

ESPAÇO PÚBLICO NA SÃO PAULO DO SÉCULO XXI: PERSPECTIVAS

*Sergio Abrahão**

PUBLIC SPACE IN SÃO PAULO OF THE 21ST CENTURY: PROSPECTS

Resumo: O presente trabalho tem como objetivo apontar alguns desdobramentos para a relação dos cidadãos com seus espaços públicos e, por conseguinte, para o significado que esses espaços assumem para o conjunto da sociedade, a partir de um modelo de desenvolvimento urbano que, em suas determinações de encontrar respostas às questões de circulação e transporte, privilegiou o automóvel como principal meio garantidor de sua mobilidade. Em breve perspectiva histórica, situamos o período em que tais preocupações emergiram; mostramos o descompasso entre o crescimento populacional da cidade de São Paulo e a qualidade de sua expansão urbana; analisamos, através de dois exemplos emblemáticos, o comprometimento de nossos espaços públicos, em face a opção do automóvel como principal meio de transporte urbano e, finalmente, apontamos para a irreversibilidade deste comprometimento, caso não alteremos o modo de pensar a cidade, enquanto máquina de mobilidade.

Palavras Chave: Urbanismo, Espaço Público, Planejamento Moderno, Planejamento Rodoviarista.

Abstract: The present work intends to point out the unrolling of the relationship between citizens and their public spaces and, therefore, the meaning that those spaces assume for the society as a whole, based in a model of urban development that, as a means of answering to the matter of circulation and transports, privileged the automobile as the main guarantor of mobility. In a brief historical perspective, the period in which those concerns appeared is situated; the disparity between population growth in the city of São Paulo and the quality of its urban expansion is shown; the compromises in public spaces are analyzed against the car as primary means of urban transport through two key examples and, finally, we bring forward the irreversibility of this commitment in case the way of thinking the city as a mobility machinery is not modified.

Keywords: Urbanism, Public Space, Modern Planning, Highway Planning.

*Arquiteto e Urbanista (Universidade Presbiteriana Mackenzie) ; especialização em Planificación y Gestión Urbana (Instituto Nacional de Administración Pública de Madrid); mestrado em Arquitetura e Urbanismo (USP); doutor em arquitetura e urbanismo (USP) . Atualmente é efetivo da Prefeitura Municipal de São Paulo, pesquisador voluntário da Universidade Presbiteriana Mackenzie e professor do Centro Universitário das Faculdades Integradas Alcântara Machado.

Introdução

São muitas e diversas as questões que determinam a relação dos cidadãos com seus espaços públicos e, por conseguinte, o significado que esses espaços assumem para o conjunto da sociedade. Em regimes totalitários, por exemplo, não se permitem o uso das ruas e praças como lugares de resistência à liberdade confiscada. Para tais sociedades, esses espaços, usualmente, não podem ser assumidos como lugares passíveis de manifestação dos direitos do cidadão, de visibilidade das tensões político-econômicas, de reação dos dominados.

De fato, é estreita a relação entre democracia e o sentido com que os espaços públicos de nossas cidades são apropriados pelo conjunto de sua população.

Muitas publicações surgiram no último quarto do século passado, procurando entender e analisar as formas com que, determinados segmentos da sociedade, estavam se apropriando dos espaços públicos de nossas cidades e as reações que, até hoje, provocam. A presença de sem tetos nas ruas e praças das grandes cidades; as diversas formas de privatização dos espaços públicos, os territórios socialmente segregados são, dentre outras, questões recorrentes daqueles estudos e reflexões.

Nesses estudos, no entanto, pouco se observa sobre um dos mais importantes determinantes nas relações entre os cidadãos e seus espaços públicos e, em decorrência, na construção dos significados desses espaços que foi e, ainda é, a grande difusão do uso invasivo do automóvel e, conseqüentemente, das soluções viárias impactantes a que foram submetidas as cidades em progressivo crescimento.

Se para os estudiosos contemporâneos de espaços públicos essas questões não estão na pauta de suas preocupações, elas representaram, todavia, as mais caras preocupações de arquitetos e urbanistas do período pós Segunda Guerra Mundial.

De fato, nos debates que acompanharam o processo de reconstrução das cidades européias destruídas pela Segunda Grande Guerra, emergiu a imperiosa necessidade de nelas se planejar e desenhar novos espaços onde fosse possível restabelecer a relação entre o indivíduo e sua coletividade, em parte perdida pelas experiências traumatizantes da guerra.

