

SÃO PAULO: URBANIDADE, PROJETO E OPORTUNIDADE

Espaços para o exercício da cidadania

Autor: **Joel Bages Sanabra**

Instituição: Universidade de São Paulo

Projeto apoiado pela fundação CAPES

(Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de nível Superior)

Orientadora: Regina Proserpi Meyer

Correio eletrônico: joelbages@hotmail.com

Resumo

A formação de São Paulo vem marcada por diferentes períodos nos quais observa-se uma clara relação entre a aparição de espaços públicos, fundamentais para o desenvolvimento da metrópole, e a geração da vida urbana, o que reflete o processo de transformação da ideia de urbanidade. Foi uma cidade nascida como lugar de passagem que começou a crescer de forma lenta e compacta, tornando-se depois uma metrópole de expansão acelerada e difusa. É necessário interpretar este processo evolutivo, para assim, entender quais são as dinâmicas que participam nos espaços de interação da cidadania, correspondentes a diferentes momentos da formação da cidade. Este trabalho pretende analisar lugares para urbanidade associáveis a cada uma dessas etapas.

Palavras chave: Espaço público. Desenho urbano. Urbanidade. São Paulo (cidade) Brasil.

Abstract

The formation of São Paulo has been marked by different periods in which there has been a clear relationship between the appearance of public spaces, fundamental to the development of the metropolis, and the generation of urban life, which reflects the transformation of the idea of urbanity. It was a city born as a place of passage that began to grow slowly and compact-shaped and became afterwards a metropolis of accelerated and diffused expansion. It is necessary to interpret its evolution, so as to understand what are the dynamics involved in the spaces of citizenship's interaction, corresponding to different times of the formation of the city. This paper discusses places for urbanity associated to each of these historical chapters.

Keywords: Pubic space. Urban Design. Urbanity. São Paulo (city) Brazil.

Introdução

São Paulo é uma cidade jovem, se comparada com antecedentes históricos da cidade ocidental, formando espaços de urbanidade tradicionais. Ainda com uma curta idade, fundada há pouco mais de 450 anos, essa metrópole experimentou um frenético processo de expansão em pouco mais de um século é considerada entre as 10 cidades mais povoadas do mundo, configurando uma mancha urbana de mais de 3000 quilômetros quadrados.

Os processos metropolitanos provocam a mutação dos espaços de urbanidade já existentes na cidade tradicional e a formação de novos lugares de oportunidade para a apropriação dos cidadãos da metrópole. Em várias ocasiões, essas mudanças provocadas na cidade enfraquecem os seus atributos, assim como os artefatos próprios da expansão dispersa geralmente limitam o grau de relação entre o cidadão e o espaço público, favorecendo a aparição dos “não lugares”. Porém, destacam-se enclaves que se apresentam como marcos indiscutíveis, lugares nos quais se produz a combinação dos diferentes elementos para se forjar a urbanidade - a alma-matter da cidade.

Metodologia

O presente artigo divide-se em quatro etapas, baseadas em recortes temporais significativos da evolução da cidade no seu centro expandido. Essa aproximação ao objeto de estudo identifica quais foram os elementos influentes no processo de desenvolvimento da metrópole em cada um desses períodos. Seguindo a tese de Benedito Lima de Toledo¹, é possível identificar três cidades distintas na evolução de São Paulo, experimentando-se um acelerado fenômeno de expansão em pouco mais de um século. Não é estranho, então, que os espaços para a urbanidade surgidos em cada um desses recortes temporais sejam uma resposta ao próprio contexto urbano. A cidade contemporânea é o resultado desse processo, ao qual em resposta surgiram atitudes de cidadania para reivindicar o seu direito ao espaço público.

Assim, consegue-se estabelecer um critério de seleção dos estudos de caso, que demandam uma leitura do seu contexto histórico. Em cada uma das etapas, foram selecionados três elementos urbanos representativos da cidade descrita. A leitura evolutiva dos mesmos configura a primeira fase da sua análise, buscando demonstrar as razões desses espaços significarem catalisadores de vida urbana, ou pelo menos, tentativas para alcançar esse fim.

Para realizar uma análise comparativa dos diversos estudos de caso selecionados foi desenvolvida a sua análise gráfica, utilizando-se um código comum. A abstração dos elementos de análise se torna necessária para se chegar a uma convenção gráfica. Representam-se dois conceitos: Dinâmicas e Morfologias.

Entende-se a Dinâmica Espacial como categoria principal, pois diferentes morfologias podem gerar a mesma dinâmica. Sendo o conceito mais imaterial a ser codificado, precisa-se de uma maior abstração na sua representação. São definidas, assim, três tipos de dinâmicas: a Porta (pontual), a Ágora (de permanência) e o Fluxo (de movimento e conexão).

As subcategorias nesse código de análise são as Morfologias: Elementos Catalisadores que provocam cada uma das dinâmicas descritas.

- Atuam como Portas os catalisadores chamados de Entradas, Edifícios e Passagens.

- Atuam como Ágoras os Recintos, Praças e Esquinas.

