

SÃO PAULO: URBANIDAD Y METRÓPOLIS

Joel Bages Sanabra

Universitat Politècnica de Catalunya / Universidade de São Paulo

Directores: Julián Galindo (UPC) Regina Proserpi Meyer (USP)

Mail: joelbages@hotmail.com

RESUMEN

El concepto de urbanidad es difícil pero esencial para el abordaje del mundo urbano contemporáneo, asociándose a los espacios que estructuran la ciudad funcional y socialmente. En base a un urbanismo racionalista, los modelos de expansión metropolitana aumentaron los límites de la ciudad tradicional y transformaron la idea de urbanidad. Este trabajo pretende aproximarse a una comprensión de este término y entender cómo procesos de metropolización contemporáneos, identificados en la ciudad de São Paulo, afectan a algunos de sus espacios de interacción ciudadana más significativos. Con ello se pretende comprender la importancia de esa expresión aparentemente ambigua para pensar en los espacios de acción de la vida pública en nuestras ciudades del mañana.

Palabras clave: Urbanidad, São Paulo, Metropolización Latinoamérica

ABSTRACT

The concept of urbanity is difficult but essential for studying the contemporary urban world, analyzing spaces that structure socially and functionally the city. Based on a rationalist urbanism, metropolitan expansion models increased the limits of the traditional city and transformed the idea of urbanity. This work aims to approximate to a comprehension of this term and understand how processes of contemporary metropolis, identified in the city of São Paulo, affected some of its most significant public spaces of interaction. Understanding the importance of this apparently ambiguous expression, the aim is to think about the action spaces of public life in our cities of tomorrow.

Key words: Urbanity, São Paulo, Metrópolis, Latin America

1 INTRODUCCIÓN

De las múltiples miradas que el urbanismo como ciencia interdisciplinaria puede hacer de las ciudades, cabe destacar la necesidad de comprender las formas urbanas más allá de su morfología para poder establecer un análisis profundo de éstas. La experiencia urbana, es decir, la vivencia del espacio, puede contarnos muchas cosas que no se consiguen descifrar sobre el papel. Así, la ciudad genera con sus formas espacios de urbanidad, lugares donde la acción del ciudadano se manifiesta, donde se encuentra algo más inmaterial: la vida urbana.

La ciudad no es constante ni uniforme, si no heterogénea y mutante. Dentro del espacio urbano encontramos, cada vez más, la especialización funcional que origina tejidos mono funcionales; espacio residencial, espacio industrial y logístico, etc. No obstante, sigue siendo muy necesaria la creación de espacios de mixtura, y, sobretodo, interacción, dotados de una elevada urbanidad, definida como la manifestación de la expresión ciudadana en el espacio público. Estos espacios son capaces de estructurar funcional y socialmente la ciudad.

Los espacios de urbanidad, por su contexto diferenciado, se encuentran ya en las primeras ciudades, en torno al Ágora, el Mercado, la calle Mayor o la plaza de la iglesia, lugares donde se establecen las condiciones de interacción y vida urbana que permiten las manifestaciones de la ciudadanía en el espacio público. Son espacios que, a lo largo del tiempo, han ido cambiando, transformándose y multiplicándose, generando espacios vivos y altamente significativos dentro de la ciudad. Con el siglo XX nacieron nuevos tipos de espacios de urbanidad, que tendrán su papel de centralidad dentro de las nuevas metrópolis.

Actualmente, los cambios que ha experimentado la ciudad han modificado la idea de urbanidad, desplazándola en ocasiones fuera, eliminándola o transformándola de forma más o menos substancial, en un proceso en el que, frecuentemente, ha acabado perdiendo parte de sus atributos, fruto del proceso de especialización urbana. Por ello, hoy en día es muy importante identificar los parámetros formales y funcionales de la urbanidad, así como su relación con los tejidos urbanos, con las infraestructuras de la movilidad que las alimentan, con espacios con los que configuran cadenas o sistemas, o con el territorio que amplía los límites tradicionales de la ciudad.

Este artículo pretende leer los fenómenos de metropolización experimentados por la ciudad de São Paulo, los cuales tienen una influencia directa sobre sus espacios de urbanidad tradicionales, desplazándolos, debilitándolos o transformándolos.