Tema recorrente do oitavo Congresso Internacional de Arquitetura Moderna-VIII CIAM, de 1951, intitulado

então de *O Coração das Cidades*, tais espaços traduziam-se, sobretudo por seus principais idealizadores, o arquiteto Jose Luis Sert e o historiador Siegfried Giedion, na proposta de produção de novas centralidades, através da construção de grandiosos centros cívicos voltados exclusivamente aos pedestres.

Sert e Giedion acreditavam que com a construção desses centros cívicos, poder-se-ia superar um processo gradual e contínuo de formação de barreiras entre os homens, promovidas, segundo eles, pela crescente suburbanização nas cidades norte-americanas e pelas transformações que vinham passando as zonas centrais das cidades européias, através da invasão de veículos motorizados- que subtraía do pedestre o direito ao domínio dessas áreas-, dos letreiros de propaganda e da crescente individualização das fachadas de cada um de seus estabelecimentos comerciais (ABRAHÃO, 2008, p.82).

Em um e outro caso o uso crescente do transporte individual sobre rodas, como fator de transformação do uso das áreas centrais e das relações dos cidadãos com esses espaços.

A acessibilidade e garantia de rapidez às áreas da suburbanização eram, para Sert, fatores preponderantes para o sucesso desses empreendimentos, voltados para pessoas de mesmo padrão de renda e com a promessa de qualidade de vida ideal, proporcionada pela distância dessas áreas ao movimento e à agitação típica das cidades.

Com efeito, em recente artigo intitulado *The Political Economy of Public Space*, David Harvey (2010, p.18) observa que a suburbanização foi consumida a partir de uma concepção firmemente mantida de que os centros das cidades eram territórios do perigo, lugares para serem temidos.

Essa bipolarização, marcada pela afirmação de um lugar em detrimento à desqualificação de outro, produziu nas palavras de Harvey (2010, p.18) uma “intrigante mistura de percepções sócio-geográficas”, capaz, a seu ver, de gerar expectativas diferentes e, conseqüentemente, a construção de agendas políticas distintas – promotoras de intervenções em espaços urbanos – por parte daqueles que moram nos subúrbios e daqueles que moram nas cidades¹.

De fato, nas décadas de 1930 e 1940, sob a coordenação de Robert Moses, foram implantadas em Nova Iorque extensas vias que, seguindo o relevo do sítio natural, possibilitava o surgimento dessas áreas residenciais de baixa densidade.

1

O processo de construção e de disputa entre diferentes interesses em parcelas distintas do território da cidade de Los Angeles, foi descrito com muita propriedade por Mike Davis, em seu livro *A Cidade De Quartzo*.

O mesmo Moses que, em 1950, coordenaria, a convite da Prefeitura e da Câmara Municipal de São Paulo, o “Programa de Melhoramentos Públicos para a Cidade de São Paulo”, período em que consolidava e difundia a via expressa como símbolo de modernização das cidades, garantidor da circulação mais ágil e segura para os condutores (ANELLI e SEIXAS, 2008, p.63).

Sobre essas vias expressas, em especial as elevadas, que, diferentemente das parkways, passavam a se inserir totalmente na área urbana de Nova Iorque, nos informam ainda Anelli e Seixas (2008, p.63):

A separação de fluxos de pedestres e veículos em níveis diferentes que tinha a função de garantir a segurança de ambos, passava agora a atender a um critério funcional de velocidade de operação (...) Esse tipo de via expressa elevada teria como campo de experimentação a cidade de Nova Iorque, entre as décadas de 1950 e 1960, quando foram construídas mais de uma dezena de vias expressas sob a coordenação de Robert Moses.

O impacto das intervenções propostas por Moses para a cidade de Nova Iorque, fez emergir acidas críticas a esse tipo de urbanismo, como foi o caso, por exemplo, de Jane Jacobs. Em seu livro publicado em 1961, intitulado *Vida e Morte das Grandes Cidades Americanas*, Jane Jacobs (2003, p.13) identificou a gênese dessas intervenções, nos princípios do planejamento moderno que, a seu ver, decretavam o fim da diversidade de usos nas ruas, tão caros à vitalidade econômica e social das nossas cidades.

A separação das funções das cidades tradicionais- o comércio das residências e das áreas verdes-; a mudança da unidade básica do traçado urbano- a rua- pela quadra e superquadra e a necessidade de uma nova ordem, em detrimento à desordem das cidades antigas são alguns dos princípios do planejamento moderno que Jacobs identificou e procurou desconstruir com seu trabalho.

Usando como ponto de observação as ruas locais da cidade tradicional, Jacobs dirigiu suas críticas aos investimentos que estavam sendo despendidos na reformulação dos passeios públicos e nas construções de vias expressas, com vistas reurbanizações de cidades, bem como em torno dos investimentos despendidos para a construção de conjuntos habitacionais de grande porte, de centros culturais, cívicos e comerciais, por entender que tais investimentos não favoreceriam as áreas urbanas à sua volta.