- Os Fluxos são provocados pelas Avenidas, Marcos e Artérias.

LEGENDA

PORTAS		ENTRADA
		EDIFÍCIO
		PASSAGEM
ÁGORAS		RECINTO
		PRAÇA
		ESQUINAS
FLUXOS		AVENIDA
		MARCO
		ARTERIA

1 Toledo, B. L. (2004). São Paulo: tres cidades em um século. São Paulo: Cosac & Naify.

1. São Paulo: cidade de PORTAS

Faz-se necessário olhar às origens da metrópole para descobrir quais eram os espaços, nos quais se desenvolveu a vitalidade urbana durante o processo de expansão, iniciado na segunda metade do século XIX. Pretende-se captar qual foi o papel desses cenários de interação que contribuíram à formação da cidade durante o período do café.

Fundada em 1554 como uma vila jesuíta, São Paulo de Piratininga nasceu acima de uma colina na margem do rio Tamanduateí, afluente do Tietê. Com um percurso que tem a singularidade de se adentrar para o interior do território, junta-se ao rio Paraná e, depois vira rio de la Plata. Essa característica já havia sido aproveitada pelas tribos indígenas antes mesmo dos primeiros colonizadores chegarem. Estes, por sua vez, usaram a capacidade desses rios para penetrar no território, navegando-os e assim descobrindo os recursos das novas terras.

“São Paulo origina-se, portanto, motivada pelas relações de contato, expansão e domínio de uma extensão de território infinitamente superior à área diretamente ocupada por sua aglomeração urbana. Sua relação como epicentro de um conjunto de relações, envolvendo o território, um projeto colonial e a base técnica preexistente dos caminhos, pode ser considerada um dos embriões da atual conformação metropolitana” (Mello Franco, 2005).²

É importante destacar, que na formação do Brasil, as principais capitais foram implantadas no litoral, o que se observa pela situação dos portos do Rio de Janeiro, Salvador da Bahia e Recife. Poucas se situaram longe do mar, sendo São Paulo, portanto, uma exceção. A visão da sua situação estratégica para explorar o território foi essencial para a sua fundação. Porém, nos três primeiros séculos de existência, a cidade não se mostrou de grande importância econômica nem institucional para o Brasil. Era uma vila onde passavam os caminhos das bandeiras - expedições que penetravam no território para escravizar indígenas, ocupar terras e explorar minas. São Paulo bandeirante é definida como uma fronteira aberta, porta de entrada ao interior do país, ponto de saída para a conquista do território³ (ROLNIK, 2009).

O primeiro passo de São Paulo como metrópole foi marcado por essa característica do núcleo primitivo, delimitado na sua colina histórica, no qual o triângulo formado pelas igrejas São Francisco, São Bento e Sé (associadas aos largos com o mesmo nome) definia a geometria da cidade. As “portas” de chegada e saída foram lugares catalisadores de atividade urbana, o que explica o caráter da cidade como polo de intercâmbio. Essas ‘portas’ se apresentam também como elementos chave para construir a primeira expansão do centro da metrópole.

“São Paulo pode ser vista como um mosaico de lembranças de outros lugares que cada imigrante ou cada grupo social trouxe como valor de cidade ou de urbanidade.” (Jorge, 2013)⁴

2 Mello Franco, F. (2005). A construção do caminho. São Paulo: Tese de doutoramento, USP.

3 Rolnik, R. (2009). Folha Explica São Paulo. São Paulo: Publifolha.

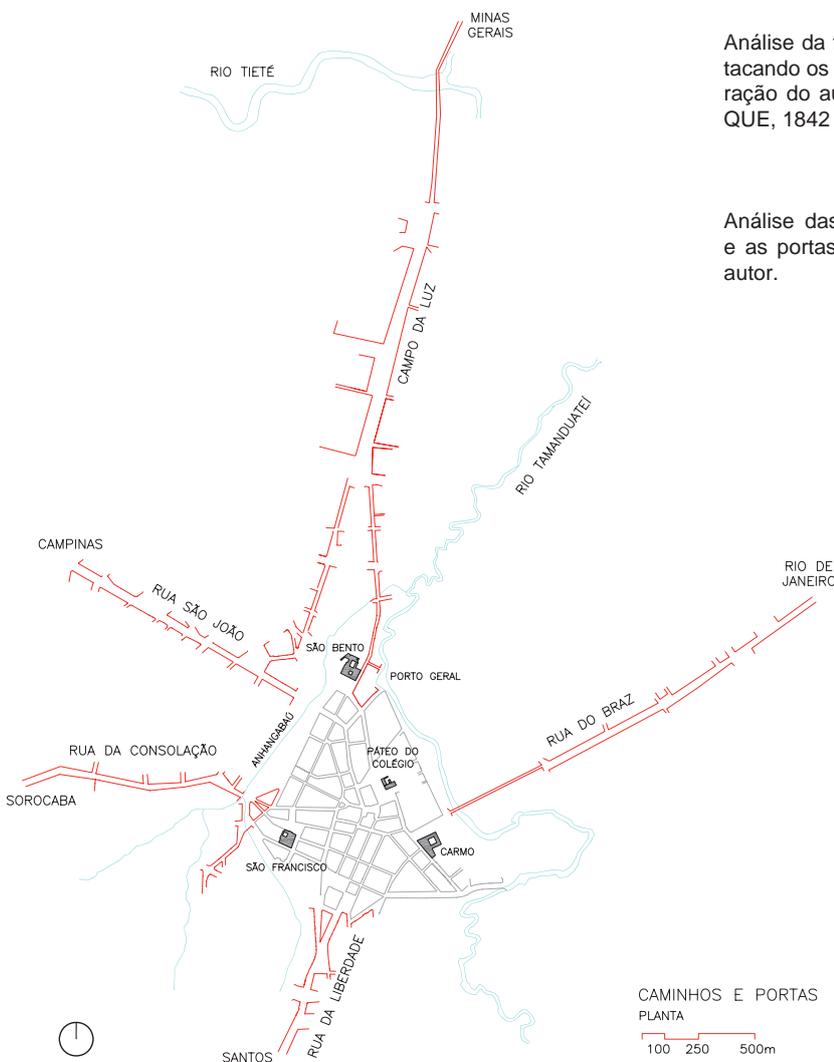
4 Jorge, L. A. (Dezembro de 2013). São Paulo: transformação e permanências para uma cultura cosmopolita. Vitruvius .

