

SP.OBJETO

Jorge Bassani

* Capítulo 1 da tese “A função é a comunicação”, FAU-USP - 2005

1. O QUE É UMA CIDADE?

Cidade é isto, abra a janela e olhe!

Para quase 75% da população mundial essa resposta é absolutamente clara e suficiente, embora milhões de coisas diferentes sejam vistas.

Por conta destas inúmeras construções, paisagens, estruturas e culturas diferentes sob o mesmo nome, é que temos uma enorme literatura empenhada em definir, entender e explicar esse objeto que nada mais é que a própria expressão do mundano.

A grande maioria dos estudantes de arquitetura no mundo todo, na segunda metade do século XX, iniciou seus estudos sobre a cidade a partir de definições como:

“A cidade – local de estabelecimento aparelhado, diferenciado e ao mesmo tempo privilegiado, sede da autoridade – nasce da aldeia, mas não é apenas uma aldeia que cresceu. Ela se forma, quando as indústrias e os serviços já não são executados pelas pessoas que cultivam a terra, mas por outras que não têm esta obrigação, e que são mantidas pelas primeiras com o excedente do produto total.”⁽¹⁾

“O que é cidade? É uma comunidade de dimensões e densidade populacional consideráveis, abrangendo uma variedade de especialistas não agrícolas, nela incluída a elite culta.”⁽²⁾

“En esta definición se encuentran implícitos dos requisitos para la revolución urbana: primero, la producción de un excedente almacenable de alimentos y otras materias primas por parte de un sector de la sociedad a fin de mantener las actividades de los individuos especializados; segundo, la existencia de alguna forma de escritura, sin lo cual no se puede establecer un registro permanente de los acontecimientos y no es posible el desarrollo de las matemáticas, la astronomía y otras ciencias.”⁽³⁾

A grande maioria dos teóricos (e práticos, como os arquitetos e urbanistas modernistas⁽⁴⁾) do século XX costumam definir a cidade em função de questões econômicas e produtivas, como de Benevolo. A literatura modernista sobre a cidade a posiciona como aparelho físico estrutural das atividades sociais destinadas à produção. Neste aspecto coincidem tanto a visão burguesa institucionalizada politicamente como a análise crítica marxista. A cidade é, sem dúvida, o instrumento viabilizador da produção para a teoria da era industrial.

1. BENEVOLO, Leonardo. **História da Cidade**. São Paulo, Ed. Perspectiva, 1997. p. 23.

2. SJORBERG, Gideon. **Origem e evolução das cidades in Cidades – A Urbanização da Humanidade**. Rio de Janeiro, Ed. Zahar, 1970. p. 38.

3. MORRIS, A. E. J. **Historia de la forma urbana**. Barcelona, Ed. G. G., 2001. p. 17.

4. O termo modernismo e modernista estará sendo usado para designar o que normalmente é identificado como Arquitetura Moderna (em sua face funcionalista e racionalista) entre a 1ª. Guerra e a década de 60, inclusive em relação às teorias sociais e culturais embasadas no materialismo histórico com origem na visão hegeliana de Marx.

Normal então que se interprete este instrumento a partir da divisão social do trabalho que ele promove, como aprendemos de forma definitiva com Marx. Desta forma, grande parte do fenômeno urbano é compreendido e explicado com alguma segurança. Entendemos a formação das cidades da Mesopotâmia, a *polis* grega, as cidades mercantilistas italianas no início do capitalismo e a cidade industrial moderna. Sem dúvida, muito das construções que chamamos de cidade ficam claras e passíveis de interpretações quando observadas a partir das relações sociais estabelecidas pelas economias amparadas no controle do poder político através da história.

Contudo, esta interpretação do objeto cidade na era moderna apresenta dois problemas marcantes, explorados também pela teoria inscrita no período modernista, porém mais verificável nas últimas décadas do XX. Ou seja; um, que o fenômeno consegue ser muito mais complexo que as relações sócio-econômicas (que sempre foram muito complexas); dois, definir um objeto na história passada e futura a partir de parâmetros temporários, aplicáveis exclusivamente à cidade industrial moderna. Em outras palavras, conceber a cidade como instrumento da produção industrial, sendo que isso acontece depois de mais de 5000 anos de história, e não considerar que tais parâmetros poderiam rapidamente entrar em declínio (como de fato acontece no final do século) é o grande equívoco do Modernismo na teoria e na prática urbanas em suas versões humanista-marxistas ou tecnocrata-burguesas (não encontrei outro termo).

Lewis Mumford inserido em uma cena, digamos, mais americana, mais organicista ou liberal, aponta para esta abrangência multimórfica e multidisciplinar da conceituação de cidade:

“Que é cidade? Como foi que começou a existir? Que processos promove? Que funções desempenha? Que finalidades preenche? Não há definições que se aplique sozinha a todas as suas manifestações nem descrição isolada que cubra todas as suas transformações, desde o núcleo social embrionário até as complexas formas de maturidade e a desintegração corporal da sua velhice. As origens da cidade são obscuras, enterradas ou irrecuperavelmente apagada uma grande parte de seu passado, e são difíceis de pesar suas perspectivas futuras.”⁽⁵⁾

No entanto, quando Mumford faz uma aproximação sintética do que vem a ser o fenômeno cidade o faz de maneira a estabelecer várias zonas de contato com a cidade produtivista dos funcionalistas e acumulativa das riquezas como a interpretada pelos marxistas:

“Em verdade, a partir das suas origens, a cidade pode ser descrita como uma estrutura especialmente equipada para armazenar e transmitir os bens da civilização e suficientemente condensada para admitir a quantidade máxima de facilidades num mínimo de espaço, mas também capaz de um alargamento estrutural que lhe permite encontrar um lugar que sirva de abrigo às necessidades mutáveis e às formas mais complexas de uma sociedade crescente e de sua herança social acumulada. A invenção de formas tais como o registro escrito, a biblioteca, o arquivo, a escola e as universidades, constitui um dos feitos mais antigos e mais característicos da cidade.”⁽⁶⁾

O que mais interessa nessa colocação é que ela deixa explícito a cidade como centro de acumulação e trocas de produtos não-materiais, não qualificáveis como produção econômica diretamente. Isso com certeza está presente na literatura modernista, porém nesta encontra-se determinada pela macro estrutura econômica e pelas contradições entre as classes sociais. Mumford atribui uma posição determinante a esta cultura não material no desenvolvimento da cidade na história.

5. MUMFORD, L. **A cidade na história – suas origens, transformações e perspectivas**. São Paulo, Martins Fontes, 1998. p.09.

6. *Ibidem*, pp. 38-39.

Giulio Carlo Argan, historiador marxista, é quem vai definir mais precisamente e amplamente contornos metodológicos ao estudo da cidade, talvez capaz de abarcar toda a complexidade material e cultural do objeto, o seu caráter de fato histórico e artístico:

“A cidade favorece a arte, é a própria arte”, disse Lewis Mumford. Portanto, ela não é apenas, como outros depois dele explicitaram, um invólucro ou uma concentração de produtos artísticos, mas um produto artístico ela mesma. Não há, assim, por que surpreender-se se, havendo mudado o sistema geral de produção, o que era um produto artístico hoje é um produto industrial. O conceito se delineou de forma mais clara desde quando, com a superação da estética idealista, a obra de arte não é mais a expressão de uma única e bem definida personalidade artística, mas de uma soma de componentes não necessariamente concentrada numa pessoa ou numa época. A origem do caráter artístico implícito da cidade lembra o caráter artístico intrínseco da linguagem, indicado por Saussure: a cidade é intrinsecamente artística.”⁽⁷⁾

Para Argan cidade e linguagem são caracterizadas por um “*caráter artístico*”, portanto “*a cidade é intrinsecamente artística*”, de origem, centro produtor de linguagens ⁽⁸⁾, entre elas as econômicas. As articulações formais, materiais, das cidades são resultados de necessidades sócio-econômicas, mas, ainda mais, por conflitos de outras naturezas, como as relativas ao sensível, ao não material, ao estético teleológico ⁽⁹⁾.

Portanto a imagem-realidade que se descortina na janela é sempre a mesma, mas nunca igual. As definições e conceituações de cidade se repetem, e é normal que o façam, para diferentes objetos, todavia as realidades materiais e não materiais de cada objeto urbano são completamente diferentes.

* * *

A noção de cidade como grande artefato cultural produzido segundo princípios de linguagens diversos na história da civilização, recebe grande impulso nas últimas décadas do século XX. Os fenômenos culturais ocorridos no último quartel do século, normalmente agrupados sob o nome genérico de ‘pós-modernidade’⁽¹⁰⁾, exigem uma nova conceituação de cidade, apontando para uma possível morte dos modelos teóricos e práticos da cidade moderna.

O alarme foi soado de forma mais ruidosa por J. Jacobs, no início da década de 60, com “*Morte e vida de grandes cidades*”. Desafiava já de cara: “*Este livro é um ataque aos fundamentos do planejamento urbano e da reurbanização ora vigentes. É também, e principalmente, uma tentativa de introduzir novos princípios no planejamentos urbano e na reurbanização, diferentes daqueles que hoje são ensinados em todos os lugares, de escola de arquitetura e urbanismo a suplementos dominicais*” ⁽¹¹⁾.

Esses “*novos princípios*” propostos por ela estão relacionados à valorização dos elementos tradicionais e simbólicos da cidade, como ruas, calçadas, bairros, em termos de usos imediatos, não produtivistas; um tanto romântico, porém objetivos em seus alvos.

7. ARGAN, Giulio Carlo. **História da arte como história da cidade**. São Paulo, Martins Fontes, 1992. p 73.

8. A cidade enquanto produto resultado de operações com as linguagens e, ela própria, geradora de novas linguagens é o foco central da dissertação de mestrado “*As linguagens artísticas e a cidade*” de nossa autoria defendida na FAU-USP em 1999.

9. Nas condições que são colocadas por Kant, ver em: BASSANI, J. **As linguagens artísticas e a cidade**. São Paulo, Formarte, 2003. p. 24-27

10. Estamos o termo “pós-modernidade” de forma a simplificar a identificação da situação cultural do último quartel do século XX.

11. JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo, Martins Fontes, 2001. p. 01

Por outro lado, as atividades produtivas entram em fase de acomodação à nova realidade econômica globalizada e as novas tecnologias eletrônicas. Se essa realidade é nova de fato ou se não passa de mais um momento da curva moderna, ou de que consiste essa novidade, é impossível discutir aqui, contudo em uma outra alternativa, a situação mundial sócio-econômica condicionou (e vice-versa) uma série de posturas culturais que evidentemente afetam consideravelmente o modo de observar seu principal espaço, a cidade, como tem sido durante toda a modernidade.

A diferença seria este caráter mais cultural da cidade e menos determinado por suas condições econômicas-produtivas, o que implicaria em uma humanização do espaço urbano e seu uso-percepção.

A quais caminhos esta reconceituação conduz do ponto de vista de realidade material projetada:

1. O olhar para trás: a recuperação da idéia de '*lar comum*', de comunidade, perdida, no espaço produtivo da era Moderna. A interpretação das diferentes identidades urbanas provenientes de diferentes contextos sócio-culturais.

2. O reflexo imediato do circunstancial: O cultural da cidade traduzido no espetacular (show). O novo centro político e econômico globalizado, integrador, centro de atividades econômicas não-industriais.

3. O olhar para o futuro: O Moderno supunha a criação da cidade base para uma nova sociedade, quer dizer, nova porque estava surgindo e revelando o futuro, daí a idéia de planejamento que gestasse a novo absoluto. A cidade de fim de século deve tornar-se a própria expressão das tecnologias super desenvolvidas, através de seus objetos públicos e privados. A sociedade e sua tecnologia desenha a cidade e não ao contrário.

Dessas formas o fim do século XX propõe (ou pressupõe) uma nova cidade, que ao contrário da Moderna, não se posiciona como 'grau zero' para o futuro, mas sim como o vértice de um desenvolvimento histórico já milenar ⁽¹²⁾. O mesmo acontece com as ideologias que planejam o futuro da sociedade, são abandonadas. Mais que um culto ao presente, a era é marcada por um sentimento de que o futuro é isso que nos cerca hoje. E é desse jeito.

O Movimento Moderno assentava-se em uma interpretação lógica e conclusiva a respeito do futuro da cidade. O fim de século, em oposição, vive uma ansiedade em relação ao presente da cidade. Tanto se fala em processos de desurbanização ao mesmo tempo em que se convive com complexos urbanos agigantados em área, população e conflitos de toda natureza. Complexos estes de uma categoria dificilmente encaixável nas definições de cidade ⁽¹³⁾.

A cidade medieval e/ou barroca, reformada no XIX, que os estabelecimentos, das vanguardas à tecnocracia, modernos interpretará e intervirá ainda permite uma intenção ética, normalmente maniqueísta, de conjunto social. Ao final do XX, esta cidade é um complexo de informações que assistiu a decadência das teorias e ideologias. As unidades abstratas implodem, resta a tentativa de encontrar uma unidade material-real no entulho histórico das cidades após o turbilhão industrial.

