô – Pesquisa O&D 67/77/87/07 e

Viagens MODO	1967		1977		1987		1997		2002	
	(1.000)	%	(1.000)	%	(1.000)	%	(1.000)	%	(1.000)	%
<b>Coletivo</b>	4.994	68,10	9.759	61,00	10.455	55,76	10.474	50,80	11.508	47,04
<b>Individ.</b>	2.293	31,90	6.240	39,00	8.295	44,24	10.145	49,20	12.958	52,96
<b>Motoriz.</b>	7.287	-	15.999	74,77	18.750	63,78	20.619	65,60	24.466	63,29
<b>A pé</b>	(*)	-	5.400	25,23	10.650	36,22	10.913	34,40	14.194	36,71
<b>Total</b>	<b>7.287</b>	<b>100,00</b>	<b>21.399</b>	<b>100,00</b>	<b>29.400</b>	<b>100,00</b>	<b>31.532</b>	<b>100,00</b>	<b>38.660</b>	<b>100,00</b>

p.62

No segundo parágrafo, leia-se: “O capitalismo aglutinou com muita competência a associação que o ser humano faz entre aparato e ***liberdade, poder, distinção e exibição*** para sugerir habilidades diferenciais...”

p.64

No segundo parágrafo, leia-se: “Hoje, na cidade de São Paulo, são **duas pessoas** para cada automóvel...”

p.71

No terceiro parágrafo, retirar o seguinte conteúdo de seu início: “Com o declínio da cana-de-açúcar e...”. O parágrafo iniciará como segue: “O início das prospecções em busca de riquezas naturais, as Bandeiras, ...”

p.87

No segundo parágrafo, leia-se: "Desde 1906, no Convênio de Taubaté, o governo brasileiro interveio o quanto pôde para dirimir as perdas de capital, utilizando capital americano **e nacional** para industrialização..."

p.92

No primeiro parágrafo, onde está: "De capital inglês, trazia para o Brasil...", leia-se: "De capital **canadense**, trazia para o Brasil..."

p.94

No início do primeiro parágrafo, leia-se: "Ao mesmo tempo, em 1927, **ampliam-se os** conglomerados **existentes** ao redor da cidade..."

p.98

No primeiro parágrafo, onde está escrito *laisse faire*, deve ser *laissez faire*.

p.106

Ao final do terceiro parágrafo, após: "*laisse faire* a cidade apenas iniciaria suas obras do metrô.", retirando o ponto final, acrescentaremos: "a cidade apenas iniciaria suas obras do metrô quase duas décadas mais tarde."



p.108

A tabela 1 do capítulo 2 deve ter seu número alterado para Tabela 4

**Tabela 4 - Proporção de Veículos na Cidade**

ANOS	CARROS	BONDES	TRAM		AUTO E	METRÔ	LOTAÇ.
	E		WAY	ONIBUS			E
	TILBURIS		E TRENDS		TÁXI	OUTROS	
1890	-	95,1	4,9	-	-	-	-
1900	3,1	95,1	1,8	-	-	-	-
1910	1,5	95,0	1,5	-	2,0	-	-
1920	0,2	88,6	5,1	-	6,1	-	-
1930	-	74,8	4,8	11,8	8,6	-	-
1940	-	55,0	4,5	29,7	10,8	-	-
1950	-	47,3	8,0	34,0	10,7	-	-
1960	-	18,3	9,2	57,2	15,3	-	-
1970	-	-	7,0	64,2	28,8	-	-
1977	-	-	3,2	54,1	38,3	3,4	1,0
1987	-	-	4,4	42,8	42,5	7,6	2,6
1997	-	-	3,1	38,4	47,2	8,2	2,9
2002	-	-	3,1	33,9	49,7	7,3	5,8