As preocupações de Jacobs e a identificação da origem dessas preocupações nos princípios do planejamento moderno, no entanto, não eram isoladas. Na Europa, dos anos 60/70, outros pesquisadores e estudiosos

das questões urbanas adotaram a valorização das ruas, praças e avenidas das cidades tradicionais, como os principais antídotos ao planejamento moderno, destacadamente, Richard Sennet, Aldo Rossi e Henri Lefebvre.

Também no Brasil, a ameaça à rua, enquanto principal elemento articulador da diversidade econômica e social da cidade gerou, a partir dos anos 60, intensas críticas em torno dos princípios funcionalistas que informavam o planejamento urbano brasileiro. Nesta direção, merece destaque os trabalhos do ex-prefeito de Curitiba, o arquiteto e urbanista Jaime Lerner e o também arquiteto e urbanista Carlos Nelson Ferreira dos Santos.

Jaime Lerner foi o responsável, naquela cidade, pela transformação de uma de suas principais vias, a Rua das Flores, em um local exclusivo para o uso do pedestre. Acreditava, com isso, estar criando um cenário ideal para o que considerava a única função urbana da cidade- o encontro de pessoas- ameaçada, a seu ver, pela decomposição de funções propostas pela Carta de Atenas (ABRAHÃO, 2008, p.40).

Carlos Nelson desenvolveu no final dos anos 70 interessante pesquisa etnográfica, no bairro tradicional do Catumbi e no conjunto habitacional moderno, conhecido como Selva de Pedra, ambos na cidade do Rio de Janeiro, para avaliar as profundas transformações físicas e nas relações da sociedade com sua cidade, trazidas pelos grandes empreendimentos viários estruturais- vias expressas, tuneis, elevados, viadutos- voltados preponderantemente para veículos particulares, pelos grandes conjuntos habitacionais e condomínios fechados, dentre outros.

Essa forma de intervir na cidade era, segundo Carlos Nelson, decorrente dos pressupostos do planejamento racionalista progressista, que, a seu ver, tinha sido devidamente apropriado pelo modelo desenvolvimentista brasileiro, para que pudesse se apropriar das cidades e as submeter a profundas transformações orientadas pela priorização dos investimentos nas áreas de interesse do capital e na consolidação da segregação sócio espacial.

Em comum a todos, a preocupação, em resguardar características das praças e ruas de nossas cidades- lugar da diversidade econômica e social, de construção da cidadania e civilidade, de reunião, de contato entre estranhos, etc- fortemente ameaçadas pelo uso invasivo do automóvel e pela difusão das obras urbanas de grande porte, em especial das vias expressas.

Com efeito, se por décadas assistimos a opção, em nossos sistemas de circulação urbanos, por obras que privilegiam a fruição e a velocidade do automóvel, então perguntamos, não estariam o significado e as relações entre os cidadãos e seus espaços públicos sendo continuamente moldadas por essa lógica? Que

possibilidade teríamos de preservar ou resignificar nossos espaços públicos sem inverter essa lógica? De que maneira atributos fundadores do conceito abrangente de espaço público, como por exemplo, espaço de permanência e espaço de convivência, se manifestam hoje em nossos espaços públicos?

Sem a pretensão de esgotar o assunto, o presente trabalho tem como objetivo apontar alguns desdobramentos para os espaços públicos da cidade de São Paulo, produzidos pela apreensão desse modelo de desenvolvimento urbano que, em suas determinações de encontrar respostas às questões de circulação e transporte, privilegiou o automóvel como principal meio garantidor de sua mobilidade.

A São Paulo que não pode parar.

A cidade de São Paulo cresceu 1900% entre 1930 a 2000, ou seja, passou de 888 mil habitantes em 1930, para 10.406.166 habitantes em 2000. Deixou de ser, em pouco mais de 130 anos, uma cidade colonial, pobre e encarapitada com 19.347 habitantes (no ano de 1.872) na colina histórica entre os Rios Anhangabaú e Tamaquateí, para uma região metropolitana que com outros 38 municípios totalizaram, em 2010, 19.672.582 habitantes.

Um crescimento acompanhado, segundo o professor Flávio Villaça, (2011, p.37), pela produção de uma cidade segregada social e economicamente, que concentrou preponderantemente, em todo seu quadrante sudoeste, a classe de alta renda (Mapa 1 - Fonte: Villaça, 2011. p.43).

Como afirma o citado professor (2011, p.51) é neste quadrante da cidade que se concentram os “locais de emprego dos mais ricos, seu comércio, suas escolas elementares e secundárias, seus hospitais, seus parques, as áreas de diversão (Vila Madalena e Moema), seus médicos, suas academias de ginástica, até suas igrejas e seus cemitérios”.