As novas teorias sobre a cidade fragmentam-se, tal qual o mundo informatizado, direcionadas para as mais variadas direções. Não existe um consenso, ou um grupo hegemônico, teórico. Porém, encontramos na grande maioria delas esse desejo de encontro com a unidade perdida, e isso a partir da história que a própria cidade conta.

12. A cidade da IM que consiste como origem idealizada de cidade, não Ur ou Mênfis, ou qualquer situação urbana da Antigüidade.

13. De tal forma é colocado por Paul Virilio os grandes complexos urbanos contemporâneos ultra-inchados em *O espaço crítico*.

O objeto é sempre único, porque cada uma tem uma história, ou deveria ter ⁽¹⁴⁾, própria e intransferível, que lhe confere uma identidade distinta.

Aldo Rossi em “A arquitetura da cidade”, no final dos anos 60, coloca nos seguintes termos: “A cidade... é entendida como uma arquitetura. Ao falar de arquitetura não pretendo referir-me apenas à imagem visível da cidade e ao conjunto das suas arquiteturas, mas antes à arquitetura como construção. Refiro-me à construção da cidade no tempo. Considero que esse ponto de vista, independentemente de meus conhecimentos específicos, pode constituir o tipo de análise mais abrangente da cidade; ela remete ao dado último e definitivo da vida da coletividade: a criação do ambiente em que esta vive.”⁽¹⁵⁾

Algumas questões apontadas por Rossi tornaram-se definidoras dos espaços configurados pelas cidades, de forma consideravelmente diferente das conceituações até a década de 60 ⁽¹⁶⁾: a construção no tempo e ambiente que se vive. Tanto a cidade resultado de processos históricos, quanto o ambiente da vida humana, em nenhum momento escapa às teorias modernas, porém são determinadas, enquanto modelo teórico e prática de intervenção, pela estrutura sócio-produtiva e não cultural na história.

Nas últimas décadas do século passa-se a exigir uma cidade pensada e construída segundo novas determinações, principalmente pela manutenção de seu status de produto cultural histórico, o que leva Otília Arantes a identificar como o “momento em que as cidades passaram a ser encaradas como um repertório de símbolos, tudo virou cultura. Para ser mais específico, patrimônio a ser preservado. Nove em cada dez secretários de cultura são desta opinião, a saber, a preservação do patrimônio é a prioridade número um.” ⁽¹⁷⁾. Nas mesmas condições imagina-se o ambiente de uma vida plena, não só dedicada ao trabalho produtivo, mas, principalmente, ao trabalho cultural e ao não trabalho – o ócio e o lúdico. Rossi associa este ambiente a noção de coletividade, aquela que conduz ao bem comum, de tal maneira, só podemos concebê-lo qualificado por seus usos públicos, os espaços de exercício da cidadania em estado absoluto.

É quase um retorno a uma concepção helênica das cidades-estados, uma nova noção de cidade-estado. Essa cidade independente culturalmente, com personalidade própria e local, apresenta-se bem apropriada às novas economias globalizadas e a aparente dissolução do conceito de nacionalidade tão característico da era ‘pós-moderna’.

Talvez uma nova utopia embale os sonhos dos novos arquitetos, urbanistas e teóricos. Todavia o fato é que a cidade abstrata planejada para ser espaço-realidade no século XX, apolínea em essência, ainda assombra a sonhada cidade dionisíaca da pós-modernidade.

Uma total redefinição da cidade do início do XXI é virtualmente impossível, um macro-objeto mais caracterizável como a floresta de signos do que por sua matéria física, fortemente marcado por um projeto para máquina produtiva e de circulação, dificilmente poderá ser observado e vivenciado como o lugar comunal das sociedades pré-industriais. Contudo, uma nova idealização de cidade se faz necessária para a própria noção de civilização, pelo menos até a noção desta não se alterar totalmente.

14. As cidades nas Américas, as colônias, as cidades produtivas industriais inseridas em sistemas econômicos tão rígidos que lhes impõe conformações pré definidas parecem não oferecer uma história própria além da história do sistema internacional que lhes dá origem.

15. ROSSI, Aldo. **A Arquitetura da Cidade**. São Paulo, Ed. M. Fontes, 1995. p. 01.

16. Não esquecendo que 10 anos antes de Rossi, os novos arquitetos presentes aos últimos CIAMs já estão apontando para novas visões de cidade diferentes das propostas pelo modernismo.

17. ARANTES, Otília. **Urbanismo em fim de linha**. São Paulo, EDUSP. 1998. p.148.

As regras básicas da estrutura econômica que rege todo o sistema social, e diretamente a cidade, ainda permanecem determinadas pelas noções do capitalismo essencial, a mercadoria, a abstração determinada pelo valor de troca. As regras ainda determinam a divisão social do trabalho e valor do solo e objetos urbanos. Contudo o sistema produtivo tem mudado muito nos últimos anos, abrindo uma brecha considerável para a reavaliação, e inúmeras especulações, do espaço de realização das atividades econômicas.

Então passamos a conviver com este ser híbrido nos limites, provavelmente como deve ter sido a passagem da cidade liberal para a pós-Haussmann, em que tudo ao nosso em torno parece, ou ruínas ou eventos tecnológicos que nos mostram o futuro que já chegou há tempos. Existe uma imagem de cidade desejada. E existe complexos urbanos completamente caóticos, superpovoados, sem infra-estrutura adequada, a selva da sobrevivência física, real. Como indica O. Arantes, *"ocorre que [o capitalismo central] se recompôs inviabilizando de vez a idéia mesma de urbanização, tornando o conceito de cidade uma coisa do passado, como atestam os monstros urbanos em que vivemos, e dentro deles as zonas extraterritorializadas que, sem dúvida, um bom desenho até pode tornar agradável de ver."*⁽¹⁸⁾

18. *Ibidem*, p. 142.

2. SP É UMA CIDADE?

Evidentemente, é a cidade de São Paulo!

Primeiramente, as idéias de metrópole e de cidade são compatíveis, podem coexistir? Mas o que é uma metrópole?

“A mudança de nome reflete o fato de a cidade ter atingido um estágio revolucionário após uma lenta e longa evolução. A cidade sofreu uma transformação qualitativa de modo que, hoje, ela não é meramente uma versão maior que da cidade tradicional, mas uma nova e diferente forma de agrupamento humano.”⁽¹⁾

Haja visto que a metrópole como é apresentada configura-se em um fenômeno distinto do identificado como cidade, podemos considerar **SP** ao longo desta distinção.

A cidade é um signo ⁽²⁾, ou uma sintaxe de signos, classificável, como um texto. A metrópole aparentemente não. A percepção e leitura dela são sempre difusas, ela nunca é decodificada como signo, um objeto uno.

Então podemos dizer que metrópole nada mais é do que aquilo que normalmente definimos como cidade moderna industrial?

Para Hans Blumenfeld, sim: *“Em resumo, a metrópole moderna difere da cidade tradicional em diversos aspectos básicos: 1) ela acumula a função de liderança com a função de prover a maior parte da produção e de serviços; 2) sua população é até dez vezes maior que a das maiores cidades pré-industriais; 3) com os rápidos transportes modernos, que aumentaram o seu raio de 10 vezes, ela é até cem vezes maior em área do que as maiores cidades antigas; 4) ela não é nem cidade nem campo, e sim um complexo de distritos urbanos e áreas verdes; 5) suas zonas residenciais são separadas dos locais de trabalho; 6) seus trabalhadores tem grande facilidade na escolha de trabalho e ocupação.”⁽³⁾*

No entanto, metrópole também é uma situação geográfica (conurbação), uma situação política, um fato simbólico, um complexo comunicativo e uma experiência diferenciada na relação com o ambiente. Tudo isto possivelmente está incluso na cidade moderna, porém nem todas as cidades da era industrial podem ser classificadas como metrópole se considerarmos todos estes quesitos.

Parte da teoria desvincula o caráter metropolitano da situação física de conurbação, como fenômenos diferentes, dessa forma: *“Enquanto estamos tratando da região metropolitana, eu gostaria de esclarecer a diferença que existe entre ela e uma “conurbação” ou “megalópole”. A forma predominante da metrópole é monuclear: sua identidade decorre de um único centro. Nos países mais antigos da Europa, por outro lado, as conurbações – regiões metropolitanas formadas pela junção de cidades em expansão - são bastante comuns.”⁽⁴⁾*

Dessa forma *conurbação* seria a junção física geográfica de cidades com história diversas e aproximadas unicamente pelo inchaço de ambas, enquanto *metrópole* seria um centro tentacular em grande extensão e população. *“O Bureau of the Census, dos estados Unidos, designa como uma “área estatística metropolitana padrão” qualquer condado com uma cidade central de mais de 50.000 habitantes, ligado com outros condados que apresentem certos padrões de urbanização e conexões com o centro.”⁽⁵⁾* A afirmação de Blumenfeld foi feita há quarenta anos e

1. BLUMENFELD, Hans. **A metrópole moderna in Cidades – A urbanização da humanidade**. Rio de Janeiro, Zahar Editores, 1970.p 52.

2. Vide em Bassani J. *op cit*, o capítulo: *Arte e cidade*.

3. BLUMENFELD, H. *op cit* p. 59.

4. *Ibidem* p. 65.

5. Citado por CHINITZ, Benjamin. **Nova York: uma região metropolitana in Cidades – A urbanização da humanidade**. Rio de Janeiro, Zahar Editores, 1970. p. 116.

para uma realidade norte-americana, em parte isso a justifica, pois é muito difícil assim identificar e classificar as metrópoles contemporâneas.

Pensar em um centro monuclear nas metrópoles americanas (mesmo as do norte), após todos os adventos de circulação e comunicação é quase absurdo. Por outro lado, mesmo as *conurbações* européias configuram-se como centros que gravitam em torno de um mais poderoso como símbolo econômico ou comunicativo. Portanto, me parece, que a única diferenciação possível dos dois fenômenos é terminológica, metrópole é uma condição e conurbação sua situação física.

Também é terminológica a origem dessa diferenciação em Mumford ⁽⁶⁾ que discorda do termo metrópole por entende-lo como o das polis gregas em relação a sua colônias, a *cidade-mãe*, colocando assim: “*Patrick Geddes, no princípio do século atual [XX], mostrou o significado dos novos mapas demográficos, que revelavam graficamente um generalizado adensamento e propagação da massa urbana: mostrou ele que províncias e distritos inteiros se estavam tornando urbanizados e propôs diferenciar aquelas formações assim difusas por um nome que se distinguiria da cidade histórica: a “conurbação”⁽⁷⁾*. Contudo, uma significativa parte das metrópoles modernas assumem, em termos, esse significado, tanto por dar origem aos núcleos satélites, como pelo exercício de um determinado controle econômico e político. É a situação dos centros políticos das metrópoles, a própria noção *política* (ciência da polis) pressupõe a condição tutorial, configurada hoje não só nos órgãos de administração metropolitana, como também na concentração econômica (o que implica, principalmente, na oferta de empregos e no conseqüente adensamento e especulação) e de equipamentos urbanos dedicados ao lazer, cultura, educação.

Com certeza as metrópoles (cidades-mãe) helênicas tinham um comportamento, uma relação política, cultural e econômica, com suas colônias bem diferentes das atuais, mesmo porque não havia as conurbações e as colônias ficavam bem distantes das cidades de origem. Entretanto, essa onipresença da metrópole na vida social de vastos territórios no mundo contemporâneo corresponde ao anseio da política centralizada na polis clássica, apesar de todas as distorções que o hiper dimensionamento dos estamentos urbanos trazidos com a era moderna.

Nesse mesmo sentido o termo *metrópole* é usualmente aplicado em relação ao sistema colonial moderno, de forma geral para designar a sede política em oposição à colônia subjugada. Metrópole é o locus geo-político que administra e explora economicamente a colônia. Com o esgotamento do sistema colonial associado ao mercantilismo e surgimento do capitalismo industrial, eliminou-se a necessidade de administrar os territórios coloniais incentivando-se processos de independência relativa e surgimento de novas nações. Porém, a exploração econômica, e até o controle político, permanece - sob o nome genérico, muito utilizado nas décadas de 60 e 70 do XX, de *imperialismo econômico* – nas novas configurações da divisão internacional do trabalho. E como o sistema industrial concentrou-se nas cidades, o novo sistema colonial, ao contrário do dos séculos XVII e XVIII, é exercido sobre as grandes concentrações urbanas do mundo periférico economicamente e não mais em seus campos agrários e reservas minerais.

Além da situação política, existe a situação física das entranhas das metrópoles que geram relações muito diferenciadas entre os habitantes e o ambiente, aí não só físico, mas também simbólico e comunicativo. Estes comportamentos metropolitanos desde seus inícios no XIX, já implicaram em teses e posturas artísticas.