1.1 Justificación

El concepto de urbanidad es difícil pero esencial para el abordaje del mundo urbano contemporáneo. El grado de urbanidad de una ciudad, de una metrópolis o de un barrio depende intrínsecamente del grado de vitalidad ciudadana allí presente. ¿Por qué esta mirada hacia São Paulo? Los procesos experimentados por los espacios de urbanidad que encontramos en ella pueden suscitar la comparación con los problemas urbanos americanos en el inicio de los años 60 y la actual situación de las agotadas ciudades brasileñas (Meyer, 2002). Las formas de expansión metropolitana, poco dialogantes con la ciudad precedente, suponen un aislamiento y negación de una posible urbanidad. Se quiere explicar cuáles son los procesos que juegan un papel clave en la transformación de los espacios para la vida urbana en la metrópolis. Con ello, puede comprenderse la importancia de su papel en la ciudad en un proceso sedativo para su necesaria vitalidad urbana.

1.2 São Paulo, de la metrópolis del café al lobby del asfalto

Nacida como villa colonial, las primeras intervenciones urbanas realizadas en São Paulo no comenzaron hasta la segunda mitad del siglo XIX, produciendo una ciudad servida por un sistema de transporte colectivo sobre raíles. La clara relación entre expansión urbana y sistema de movilidad reflejan la principal característica del raciocinio urbanístico de la época, capaz de establecer unos parámetros claros de edificación que dieron como resultado una ciudad con una imagen de conjunto.

El crecimiento económico y demográfico de São Paulo en estos años se vincula claramente con su expansión metropolitana como productor agrícola, que pasó de un modelo de subsistencia a un modelo agro-exportador. Debido a la necesidad de crear infraestructuras para desarrollar esta actividad en auge, fue necesaria la implantación de una red de ferrocarril que viabilizó la expansión de sus fronteras.

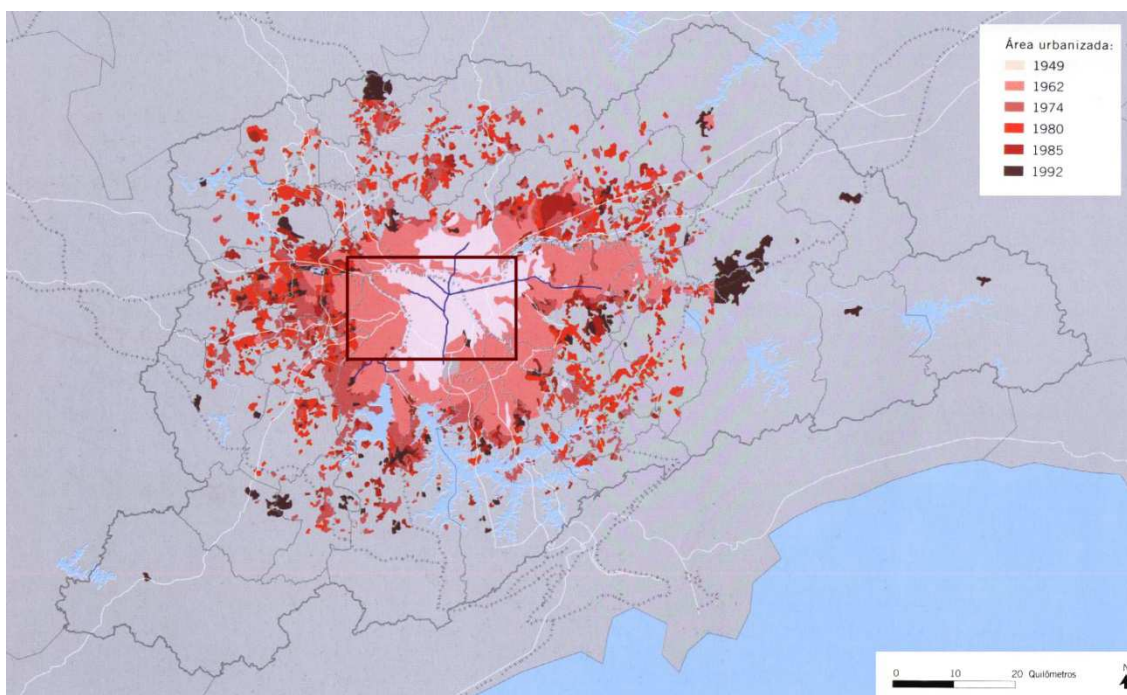
La industria productora y exportadora de café, motor principal de la explosión económica, se sirvió de la primera línea de tren del país, la que conectaba el puerto de Santos-São Paulo y Jundiaí. Según Regina Meyer (en Meyer, Dora & Biderman, 2004), con la construcción de la *Estrada de Ferro* nació la vocación metropolitana de São Paulo. Con la función de transporte de carga se pasaría al cabo de poco a ganar la de transporte de pasajeros, mano de obra que también se sirvió de esta infraestructura. Las industrias se empezaron a implantar al lado de las vías del tren, así como las villas operarias donde vivieron los trabajadores inmigrantes, base del crecimiento demográfico. Según Langenbuch (1971), la vía del tren fue el principal fundador de ciudades de la metrópolis Paulista.