Com efeito, trata-se da parcela da cidade que mais atenção e investimentos têm recebido do Poder Público, estando portanto melhor estruturada em suas redes de negócios e serviços, em sua infraestrutura (área de maior número de linhas de metro, túneis de longa extensão, complexos viários aéreos, pontes e avenidas expressas) e, portanto, na manutenção e qualidade de seus espaços públicos.

As desigualdades sócio econômicas implícitas na segregação urbana e, que definem, a seleção das prioridades responsáveis pela organização de seu território, produziu, em consequência, um sistema estrutural

de vias também desigual em cada um dos vários quadrantes da cidade, focado na redução do tempo de deslocamento do automóvel particular.

A prioridade na cidade de São Paulo à circulação sobre pneus, foi claramente sinalizada e posta em prática a partir do Plano de Avenidas de Prestes Maia, publicado em 1930 e iniciado, com adequações, uma década depois em seu primeiro mandato como prefeito (1938-1945).

O Plano de Avenidas propunha, inicialmente, um sistema de suporte à expansão urbana, através de um conjunto de três anéis perimetrais circundando o Centro Velho/ Centro Novo e de um conjunto de vias radiais que partiam de seus limites em direção aos bairros (CAMPOS e SOMEK; ANELLI e SEIXAS; MEYER e GRONSTEIN; 2002, 2008, 2010). Assimilavam neste sistema de vias algumas propostas isoladas que já tinham sido gestadas em meio ao corpo técnico da Prefeitura Municipal de São Paulo.

Em seu primeiro mandato Prestes Maia introduziu a travessia diametral do Centro- não previsto no plano original de 1930- no sentido norte-sul, através da concepção do Sistema Y, formado pelas atuais Avenidas 9 de Julho, 23 de Maio e Prestes Maia e também no sentido leste-oeste (não realizado), através da construção de um túnel sob a colina central articulando os Vales do Anhangabaú e do Tamandateí.

Interessante pontuar aqui a observação do professor Nestor Goulart Reis Filho (2010, p.20), de que a proliferação, a partir dos anos 1930 a 1940, de cenários compostos por avenidas e seus edifícios, indicavam que os novos espaços de fruição urbana na cidade de São Paulo, já não seriam mais os locais de permanência e convivência, mas apenas os locais de passagem.

Apesar das obras executadas por Prestes Maia, em seu primeiro mandato, a pressão por novas respostas frente às dificuldades de circulação e, claro, aos intensos congestionamentos que ocorriam com frequência em nosso Centro Histórico, fez com que a idéia de construção de um sistema de vias estruturadoras que possibilitasse uma expansão radio concêntrica fosse sendo abandonada por sistemas diametrais, com adesão às vias expressas.

Com efeito, em 1949, Robert Moses foi contratado pela International Basic Economy Corporation e pela IBEC Technical Services Corporation, em atendimento a um pedido do Prefeito e da Câmara Municipal de São Paulo, ao seu diretor o Sr Nelson Rockefeller, para formular um “Programa de Melhoramentos Públicos para a Cidade de São Paulo”.

Na introdução da publicação deste programa, Moses (1950) aponta, dentre outras, a necessidade de que o Poder Público aumentasse a frota de transporte coletivo sobre pneus, melhorasse as ruas e terminais, alargasse e construísse artérias (radiais) de comunicação que permitissem o transporte rápido entre o centro da cidade, bairros e subúrbios e que concebesse as Marginais do Tiete e de Pinheiros -já previstas no Plano de Avenidas de Prestes Maia- para receber o tráfego do sistema de rodovias estaduais do Estado de São Paulo.

Como vimos anteriormente, no período em que formulou seu programa para São Paulo, Moses havia voltado suas preocupações para a segurança do condutor e eficiência do sistema de circulação, com ênfase na via expressa, sobretudo a elevada, em que separava em níveis diferentes, a rua tradicional de pedestres e veículos do fluxo exclusivo de veículos.

O Programa de Melhoramentos Públicos para a Cidade de São Paulo coordenado por Moses reproduz, segundo Klintowitz e Rolnick (2011,p.93), o conjunto de proposições que ele já havia formulado para Nova York, ao introduzir “rodovias urbanas”, acompanhadas de outras intervenções.