1.1 Os caminhos e as Portas

Durante os três primeiros séculos da sua existência, a importância de São Paulo é dada pela sua posição no cruzamento de caminhos, o que trouxe um importante movimento de passagem de tropas. É por isso que os pontos do núcleo urbano onde manifestava-se uma grande vitalidade eram as portas de entrada e saída desses percursos. Esses pontos eram os lugares de identidade da cidade eram marcos de vida urbana, lugares retratados nas imagens que vários viajantes deixaram como testemunha do seu passo pela vila⁵(SIMÕES JR, 2003).

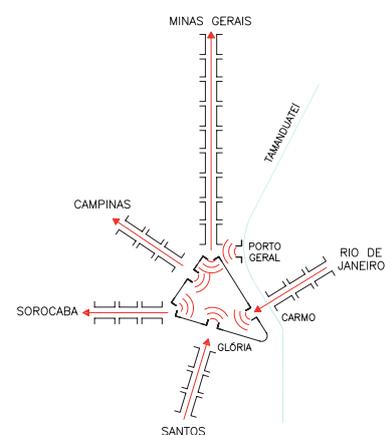
O mais importante caminho da província era o trajeto Campinas-Jundiaí-Santos. No sentido oposto, do porto de Santos até São Paulo chegavam viajantes e estrangeiros. Isso acontecia na porta sul, a que entrava pela Rua da Glória e da Liberdade, desembocando no largo onde hoje situa-se a praça João Mendes. A outra estrada de maior importância era a que comunicava São Paulo com o Rio de Janeiro, pois dessa direção provinham os visitantes da Corte Imperial e outros personagens ilustres. A porta situava-se na ladeira do Carmo, do lado leste, chegando pelo caminho do Brás e atravessando o rio Tamanduateí.

Essas entradas a São Paulo foram, de certa forma, os seus centros de maior vitalidade urbana. O caráter da cidade como lugar de passagem enriqueceu a diversidade de encontros nesses lugares, o que configurou-se estratégico para a urbanidade do lugar.



Análise da forma urbana de São Paulo do século XIX, destacando os caminhos e as portas ao núcleo primitivo. Elaboração do autor. Bases: MDC, CESAD-USP, 2012 e OURIQUE, 1842 .

Análise das dinâmicas espaciais geradas pelos caminhos e as portas de acesso ao núcleo primitivo. Elaboração do autor.



5 Simões Jr, J. G. (2003). Anhangabaú, História e Urbanismo. São Paulo: Senac.

1.2 A chegada do trem: estação da Luz

A chegada da estrada de ferro significou o início de um novo período para a cidade. A primeira Estação da Luz, construída em 1867, nasceu como nova porta da cidade dos trilhos. A centralidade da área está associada ao primeiro boom industrial paulistano, no qual os ingredientes foram as fábricas, o trem e os novos bairros, acentuando-se assim o caráter metropolitano do setor⁶ (LANGENBURCH, 1971).

Se é possível afirmar que as primeiras portas da cidade se associaram com o rio e os caminhos, tem-se que a segunda foi, sem dúvida, a que chegou com a estrada de ferro. A cidade deixaria de ser só um ponto de passagem para virar lugar de permanência das elites do café, no bairro da Luz, o que claramente viraria, mais tarde, um marco de identidade. Com a inauguração da Estação da Luz, a “entrada nobre” dos grandes proprietários rurais e dos empresários e visitantes provenientes de Santos passou a ser pelo norte. A clara relação entre expansão e mobilidade urbana representa a principal característica do raciocínio urbanístico da época, capaz de estabelecer parâmetros claros para um código de edificações, o que resultou numa cidade com imagem de conjunto⁷ (ANELLI, 2005).