6: “Existem controvérsias acerca do termo. Lewis Mumford, não aceita “metrópole” (palavra derivada do grego “mãe” e “cidade”), que historicamente tem um significado diferente, ele prefere o termo “conurbação”, criado por Patrick Geddes, o biólogo escocês pioneiro em planejamento urbano. Essa palavra, entretanto, implica junção de cidades em expansão; a maioria das metrópoles não se originou dessa maneira.” (Blumenfeld, op cit.p 53)

7. MUMFORD, L., op.cit. p. 583.

Desde Baudelaire ou do *homem da multidão* de Allan Poe ⁽⁸⁾, esse comportamento nervoso e anti-natural determinado pela vida metropolitana tem se radicalizado aos extremos. Seria totalmente impossível comparar o comportamento do cidadão pré-industrial ao do metropolitano em relação ao seu ambiente, tanto produtivamente quanto em suas interpretações. A metrópole é o espaço físico real das abstrações absolutas ⁽⁹⁾, daí também resulta outro mito da metrópole, o cosmopolitismo, o lugar de nenhum lugar, o mundo todo aqui e agora.

Massimo Cacciari, lendo G. Simmel ⁽¹⁰⁾, coloca nos seguintes termos: “Nos encontraremos ya en la Metrópoli cuando la producción alcance su “razón social”, determine las formas del consumo y consiga instrumentalizarlas de cara a la reproducción del ciclo. La Metrópoli debe poner en marcha una Vida nerviosa capaz de realizar, a través del valor de uso, el valor de cambio producido por el Intelecto, y capaz de reproducir, también, las condiciones del Intelecto.” ⁽¹¹⁾ Pois muito além de espaço conurbado ou interfaces econômicas administrativas, “La Metrópoli es la forma general que adopta el proceso de racionalización de las relaciones sociales. Es la fase, o el problema, de la racionalización de las relaciones sociales en su conjunto, que sigue a la fase de racionalización de las relaciones de producción.” ⁽¹²⁾

A metrópole é o campo material da formalização das relações sociais contemporâneas, como a cidade o fora antes, enquanto objeto, função e símbolo, enquanto linguagem. Nada mais evidente, portanto, nada mais normal que em plena era da sociedade informatizada, a metrópole seja a materialização das informações, ou o mais expressivo emissor de comunicações diversas dessa sociedade, ou a própria essência da metrópole desde sua origem, a materialização das relações abstratas. Mais que uma forma urbana identificável, seu resultado morfológico e social é determinado por essa situação de objeto comunicativo, com todos os traumas resultantes disto. Podemos assim justificar as angústias de Mumford ao proclamar: “A forma da metrópole é, pois, sua disformidade, assim mesmo como seu alvo é sua própria expansão sem alvo...” ⁽¹³⁾, aquilo a que alguns têm chamado explosão urbana é, na realidade, sintoma de um estado mais geral – a remoção dos limites quantitativos. Isso assinala a mudança de um sistema orgânico para um sistema mecânico, do crescimento propositado para a expansão sem propósito.

Se aceitarmos que a cidade é uma coisa e metrópole é outra coisa, **SP** nunca foi cidade, avançou do estágio de vila para o de metrópole direto. Poderíamos associar esta sentença a outras situações urbanas no planeta, porém a profundidade destes sintomas em **SP** é de uma ortodoxia dramática, o grau de pragmática metropolitana moderna que o complexo atingiu, desprezando outros sintomas urbanos, ou desprezando sempre as características de *cidade*, é pouco encontrado em escala mundial.

8. O personagem de Poe e as comparações estabelecidas entre ele e o *flâneur* de Baudelaire por Walter Benjamin são os cicerones de “o ambiente moderno” em Bassani J. *op cit.*

9. Sobre o assunto a tese de doutoramento “Metrópole e Abstração” de Ricardo Marques de Azevedo, FFLCH-USP, 1993, compõe um estudo dos mais aprofundados.

10. “Toda la filosofía de Simmel se desarrolla a partir de la cuestión de la Metrópoli como problema de la relación entre la existencia moderna y sus formas. Comprenderla, llegar a centrar su significado histórico, no limitarse a un mero comentario “impresionista”, significa partir de ahí y, en particular, de aquel formidable ensayo que recoge, sintetizándolas, las tesis fundamentales de su Philosophie des Geldes (Filosofía del dinero), y que es Die Grosstädte und das Geistesleben.” (p. 81)

11. CACCIARI, Massimo. *Dialéctica de lo negativo en las épocas de la metrópoli in De la vanguardia a la metropoli – crítica radical a la arquitectura*. Barcelona, Ed. Gustavo Gili, 1972. p. 85.

12. *Ibidem*, p. 81.

13. MUMFORD, L., *op.cit.* p. 587.

Desde a fundação do povoado e o processo posterior conduz à essa objetividade racional-irracional metropolitana, uma realidade difícil, confusa e de parâmetros (ou métodos?) para a construção urbana muito distintos, de um lado extremamente modernos (pragmático, capitalista) de outro apoiados em uma estrutura política patriarcal feudal.

A fundação do posto avançado de catequese pelos jesuítas em 1554, inicia o processo de povoamento do planalto paulista. Os procedimentos da Cia de Jesus, braço para-militar da contra-reforma, indicam para as soluções de formação comunal no interior da paliçada, programático, *teleológico*. Ao mesmo tempo em que a miscigenação João Ramalho – Bartira (filha de Tibiriçá) produzia Santo André, um povoado disperso, improvisado e mestiço. “*Santo André se identificava ao processo, São Paulo à teleologia.*”⁽¹⁴⁾ Oito anos após a fundação do Colégio de Piratininga, a população de Santo André passa a habitar o sítio paulistano.

As prerrogativas da Cia. apontam para uma considerável limitação ao impulsivo dos novos colonos, a sede jesuítica pressupõe um caráter comunal, centrado e utópico em equilíbrio relativo com os nativos. Os colonos desejavam a expansão e exploração, mão de obra para as lavouras e espalharem-se pelo território à busca de produtos aceitáveis no mercantilismo colonial internacional

As contradições entre colonos (os mestiços de João Ramalho) com o programático das missões é assim apresentado por Luiz Saia, em um trabalho dos mais interessantes no sentido de demonstrar as origens do comportamento independente da metrópole paulistana: “*Essa sociedade se contrapôs à tese de uma solução sacralizada e utópica defendida pelos jesuítas, negou a instituição do binário urbano-rural também tentado pelos padres da Cia. de Jesus e negou igualmente o uso da propriedade imóvel como fator de conquista e montagem do poder, preferindo, em contraposição, uma estrutura social do tipo militar, carregada de reminiscências feudais, mestiça e distribuída sobre um “território” sede numa forma primitivista que lembra os bárbaros germânicos descritos por Cornélio Tácito.*”⁽¹⁵⁾

A tese da comunidade “*antipelágica*” apresentada por Saia define os contornos iniciais da sociedade que vai dedicar-se integralmente ao empreendedorismo exploratório, a partir de uma atitude independente, também individualista. “*Abandonada a solução pelágica, que era a única que se entrosava com o mercantilismo oficial, os colonos ficaram à vontade para realizar a escolha de uma sede. É aí que realmente começa a história de São Paulo. Duas experiências, ambas contando com a mesma solução geográfica, isto é, serra acima, informavam o problema; uma era Santo André da Borda do Campo, núcleo de João Ramalho; outra era a paragem paulistana que os indígenas desde há muito haviam eleito como centro das suas andanças.*”⁽¹⁶⁾ “*... (quem indicou o sítio urbano de São Paulo foi o filho primeiro de João Ramalho e Bartira)...*”⁽¹⁷⁾

O empreendedorismo individual, a ação pragmática, a ocupação dispersa pelo território, associada à posição geográfica, voltada para o planalto no entanto cabeceira da descida para o litoral, impulsionam o desbravamento de novos territórios, assumindo essa face mais estruturada no período das *bandeiras*, e as origens de novos povoados a partir do núcleo de Piratininga, já antecipando traços de seu comportamento metropolitano. “*A cidade-mãe São Paulo era uma cabeça de ponte para interior, quase a ponto de atrofiar o governo municipal. Além de comandar o seu próprio sistema de fazendas e aldeias, tornou-se mãe de outras cidades do planalto, que passavam com o tempo a desempenhar a mesma função. A repetição deste*

14. MORSE, Richard M. **Formação histórica de São Paulo – De comunidade à metrópole**. São Paulo, Difusão Européia do Livro, 1970. p. 29.

15. SAIA, Luiz. **Notas para a teorização de São Paulo** in Acrópole, nº 295/6, junho/1963. p. 211.

16. *Ibidem*, p. 209.

17. *Ibidem*, p. 209.

processo esquizogenético devia-se à circunstância de que, uma vez ocupadas as terras contíguas á cidade, a economia agrária – dispersiva, tecnologicamente simples, relativamente empobrecida – mal podia agüentar a superestrutura urbana (comércio, serviços) nos dois primeiros séculos.”⁽¹⁸⁾

Ou seja de um lado a vila comporta-se como metrópole, cidade-mãe, por outro reduz suas matizes municipais, desenvolve-se como corpo tentacular sem cuidar de uma possível matéria e cultura de cidade, inclusive no sentido político, despreza-se o simbólico da cidade em favor de uma pragmática de ocupação territorial.

Morse divide a história das cidades latino-americanas em dois, a partir de seu desenvolvimento espacial, um centrífugo (até o XX) e o posterior centrípeto. A *cabeça de ponte*, como ele coloca a posição de SP, a conduz a esse papel de ponto de partida para a ocupação de novas áreas, sem contudo fortalecer-se como núcleo urbano. *“O povoamento do planalto teve um caráter misto, urbano – rural. Como forças centrífugas atuando sobre o núcleo urbano, havia as grandes extensões de terras gratuitas, a natureza extensiva da pecuária e da agricultura praticadas, os trabalhadores índios em cada latifúndio, servindo como tropa de defesa. São Paulo tornou-se um apêndice do campo.”⁽¹⁹⁾*

Daí resulta a estagnação por três séculos e meio, tanto quanto os desenvolvimentos urbanos posteriores. Tanto os aspectos sociais (econômico, políticos, culturais) quanto morfológicos de SP são determinados, também, pelo comportamento antipelágico, pala condição de trampolim, de plataforma de lançamento, da circulação, o nó de ligação do planalto com o litoral; ao contrário do ambiente aprazível para se viver, aqui nessas paragens, um mero sonho idílico.

O crescimento material nessas configurações é apontado por Caio Prado Jr: *“O território de São Paulo se povoou, e a sua estrutura geo-humana ainda reflete muito bem um tal fato, em faixas radiantes. Não se difundiu por contigüidade e por anéis concêntricos; nem as populações que o ocupam enxamearam por ele ao acaso de circunstâncias locais favoráveis. A distribuição do povoamento paulista se fez de acordo com uma regra geral que tem sido até hoje invariável, e que consiste numa progressão, a partir de um centro, que é justamente a região ocupada pela capital, por linha que penetram o interior em várias direções.”⁽²⁰⁾*

Do ponto de vista urbano não-material, cultural ou comportamental que o seja, uma estranha situação de nunca estar voltada exatamente para si, para sua própria geografia, a permanente posição de sítio abstrato, a relação difusa com a própria paisagem, o extremamente necessário para as funções essenciais.

Elevada a sede de capitania em 1681 e cidade em 1711, ocupa uma posição política bastante ambígua, centralizadora por um lado e dispersa por outro. *“São Paulo é apenas uma sede simbólica, de um território de cerca de 50 quilômetros de raio, pelo qual os senhores se distribuía em estabelecidos em residências de tipo perfeitamente característico. A cidade não possuía um edifício próprio para a Câmara, a qual abicava ao sabor das conveniências, nas casas particulares. Igrejas , havia muitas na vila, como também nos estabelecimentos colonos.”⁽²¹⁾*

Ainda nestas condições a cidade entra no século XIX, como uma vila, um povoado inexpressivo do ponto de vista material, apesar de já contar com algum prestígio, pouco, político e econômico fora da província. Morse descreve assim essa

18. MORSE, R. M., op.cit. p. 37.

19. *Ibidem*, p. 30.

20. JR., Caio Prado. **A cidade de São Paulo – Geografia e história**. São Paulo, Ed. Brasiliense, 1983. Coleção Tudo é História – vol 78. p 42 – 43.

21. SAIA, L., op.cit. p. 212.

materialidade urbana precária: “Por volta de 1820 o centro da cidade compunha-se talvez de uma dúzia de ruas sem qualquer ordenação e que nem mesmo eram compactamente margeadas por casas, seguindo, em extensos trechos, ao longo de quintais murados.”...“A cidade de São Paulo de 1820 – pequena em tamanho, modesta nas suas necessidades econômicas – vivia em equilíbrio simbiótico com a região circunvizinha. Era então ainda a cidade rural, colonial.”⁽²²⁾

O crescimento repentino se dá a partir de meados do XIX a partir de uma produção que não é local:

“Duas teses principais matrizarão então o desenvolvimento regional: 1)enquadramento da economia do café no esquema colonialista e monocultor; 2) implantação de uma rede viária de forma dendrítica baseada na simbiose café-ferrovia”.⁽²³⁾

O século XIX e o café: a monocultura estranhamente favorável às cidades⁽²⁴⁾ no sistema adotado aqui. O ingresso de SP nas atividades econômicas internacionais, das quais esteve alijada durante o período colonial, por não ter nenhuma produção para tal e por ter uma posição de independência.