No caso da São Paulo dos anos 50, Moses propunha também como intervenção, a reserva das áreas, então desocupadas ao longo das terras beneficiadas do Tiete e do Canal de Pinheiros, para serem destinados a Parques Urbanos; incorporar as praias de Santos, através de um sistema de parques suburbanos, como facilidades recreativas da cidade de São Paulo e, finalmente, priorizar a escolha de espaços livres para serem destinadas a artérias de tráfego, parques, praças de recreio, jardins públicos e edifícios antes de se estabelecer o controle do crescimento da cidade, através do zoneamento.

Conquanto se mostrasse cético com a expansão desses equipamentos, devido a alta descontrolada dos preços dos terrenos e da construção descontrolada dos edifícios que absorviam todos os espaços livres da cidade de São Paulo, as proposições referidas deviam-se às constatações de Moses de que não havia na cidade de São Paulo um sistema adequado de parques, jardins de recreio e instalações recreativas.

As propostas e ações executadas do Plano de Avenidas, as proposições de Moses no Programa de Melhoramentos Públicos para a Cidade de São Paulo , as orientações posteriores presentes no Plano Urbanístico Básico/PUB (1967/68), indicando à necessidade de se romper a estrutura radioconcêntrica prevista para orientar o crescimento da cidade de São Paulo, por uma rede de vias ortogonais expressas, apontam para opções indutoras da expansão urbana da cidade de São Paulo, voltadas prioritariamente à circulação de ve-

ículos sobre pneus, em detrimento a soluções que passassem, por exemplo, por um sistema mais complexo de transporte público de massa (CAMPOS; ANELLI e SEIXAS; MEYER e GRONSTEIN; 2008, 2010)

No âmbito desta prerrogativa, as soluções viárias que até hoje vem sendo implantadas na cidade de São Paulo, para viabilizar a acessibilidade e circulação de automóveis, tem sido acompanhadas pelo comprometimento de nosso patrimônio ambiental urbano, em especial, nossos espaços públicos, desfigurando-os e funcionalizando-os quase que exclusivamente como espaços de fruição dos veículos motorizados. Neste aspecto, a apropriação privada destes espaços e dos recursos a eles destinados, pela minoria motorizada, subtrai-lhes o aspecto democrático inerentes ao caráter público dos espaços públicos.

Para ilustrar, vamos aqui, nos ater a dois exemplos concretos- o Parque D. Pedro II e o Elevado Costa e Silva-, que apontam a falta de cuidado e o grau de comprometimento de nossos espaços públicos, por este urbanismo rodoviarista, que tem pautado as ações do Poder Público desde os anos 30;

O Parque D Pedro II foi inaugurado em 1922, a partir de proposta esboçada em 1911, pelo arquiteto francês Joseph Bouvard, desenvolvida posteriormente por Francisque Couchet. Incorporava o Palácio das Indústrias, o Quartel do 6º batalhão e o Rio Tamandateí com sua Ilha dos Amores, em seu traçado composto por caminhos tortuosos. Integrava o Brás à Colina Histórica, através da articulação em nível, da Rua do Gasômetro com a Rua General Carneiro, a Avenida Rangel Pestana com a Ladeira do Carmo e a Rua da Mooca com a Rua Frederico Alvarenga (Figura 1).

Em 1945, para viabilizar o Perímetro de Irradiação, presente no Plano de Avenidas, constrói-se uma ponte de 40 metros sobre o Rio Tamandateí no prolongamento da Avenida Mercúrio e ocupa-se uma área próxima ao Palácio das Industrias.

Nos anos 50 inaugura-se o trecho da Avenida Radial Leste, entre o Parque D. Pedro II e a Rua Piratininga, impactando, nas palavras de Regina Meyer e Marta Dora Gronstein, os bairros do Brás e da Moóca, sobretudo a mobilidade de veículos e pedestres no interior desses bairros, com a consolidação de uma barreira física provocado pela construção da via em questão.

Na gestão do Prefeito Faria Lima, 1965 a 1969, dando continuidade às e propostas de Maia em dar continuidade às obras da radial leste e a construção de viadutos que cruzasse o Parque, consolidando desta forma

Figura 1 - Parque D. Pedro II (1930) espaços grandiosos articulando a colina com os bairros operários do Brás e da Moóca. Fonte: Meyer; Grostein, 2010.



o perímetro de irradiação. Em 1973, já haviam sido construídos os Viadutos Diário Popular (o primeiro), Mercúrio, 25 de Março, Glicério e 31 de Março e o terminal de ônibus Parque D. Pedro II.

Com a construção da Linha Leste -Oeste do Metropolitano paulista, os Bairros do Brás e da Mooca e o Parque D. Pedro II sofrem novo revés, causados não apenas pelas desapropriações a que foram submetidos como pelo fato de que no trecho em que passa por essas áreas, a linha foi construída em superfície sob o argumento da diminuição de custos, provocando outra transposição aérea sobre o referido parque (Figura 2).