6 Langenburch, R. (1971). A estruturação da grande São Paulo. Tese de Doutorado USP.

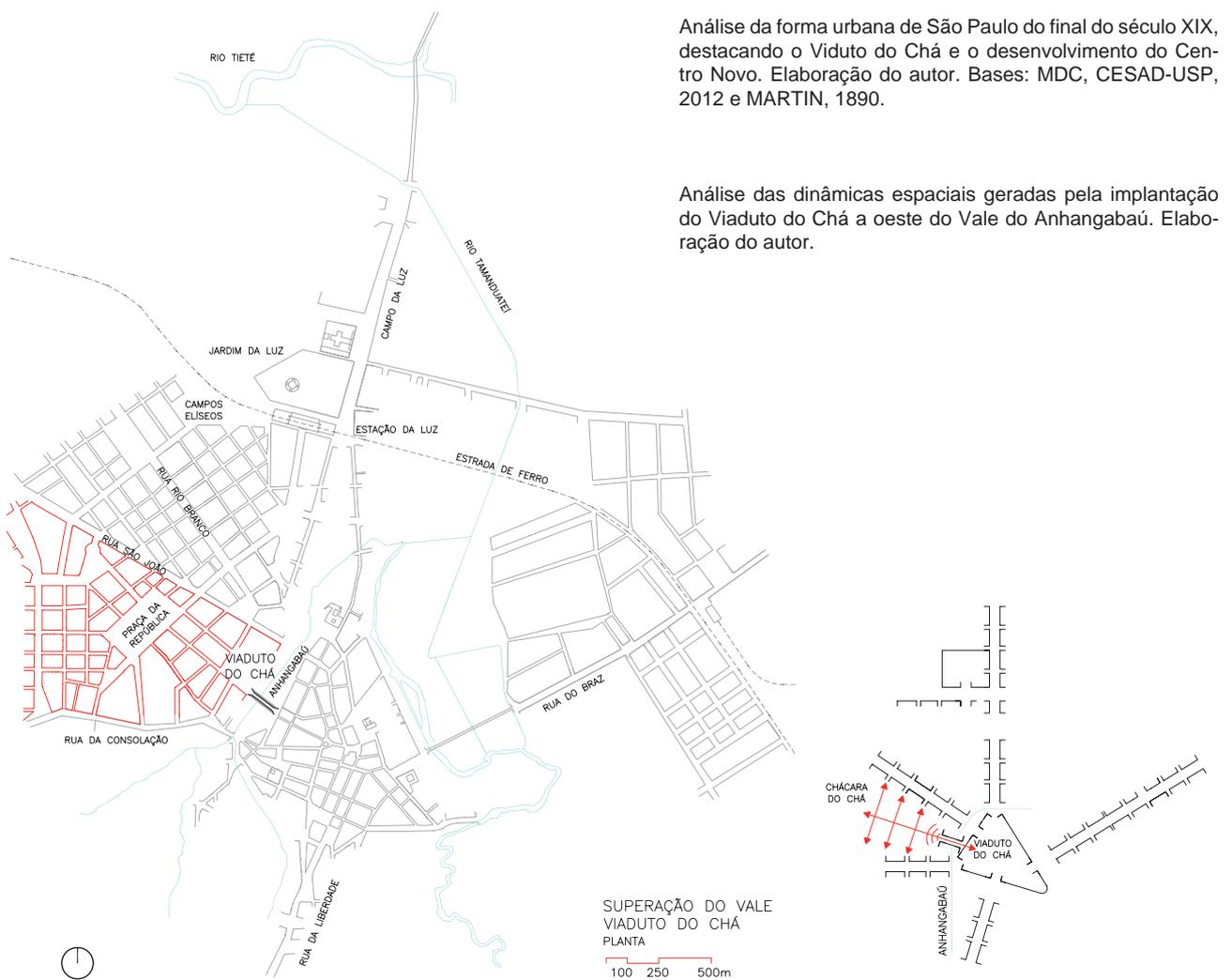
7 Anelli, R. S. (2008). Redes de infra-estrutura urbana como estratégia urbanística, São Paulo 1960-1986. Vitruvius .

1.3 A superação do Vale: Viaduto do Chá

O Vale do Anhangabaú foi tratado como um “fundo” da cidade, enquanto as principais portas eram as que se associavam com os caminhos dos tropeiros. Com a chegada do trem e a consequente transposição de centralidade à estação da Luz, o setor oeste começou a passar por um processo de transformação que modificou o papel do vale, tornando-o uma fronteira.

A terceira porta no desenvolvimento da cidade foi, dessa vez, o Viaduto do Chá, que comunicaria os novos loteamentos da zona oeste com o centro. Assim, a superação do Vale intensificaria definitivamente o crescimento do setor oeste da cidade, consolidando o bairro que se denominou como “Centro Novo” ⁸(HEREÑÚ, 2007). Nesse sentido, o Viaduto do Chá atuou como peça catalisadora para esse novo centro, virando o elemento chave no coração da cidade, situado entre um tecido urbano de caráter colonial no centro velho e as amplas alamedas dos novos bairros.