Agora no XIX entra para o mercado internacional nas condições emblemáticas do sistema colonial do XVII, monocultura agrária extensiva voltada para o mercado externo. Desde a Independência a elite brasileira fez sua opção pela economia agrária, não-urbana, amplamente confirmada na proclamação da República, ao final do século. A elite econômica cafeeira não era de SP, vinha a SP.

A ferrovia integra a metrópole à produção e possibilita uma nova escala para ocupação territorial da mancha urbana. De outro lado, trás os barões do café para o centro de lazer, acadêmico e de comércio e a produção ao nó na cabeceira do acesso ao porto. A ferrovia também vai viabilizar a fixação de barões na metrópole, administrando as fazendas à distância, junto às primeiras iniciativas de compor um cenário. Além de infra-estrutura comercial, a ferrovia fornece novos parâmetros urbanos e até uma idéia de cosmopolitismo, da mesma forma que embarca o café, também desembarca todo o tipo de bens vindos da Europa, SP sente-se parte dos grandes centros urbanos modernos.

“Grupos dominantes formados a partir do ciclo cafeeiro e estabelecidos na cidade elegeram a transformação dos espaços centrais de São Paulo e o privilegiamento de seus bairros “nobres” como principais componentes de seus programas de modernização urbana. A figura de Antonio Prado indicava a dominação direta da elite cafeeira sobre a prefeitura paulistana: os interesses dominantes não apenas se afinavam com a atuação estatal, mas também gozavam do privilégio de ser admitidos como legítimos interesses do “progresso” almejado por todos.”⁽²⁵⁾

O progresso urbano é a imagem de metrópole. A economia que proporciona o fenômeno é amparada em uma produção que não é local, ela vem de cada vez mais do interior do Estado e passa pela cidade. Uma parte significativa do capital gerado por ela fica na cidade, originando uma classe de atravessadores e especuladores, a formação do centro, mercantil/bancário, a origem da força do capital especulativo sobre a cidade. “Do ponto de vista puramente urbano, a evolução da cidade de São Paulo durante a vigência do ciclo do café constitui uma decorrência simples dos compromissos firmados pelo tipo colonial da economia: o alimento demográfico, a estrutura de cidade formada por reticulados sucessivos estabelecidos de conformidade com a orientação das divisas das glebas primitivas, a aglutinação São Paulo-Santos, a posição relativa da faixa da industrialização incipiente e do comércio bruto ao longo

22. MORSE, R. M., op.cit. p. 44 e p.164.

23. SAIA, L., op.cit. p. 213.

24. Segundo Saia do meio milhão de cidades paulistas só 29 não tiveram origens vinculadas ao ciclo do café. p. 209.

25. CAMPOS, Candido Malta. **Os rumos da cidade: urbanismo e modernização em São Paulo**. São Paulo, Ed. Senac, 2002. p. 99.

das vias férreas, o caráter estritamente técnico e capitalista dos serviços de utilidade pública, a maneira de comerciar e utilizar os produtos importados, entre os quais se encontram os estilos arquitetônicos e formação de profissionais, tudo isso está perfeitamente encaixado no esquema que exporta produção primária e importa produtos elaborados.”⁽²⁶⁾

Posteriormente, um crescimento industrial a partir de uma mão de obra que não é local.

Com a queda profunda nas atividades cafeeiras após a crise de 1929, a cidade comparece munida de uma infra-estrutura física e contábil para adentrar no mundo industrial. A própria economia agrária não favorecia o aparecimento de indústrias, mas o declínio da economia de base impõe novos modelos. *“Em 1866 havia, no país, só nove fábricas têxteis de capacidade considerável, e os esforços enérgicos do Visconde de Mauá para industrializar a nação eram consistentemente contrariados (cerca de 1850-75) pela solidez da única lavoura. O desejo de certos paulistanos de imitar os empreendimentos da Europa industrial dificilmente se ajustava com a sua atitude medieval para com a mão-de-obra que lhes permitiria realizar esse desejo. A classe operária era definida pelo Correio Paulistano, em 1861, como sendo composta “das pessoas e das famílias d’aqueles a quem o destino não concedeu um só auxílio que não seja adquirido pelo suor e pela fadiga do trabalho.”⁽²⁷⁾*

Configurada a crise, existe a concentração populacional, um sistema de transporte e uma mão de obra imigrante dispensada da lavoura que é atraída pelas cidades em geral e pela metrópole em especial, disponíveis para urbanidade metropolitana absoluta, a modernidade industrial. A própria posição política se manifesta mais incisivamente com os movimentos de 30 e 32.

Agora a produção passa a ser local, muito local, nos bairros situados ao lado do centro original, a leste e norte. Porém, a mão-de-obra é que não é local. Diferentemente das cidades européias em que a mão-de-obra vem dos campos próximos às cidades, em SP elas vem de muito longe e, principalmente, do outro lado do Atlântico, num segundo momento de diversas regiões do país.

A cultura e o comportamento da metrópole é cosmopolita por excelência, um triturador de fragmentos culturais e políticos internacionais e regionais, um centro que fabrica suas noções culturais mais profundas e originárias a cada dia, o artifício baudeleriano às últimas conseqüências, com uma fauna composta já de um milhão de *homens da multidão*.

As referências e os alvos estão sempre além, o urbano é sempre a ponte, a estação, a rodovia, a antena. A cidade, que nunca foi cidade, de vila provinciana, feudal, transformou-se em metrópole com todas as prerrogativas desta ultra-exacerbadas. O espaço urbano deveria ser organizado para as novas configurações, as técnicas modernas de projeção da cidade deveriam intervir no sentido de criar novas morfologias.

“A despeito do impacto real que teria o urbanismo dos anos 1920 e 1930, e seu papel nos debates em torno da racionalização, industrialização e demais projetos de transformação do país, seu caráter modernizante implicava certos limites. Os recursos metodológicos do Plano de Avenidas buscavam exacerbar sua eficácia transformadora por meio de uma ótica parcial que abstraía as condições presentes no espaço urbano, da mesma forma que os projetos modernizadores brasileiros pretendiam desenvolver o país sem encarar suas fraturas sociais.”⁽²⁸⁾

26. SAIA, L., op.cit. p. 217.

27. MORSE, R. M., op.cit. p. 193.

28. CAMPOS, C. M., op.cit. p.139.

Quer dizer, muito pouco desse urbanismo tinha como foco a imensa população proletária em formação na cidade, o que ocasionará profundas fraturas sócio-espaciais por todo o território metropolitano. O que de fato desenha o urbano são as contradições e dramas da sociedade industrial em país periférico.

Geografia difusa, conurbação, centro político e econômico territorial, cosmopolitismo cultural, destruição dos recursos naturais... em todos os sentidos a imagem exata de SP é o que podemos associar a de metrópole industrial moderna. Essa imagem foi criada sobre uma rudimentar estrutura urbana, pouco mais que uma vila de província e tornou-se realidade absoluta como se sempre tivesse sido assim, a própria natureza, o organismo urbano sem passado, sem história, pura pragmática empreendedora.

Com certeza o processo de repentino crescimento urbano é um fenômeno de todas as grandes cidades no início da era industrial, Londres, por exemplo, praticamente duplicou sua população na primeira metade do XIX, chegando a **dois milhões de habitantes**. Em 1900 existe mais de meia dúzia de cidades com mais de um milhão na Europa e nos EUA, mais três ou quatro.

Todavia existia um núcleo pré-industrial limitado pelas definições modernas de cidade, inclusive como centro produtivo (principalmente culturalmente) e político, algo que substitui o antigo burgo medieval, o objeto urbano de Alberti ⁽²⁹⁾, ou a cidade que Morris chama de renascentista ⁽³⁰⁾ e Munford de barroca ⁽³¹⁾. De tal forma se dividirmos a história da cidade em: 1. polis/civita 2. burgo/comuna 3. cidade moderna 4. metrópole, a cidade moderna só ocorreu na Europa. Não exatamente, muita das cidades americanas configuraram-se como centro uno formalmente e politicamente precedendo as atividades industriais, não só Nova Iorque e Filadélfia, como também o Rio de Janeiro, Salvador e mesmo a Cidade do México, com seus núcleos formalizados a partir das simbologias e sintaxe extraídas do Barroco. Esta última apresenta uma série de proximidades com a metrópole paulistana.

SP, contudo não. Nos três primeiros séculos a cidade não consegue adquirir qualquer unidade ou personalidade urbana que a caracterizasse como cidade, nem qualquer modelo de linguagem urbana, em desenho e significado, a partir daí explode como metrópole, cumprindo, talvez, uma vocação já inscrita desde os primeiros anos, *“o contraste entre a metrópole vertiginosa de hoje e as suas modestas origens coloniais torna-se menos violento quando passamos em revista as suas múltiplas funções históricas e a combinação de acidentes geográficos e energias humanas que as determinaram”* ⁽³²⁾, Morse cita como sendo esses acidentes: A origem religiosa-

29. Comentando o Tratado Re Aedificatoria de Alberti, Argan resume da seguinte forma: *“A cidade não é mais um espaço fechado e protegido, mas um nó de relações e um centro de poder; não é mais uma comuna, com a ordem das suas atividades produtivas e mercantis, mas um Estado, com uma função histórica própria. Como representação e comunicação visual de conteúdos histórico-ideológicos, a cidade também é discurso, oratória, retórica. Portanto, a beleza “acrescentada” do ornamento deve integrar a beleza “inata” das estruturas.”* (op.cit. p. 108.)

30. *“Em la historia del urbanismo, se entiende por período renacentista a aquel que se extiende desde sus comienzos em Italia, a principios del siglo XV, hasta finales del XVIII”*- MORRIS, A.E.J., op.cit. p. 174.

31. *“A tendência fundamental dessa nova ordem só veio a se tornar inteiramente visível no século XVII: então, todos os aspectos da vida afastaram-se do pólo medieval e se reuniram sob um novo signo, o signo do príncipe. A obra de Maquiavel, O Príncipe, proporciona mais que uma pista, tanto para o política quanto para o plano da nova cidade, e Descartes, vindo mais tarde, reinterpretará o mundo da ciência em termos da ordem unificada da cidade barroca. No século XVII, as instruções de precursores como Alberti foram finalmente realizadas no estilo barroco de vida, no planejamento barroco, no jardim barroco e na cidade barroca. Até bem a metade do século XIX, novos bairros urbanos estavam sendo planejados para a classe média, com difusa elegância, segundo o aristocrático modelo barroco.”* – MUMFORD, L. op.cit. p. 378.

32. MORSE, R. M., op.cit. p. 36.

evangélica, a sede política administrativa do planalto, militar - por conta do sítio estratégico, colonizadora – a cabeça de ponte, expedicionária – as bandeiras, comercial – caminho do mar. Tudo isso, em parte explica a situação metropolitana atual e outras condições sócio-morfológicas de SP, porém todas como possíveis condições embrionárias, definidores de comportamentos. Essas condições só serão catalisadas pela monocultura do café, e toda o sistema ao seu redor, como apontam as teses acilares de L. Saia:

- “1. *Pioneirismo de tipo predatório na ocupação das faixas de cultura do café;*
 2. *preferência pela ocupação dos espigões, onde estavam as terras com teor de cimento calcário maior e correspondente localização, neles, das diretrizes ferroviárias e dos rosários de cidades;*
 3. *instituição do binário urbano-rural*
 4. *as divisas das glebas estabelecidas preferentemente pelos espigões e pelos rios, o que influiu na direção dos talhões de café e, nas cidades, no traçado das ruas;*
 5. *organização das leis regionais de sediação das cidades, em função do tipo de transporte e áreas mesopotâmicas aproveitáveis;*
 6. *aglutinação das funções São Paulo-Santos, os termos são exclusivistas; Santos é um porto e um bairro de São Paulo;*
 7. *adoção de reticulado, tanto na solução urbana, como na solução rural.*
- Para a cidade de São Paulo, as conseqüências desse quadro foram decisivas...”* ⁽³³⁾

A sistemática produtiva e comercial do café inserido no mercado internacional sobreposta à origem *antipelágica* e dispersiva, o esparramento pelo território, a dificuldade de enraizar uma cultura, a porta para o ainda inexplorado, soma-se a isso tudo a negação da utopia (*“Essa sociedade se contrapôs à tese de uma solução sacralizada e utópica defendida pelos jesuítas, negou a instituição do binário urbano-rural também tentado pelos padres da Cia. de Jesus”*) é que vão caracterizar o extremado pragmatismo da sociedade paulistana que tão fortemente marca sua morfologia e sua cultura.

“A sigla “SP” – quase um logo de autor ou uma poesia concreta – remete à imagem da cidade que se pretende explicar. A metrópole se reflete. “SP” é pensamento abstrato. Inscrita repetidamente num anel de Moebius, numa tira de Escher feita de papel, pode pensar no seu portador.” ⁽³⁴⁾

O objetivo aqui é menos promover uma discussão sobre se podemos ou não chamam SP de cidade, em termos técnicos administrativos existe o município e seus limites políticos, a cidade de São Paulo e a área metropolitana de São Paulo, também com seus limites políticos. O que nos interessa especular é sobre a formação de São Paulo e suas especificidades, para observar um ambiente muito mais complexo do que aqueles apresentados pela literatura internacional ⁽³⁵⁾. SP este ambiente com características espaciais, formais e sociais que vão muito além das concepções de cidade e mesmo de metrópole.