Figura 2 - Parque D. Pedro II em 2007. Viadutos, metro de superfície e terminal de ônibus reduzindo e enclausurando substancialmente suas áreas livres. Fonte: Meyer; Grostein, 2010.



Assistimos, assim, num período de aproximadamente 60 anos a transformação daquele que foi um dos mais significativos espaços públicos projetados e construídos de nossa cidade, o Parque D. Pedro II, em um espaço residual, pavorosamente sufocado por viadutos e salpicado de pilares, com seu Rio Tamanduateí parcialmente tamponado e transformado em esgoto a céu aberto. Tudo em nome da urgência em dar respostas às pressões por acessibilidade e no tempo de deslocamento de veículos e de pessoas (Figura 3).

Figura 3 - Foto aérea do Parque D. Pedro II e seus viadutos. No centro da foto o Palácio das Industrias e a área verde resultante das intervenções viárias e entre esses e Terminal de Onibus (canto superior direito), o Rio Tamanduateí. Fonte: Meyer; Grostein, 2010.



A construção do Elevado Costa e Silva, também conhecido como Minhocão significou uma opção elevada de separação de tráfego, para viabilizar, através de uma via expressa sem cruzamentos e semáforos, a articulação da zona leste com a zona oeste da cidade de São Paulo (Figura 4).

Figura 4 - Elevado Costa e Silva na trama urbana. As suas duas extremidades são ironicamente “praças”. Fonte: Artigas; Mello; Castro, 2008.



Executado durante o governo municipal de Paulo Maluf (1969-1971), possui praticamente 2,7 quilômetros de extensão, largura variável de 15,5 a 23 metros, encontra-se a 5,5 metros acima da via, chegando, em alguns trechos, a distar 5,0 metros das fachadas das edificações que se encontram ao longo de sua extensão. Foi edificado sobre a Rua Amaral Gurgel e a Avenida São João (Figura 5), vias de grande importância para a história da cidade (ARTIGAS MELLO CASTRO, 2088, p.78).

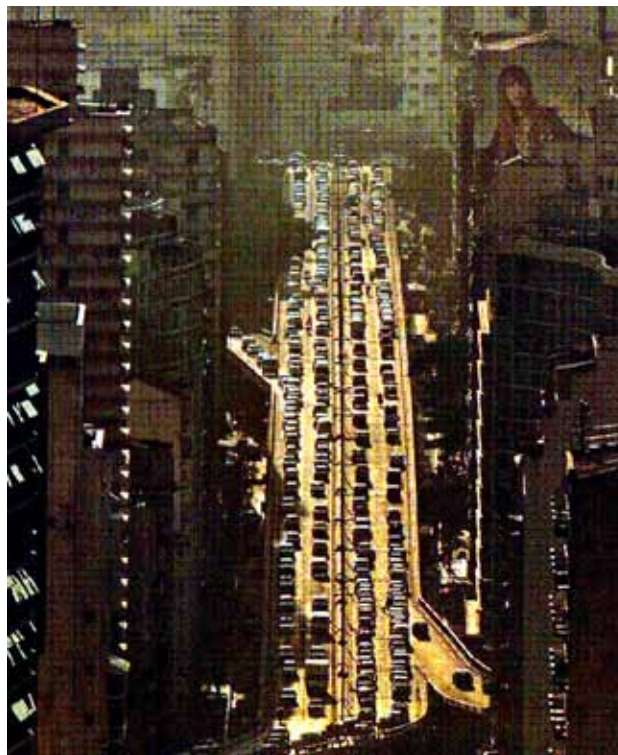
Figura 5 - No subsolo as ruas e praças da cidade tornaram-se espaços residuais. No 1º piso a via funcional para uso exclusivo do veículo particular. Fonte: Nascimento e Motta, 2008.



As desproporções do tabuleiro e das vigas de apoio do elevado, em relação a calha viária onde foi implantado, promoveu o tamponamento e, conseqüente, sombreamento dos espaços públicos sobre os quais foi implantado, dificultou a dissipação dos poluentes expelidos dos veículos que sob ele transitam, comprometeu, com a proliferação de seu pilares de sustentação, a fruição visual dos elementos que emolduram seus baixios, bem como promoveu indesejável proximidade dos automóveis e de seus motoristas, que circulam pela sua via expressa, com as janelas das fachadas das edificações.

Ausência de privacidade e intensa poluição visual, sonora e do ar, marcam essa paisagem, cujo único atenuante se dá nos fins de semana, quando sobre ele se proíbe a circulação de veículos, para possibilitar a redução das interferências e o usufruto daquele espaço para atividades de lazer. (Figura 6)

Figura 6 - Elevado Costa e Silva em horário de pico. Fonte: Anneli e Seixas, 2008.