El modelo económico agro-exportador entraría en decadencia a finales de la década de 1920, lo que supuso la pérdida del interés de las compañías agrícolas por subvencionar el mantenimiento de la red de trenes, que pasó a ser de propiedad del estado en esos años. Los intereses económicos del país son el motivo fundamental para la adopción del modelo basado en el transporte individual. Según Lagonegro (2003), las relaciones entre la implantación de una política pro-automóvil y la aproximación paulista a los Estados Unidos y su modelo industrial, fueron factores de gran importancia para el contexto histórico de ese periodo.

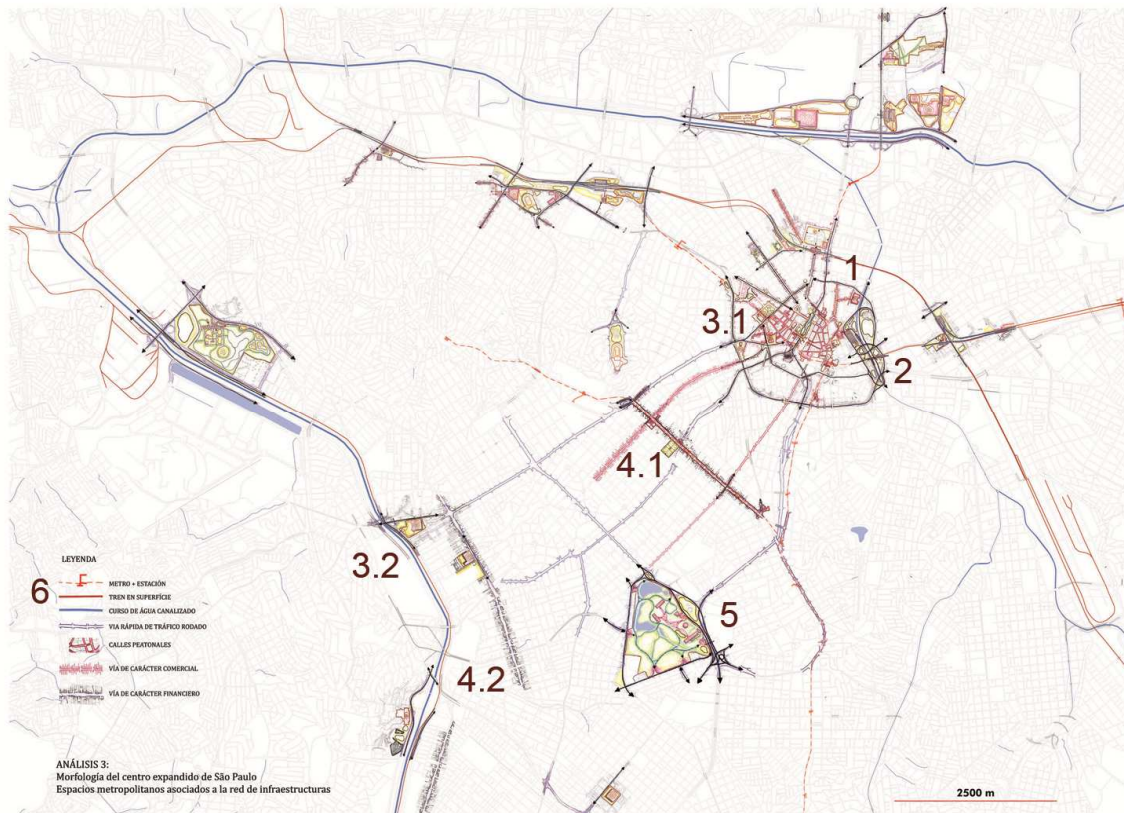
Las relaciones entre la implantación de una política a favor de las vías para el transporte rodado individual y la aproximación política al modelo industrial norteamericano fueron factores políticos de gran importancia para el contexto histórico de los años 30. Como elemento territorial, la infraestructura rodada asume el papel de directriz económica y política, lo cual es tenido en cuenta por el proyecto de Prestes Maia y Uihôa Cintra, que propone una movilidad basada en las vías para el transporte rodado, deviniendo el principal atributo estructural para la expansión de la ciudad.