O significado do Viaduto do Chá como marco para São Paulo, nesse momento, é comparável com aquele que tiveram as portas de entrada dos caminhos tropeiros da primeira vila ou, ainda com a estação da Luz na chegada da ferrovia. Logo, haja sido na chegada e saída de caminhos, na construção de uma estação conectando com o território ou na execução de uma infraestrutura superando barreiras físicas, São Paulo metrópole nasceu em espaços que funcionavam como portas, onde a interação entre os cidadãos ficou mais evidente, dotando se de uma forte carga simbólica.



8 Hereñú, P. E. (2007). Sentidos do Anhangabaú. São Paulo: Dissertação de mestrado, USP.

2. Recortes clássicos de urbanidade na metrópole: Cidade de SISTEMAS

A explosão da cidade para uma maior escala vem acompanhada da aparição de novos espaços, que viraram lugares de importância indiscutível para a interação da cidadania. Esses se configuraram através de somas de projetos e circunstâncias, trazendo claros sistemas condensadores de urbanidade num contexto de expansão metropolitana.

O acelerado crescimento da década dos 20 transformou-se num modelo de expansão claramente horizontal. A própria companhia Light apresentou um projeto para um sistema de metrô, articulando-o com os bondes e os ônibus da época. Somente adotando esse modelo, a cidade poderia atender as suas novas dimensões, continuando com um sistema de transporte coletivo sobre trilhos. Entretanto, o projeto de metrô foi rejeitado diante da política de expansão que tomou a cidade, que foi se verticalizando no centro e se expandindo horizontalmente na periferia, sem atentar ao modelo de crescimento que até o momento tinha se vinculado com o sistema de transporte público de forma consolidada. Na lógica da cidade sobre os trilhos, a rede das linhas dos bondes e as estações de trem definiam os limites de uma urbanização densa e concentrada (ROLNIK, 2009)⁹, características do modelo de cidade compacta. A adoção de um sistema de ônibus se mostrava muito mais flexível para circular do centro aos bairros periféricos sem uma infraestrutura viária, repartidos de uma forma quase aleatória pelo território. Revelava-se uma flexibilidade quase impossível para o sistema sobre trilhos. Segundo Meyer¹⁰, o abandono do transporte urbano de passageiros sobre trilhos trouxe a adoção do modelo de expansão baseado no transporte individual, em São Paulo.

Em paralelo à rejeição do projeto de metrô, Prestes Maia apresentou o desenho do Plano de Avenidas, em 1930. Os interesses econômicos nacionais são fundamentais para entender a escolha desse projeto, baseado no transporte individual, como modelo de expansão urbana. Para Lagonegro, as relações entre a implantação da política do automóvel e a aproximação paulista aos Estados Unidos e ao seu modelo industrial foram fatores de grande importância para o contexto histórico desse período¹¹ (LARGONEGRO, 2003). O Plano de Avenidas encaixa-se nas diretrizes econômicas de sua época ao contrário do projeto de metrô. Responde ao interesse de desenvolver uma cidade com uma expansão horizontal flexível e com uma distinção clara entre o centro e a periferia, tanto formal como funcional.

A característica principal do plano é a sua estruturação a partir de dois tipos de avenidas, em um esquema radioconcêntrico. Um tipo de vias - as radiais - garantem a comunicação rápida entre o centro e a periferia, expandindo a cidade de forma teoricamente ilimitada, pois conseguem se desdobrar na medida em que se afastam do centro, usando o conhecido como 'sistema Y'. As outras vias - as perimetrais - devem descongestionar o centro existente e, além disso, conectar as vias concêntricas, gerando espaços livres nos cruzamentos e incentivando assim a expansão urbana.

As imagens sugeridas por Prestes Maia para ilustrar o Plano de Avenidas e as iniciativas de regulamentação das construções lindeiras, implementadas pela Prefeitura Municipal, demonstram o tipo de rosto que se pretendia para a nova cidade que iria emergir das demolições necessárias às obras. Nessa cidade cosmopolita, com edifícios ecléticos atingindo novas alturas, as avenidas ainda eram bulevares, nos quais os elegantes pedestres circulavam (mesmo através de túneis e viadutos) em harmonia com os automóveis particulares¹² (ANELLI, 2008). Os fenômenos de expansão metropolitana e descentralização costumam se associar diretamente ao declínio do centro da cidade e a perda dos seus atributos. Porém, pode-se afirmar que o crescimento urbano de tipo metropolitano, tal como o descrevem os geógrafos, teve na descentralização também um forte agente organizador.¹³ Como afirma Regina Meyer, a descentralização funcional e territorial resultante da metropolização de São Paulo anterior à expansão propiciada pelo crescimento hegemônico do transporte sobre rodas que foi consolidado até os anos 60, é um processo positivo que não afetou de forma radical a área central¹⁴ (MEYER, 2000).