De fato, o impacto e a depreciação provocados pela implantação do Elevado Costa e Silva numa das áreas mais emblemáticas da cidade, parece ser reversível apenas com sua total demolição.

As transformações a que foram submetidas o Parque D. Pedro II e toda a região de implantação do Elevado Costa e Silva não representam fatos isolados na cidade de São Paulo. Outros exemplos proliferaram e ainda se proliferam pela nossa cidade, em nome do binômio acessibilidade- tempo de deslocamento de automóveis.

Essa lógica, de se priorizar o fluxo em nome da contínua busca de sua mobilidade, prevalece ainda na pauta de obras de nossos administradores mesmo considerando, a partir do final dos anos 60, a inserção nesta pauta do transporte de massas, em especial o transporte sobre trilhos, quando então se inicia a implantação de nosso metropolitano. Previsto para alcançar o ano 2020 com 184,2 quilômetros concluídos temos hoje apenas 70,6 quilômetros construídos (BRANCATELLI; BURGARELLI, 2011,p.03).

Intimamente articulada aos processos de produção das desigualdades sócio-econômicas de nossa população e ao crescente sentimento de insegurança provocada pela violência urbana, essa lógica rodoviarista na cidade de São Paulo, tem contribuído, a várias gerações, para moldar o comportamento e as formas de relacionamento da população com seus espaços públicos.

Tornou-se assim natural funcionalizar nossas vias, em detrimento à preservação do nosso patrimônio ambiental- o rodoanel, é mais um caso exemplar em andamento-; confundir a ideia do comum inerente ao significado do espaço público- vide os frequentes loteamentos de ruas para servirem de estacionamentos de carros particulares-; não reivindicar pela preservação e pelo conforto de nossas calçadas e praças, etc.

Consubstanciando um ciclo vicioso, a proliferação dos grandes empreendimentos imobiliários- shoppings centers; hipermercados e condomínios fechados- em locais de fácil acessibilidade e de oferta de generosos estacionamentos.

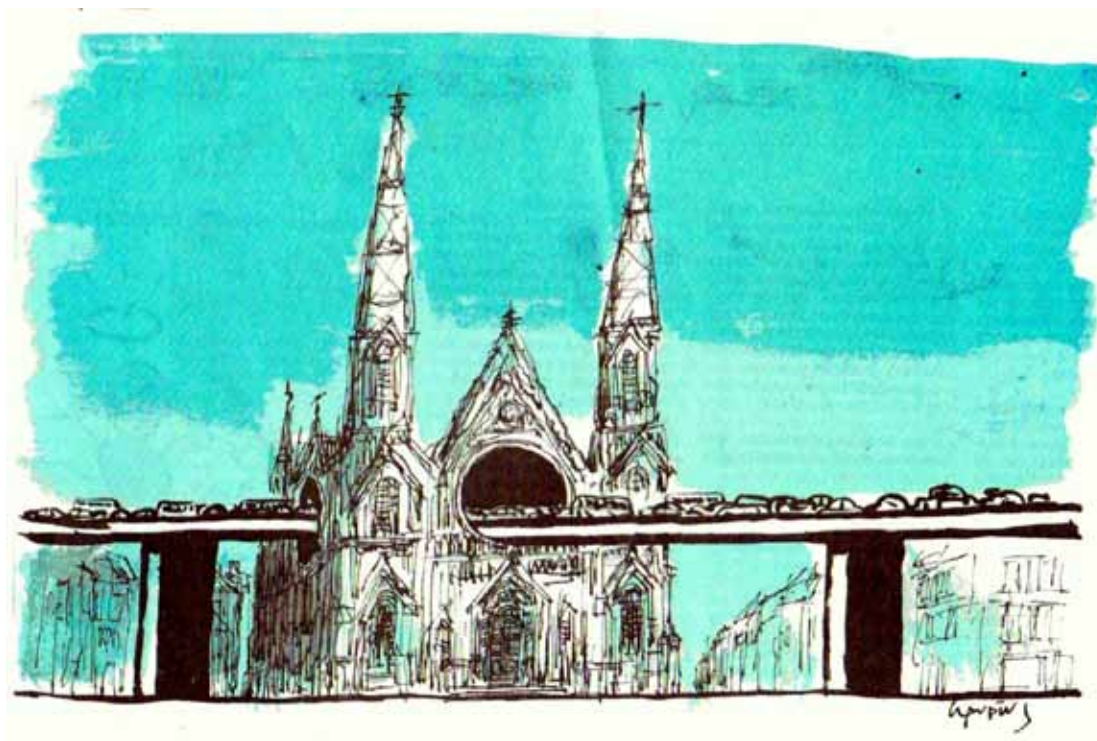
Os grandes empreendimentos - sobretudo os condomínios fechados- com seus extensos muros, garanti-dores de uma “auto-suficiência interna e segurança” programadas, sequestram os pedestres dos espaços públicos, esvaziando de seu significado o sentido de lugar de permanência e convivência.