El abandono de la ciudad sobre los raíles, que ya no eran necesarios para la realidad económica del momento, evolucionó en una ciudad de expansión periférica sobre avenidas de asfalto. Los barrios residenciales, hasta el momento vinculados al área central de la ciudad y a las líneas de tranvía, pasaron a desplazarse en función de las arterias de tráfico, tanto en el caso de los barrios nobles como los de operarios; así como las áreas industriales. Éstas también pasaron de vincularse a las vías de tren a dispersarse con el apoyo de los nuevos ejes rodados.

Ese fenómeno de dispersión urbana de baja densidad supuso una debilitación importante del modelo de ciudad compacta que había mantenido São Paulo en sus primeras décadas de realidad metropolitana, hecho que se constata con por medio de dos fenómenos: la expansión de la mancha urbana de forma desarticulada y poco densa, y la pérdida de población de las áreas centrales (Mapa 1).



Mapa 1: Evolución del área urbanizada de 1949 a 1992. Destacando el área del centro expandido, tomada para este estudio (Laboratório de Urbanismo da Metrópole-LUME)



Mapa 2. 2 Espacios de urbanidad en el centro expandido
(Elaboración Propia)

1: Rua 25 de Março, 2: Parque Dom Pedro II, 3.1: Área do Centro Novo, 3.2: Shoppings da Zona Sul, 4.1: Avenida Paulista, 4.2: Avenidas Faria Lima e Berrini, 5: Parque do Ibirapuera, 6: Red de Metro y Tren (CPTM)

Los fenómenos de metropolización decurrentes del proceso narrado y descritos a continuación se traducen en la mutación de los espacios de urbanidad existentes en la ciudad tradicional y en la formación de nuevos lugares de oportunidad para la interacción ciudadana, así como nuevos algunos artefactos pertenecientes al crecimiento disperso, que limitan el grado de relación entre ciudadano-espacio público. Este contexto favorece la aparición de los no-lugares, espacios públicos anónimos, incapaces de generar sentido, incapaces de promover procesos de identificación y de servir como referencia a la colectividad que los usa (Augé, 1993).

2 DESPLAZAMIENTO DE LA POBLACIÓN CENTRO-PERIFERIA Y MIGRACIÓN DE CAPITAL

La consolidación de áreas dislocadas del centro, dónde se trasladaron primero los barrios elitistas, fue acompañada por las inversiones del capital financiero que veía en los nuevos sectores de acceso solamente rodado lugares más adecuados para la implantación de áreas dedicadas al sector terciario, en gran aumento a partir de los años 50. La conciencia del salto hacia una metrópolis se evidencia en esta época.

Esta nueva escala metropolitana, proporcionada por los nuevos centros que podían suponerse en los barrios residenciales acompañados de nuevos usos, no fue una dinámica tan positiva para el desarrollo urbano. Observando períodos siguientes, con unas políticas de deslocalización más intensas, las centralidades que generaron no eran complemento del centro tradicional, sino alternativas a éste. Esta fue la estrategia de las inversiones inmobiliarias para invertir en áreas en principio menos valorizadas que el centro, que supondrían un mayor lucro a partir de este proceso descentralizador.

“Analizando desde este ángulo, el desplazamiento de las funciones centrales no corresponde a un proceso de desarrollo urbano propiamente dicho, pero sí a un movimiento basado en intereses especulativos” (Meyer, Biderman, Grostein, 2003).

Esta evidente falta de intención de mantener un centro urbano en el área fundacional de la ciudad desemboca en la creación de nuevos espacios para el desarrollo de la vida urbana. Sin embargo, el centro tradicional, pese a su paulatino abandono, seguiría siendo decisivo como polo de actividad urbana,

manteniendo su virtud de marco de identificación ciudadana, pero considerado por muchos un lugar degradado, peligroso y anticuado (Fig. 1).