9 Ibidem p.3.

10 Meyer, R. (1991). *Metrópole e urbanismo: São Paulo anos 50*. São Paulo: Tese de doutoramento, USP.

11 Lagonegro, M. A. (2003). *Metrópole sem metrô: transporte público, rodoviarismo e populismo em São Paulo (1955-1965)*. Tese de doutoramento, USP.

12 Ibidem p. 5.

13 Ibidem p. 5.

14 Meyer, R. (2000). *O centro no caminho da metrópole*.

A consolidação de áreas afastadas do centro, para onde se trasladaram as primeiras elites, foi acompanhada dos investimentos do capital financeiro que viam nos novos setores lugares mais adequados para a implantação de áreas do setor terciário. Essas foram implantadas de forma notável a partir da década dos 50. Ficou evidente, nessa época, a consciência do salto que se estava dando para o surgimento de uma nova metrópole.

Contrariamente às imagens propostas por Prestes Maia, a tipologia arquitetônica que surgiu durante o primeiro período de implantação do plano foi dominada pelo racionalismo arquitetônico. Os edifícios projetados ao longo das avenidas revelaram um novo padrão tipológico, no qual a relação entre a arquitetura e cidade mostrou-se com grande clareza. Uma característica comum entre as novas arquiteturas foi a permeabilidade do espaço público nos andares inferiores, o que significou um alto grau de urbanidade provocado pela arquitetura da cidade.

“Propiciaram o surgimento de um tecido urbano compacto, porém repleto de permeabilidade, no qual as dimensões horizontais e verticais da cidade se articularam. Mesmo quando localizados em situações urbanas preexistentes, os novos edifícios produziram espaços permeáveis capazes de articular atividades e funções precípuas do espaço público e privado de forma contínua.” (Meyer, 2000).¹⁵

Como resultado físico da aplicação do Plano de Avenidas, durante os anos 50, nasceram os primeiros grandes marcos externos ao centro histórico de São Paulo. A Avenida Paulista se consolidou como eixo financeiro. Até o momento, com um perfil estritamente residencial para as elites, recebia novos empreendimentos de escala metropolitana. Também é relevante destacar que o Parque de Ibirapuera, inaugurado em 1954, tenha sido criado longe do centro antigo. Porém, durante esse período, as novas operações fora do centro não significaram a decadência das áreas cívicas existentes, mas sim uma concorrência positiva para atrair a vida urbana, o que destaca-se na construção do território Centro Novo. Os espaços surgidos nessa segunda etapa de expansão da metrópole (já das Avenidas e não dos Trilhos) ofereceram novas soluções para afrontar o desafio de uma vida urbana. A fronteira entre arquitetura e urbanismo ficou menos evidente nesse momento, pois se manifestou, nas intervenções, uma clara intenção de fazer arquitetura urbana, ou seja, fazer cidade. Mesmo num contexto novo e desconhecido, os responsáveis por construir na cidade conseguiram interpretar as novas condições para, assim, projetar sistemas modernos, que possibilitaram espaços para uma urbanidade metropolitana.



Copan, Centro Novo. Foto: Nelson Kon.



Avenida Paulista. Foto: Tuca Vieira.



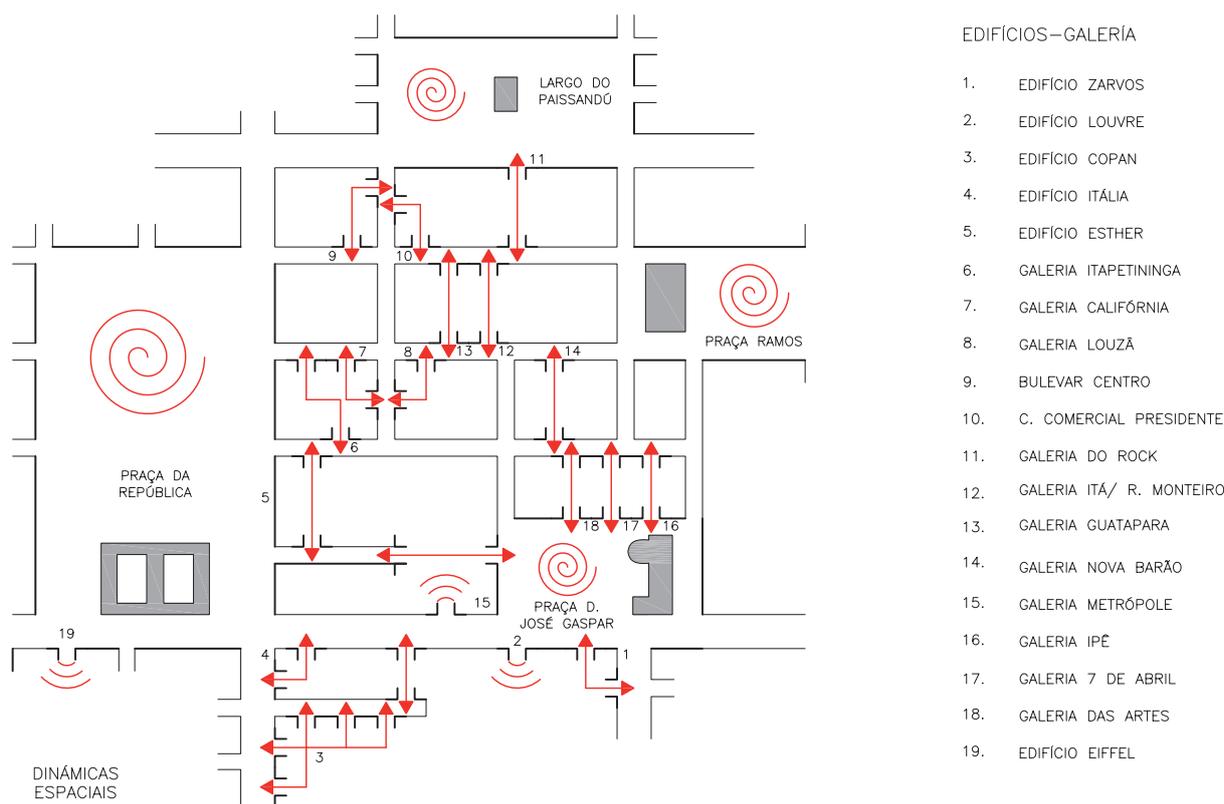
Ibirapuera. Foto: Prefeitura SP.