33. SAIA, L., op.cit. p. 213.

34. CANEVACCI, Massimo. **A cidade polifônica. Ensaio sobre a antropologia da comunicação urbana.** São Paulo, Studio Nobel, 1993. p. 229

35. Os modelos de estudos são de alta simplicidade se compararmos com a realidade paulistana, vide as formas como são apresentadas as situações metropolitanas em **Cidades – A urbanização da humanidade**, op. cit.

A frase de M. Canevacci, com que começamos esta parte, tem um certo quê de lugar-comum, de frase de efeito. E, em grande medida, de fato o é. Contudo ela é bastante explicativa do impacto no primeiro contato com esse complexo, principalmente para um italiano. O *anel de Moebius* como imagem abstrata, sem começo nem fim, a continuidade ao infinito funcionam plenamente como alegoria da forma urbana paulistana, lembremos do impacto da *unidade tripartida* de M. Bill na Bienal de 51 ⁽³⁶⁾ para a cultura de SP.

O sentido formal implícito a SP, sedimentado nas formas como foi ocupando o território, conduz a essa alegoria imagética, o abstrato e a continuidade ao infinito. Na mesma obra, Canevacci se utiliza do conto de Calvino ⁽³⁷⁾, *Cecília, a cidade em toda parte* ⁽³⁸⁾, com a mesma finalidade de explicitar, esta forma urbana que, sem uma formatividade definida, se repete, ou se reproduz, o tempo todo.

SP não é aqui, é o mundo todo, é a natureza metropolitana, sempre a mesma e distinta. SP não é lugar, é espaço de comunicação, é entreposto de atividades abstratas, trocas. SP, por tudo isso, não é nem Brasil, como diria Castro Alves, “*São Paulo não é Brasil ... é um trapo do pólo pregado a goma arábica na falda da América.*” ⁽³⁹⁾.

Desde sua origem SP tem sido marcada por esse caráter abstrato-funcional. O centro produtor, ou gerador de situações produtivas, a revelia de pensamentos de concepções mais estéticos ou ambientais. A cidade sempre foi construída a partir de premissas racionalista-funcionalistas, a cidade ‘capitalista’ por excelência, quer em sua origem, sob a disciplina metodológica dos jesuítas, quer no pragmatismo existencial dos colonos e mestiços.

Ao afirmarmos a inexistência do estágio ‘cidade’ em SP, queremos reforçar a inexistência de uma unidade, um significado morfológico marcante detonador de algum tipo de identidade urbana. O signo-cidade São Paulo, só existe na nomenclatura, o objeto se apresenta como uma poliformia homogênea, o caos de partículas de mesma lógica, com discursos e formas variadas, os *rizomas* (Deleuze/Guattari). O que existe é um possível signo SP repetido ao infinito. O texto urbano é formado por caleidoscópios de fragmentações e justaposições, absolutamente contínua, talvez repetitiva, como o anel de Moebius, em uma visão geral, mas com matizes e detalhes micrométricos para o usuário de todo os dias, ele é o autor-consumidor da babilônica montagem, onde o pré e pós-industrial dividem espaços.

Tudo, de todos os lugares e de todos os tempos, ao mesmo tempo e no mesmo território, como muitas outras metrópoles no mundo. Só que de forma excessivamente autofágica, pragmática, fragmentada e simultânea, talvez como nenhuma outra, principalmente por estar no mundo onde foram triturados todos os lixos da sociedade industrial moderna desenvolvida, e continua sendo.

SP tem, determinadas pela própria história, outras situações para aprofundar as características de metrópole de imagem e entendimento difusos:

. A estagnação de três séculos do fato urbano, e não somente relativo a baixos índices de crescimento populacional, a inexistência de um projeto formal e cultural para o povoado urbano. Economia e abrigo de subsistência.

. O lugar que sempre foi entroncamento, nó de circulação, de suas origens até hoje, o que parte da literatura atual chamaria de *não-lugar*.

. A cultura não-local, um dos fatos mais marcantes na construção social e material de SP, é adequação e miscigenação das culturas mais díspares. Desde sua origem esse mecanismo centrípeto e centrífugo de culturas alienígenas diferentes.

36. Premiada na Bienal, hoje compõe o acervo do Museu de Arte Contemporânea da USP.

37. CANEVACCI, M., op. cit. p.119.

38. *Idem*

39. Antonio de Castro Alves, **Obras completas** (2 volumes, São Paulo, 1938), II, pp 556-559. Citado in MORSE, R. M., op.cit. p.204

. A cidade 'produtora', o entreposto econômico, o tempo todo colocado como definidores da existência da aglomeração paulistana, ao contrário do que propõe Argan ⁽⁴⁰⁾, aqui a *função outorga o significado*.

. Conurbação, em SP níveis diferentes de conurbação demarcam todo o processo de existência da cidade, desde a simbólica com a população de Santo André à ocupação estilhaçada por vasto território que sempre impôs certa independência dos pequenos núcleos, até a conurbação explícita física, econômica e administrativa do XX.

SP é um complexo urbano só compreensível enquanto metrópole, mesmo em seus limites municipais, sua construção e sua cultura, sua lógica, desde sempre, é de metrópole. Nele tudo é transitório e utilitário, tudo, material e imaterial, é daqui porque é produzido em qualquer lugar do mundo. O ambiente é puro cubismo, nada aqui tem as perspectivas barrocas nem, tampouco as neoclássicas, nem ao menos as modernistas. SP é montagem dos subprodutos da modernidade em último grau.

40. "Nada de mais errado do que identificar a função e o significado de um edifício inserido no contexto urbano. A função não outorga o significado, mas simplesmente a razão de ser" ARGAN, G. C. op.cit. p. 230.

3. UMA QUALIFICAÇÃO PARA SP

...sem falar nos fenômenos de hiperconcentração de determinadas megalópoles como a Cidade do México, [que] deverá ter até o final do século 40 milhões de habitantes, assim como Xangai e São Paulo deverão contar, cada uma, com 30 milhões de habitantes... Hiperconcentração que nenhum urbanista digno de tal qualificação arriscaria interpretar como significativa de uma sobrevivência, de um desenvolvimento da forma urbana, mas antes como indicativa de uma massa-crítica, índice cataclísmico de uma desintegração próxima da cidade histórica, da urbanização tradicional e, igualmente, da forma-Estado.”⁽¹⁾

O objeto que estamos propondo uma observação é interpretado por Virilio como *indicativa de uma massa-crítica*, um cataclisma, sem qualquer chance de sobrevivência, algo inominável, sem forma, sem remédio. A imagem de, não chegamos aos 30, mas, pelo menos 20 milhões de pessoas habitando um único conglomerado urbano, em uma extensão territorial que destroe por completo o binômio cidade-campo e, ainda pior, inserido na sócio-economia em que está, sugere, sem dúvida, este disforme objeto inominável. Contudo ele persiste no tempo atual como ambiente desta população imensa e, apesar dos dramas e violência diários, com algum tipo de organização e até civilização.

Também persiste como fato cultural. Um dos fatos culturais, por conta mesmo dessa situação às vezes trágicas, mais instigantes da humanidade (menos importante do que uma discussão terminológica formal, o que queremos nesse momento, mais que conceituar ou definir, é qualificar este ambiente, qualificar para entender).

Entender para intervir, pois seja qual for a definição para **SP**, sempre teremos um sistema permanentemente em mutação, resultado das milhares formas de intervenção do corpo social sobre o ambiente. É possível que alguns *urbanistas dignos de tal qualificação* não *arriscariam interpretar como significativa de uma sobrevivência* situações urbanas como a apresentada por **SP**, porém não há como ignorar sua existência no tempo e espaço do real e sua, nas condições mais variadas, sobrevivência até então. Esse espaço-tempo real, chamado **SP** é habitat para 20 milhões de pessoas, para a maioria deles um habitat extremamente precário em relação aos ambientes das *idades* definidas como tal. Nestas condições, a necessidade de entendimento de **SP**, no âmbito do ambiente material real é vital.

Virilio nos fala de forma bastante lúcida em desurbanização e substituição da cidade por *unidades de tempo* nas realidades próximas a ele: “*Sob este ângulo, a descentralização assume... um sentido totalmente diverso de uma autonomia concedida a regiões, assinalando o fim da unidade de lugar do velho teatro político da Cidade e sua substituição próxima por uma unidade de tempo, uma cronopolítica da intensividade e da interatividade, tecnicidade que se sucede à longa duração da Cidade*”⁽²⁾, contudo se contrapormos a isso os complexos urbanos, que ele sabiamente posiciona ao lado de sua análise, conseguimos ver claramente que estamos de frente ao espaço do real, melhor, engolidos por ele. Na maioria das situações, o que temos são reações (principalmente de sobrevivência primitiva) ao ambiente urbano ao invés de uma interatividade em seu sentido midiático.

A interatividade é material. Apesar de todo o sistema das parafernalias eletrônicas de controle do mundo global, implantado em **SP**, como em qualquer outra metrópole, a materialidade *modernista* e industrial ainda define o essencial das relações entre a população e o ambiente, tanto no sentido de construção quanto no de consumo do habitat e ambiente comunicativo urbano.

1. VIRILIO, P., op. cit. p. 95.

2. *Ibidem*, p. 99.

Portanto, independentemente, ou apesar, das condições de sobrevivência desse fenômeno, os arquitetos e urbanistas continuam a atuar sobre esse espaço, da mesma forma que o artista, o cidadão. O que nos importa avaliar é quais os resultados morfológicos que configuraram o tempo atual desse complexo urbano e quais as reflexões cabíveis para reinterpretá-lo em condições menos dramáticas de habitat social, legibilidade urbana, objeto cultural-comunicativo.

A própria necessidade do momento impõe isso, podemos dizer que a era exige pensar a transformação urbana. O colocado por Paul Virilio, tal qual por outros cientistas e filósofos da pós-industrialidade confluem para o ambiente das cidades, quer para reavaliá-lo, reforçar sua potencialização simbólica ou declara-lo não mais necessário para o novo mundo. Trazer esta reavaliação do papel e configuração do urbano para SP é a questão, para uma situação carente até de conceituação, tais as desproporções em que os sintomas do declínio da era industrial são encontrados aqui.

Evidentemente os grandes dramas urbanos de SP têm origem e qualquer possibilidade de atenuação na esfera das resoluções sócio-econômicas. Não estamos discutindo a partir dessa esfera e sim como ela se manifesta materialmente. Estamos propondo uma discussão desse objeto a partir, e exclusivamente, se sua cultura material e seu entendimento para especularmos sobre novas possibilidades.

Pelas teorias tradicionais à cidade moderna é impossível balizar a compreensão de SP e seus fenômenos. O modelo de planejamento em grande escala, setorizações funcionais, valorização do solo urbanizado, fluxos e toda ordem de operacionalidade tem se mostrado catastróficos, mesmo porque eles sempre serão incapazes de satisfatoriamente atender toda a imensa população.

Pelas teorias atualizadas aos novos processos técnicos-culturais-econômicos da globalização, a nova realidade em formação (pós-industrial) oferece uma análise incabível em nosso sistema urbano tão caótico, amórfico e repleto de cancrios de pré-industrialidade.

Então vejamos, dificilmente podemos identificar SP como um signo-cidade, da forma que foram colocadas (e têm sido) na história as situações caracterizadoras de tal objeto. SP constitui-se em outro tipo de fenômeno, mais certamente no que chamamos de metrópole ou megalópole. No panorama geral das cidades contemporâneas SP tem uma posição exponencial em sintomas típicos da era moderna das metrópoles:

1. O crescimento desordenado, a degradação em grande escala do ambiente natural, a cultura informacional, a massificação (e marginalização) do indivíduo, tudo é muito característico das metrópoles atuais. Contudo, em SP estas conseqüências, da civilização industrial em decadência, fogem aos limites dos modelos de estudo.

2. Os contextos de geografia sócio cultural nacional, aqui não estudados, em que o complexo urbano está inserido lhe confere uma dramaticidade social bem diferente das realidades urbanas do 1º. Mundo, bem como uma aglomeração (mais que vinte milhões de almas) humana e um porte físico, uma estrutura urbana, superlativo em relação às outras encontradas no mundo periférico.