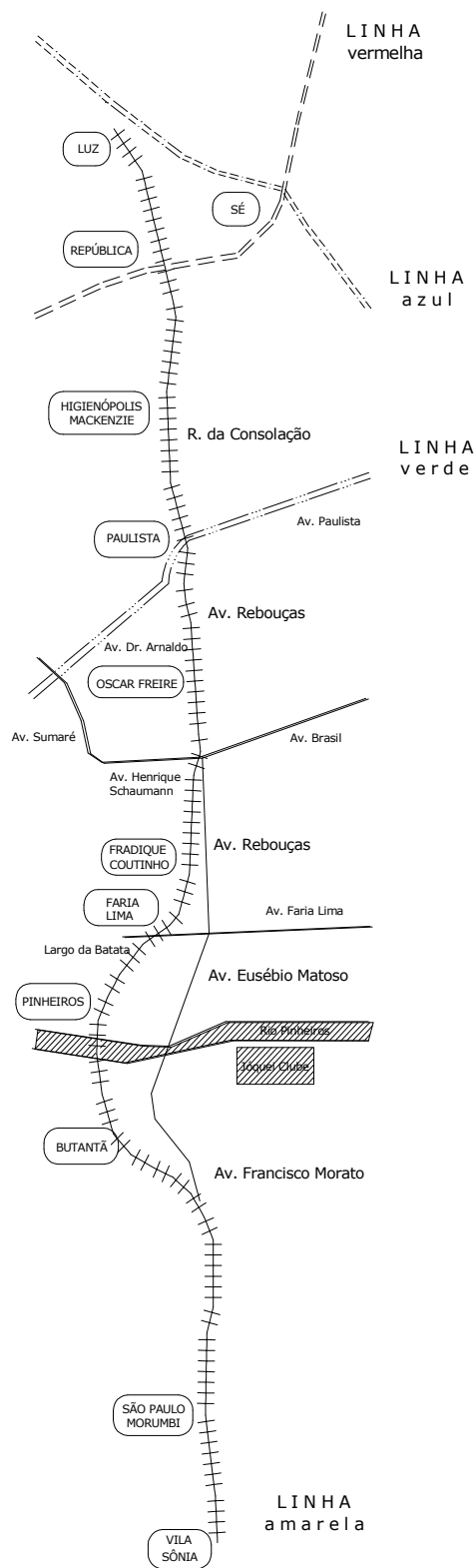
p.110

A tabela 2 do capítulo 2, deve ter seu número alterado para Tabela 5

p. 138

Na nota de rodapé número 37, leia-se: "Note-se que o autor **indica** os benefícios implantados no espaço pelo Estado em favor dessas classes pelo sistema viário, já que é apenas através da implantação desse que acontecem as conexões que tornam aquele lugar único e proveitoso."

p.145



Traçado da Linha 4 – Amarela, desde seu princípio na Estação da Luz até seu final na Vila Sônia.

Na estação inicial cruza a Linha Azul, daí passa pela Estação República, integrante da Linha Vermelha. Segue pela rua da Consolação, cortando a Linha Verde, e desce a Avenida Rebouças, transpondo as Avenidas Brasil e Faria Lima.

Ao final da Av. Rebouças continua pela Av. Eusébio Matoso, atravessando o leito do rio Pinheiros, seguindo, daí pela Av. Prof. Francisco Morato, para o seu ponto final no bairro de Vila Sônia.

Figura

p. 150

Entre 2º. e 3º. parágrafos, será inserido o seguinte parágrafo:

Ressaltamos o fato de o sistema de transportes coletivos ser mais um dos elementos que constituem a paisagem urbana, que é contingenciado por aspectos alheios às suas necessidades. Enquanto os estudos técnicos concebem um sistema completo e adequado ao uso, com previsão de remodelações em pontos-chave do sistema viário e dos equipamentos existentes, a fim de construírem-se traçados para amplo uso dos locais em que se inserem, dirimindo impactos negativos à paisagem, aos usuários e aos moradores, a realidade dos fatos impõe redesenhos para os traçados, incorporando e acomodando outros interesses que orbitam o espaço. Nesta negociação natural entre a existência de recursos e seu uso para contemplar os diversos interesses, vê-se realizarem-se perdas qualitativas para o sistema de transporte coletivo e para a paisagem.

p. 151

No parágrafo 2º., completamos a frase "... o padrão de desempenho para o sistema seria muito maior.", ao retirar o ponto final, com a seguinte consideração: "..., que com a conexão via ônibus ora proposta para alimentar a linha do metrô. Esta conexão representa demora, desconforto e desnecessário trânsito de veículos pela Francisco Morato e é mais uma conexão com parcialidades na cidade de São Paulo".

p. 151

No parágrafo 3º., incluímos a nota de rodapé após a frase "... e sua implantação imediata não tem justificativas aparentemente plausíveis, ...":