2.1 O Centro Novo: a urbanidade como parâmetro de projeto

O distrito chamado de Centro Novo cresceu ao lado oeste do Anhangabaú, acompanhando o Viaduto do Chá. A rua Barão de Itapetininga fica alinhada ao eixo dessa infraestrutura, e marca as diretrizes em uma grelha de ruas ortogonais que compunham o loteamento da Chácara do Chá.

Como destaca Fontenele¹⁶, nesse período, aparecem duas características fundamentais em muitos dos edifícios que construíram o centro novo: a permeabilidade e a continuidade espacial. A evolução para uma maior complexidade no tecido urbano provocou o deslocamento das manifestações sociais de espaços eminentemente públicos para outros que apresentavam uma maior ambiguidade. Nessa nova condição, foi fundamental o papel da arquitetura, criando espaços coletivos como resposta à nova situação metropolitana. Destacam-se os edifícios que promovem relações próprias ao uso urbano e que se apoiam nas múltiplas funções dos seus programas (comércio, serviços e habitação) e nas propostas de implantação de estabeleciam novos traçados para os percursos dos pedestres¹⁷ (JORGE, 2013).

Dispondo de um modelo construtivo mais avançado do que o das galerias originais do século XIX, a liberdade formal ficou evidenciada nos térreos das galerias. A indefinição dos limites entre espaços públicos e privados foi bastante comum neste período e desenvolveu-se por formas cada vez mais elaboradas, chegando a situações em que o térreo apresentava-se como uma continuidade das calçadas¹⁸ (FONTENELE, 2010). Esses edifícios modernos multifuncionais de São Paulo ultrapassam essa condição das propostas urbanas do Movimento Moderno que buscam sempre a especialidade funcional de cada região.



Análise das dinâmicas espaciais geradas pelas Galerias Comerciais no Centro Novo. Planta mostrando a diversificação de fluxos. Elaboração do autor.

16 Fontenele, S. (2010). Relações entre o traçado urbano e os edifícios modernos no centro de São Paulo. São Paulo: Tese de Doutorado, USP.

17 Ibidem p. 3.

18 Idem.

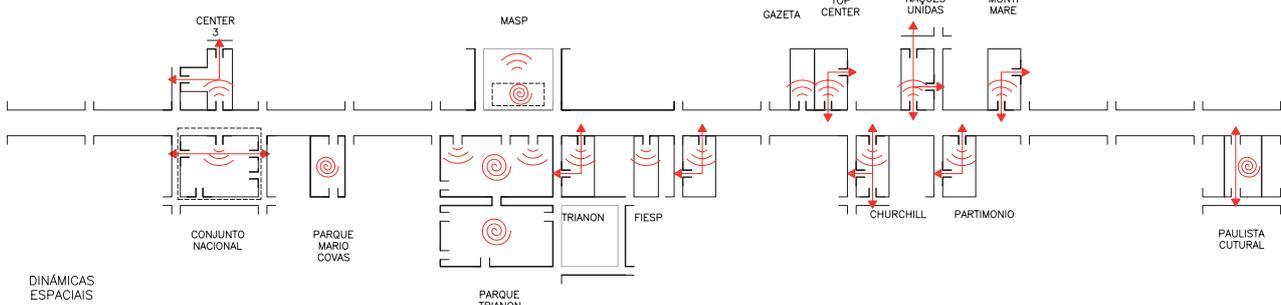
2.2 A Avenida Paulista: o eixo simbólico da urbanidade metropolitana

Avenida Paulista posiciona-se no topo do denominado Espigão Central. A violência da expansão metropolitana se manifestou de forma clara no lugar, mudando rapidamente a morfologia edificada e as funções nos seus espaços. Nasceu, em 1890, como projeto para um eixo exclusivamente residencial. É notável a diversificação dos usos a partir dos anos 1930, o que implicitamente começou mudar o caráter da via: de um uso habitacional de baixa densidade, passou-se para outro mais intenso, derivado da mistura de atividades. Essa transformação foi se intensificando com o tempo¹⁹ (PRIORE, 2014).