3 DEGRADACIÓN DEL ÁREA CENTRAL POR EL ABANDONO DE LA POBLACIÓN Y LA IMPLANTACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS RODADAS DE ALTA CAPACIDAD

La degradación del centro no se debió sólo a su abandono. La falta de inversión del poder público en éste suponía la falta de interés del capital privado. Además, las políticas urbanas a favor de una expansión a través de la implantación de vías rápidas hacia nuevos centros daban pie a procesos especulativos. El círculo vicioso fue alimentado por las bases ideológicas de la ciudad moderna. Las comunicaciones centro-periferia necesitaban ser efectivas, i no se dudó en atravesar el centro histórico con viaductos y autopistas para conseguir esta eficiencia. Habiendo conocido el papel influyente de Robert Moses en el planeamiento paulistano no es de extrañar que esto sucediera.

“Progresivamente abandonado por los grupos de alta renda desde la década de 1960, los centros tradicionales se dejaron deteriorar” (Villaça 1998).

La degradación de las áreas centrales, no sólo se debe al abandono de población hacia nuevas áreas periféricas, accesibles gracias al modelo descentralizador, sino también al castigo promovido por intervenciones desmesuradas y prepotentes sobre su tejido existente (Fig. 1).



Figura 1 Los viaductos que cortan el Parque Dom Pedro II, vecino de la Calle 25 de Março. Las infraestructuras rodadas suponen una degradación del área central, la que continúa teniendo un enorme potencial de actividad. (el autor / Nelson Kon)

4 CAMBIO DEL MODELO DE CONSUMO EN LOS CENTROS COMERCIALES

La dispersión de la centralidad urbana que trajo la expansión metropolitana generó una ciudad en la que aparecen nuevos espacios de urbanidad, con poca relación con los preexistentes. La idea de un centro urbano siguiendo el modelo de ciudad compacta y usos mixtos no fue tan sólo abandonado en los nuevos barrios residenciales o áreas productivas. La actividad comercial también se fue segregando paulatinamente del centro histórico.

Un aspecto importante del panorama cultural paulistano durante la década de los años 50 fue la construcción del territorio de las galerías comerciales. Algunos de los proyectos implantados a partir esos años ensayan distintas formas de resolver la superposición funcional y la mixtura de usos. En ese tiempo, Niemeyer inicia el proyecto del edificio Copan, que realiza la superposición de edificio comercial y residencial de una forma clara, estableciendo un nuevo modelo y una nueva escala que más tarde se incorporaron en otros emprendimientos inmobiliarios (Fig. 2). A partir de los años 70, en la medida que el crecimiento urbano fue abandonando el área central, fueron surgiendo y expandiéndose los supermercados, hipermercados y shopping-centers.

El crecimiento metropolitano en São Paulo provocó, junto con la degradación del área central, el aislamiento de las nuevas áreas, que se crearon como tejidos o artefactos especializados, sin una relación directa con

su entorno inmediato y con una naturaleza ensimismada y autista, características totalmente opuestas a las de los espacios de interacción, mixtura de usos y identificación cívica, claves para la urbanidad (Pt. 3.2 Mapa 2). Con esto, se pierde la condición evolutiva que confiere a la urbanidad la capacidad de construir ciudad con todos los elementos que la configuran.

5 DESPLAZAMIENTO DE LOS NÚCLEOS DE ACTIVIDAD ECONÓMICA

La migración de los espacios financieros marcó las dinámicas de las centralidades en São Paulo, que fueron acompañando esos intereses especulativos, lo que dificultó la consolidación de un centro urbano cívico, de una urbanidad consolidada, pues el espacio público no fue una prioridad en el desarrollo económico de esta y tantas otras metrópolis.

La Avenida Paulista consiguió establecerse como un marco urbano metropolitano símbolo del capital económico, espacio de una fuerte apropiación ciudadana como imagen de identificación (Fig. 4.1), pero el eje de movimiento de las actividades centrales siguió desplazándose, sin llegar a consolidarse con una imagen de la contundencia de la Paulista.

En la década de 1970 empiezan a desarrollarse avenidas financieras como nuevos espacios para la atracción de las multinacionales, acercándose a las vías expresas marginales del río Pinheiros (El último anillo perimetral del Plan de Avenidas). Los años 80 y 90 continúan con esa dinámica, cada vez más lejos del centro histórico (Pt. 4.2 Mapa 2).