Todavia os fenômenos metropolitanos observados recaem na inadaptabilidade ao nosso objeto de estudo. Somente como ilustração a isso, podemos observar a seguinte colocação de Blumenfeld: *“É possível se esboçar uma “história natural” da metrópole moderna. Ela é caracterizada, antes de mais nada, por certo grau de facilidade de acesso às suas diversas partes, o que determina a sua dimensão total...na maioria dos casos a área ocupada pela metrópole tem um raio representado por 40 minutos de transporte da periferia ao centro ou 45 minutos de porta a porta. Com o aumento da velocidade dos transportes, a dimensão da metrópole pode, evidentemente, elevar-se. Na maioria das áreas metropolitanas o tempo médio de viagem de casa para o trabalho é, aproximadamente, 30 minutos. Apenas 15% dos*

trabalhadores dependem mais do que 45 minutos no seu trajeto de casa para o trabalho.”⁽³⁾

Claro que além de outra situação geográfica, a afirmação acima tem quase 40 anos. Entretanto, para continuarmos com a ilustração, em **SP**, uma enorme parte da população demora bem mais que duas horas para chegar a seus locais de trabalho! Ou seja, mesmo o sistema metropolitano sempre é pensado enquanto objeto a partir de um determinado enquadramento, território passível de dimensionar, ler e entender. Esse enquadramento é inimaginável em nossa realidade, tanto dimensionalmente, quanto em forma explícita. E a impressão disso é que não existem limites para sua reprodução. Como já afirmava Blumenfeld na época: *“Com relação ao futuro da metrópole, a questão principal é a superpopulação. Até onde pode chegar a metrópole? Tornar-se-á ela “doente” com seu próprio crescimento?”*⁽⁴⁾ Isso nos remete de volta à *massa crítica* de Virilio.

Daí as questões até onde é sustentável essa condição supra-metropolitana e, pior, até onde ela pode continuar o processo de auto-reprodução. As possibilidades de suportabilidade chegam a índices inimagináveis para qualquer teoria, seja ela cartesiana, newtoniana ou fractal.

Portanto o objeto **SP** deve ser especificado, distinguido. Por que?

Para que possamos definir critérios e modelos teóricos que embasem intervenções nesse complexo a partir de observações e tentativas de entendimento de sua morfologia e cultura. Para tal finalidade os procedimentos de leitura e interpretação na seqüência desse nosso trabalho serão conduzidos baseados na seguintes condições urbanas de **SP**:

- 1- Fragmentação – justaposição – autofagia excessivas
 - Centralidade (morfológica) excessiva politicamente / economicamente
- 2- A paisagem em retalhos / loteada sem critérios
 - A cultura alienígena: antropofagias e distorções tecno-conceituais
- 3- Nós e focos (os *nodais*)

A qualificação para **SP**

- “o nome disso?”⁽⁵⁾

o nome disso é mundo
o nome disso é terra
o nome disso é globo
o nome disso é esfera
o nome disso é azul
o nome disso é bola
o nome disso é hemisfério

o nome disso é planeta
o nome disso é lugar
o nome disso é imagem
o nome disso é arábia saudita
o nome disso é austrália
o nome disso é brasil

3. BLUMENFELD, H., op. cit. p.57.

4. *Ibidem*, p. 61

5. Antunes, Arnaldo. “O nome disso” in Bicho de sete cabeças, CD musical RCA , 2001.

como é que chama o nome disso
como é que chama o nome disso

o nome disso é chão
o nome disso é aldeia
o nome disso é isso
o nome disso é aqui
o nome disso é sudão
o nome disso é áfrica
o nome disso é continente

como é que chama o nome disso
como é que chama o nome disso

o nome disso é mundo
o nome disso é tudo
o nome disso é velocidade
o nome disso é itália
o nome disso é equador
o nome disso é coisa
o nome disso é urbe

como é que chama o nome disso
como é que chama o nome disso

Ao ouvirmos a letra do poeta-músico Arnaldo Antunes, a impressão inicial é que ele a fez olhando um globo, desses com mapas. Para quem habita **SP**, como o próprio, é absolutamente normal considerar que ele está querendo nomear essa massa construída onipresente e infinita onde se concentra tudo e todos.

Essa massa cubista-industrial, feita para funcionar, mas que não consegue, tal o grau de contradições técnicas, formais e sociais. Mas que por tudo isso se configura num dos ambientes mais excêntricos, surpreendentes, instigantes e, por vezes, prazeroso ou violento que possamos imaginar. Pensar em *flâneurs* nesse ambiente é improvável, o que temos também é um ser urbano pós-Baudelaire, que vive em um mundo construído e constituído pela lógica cubista das fragmentações e montagens. Este ser é um habitante da cidade moderna, e sim um ser metropolitano da periferia do mundo industrial. O *flâneur* se propunha chegar nas entranhas da cidade, o metropolitano vive nelas ou são elas.

Ou seja, a matéria em situação de habitat simbioticamente e autofagicamente é construída e digerida segundo a lógica caótica de inúmeros signos em conflitos, um texto difícil, por isso fascinante.

O nome disso é mundo urbano.

O nome disso é urbe

*O nome disso é **SP**.*

Mas nada de tão estranho se continuarmos a chamá-la de cidade, como todo mundo que a frequenta o faz. Mesmo porque a palavra cidade, nesse mundo *pós-tudo*, há muito é identificada como o espaço que concentra o mundo cultural todo, os objetos, as idéias e as transmissões. Portanto...

O significado, talvez mais do que sua conceituação, determine as condições da cidade, quanto a isso tem uma colocação de C. Aymonino, que traz um dado interessante: "*Talvez se possa identificar a característica urbana que melhor pode definir o significado das cidades: a sistematização artificial não basta por si, ainda que seja necessária (são-no os diques, as vias de comunicação, etc.); carece-se de uma*

sistematização artificial que não responda a um único fim (funções, necessidade), mas os tenha variados, manifestos e não complexos e, por vezes, contraditórios; que permita usar os espaços construídos – abertos e cobertos, vazios e cheios – em relação com dois parâmetros que condicionam o significado das cidades: o temporal (a cidade em relação à sua própria história) e o dimensional (a cidade em relação à sua própria extensão); que confirme, na sua estrutura física, “opções diversas” como uma passagem contínua e ininterrupta da necessidade à possibilidade.”⁽⁶⁾

A passagem ininterrupta da necessidade à possibilidade é a própria condição de existência da, então, cidade de SP e a sobrevivência nela.

6. AYMONINO, Carlo. **O significado das cidades**. Lisboa, Ed. Presença, 1975. p. 15 – 17

4. SP BREVE HISTÓRICO MORFOLÓGICO

“A racionalidade e a tecnocracia não significa necessariamente dar respostas às demandas populares. Muito pelo contrário, são freqüentemente utilizadas para esconder essas demandas e com isso deixar de atendê-las, postergar seu atendimento ou atendê-las só parcialmente” (F. Villaça p. 155)

A vila

“No ano de 1553 o padre Manuel da Nóbrega, superior de um grupo de jesuítas, escolheu para a construção de um colégio, com função catequista, uma elevação que ficava perto da confluência de dois rios: o Anhangabaú e o Tamanduatehy. Adiante dessa confluência, para os lados do Guarepe ou Guaré, ficavam os Campos de Piratininga, onde vivia com sua tribo o chefe Tebyriça. A referência que era feita de “campo”, no século XVI, não era só o Campo de Piratininga, pois “campo” era toda a faixa de terras, e seus vários setores recebiam nomes especiais, como: Campo de Guarapuava, Campos Gerais, Campo Largo, etc.

Esse local escolhido para erguimento do colégio tinha por si diversos fatores, entre eles, defesa mais segura contra ataques de índios inimigos, a existência de vários rios e ribeirões, o clima e terras boas para plantações e criação de gado.

A edificação destinada ao colégio foi feita de barro, coberta de palha, e esteira de cana como portas. Tinha 14 passos de comprimento e 10 de largura. Servia de escola, dormitório, cozinha e refeitório e enfermaria.

No dia 25 de janeiro de 1554 foi celebrada nesse local a missa inaugural; como era a data de conversão de São Paulo, este ficou sendo seu patrono. Daí passou a chamar-se a incipiente povoação de São Paulo do Campo de Piratininga, ou São Paulo de Piratininga. Aquela data ficou sendo considerada, historicamente, como a da fundação do povoado.”⁽¹⁾

Este povoado era formado por cerca de 150 fogos em torno do colégio. As ruas eram tortuosas, constituídas pelo solo bruto, grosseiramente ajeitado.⁽²⁾

Nos primeiros tempos de ocupação, a população, na maioria, era indígena. Essa primeira população, com seu espírito nômade e sem grandes preocupações com suas habitações, influenciou muito a característica da cidade e dos “paulistanos”, que por muito tempo preferiu mudar de casa, ao invés de mudar a casa, criando assim uma “cidade fantasma” junto à cidade. A afluência de brancos, por volta de 1560, intimidou os indígenas, que fugiram em duas principais direções:

- NSRA dos Pinheiros (sudoeste)
- São Miguel (nordeste)⁽³⁾

A ocupação do solo era espontânea, não havia preocupações com as construções, tão pouco com o desenho urbano. Isso se deve ao fato de que as edificações “urbanas” eram usadas somente em algumas ocasiões, festejos – geralmente religiosos – para efetuar algum tipo de negócio e/ou reuniões políticas; enquanto que a vida cotidiana acontecia nas chácaras em torno no núcleo da ocupação⁽⁴⁾. Mesmo os oficiais da cidade moravam afastados, deixando a vila

1. PORTO, Antônio Rodrigues. **História urbanística da cidade de São Paulo (1554-1988)**. São Paulo, Carthago & Forte, 1992. 1ª edição. p 09-10

2. BRUNO, Ernani Silva. **História e tradições da cidade de São Paulo**. Hucitec, 1991. 4ª edição. Volume I. p?

3. BRUNO, E. S. op. cit., I, p.77.

4. PORTO, A. R. op. cit., p. 24. Morse também comenta sobre este assunto na p. 30.

deserta, documentado em ATA de 1628.⁽⁵⁾

Langenbuch, nomeia os arredores imediatos da povoação como “cinturão das chácaras”, e a classifica como uma ocupação pouco densa, tanto quanto à “urbana”. Essas serão as primeiras áreas consumidas pelo crescimento urbano, em meados do século XIX, como veremos nos mapas.⁽⁶⁾

Em 1558, a povoação é elevada à categoria de Vila. Logo após, em 1560, Mem de Sá, Governador Geral, ordena que a população de Santo André da Borda do Campo se mudassem para SP, extinguindo assim a primeira. Ernani afirma que, foram os moradores de Santo André que requisitaram sua junção com SP por motivos de segurança - os ataques de índios inimigos eram constantes.⁽⁷⁾

No final do século XVI, havia mais ou menos 210 fogos em volta do colégio. As atividades econômicas se concentravam na caça aos índios, e no comércio de produtos vindos das propriedades rurais, geralmente equipadas com teares e engenhos, se cultivava algodão, açúcar, uva e marmelo.⁽⁸⁾

As principais ruas da cidade serviam de ligações entre as igrejas - com uma e outra travessa - eram as seguintes:

- Sé (primitiva – 1593)
- Carmo (1592) – Convento Carmelita (1596)
- São Bento (1598) – Convento (1600)
- Santo Antônio (sem data certa)
- NSRA da Luz ou Guaré

Existiam cinco caminhos (saídas ou chegadas) principais, a partir do colégio jesuíta:

- Em direção à Luz, margeando um barranco (ruas 15 de novembro e Florêncio de Abreu)
- Pinheiros (rua Direita – Consolação)
- A taba Cayuby (Sto Amaro)
- Virapoeira (Liberdade e Vergueiro)
- Caminho do Mar (Ipiranga)

SP, pela dificuldade de acesso, era isolada do resto do país. Quase criando uma república, com suas próprias leis, ou com sua existência a mercê de seus moradores. A Corte não estava interessada no que acontecia, era apenas um povoado sem riquezas e um povo sem cultura.⁽⁹⁾

Justamente pela sua posição geográfica, e o fato de estar fora do regime de exploração comercial, as bandeiras foram incentivadas. Alguns paulistas viam como uma maneira de obtenção de maior quantidade de negócios no mercado de escravos, e a possibilidade de riqueza mineral. Morse coloca como principal motivo a privação econômica que a cidade sofria.⁽¹⁰⁾

As bandeiras no seiscentismo eram compostas de grande número de integrantes, porque visavam o apresamento de índios, sendo formado por um grande número de integrantes – chegando a 2.000 homens⁽¹¹⁾ – causando o despovoamento

5. BRUNO, E. S. op. cit., I, p. 80.

6. LANGENBUCH, Juergen Richard. **A estruturação da grande São Paulo**. Rio de Janeiro, IBGE, 1971. p. 74.

7. BRUNO, E. S. op. cit., I, p. 73.

8. JR, Antonio Soukaf; MAZZOLO, Maria Inês Dias. **Cem Anos Luz**. São Paulo, Dialetto, 2000. p15

9. MORSE, Richard M. **Formação histórica de São Paulo – De Comunidade à Metrópole**. São Paulo, Difusão Européia do Livro, 1970. p. 31.

10. MORSE, R. M. op. cit., p.33.

11. TAUNAY, Affonso de Escragolle. **História das bandeiras paulistas**. São Paulo, Melhoramentos / MEC, 1975. p. 48.

da vila. A primeira bandeira aconteceu em 1562, comandada por Brás Cubas e Luís Martins ⁽¹²⁾.