Não menos impactantes são as consequências que essas verdadeiras ilhas privadas trazem para a capi-laridade da região onde são implantadas e para o polo público da cidade, ao controlar privadamente seus espaços de acesso, seus equipamentos de recreação e seus serviços urbanos de limpeza e manutenção.

Como ironicamente ilustra o desenho do cartunista Claudius, a perspectiva que se nos apresenta é de estarmos, a décadas, caminhando em direção ao esgotamento das nossas ruas e praças, em suas características fundadoras de espaço de visibilidade, de convivência, de permanência, de reunião e de manifestação de vida pública, pela priorização funcional progressiva de nossos logradouros públicos (Figura 7. Fonte: Claudius, 2011).

No entanto, a cidade como “máquina de mobilidade” (ROUSSEAU, 2011, p.24). ainda não venceu todos os rounds. Movimentos recentes como o Occupy Wall Street, em Nova Iorque; Toma la Plaza ou Acampada Sol em Madrid; Comemoração do dia do trabalho, Virada Cultural, Parada Gay e Marcha com Jesus, em São Paulo, são recentes e relevantes manifestações de vida pública, cultural e religiosa em ruas e praças de nossas cidades, que provam isso.

Figura 7 - O Cartum de Claudius. Fonte: Folha de São Paulo, Ilustríssima-2011/p.06



Referências Bibliográficas

ABRAHÃO, Sergio Luís. *Espaço Público: do urbano ao político*. São Paulo: Annablume, 2008.

ANELLI, Renato Luiz Sobral; SEIXAS, Alexandre Rodrigues. O peso das decisões: o impacto da rede de infraestrutura no tecido urbano. In *Caminhos do elevado: memórias e projetos*. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2008. p.59 a 74

ARTIGAS, Rosa; MELLO, Joana; CASTRO, Ana. 2º prêmio Prestes Maia de urbanismo: as propostas para o Minhocão. In *Caminhos do elevado: memórias e projetos*. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2008. p.75 a 89.

CAMPOS, Candido Malta. Eixo da ambiguidade: a região da Avenida São João nas inversões do tempo. In *Caminhos do elevado: memórias e projetos*. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo. p. 19 a 45

CAMPOS, Candido Malta; SOMEKH, Nadia. O Plano de Avenidas: o diagrama que se impôs. In *A cidade que não pode parar: planos urbanísticos de São Paulo no século XX*. São Paulo: Mackpesquisa, 2002. p.55 a 70.

HARVEY, David. The Political Economy of Public Space. In *The Politics of Public Space*. New York: Ed. Taylor & Francis Group, 2006. pgs 17 a 35.

JACOBS, Jane. Vida e morte das grandes cidades americanas. São Paulo: Martins Fontes, 2003.

KLINTOWITZ, Danielle; ROLNIK, Raquel. (I)Mobilidade na cidade de São Paulo. In Dossiê São Paulo, hoje. São Paulo: Instituto de Estudos Avançados da Universidade São Paulo, 2011. p. 89 a 108.

MEYER, Regina Maria Prospero; GROSTEIN, Marta Dora; *A Leste do Centro: territórios do urbanismo*. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2010.

MOSES, Robert. *Programa de Melhoramentos Públicos para a Cidade de São Paulo*. São Paulo: PMSP, 1950.

MOTA, Renata; NASCIMENTO, Ana Paula. Intervenções artísticas no Minhocão. In *Caminhos do elevado: memórias e projetos*. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2008. p.47 a 57.

REIS, Nestor Goulart. *Dois séculos de projetos urbanos no Estado de São Paulo: grandes obras e urbanização*. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2010.

VILLAÇA, Flávio. São Paulo: segregação urbana e desigualdade. In *Dossiê São Paulo, hoje*. São Paulo: Instituto de Estudos Avançados da Universidade São Paulo, 2011. p. 37 a 58.

JORNAIS

BRANCATELLI, Rodrigo; BURGARELLI, Rodrigo. Com novos ramais e ligações, governo do Estado quer 'Metroanel' até 2030. O Estado de São Paulo, Metropole, 14 set. 2011. p. 3

ROUSSEAU, Max. *Nas cidades, o movimento da juventude "imobilizada"*. Brasil: Le Monde Diplomatique, 2011. p. 24 a 25