Figura 2 (izquierda) Las Calles peatonales y las Galerías son un modelo de comercio abierto al espacio público, garantizando espacios peatonales de interacción. (derecha) La avenida Paulista, cumple las características de espacio cívico, siendo además de un espacio de desarrollo económico, un polo comercial y cultural.

(Nelson Kon / José Cordeiro-SP Turismo)

6 CREACIÓN DE ESPACIOS LIBRES DE ACCESO LIMITADO Y POCO ARTICULADOS CON OTROS TEJIDOS

El espacio público ha sido la principal víctima de la expansión metropolitana de São Paulo. Si bien la ciudad central se formalizó al modo compacto con espacios libres definidos y articulados con su entorno, las infraestructuras ya descritas, con objetivos únicamente funcionalistas, generaron grandes vacíos urbanos a su paso, sin una relación inmediata con su entorno y perjudicaron los espacios cívicos que atravesaban.

Los parques metropolitanos son piezas clave como espacios público de recreación, que estableciendo relaciones con los tejidos a su alrededor y apostando por la inclusión de diversos usos compondrían espacios de interacción ciudadana de un grado de urbanidad notable. El Parque de Ibirapuera (Pt. 5 Mapa 2), que posee características de este tipo, resulta un marco metropolitano evidente, que aún así, queda sometido a las avenidas de transporte rodado que fueron aumentando a su alrededor. Ese rodeo infraestructural, aunque necesario para el acceso, resulta en la consecuente debilitación del diálogo con su entorno. Las experiencias de este tipo, con Ibirapuera como excepción, son las más tardías en realizarse. No es hasta los años 90 que la ciudad consigue más parques de escala similar, lo que demuestra la fuerza del papel del capital inmobiliario especulativo, pues la presión de estos sobre vacíos urbanos supuso grandes dificultades para estos emprendimientos.

7 IMPLANTACIÓN TARDÍA E INSUFICIENTE DE UN SISTEMA PARA EL TRANSPORTE DE MASAS EFICIENTE

La implantación de la red de metro, rechazada en su primera propuesta ante el Plan de Avenidas, empezó tarde y de una forma insuficiente. La capacidad que este sistema tiene para consolidar áreas urbanas es equiparable a la que se aprecia en los primeros años de la metrópolis con el sistema de ferrocarril y tranvías. Con un sistema de transporte colectivo sobre neumáticos, basado hasta el momento en la improvisación, la primera línea de metro no se inauguró hasta mediados de los años 70, cuando el modelo de avenidas expresas estaba más que consolidado, con sus influencias en la expansión de la ciudad ya nombradas (Pt.6 Mapa 2).

Las estaciones que fueron implantándose en relación a las áreas centrales de la ciudad supusieron un incremento de la actividad y potencial económico de las plazas y avenidas del centro. Estas áreas degradadas ganaron centralidad gracias a, por un lado, la capacidad de generar usos mixtos que todavía conservan, y por el otro, a las posibilidades de conexión con otros sistemas de transporte ligándose a otros puntos de la metrópolis.

La difícil y tardía implantación del metro demostró la pérdida de la oportunidad para crecer de otro modo. Si de la ciudad de las avenidas se evolucionó hacia la metrópolis de las autopistas, el metro, como continuador de la ciudad sobre raíles, se mostró con atraso como alternativa para una metrópolis de marcos para la urbanidad.

8 LA URBANIDAD EN UN PANORAMA DE DIFICULTADES Y ESPERANZAS

La urbanidad de la metrópolis Paulista presenta situaciones de una paulatina debilitación fruto de su proceso de expansión. La negación de los espacios públicos como lugares de vida colectiva trajo la aparición de artefactos de gran escala, apoyados sobre las vías rápidas de transporte privado. Estos elementos establecen un diálogo nulo con su entorno, pues su objetivo es potenciar la actividad dentro de sí mismos, sin necesitar interacción con la diversidad socio-económica y funcional que el espacio urbano puede ofrecer.