Se sabe que em meados do século XVIII, **SP** se encontrava na confluência de cinco dessas rotas, seguindo as saídas da cidade já existentes:

- Leste; estrada do Paraíba, para MG e RJ;
- Norte; procurando os sertões do Camanducaia e do Sapucaí sul de Minas
- Noroeste; Goiás (velho caminho do Anhanguera) passando por Campinas e Franca
- Centro-Oeste; pelo Vale do Tietê
- Sul; Curitiba. Lajes e Missões ⁽¹³⁾

Com as descobertas de ouro em Cuiabá, houve algumas mudanças administrativas no Brasil, visando maior vigilância à mineração e segurar a quinta parte da mineração, com isso **SP** recebe o título de **Cidade**, em 1711.

As bandeiras eram menores agora, pois buscavam minas e a extensão das fronteiras com a América espanhola, e os índios foram trocados por escravos negros vindo da África. Mas ainda havia o problema do despovoamento, piorado com o desequilíbrio econômico causado pela mineração.

A partir daí a vinda de habitantes do reino, conhecedores das leis e obrigações, mudou a feição da cidade. Começaram a ter algumas preocupações urbanísticas.

“O Morgado de Mateus promoveu o recenseamento da população em 1766, que acusou um total de 1.516 moradores na zona urbana, sendo 649 homens e 867 mulheres, fora os escravos. As ruas principais eram: Direita, São Bento, do Carmo, da Quitanda, da Cadeia, Boa Vista, São Gonçalo, do Pelourinho, do Rosário, de São Francisco, da Misericórdia, os pátios da Sé e do Colégio, e o campo de São Gonçalo Garcia.

Em 1767 a parte central da cidade contava com 392 fogos; o casario era humilde e avariado pelo tempo. As casas em geral eram térreas, existindo alguns sobrados; os moradores viviam mais tempo em chácaras e sítios.” ⁽¹⁴⁾

No governo de Francisco da Cunha Meneses (1781-1784), foi promovido o primeiro calçamento nas principais ruas da cidade, utilizando limonito vermelho ⁽¹⁵⁾.

“Em 1777 é provido o cargo de arruador oficial. Pelo recenseamento do ano anterior, a cidade possuía 534 fogos e 2.026 moradores.” ⁽¹⁶⁾

No ano de 1788, Bernardo Jose de Lorena (futuro Conde de Sazerdas) promoveu algumas melhorias na cidade, como calçamento das ruas, construção em pedra da ponte sobre o Anhangabaú (ficou conhecida como “ponte Lorena”), propondo a expansão da cidade em direção ao Morro do Chá, e o levantamento para a primeira planta da cidade. Ele veio para a cidade acompanhado por engenheiros ⁽¹⁷⁾.

SP no final do século XVIII conta com uma área “urbana” um pouco maior do que a do tempo da fundação, ainda delimitada pelos rios Anhangabaú e Tamanduateí. Não havia canalização de água para as casas, o abastecimento era feito pelos chafarizes públicos, o mais concorrido deles era o do Largo da Misericórdia, onde se tem registro de vários tumultos por causa da concentração de escravos ⁽¹⁸⁾. Existiam 38 ruas, sendo as mais importantes: São Bento, Direita, São Francisco, das Casinhas,

12. TAUNAY, A. E. op. cit., p. 17.

13. BRUNO, E. S. op. cit., I, p. 225.

14. PORTO, A. R. op. cit., p. 27.

15. BRUNO, E. S. op. cit., I, p. 163.

16. PORTO, A. R. op. cit., p. 28.

17. TOLEDO, Benedito Lima de. **São Paulo: três cidades em um século.** São Paulo, Duas Cidades, 1983. p17

18. BRUNO, E. S. op. cit., I, p. 280

das Flores, do Carmo, do Rosário, da Quitanda e a do Guaçu; 10 travessas, 7 pátios e 6 becos ⁽¹⁹⁾. As principais pontes deste final de século eram: do Carmo, no fim da ladeira de mesmo nome; do Fonseca, na rua do Glicério; Miguel Carlos, na rua Florêncio de Abreu; do Açú ou do Marechal, no Largo do Correio; e a do Lorena, no Piques ⁽²⁰⁾.

A mudança da capital do Brasil para o Rio de Janeiro, em 1763, estimulou as atividades econômicas em SP. Em 1797 já se falava em plantio de açúcar no interior. Mais uma vez, SP foi beneficiada por estar localizada no caminho do açúcar e das boiadas do Sul em direção a sua Majestade. A abertura dos portos brasileiros ao comércio internacional, em 1808, também influenciou, fazendo com que as produções se desenvolvessem para atender a demanda ⁽²¹⁾.

A instalação do Curso de Direito na cidade foi definidor de algumas modificações urbanísticas na cidade. A primeira discussão gerada era de que a cidade não tinha condições de abrigar tal curso, visto que não havia acomodação para os alunos, a cidade contava com apenas algumas estadias, que geralmente se encontrava nos caminhos de chegada/ saída e era usada pelos viajantes e tropeiros que cruzavam SP.

Fora as condições de acesso à cidade, principalmente a subida da serra que havia recebido várias melhorias, mas ainda não tinha condições de segurança adequada para tal fluxo ⁽²²⁾. Mesmo assim o curso se instalou em SP, no convento franciscano, no ano de 1828.

A partir daí novas atividades surgiram, geralmente instauradas pelos estrangeiros, que no começo do século XIX começaram a se interessar pela cidade de SP. Como exemplo podemos citar Tomas Ender (1811), Saint Hilaire (1822), Debret (1827), que descreveram a cidade neste começo de século, mas estes apenas passaram por SP. Muitos outros ficaram definitivamente na cidade, abrindo pequenos comércios, hotéis e prestando algum tipo de serviço que a cidade não tinha.

As melhorias urbanísticas também foram significativas, comparando com os séculos anteriores. As casas, ainda construídas em taipa de pilão na sua maioria, começaram a receber adornos na suas portas e janelas, e a caiação passou a ter uma periodicidade. A vinda à cidade pelos senhores que possuíam suas chácaras ao redor da cidade começou a ser mais freqüente, exigindo que estes tivessem melhor pouso, ou seja suas casas começaram a ter uma manutenção. Alguns sobrados começaram a surgir.

A maioria das ruas do centro já possuía algum tipo de calçamento, seja pedras ou apenas a preocupação de socar bem o solo. Novas ruas foram abertas, pela necessidade de comunicação entre a cidade e as freguesias. A iluminação pública era precária, havia alguns lampiões de azeite nas principais vias e, alguns moradores colocavam lampiões nas frentes de suas casas.

Em 1810 foi levantada a primeira planta da cidade, por Rufino J. Felizardo da Costa, ela foi impressa em 1841, com as alterações e nomenclatura oficial das ruas, pois esta foi instituída em 1809 ⁽²³⁾.

Em 1808, o Marechal Arouche Rondon, começou a abrir novas ruas do lado oeste do Anhangabaú, no Morro do Chá, sendo chamada de “Cidade Nova”, delimitando o largo que hoje tem seu nome, com uma visão militar, denominando a parte de alta como “da Artilharia” e a baixa “da Legião” ⁽²⁴⁾.

19. *Ibidem*, p. 172-173.

20. *Idem*, p. 245.

21. *Idem*, p. 93.

22. BRUNO, E. S. op. cit., I, p. 217-219.

23. PORTO, A. R. op. cit., p. 34.

24. *Ibidem*, p. 35 e 42.

É inaugurado, em 1825, o Jardim Público da Luz, que fora projetado para ser o Jardim Botânico.

Entre 1848 e 1851, é feita uma retificação no rio Tamanduateí, seguindo o projeto Bresser, desaparecendo suas sete voltas e dificultando o transporte fluvial. Este por sinal desapareceu por completo em meados do século XIX, pois as margens dos rios começaram a ser ocupadas por pequenas fábricas e loteadas por famílias menos abastadas ⁽²⁵⁾. As fábricas existentes eram de pequeno porte, pois os salários e as exigências dos técnicos não compensavam ⁽²⁶⁾.

A expansão urbana seguiu os antigos caminhos seiscentistas e setecentista, retalhando as chácaras próximas, sem nenhum plano diretivo. Esse crescimento foi muito irregular, desenvolvendo-se apenas em algumas das direções, ainda restavam zonas de matagais e chácaras, isso bem próximo ao centro. Mas sem dúvida foi expressiva a mudança na cidade.

Nesses tempos, o bairro do Brás começou a se desenvolver. Por muito tempo, este bairro foi apenas a estrada que levava à Penha, em 1846 cogitava-se fazer um levantamento topográfico do bairro e da várzea, para poder demarcar ruas e praças, devido sua importante localização, já que a Igreja da Penha era muito concorrida entre os devotos ⁽²⁷⁾.

Por volta de 1866 é construído um novo Mercado, visto que o comércio era descentralizado, causando trânsito e sujeira na cidade ⁽²⁸⁾. O trânsito já causava problemas na área central, principalmente pela desobediência dos paulistas e viajantes, que teimavam em deixar seus animais “estacionados” nas ruas, e também pela característica da cidade em ter animais perambulando soltos. Em 1868 haviam na cidade 400 carroças de carga, 62 pipas de água, 40 particulares e 77 carros de aluguel, sendo 50 de quatro rodas, 22 tálburis e 55 diligências, mesmo com a ferrovia já sendo construída, o transporte feito por esses veículos não fora deixado de lado, causando uma forte concorrência com a “Inglesa” ⁽²⁹⁾.

Na década de '30, o governo provincial de **SP** recebe uma proposta das firmas “Samuel Philips & Cia. do Rio de Janeiro e “Aguiar Viúva, Filhos & Cia” de Santos, associadas para promover uma companhia para conduzir de melhor forma e mais barato os gêneros das províncias de **SP**, **GO** e **MT** e uma parte de **MG** até o porto de Santos, visto que mesmo com as melhorias feitas na estrada ainda não eram suficientes para atender a demanda da produção. Não fora estipulado qual era este meio de transporte, houve várias propostas, até o plano de uma “Imperial Cia de Estradas de Ferro” ⁽³⁰⁾

Muitas propostas de projeto e de viabilidade técnica foram oferecidas, mas esbarravam na financeira, até que chega em **SP** o Barão de Mauá.

Em 1856, após várias tentativas de conciliação, convênios e muita pressão por parte dos fazendeiros de café, entram na jogada Mauá e os Marqueses de São Vicente e Monte Alegre, para realização da estrada. Mauá vai à Londres, contata um engenheiro de estradas de ferro, James Brunless, a quem confia o projeto; e outros investidores ávidos pelo extraordinário negócio da exportação de café. Quatro anos mais tarde, a SP Railway estava começando a ser construída ⁽³¹⁾.

A necessidade de mão de obra especializada é superada com a imigração de milhares de portugueses, espanhóis, italianos e ingleses.

A viagem inaugural da SPR ocorreu em 1865, já existindo as estações da Luz e

25. *Idem*, p. 43

26. BRUNO, E. S. op. cit., II, p 710.

27. *Ibidem*, p. 567 – 568.

28. *Idem*, p. 686.

29. *Idem*, p. 601 – 611.

30. BARDI, P. M. **Lembranças do ‘Trem de Ferro’**. São Paulo, Banco Sudameris Brasil, 1983. p. 53 – 54.

31. *Ibidem*, p. 56.

da Mooca. O serviço regular da estrada começa em 1867, até Jundiáí ⁽³²⁾.

Entre 1872 e 1875, o presidente da província, João Teodoro Xavier fez grandes melhoramentos na cidade visando transformação urbana = crescimento = centro econômico, atraindo os fazendeiros definitivamente para a cidade.

Suas principais obras:

- Reforma do Jardim da Luz, e construção da torre do observatório
- Regularização do largo dos Curros
- Aberturas de ruas (Glicério, João Teodoro, 7 de Abril)
- Alargamento de ruas (Pari, Gasômetro, Frederico Alvarenga, Ladeira Gal. Carneiro)
- Dreno e aterro da várzea do Carmo
- Reforma do palácio do governo

Todas elas para facilitar os acessos às estações ferroviárias ⁽³³⁾.

Além dessas obras, João Teodoro estimulou a imigração com o "Programa de Imigração Subvencionada" ⁽³⁴⁾. SP tem, em 1870, por volta de 20 mil habitantes, contra os pouco mais de 6 mil da década de '20 e pouco diante do aumento populacional na virada do século; como podemos ver na tabela:

Ano*	Almas *	Fogos
Final do séc. XVI	1500	150
1766	1516	-----
1767	-----	392
1777	2026	534
1816	-----	596
1822	6920	-----
1872	31.385	
1890	64.934	
1900	239.820	
1920	579.033	
1940	1 318.539	
1950	2 227.5121	

* dados retirados dos livros relacionados na bibliografia.

A ferrovia foi o grande acontecimento, do ponto de vista infra-estrutural, formal e simbólico, que fez SP, de vila transformar-se na metrópole mais importante do Brasil, até hoje. Com ela veio o imigrante, os fazendeiros, a preocupação urbanística, enfim a prosperidade, como viabilidade da base econômica cafeeira para o mercado externo, SP se torna uma metrópole. A expansão urbana vai além rios e morros, chega à Paulista, com as suntuosas casas dos Barões. Chega a energia elétrica, os bondes, as fábricas, com isso os bairros operários ocupando as várzeas próximas à linha férrea.