"A causa recorrentemente apontada para a implantação menos eficiente do sistema de transportes coletivos de massa é a ausência

de recursos financeiros, irrefutável em termos de custos envolvidos no curto prazo, mas questionável quando pensamos os retornos de políticas públicas que poderiam ser tomadas considerando outros fatores e custos ao longo do tempo: custo social, uso do espaço, economia de tempo produtivo, saúde da população e outros. O fato que estamos ressaltando neste trabalho é que na balança das negociações sociais para a implantação de equipamentos e infraestrutura que visem à implantação de políticas públicas para o transporte de massa, priorizam-se aquelas voltadas ao uso do automóvel particular”.

p. 157

No primeiro trecho leia-se “... maneira global unindo **instâncias** de governo,...”

p.160

No primeiro trecho da página, leia-se: “Partimos de um momento importante que dialoga com os dados **da lei da Operação Urbana Faria Lima, no. 11.732 de 1995**, e coloca visões em relação à cidade, ao bairro e à própria Operação Urbana:...”

p.160

No 2º. parágrafo, complementaremos a frase: “Entretanto, como a Operação Urbana Faria Lima não lograsse êxito em suas vendas de CEPACs até aquele momento, a administração municipal tomou duas iniciativas: ...”.

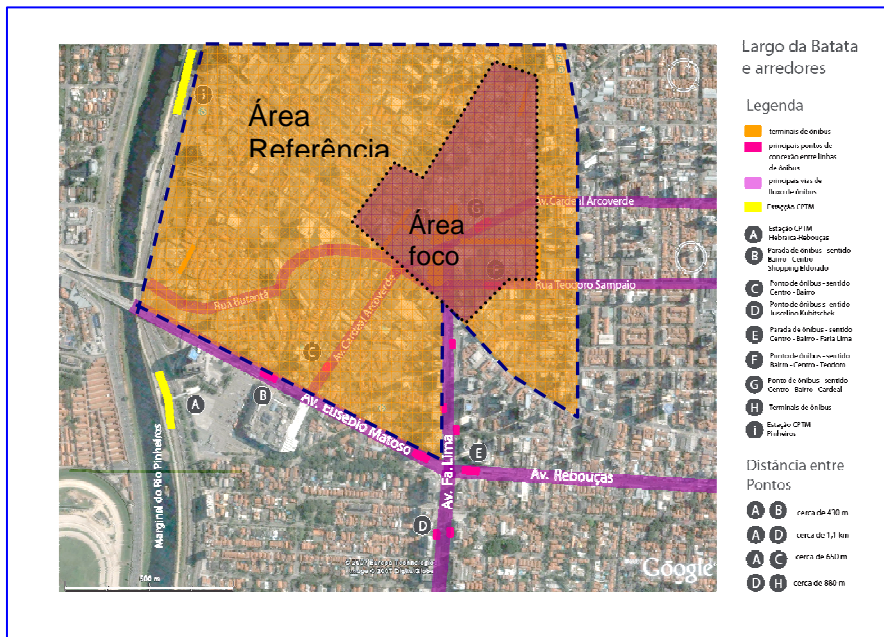
Leia-se: “Entretanto, como a Operação Urbana Faria Lima não lograsse êxito em suas vendas de CEPACs **para o trecho após a Avenida Rebouças** até aquele momento, a administração municipal tomou duas iniciativas: ...”.

p. 163

No segundo parágrafo, alteraremos o início da frase para de: "O edital dá como premissa a observância...", para "O edital, **cujo conteúdo analisaremos a seguir, transcrevendo alguns de seus trechos**, dá como premissa a observância..."

p.163

Deve-se incluir o mapa abaixo.



p. 168

No 3º. parágrafo complementaremos seu final, adicionado um 4º. parágrafo à página, como segue:

**“Por estas razões, procuraremos compreender e discutir as propostas dos vencedores do concurso, com base na análise que consta da Ata de Julgamento do Concurso para Reversão Urbana do Largo da Batata”.**

p. 169

Complementaremos as informações do 3º. parágrafo, ficando o trecho inicial do mesmo da seguinte forma: “Uma das críticas que tem recebido o programa deste edifício é sua redundância com o Instituto Tomie Ohtake e com o SESC Pinheiros, **edifícios aludidos na nota de rodapé número 3 do Termo de Referência do Edital, como elementos significativos na área referência, ainda que o SESC não tivesse sido construído, apesar de seu projeto já estar aprovado**, tendo sido, **por isso**, recomendada pela comissão julgadora a supressão do teatro”.

p.171

No último parágrafo, onde se lê: “..., o Largo encontra-se desfigurado, mas foi, no passado, epicentro de eixos de circulação entre norte e sul, leste e oeste, e poderia ser valorizado neste momento de renovação.”