Los espacios públicos de las áreas centrales fueron víctimas del abandono y deterioro. La vida cívica necesita de estos espacios para su desarrollo, pues su situación, forma e historia los autorizan como marcos urbanos de la metrópolis. Pero en la metrópolis dispersa se encuentran otras formas urbanas que muy bien pueden jugar ese papel como marcos cívicos; las avenidas de actividad financiera, los parques metropolitanos y las grandes estaciones se presentan como lugares para la urbanidad.

“Los espacios públicos: un objetivo clave de la construcción de la ciudad metropolitana. Las infraestructuras y los sistemas de transporte no garantizan la movilidad, aun siendo indispensables. La creación de un conglomerado de actividades del terciario no produce automáticamente centralidad. Solamente la existencia de espacios y equipamientos públicos, accesibles, seguros, polivalentes, dotados de calidad estética y de carga simbólica, es decir, culturalmente significativos, crea centralidad. Porque la centralidad urbana, entendida como condensación de la ciudad, no es el nudo donde confluyen los flujos del espacio metropolitano, sino el lugar de encuentro de las identidades, la expresión de civismo y el substrato del marketing y del patriotismo de la ciudad” (Jordi Borja en Meyer, 2004).

Se vio en Sao Paulo que la implantación de un sistema de transporte de masas, capaz de conectarse a áreas con potencial generador urbano, devolvió a las áreas centrales parte del movimiento ciudadano que es necesario para la urbanidad en los espacios públicos. La capacidad de los nodos de transporte para establecer relaciones entre distintas funciones urbanas y clases socio económicas es clave para generar lugares de interacción, de vida colectiva cívica, reales marcos para la urbanidad.

La vida urbana metropolitana depende, en gran parte, de la disponibilidad de espacios para una auténtica vida colectiva. Ese es uno de los principales atributos de la centralidad metropolitana. Su desempeño está fuertemente condicionado a dos factores decisivos: poseer una legibilidad clara, capaz de transformarse en una referencia para todos los ciudadanos, y el conocimiento y utilización de un determinado espacio por un gran número de ciudadanos, que lo consagren como espacio de la vida colectiva. En conclusión, el desafío para las ciudades contemporáneas está en la identificación del potencial de sus espacios para la urbanidad, condicionada por los procesos de expansión metropolitana que dificultan una lectura evidente de estos

lugares. Así como se encuentra en la creación de nuevas urbanidades aprovechando esta nueva condición, recuperando la dimensión cívica del espacio urbano.

“Hablar de urbanidad en la ciudad contemporánea puede parecer una referencia anticuada, ya que se trata de un término de la ciudad física transferido al comportamiento social, individual o colectivo. Pero es todo lo contrario, si pensamos en la urbanidad como en un contenido de lo material, como una condición de las cosas urbanas” (Solà-Morales 2008).

La urbanidad contemporánea no debe intentar recuperar las formas tradicionales, pero sí su sentido. Frente a la ciudad genérica, frente a la resolución de problemas globalizados, encontramos en São Paulo espacios singulares que demuestran como la ciudadanía identifica en ellos al *alma matter* de la ciudad. Cabe requerir a los responsables de futuras intervenciones el entendimiento de la importancia de la urbanidad en las ciudades de nuestros días.

9 BIBLIOGRAFÍA

AUGÉ, M. (1993). *Los no lugares, Espacios del anonimato*. GEDISA.

BORJA, J., & MUIXÍ, Z. (2000). *Espacio público, ciudad y ciudadanía*. Barcelona: Pensarcontemporáneo.

LANGENBURCH, R. (1971). *A estruturação da grande São Paulo*. Tesis doctoral, Universidade de Sao Paulo.

LARGONEGRO, M. A. (2003). *Metrópole sem metrô: transporte público, rodoviarismo e populismo em São Paulo, 1955-1965*. Tesis doctoral, Universidade de Sao Paulo.

MEYER, R. (2004). *Os centros das Metrôpoles*. São Paulo: Associação Vivaocentro, o Terceiro Nome.

MEYER, R. (2002). *Pensando a urbanidade*. Vitruvius .

MEYER, R., & DORA, M. (2010). *A leste do Centro, territórios do urbanismo* . São Paulo: Edusp.

MEYER, R., DORA, M., & BIDERMAN, C. (2004). *São Paulo Metrôpole*. São Paulo: Edusp.

SOLÀ-MORALES, M. (2008). *De Cosas Urbanas*. Barcelona: Gustavo Gili.

VILLAÇA, F. (1998). *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel/FAPESP.