32. PORTO, A. R. op. cit., p. 49

33. CAMPOS, Candido Malta. **Os rumos da cidade: urbanismo e modernização em São Paulo**, São Paulo, Ed. Senac, 2002. p?

34. JR, Antonio Soukaf & MAZZOLO, Maria Inês Dias. **Cem Anos Luz**. São Paulo, Diaeto, 2000. p.42.

As comunicações ficam mais rápidas; havia jornais de toda a parte do mundo. Os filhos das famílias mais abastadas estudavam na Europa; ir à Europa era passeio rotineiro para tais famílias, trazendo as novidades e tendências.

SP vive sua efervescência, tanto cultural, como comercial. Tudo acontece aqui!

O século XX

SP entra no século XX de forma muito mais aparelhada em termos urbanísticos do que a vila precária existente até meados do XIX. A cidade, além da ferrovia, já contava com as primeiras linhas de bondes, já existiam os loteamentos qualificados à SO, e mesmo as ocupações em bairros populares para L, e na última década do século, a construção do Viaduto do Chá, sobre o Vale do Anhangabaú, primeira grande conexão entre a *Velha* e a *Nova* cidades. Já tínhamos passado pela administração de João Teodoro, período da ferrovia e da “*segunda fundação*” da cidade, nos termos de Simões de Paula ⁽³⁵⁾, quando as primeiras e grandes obras em escala que podemos chamar de urbanismo ocorrem em SP, como a ligação Luz - Brás e as obras na Várzea do Carmo.

A virada de século se dá na administração do primeiro prefeito da cidade, Antonio da Silva Prado, de 1889 a 1911. Prado, representante da elite cafeeira, dará grande importância à Cidade Nova, fato demonstrado na criação dos novos ambientes europeizados para os Largos do Paissandu e do Arouche e a Praça da República. Contudo, uma série de grandes obras de infra-estrutura e criação de grandes equipamentos e áreas públicas irá marcar a longa administração de Antonio Prado.

“A obra mais importante, todavia, na Cidade Nova, foi a construção do Teatro Municipal, entre 1903-11. No núcleo histórico, no Triângulo foi promovido novo alinhamento (das principais ruas)...O antigo Largo do Rosário transformou-se na moderna Praça Antonio Prado. A iluminação foi grandemente melhorada. O Riacho do Anhangabaú foi encanado em 1906 e extensas obras de saneamento foram realizadas na Várzea do Carmo” ⁽³⁶⁾.

A cidade começa a se formar para a modernidade nessas bases, a valorização dos ambientes à SO, e aparelhamento pragmático nos setores proletários. A praça Antonio Prado abrindo e conectando ao Centro o eixo da Av São João e o início da transformação do Anhangabaú no novo centro e nova *frente* da cidade, indicam a imagem de cidade pretendida. Enquanto nos fundos da cidade ficou a antiga chegada a São Paulo de Piratininga, a Várzea do Carmo, hoje o Parque D. Pedro.

O Barão de Duprat, entre 1911 e 1914, dará continuidade às obras iniciadas com a gestão anterior. Em sua administração o centro será definido por um novo *Triângulo* formado pela Praça da Sé, Largo São Bento e Largo São Francisco, necessitando, para tanto, a construção do Viaduto Boa Vista e da Praça Patriarca, na cabeceira leste do viaduto do Chá, novo marco urbano de SP.

Duprat assume o governo durante as obras do novo Vale do Anhangabaú. Envolvido em inúmeras polêmicas técnicas, chama o francês J. A. Bouvard, de passagem entre Buenos Aires e Rio de Janeiro, para opinar sobre o projeto, o qual aprovou na maior parte. Bouvard também deixou uma proposta para um parque na Várzea do Carmo. Um parque que gera mais um cordão de isolamento em relação aos bairros do L do que integrá-los ao Centro ou garante-os com área de lazer.

Durante a década de trinta e a II Guerra a grande figura no desenvolvimento de SP será Prestes Maia, urbanista, professor da Poli e funcionário de extensa carreira na administração pública, chegando a prefeito em 1938. Durante as gestões Fabio

35. TOLEDO, Benedito Lima de. **Prestes Maia e as origens do urbanismo moderno em São Paulo**. São Paulo, Empresa das Artes, 1996 p.17

36. TOLEDO, B. op. cit. 1996 p. 69

Prado e Prestes Maia, 1934 a 45, um grande número de obras criará as bases da estrutura viária de SP moderna, ao lado de opções estéticas afiliadas da Deco americana de Prestes Maia.

Durante sua administração Prestes Maia executou parte considerável de seu O Plano de Avenidas de 1930, composto basicamente de um *Perímetro de Irradiação*, como definidor e rótula em torno do Centro expandido, as *Radiais* e as *Perimetrais*.

A versão final do *Perímetro de Irradiação* compo o Plano Geral de Melhoria Centrais, ficou assim determinado:

“1- Abandonou-se a idéia da avenida sobre o eixo da Rua dos Timbirás, chegando ao centro da Praça da República. A nova opção seria a Rua Ipiranga.

2- A seqüência seria a utilização do eixo da Rua São Luís.

3- A partir dela, três viadutos formariam, ao sul, um arco até a Praça João Mendes.

4- Seria abandonado o eixo Viaduto São Francisco-Benjamin Constant, cortando a Praça da Sé.

5- Seria aberta uma praça (Clovis Bevilacqua), frente ao Palácio da Justiça.

6- Seria abandonada a variante pela Rua Tabatingüera.

7- A ladeira do Carmo seria a ligação com a Rua da Figueira”⁽³⁷⁾.

Fica por conta das Radiais os vínculos entre Centro e as periferias e chegadas na cidade, nas próximas décadas elas serão cada vez mais dimensionadas em largura e comprimento conduzindo às mais extremas periferias:

“Da essência da proposta do Plano de Avenidas é o conjunto a ser formado pelas avenidas radiais, que, segundo Prestes Maia, têm como antecedentes os caminhos que nasceram com a própria Cidade”⁽³⁸⁾. No Plano de P. Maia elas são: Av Tiradentes (N), Rangel Pestana (NE), do Estado (SE), Liberdade (s), Consolação (SO) e São João (NO).

Fechando o circuito, as *Perimetrais*, entre elas as *Marginais*, não serão construídas nessa ocasião, mas marcarão profundamente o viário metropolitano a partir dos anos 70.

No segundo pós-guerra a configuração de metrópole, em qualquer acepção que o termo pode ter, está definitivamente consolidada. As definições estruturais assumem a escala de um território que chegará a formar uma única mancha urbana composta por 39 municípios. De outro lado, o fortalecimento da Federação formaliza novas perspectivas políticas, o que também afeta diretamente os desenvolvimentos urbanos de SP e a escala de suas ressonâncias.

A metrópole tentacular cumpre sua pré-destinação original, inchar pelas bordas: “Em 1960 o município de São Paulo tinha 3.259.087 habitantes. Cada vez mais a cidade crescia fora dos limites municipais”⁽³⁹⁾.

Nas décadas de 60 e 70, SP fará sua opção definitiva pelo automóvel particular, “a proliferação das avenidas”, como indica Flavio Villaça⁽⁴⁰⁾. Nas duas décadas serão construídas as Avenidas, 23 de Maio, Rubem Berta, as *Marginais*, a alargada Paulista, o complexo viário na confluência Paulista/Rebouças/Dr. Arnaldo, Minhocão, Faria Lima e ainda Brás Leme e Radial Leste – o engate entre as radiais leste e oeste se dá sob a Praça Roosevelt, inaugurada em 1970.

Bairros serão destruídos, morfologias interrompidas abruptamente, uma quantidade extrema de terrenos vagos e geometrias não adaptáveis. Os danos (e também as viabilidades dessa nossa urbanidade) causados por essa opção serão marcantes e irreversíveis para a estrutura e paisagem de SP.

37. Idem p.151

38. Idem p.159

39. VILLAÇA, Flávio. **Elites, desigualdade e poder municipal in São Paulo, metrópole em trânsito: percursos urbanos e culturais**. São Paulo, Ed. Senac, 2004. p. 148

40. Ibidem

As elites agora instaladas nos bairros consolidados do vetor SO continuam *desenhando* a cidade a partir de suas concepções exclusivistas, na mesma linha iniciada por Antonio Prado, “...em primeiro lugar, pressionando o poder público no sentido de aprimorar o sistema viário na região de seu interesse (o quadrante sudoeste).” “O sistema viário rico em perimetrais (até trem na perimetral esse quadrante tem!) é uma das mais eloqüentes manifestações de como o poder público privilegia o quadrante sudoeste”⁽⁴¹⁾.

SP irá terminar o século sem um consistente Plano, aprovado em instância legislativa. Os promovidos nesse período - '68 PUB (Plano Urbanístico de Base) e '71 PDDI (Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado) – carecem de ambas as características, o PDDI seria o primeiro aprovado em Câmara, porém com legitimidade questionável⁽⁴²⁾.

O Metrô só chega à cidade em 26/09/75 com a inauguração do eixo N-S. A estação da Sé é inaugurada em 1978. O primeiro trecho da linha L-O será inaugurado em 1979, mas ainda muito limitado.

O modelo de desenvolvimento da forma urbana agravou profundamente os dramas da estrutura sócio-econômica da cidade, configurando universos opostos e conflitantes.

“Os padrões urbanísticos que se configuram a partir da potente máquina de exclusão territorial definiram uma cidade dualizada expressa na imagem centro-periferia. Jardim Paulista e Jardim Ângela, Cidade Jardim e Cidade Tiradentes, Higienópolis e Paraisópolis, só quem conhece a cidade consegue entender como nomes tão parecidos podem designar territórios tão diferentes”⁽⁴³⁾.

Na virada de século, e de milênio, não é mais possível definir a forma da cidade unicamente a partir de sua morfologia, os conflitos e situações extrapolam em muito os limites das definições puramente urbanísticas.

“São Paulo transformou-se num campo de batalhas. Uma guerra eclodiu pela ocupação de áreas urbanas inteiras, pelo controle da infra-estrutura, das instituições e dos espaços públicos. A cidade converteu-se num arquipélago de enclaves modernizados – com suas torres corporativas, seus shopping centers e condomínios fechados – cercado por vastas áreas abandonadas, terrenos vagos ocupados por populações itinerantes”⁽⁴⁴⁾.

As esperanças para o século que se inaugura ficam depositadas no Plano Diretor Estratégico - resultado direto do Estatuto da Cidade lei federal no. 10.257 de 10/07/2001 -, aprovado pela Câmara dos Vereadores do Município em 2002. O agravamento no limite do insustentável da situação urbana e o esperado amadurecimento da sociedade são os combustíveis dessa esperança. Nos termos do Secretário responsável pela condução dos trabalhos em torno do Plano, Jorge Wilhelm:

“Esse novo plano fornece, finalmente, a visão, as diretrizes e a previsibilidade que orientarão por dez anos a administração pública, os agentes econômicos, as organizações da sociedade e os cidadãos”⁽⁴⁵⁾.

Do ponto de vista da estruturação morfológica, o principal item do PDE são as operações urbanas em sua possibilidade de organizar o desenho urbano: “Todas as operações urbanas deverão considerar as melhorias de infra-estrutura, a criação de

41. Idem p. 150

42. Idem p. 153

43. ROLNIK, Raquel. **São Paulo, novo século: uma nova geografia?** in **São Paulo, metrópole em trânsito: percursos urbanos e culturais**. São Paulo, Ed. Senac, 2004. p. 175

44. BRISSAC, Nelson. **Megacidade: reestruturação urbana e intervenções artísticas**. in **São Paulo, metrópole em trânsito: percursos urbanos e culturais**. São Paulo, Ed. Senac, 2004. p. 208

45. WILHEIM, Jorge. **O novo Plano Diretor Estratégico** in **São Paulo, metrópole em trânsito: percursos urbanos e culturais**. São Paulo, Ed. Senac, 2004. p. 225

espaços públicos, o adensamento construtivo até o índice 4, a receita obtida com a outorga onerosa de potencial construtivo e a edificação de habitações de interesse social na própria área da operação” ⁽⁴⁶⁾.

Entre as operações urbanas, as Diagonais Sul e Norte comparecem como alternativas substanciais às lógicas empregadas no crescimento qualificado no sentido SO da cidade:

“A inversão de tendências prova ser estratégica na implantação das Operações Urbanas Diagonal Sul e Diagonal Norte. Enquanto esta última parte da Operação Água Branca e vai até Pirituba e Perus, a Diagonal Sul percorre o vale do Tamanduateí, o leito da ferrovia até o perímetro da Operação Centro” ⁽⁴⁷⁾.

O nó central e articulador das duas operações - a Operação Urbana Centro – sobrepõe-se à maior materialização resultante das fraturas sócio-morfológicas operadas no território de SP, a ruptura entre a cidade e os bairros operários na Zona Leste. Sobre essa ruptura vamos nos ater na última parte desse trabalho.

46. Idem p.226

47. Ibidem