Será retirado o ponto final e a frase será complementada como segue: **“mesmo porque**

**sua paisagem nunca foi privilegiada e nem tenha sido objeto de planejamento, apresentando-se sempre como derivada da possibilidade de locomoção que o local oferece**".

p.186

No segundo parágrafo, em vez de "enorme pedra", leia-se "**grande elemento rochoso**".

**Fotografias:**

p. 127. Foto 1:

Zona mais residencial do bairro.

p. 127 Foto 2:

Obras rentes à marginal do Rio Pinheiros, dois níveis abaixo de viela existente.

p. 127 Foto 3:

Rua que fica a dois quarteirões de distância da Av. Eusébio Matoso.

p. 128 Foto 4:

Bairro residencial e suas vielas

p. 128 Foto 5:

Relação da igreja com o local

p. 128 Foto 6:

Bairro residencial com o edifício da Editora Abril ao fundo, onde será construído o terminal intermodal da rua Capri.

p. 141. Foto 7 e Foto 8:

Vistas do uso misto do bairro e do impacto dos ônibus dispostos nas ruas estreitas. Acervo Pessoal e IAB

p. 142. Foto 9:

Volume dos ônibus no leito carroçável.

p. 142. Foto 10:

Dificuldade de circulação dos pedestres devido à ocupação das calçadas por ambulantes.

p. 142. Foto 11:

Vista do Largo da Batata em direção ao Instituto Tomie Ohtake, no centro. À direita, esqueleto estrutural rente ao Largo.

p. 143. Foto 12:

Improvisação de ponto de ônibus sob marquise de ponto comercial.

p. 143. Foto 13:

Comércio informal nas calçadas onde estão os pontos de ônibus.

p. 143. Foto 14:

Visão geral comum do pedestre nas ruas adjacentes ao Largo.



# Livros Grátis

( <http://www.livrosgratis.com.br> )

Milhares de Livros para Download:

[Baixar livros de Administração](#)

[Baixar livros de Agronomia](#)

[Baixar livros de Arquitetura](#)

[Baixar livros de Artes](#)

[Baixar livros de Astronomia](#)

[Baixar livros de Biologia Geral](#)

[Baixar livros de Ciência da Computação](#)

[Baixar livros de Ciência da Informação](#)

[Baixar livros de Ciência Política](#)

[Baixar livros de Ciências da Saúde](#)

[Baixar livros de Comunicação](#)

[Baixar livros do Conselho Nacional de Educação - CNE](#)

[Baixar livros de Defesa civil](#)

[Baixar livros de Direito](#)

[Baixar livros de Direitos humanos](#)

[Baixar livros de Economia](#)

[Baixar livros de Economia Doméstica](#)

[Baixar livros de Educação](#)

[Baixar livros de Educação - Trânsito](#)

[Baixar livros de Educação Física](#)

[Baixar livros de Engenharia Aeroespacial](#)

[Baixar livros de Farmácia](#)

[Baixar livros de Filosofia](#)

[Baixar livros de Física](#)

[Baixar livros de Geociências](#)

[Baixar livros de Geografia](#)

[Baixar livros de História](#)

[Baixar livros de Línguas](#)

[Baixar livros de Literatura](#)  
[Baixar livros de Literatura de Cordel](#)  
[Baixar livros de Literatura Infantil](#)  
[Baixar livros de Matemática](#)  
[Baixar livros de Medicina](#)  
[Baixar livros de Medicina Veterinária](#)  
[Baixar livros de Meio Ambiente](#)  
[Baixar livros de Meteorologia](#)  
[Baixar Monografias e TCC](#)  
[Baixar livros Multidisciplinar](#)  
[Baixar livros de Música](#)  
[Baixar livros de Psicologia](#)  
[Baixar livros de Química](#)  
[Baixar livros de Saúde Coletiva](#)  
[Baixar livros de Serviço Social](#)  
[Baixar livros de Sociologia](#)  
[Baixar livros de Teologia](#)  
[Baixar livros de Trabalho](#)  
[Baixar livros de Turismo](#)