O Conjunto Nacional foi o primeiro grande empreendimento que apareceu em 1956. Tendo como base projetos que se realizaram na área do Centro Novo, o projeto de 1952, do arquiteto David Libeskind, seguiu as pautas para trazer uma arquitetura urbana na escala da avenida²⁰ (BRANDÃO, 1990). Depois dessa primeira intervenção, as sedes, primeiro, dos bancos e, depois, das outras multinacionais se deslocaram de um centro em processo de degradação para os terrenos das antigas mansões.

Os anos 60 foram marcados pela aparição do MASP, Museu de Arte Moderna de São Paulo, projetado, em 1958 pela arquiteta Lina Bo Bardi. O museu utilizou as características da sua própria arquitetura para somar outro espaço ao conjunto existente, gerando uma praça coberta na sua área inferior. Esta praça, somada ao antigo mirante, manteve um espaço de identidade paulistano²¹ (BRAGA, 2006) ao mesmo tempo que aportou novas virtudes.

A avenida foi estruturada a partir de uma arquitetura que visava fazer a cidade. No nível do chão, a distribuição dos usos e o caráter das atividades criaram uma área de domínio público pedestre, gerando e multiplicando os caminhos da urbanidade e fortalecem o seu significado como lugar coletivo²² (PRIORE, 2014). A urbanidade na Paulista é resultado da conjunção entre o espaço cívico, a variedade nas suas funções e a arquitetura para a cidade.



Análise das dinâmicas espaciais geradas pelas arquiteturas urbanas da Avenida Paulista. Planta mostrando a diversificação de fluxos associados ao eixo. Elaboração do autor.

19 Priore Lima, R. (2014). La avenida cambiante. VI Seminário Internacional en Urbanismo .

20 Brandão, I. (1990). Paulista Símbolo da Cidade. São Paulo: Banco Itaú.

21 Braga, M. (2006). Infraestrutura e projeto urbano. São Paulo: Tese de Doutorado, USP.

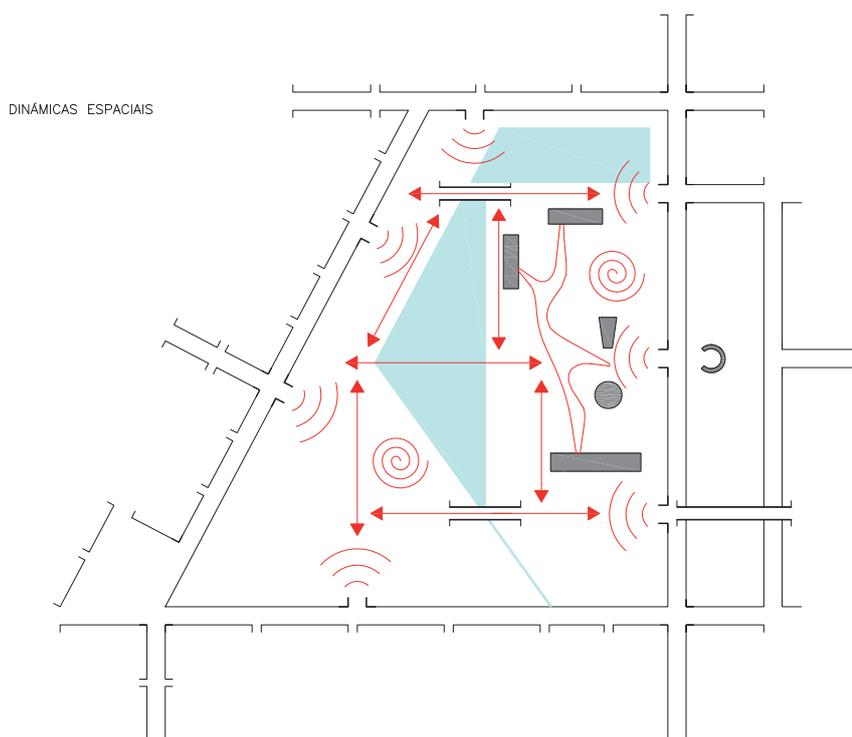
22 Idem.

2.3 Ibirapuera: Parque urbano, marco metropolitano.

A proposta urbanística para o Parque do Ibirapuera deveria ser o foco principal dos esforços para expressar a imagem de progresso e modernidade de São Paulo, pois seria o espaço principal das exposições do evento do IV centenário da cidade. A inserção urbanística do parque dentro do tecido urbano existente foi cuidadosamente estudada. Segundo Milton Braga²³, o Parque não teria se transformado em um dos principais patrimônios e imagens paulistanas, se não contasse com uma implantação que o coloca totalmente acessível ao ritmo cotidiano de milhares de pessoas que passam por ali.

Como parte central do conjunto arquitetônico projetado por Oscar Niemeyer, a Marquise do Ibirapuera é uma grande laje em concreto armado sob a qual se configura um grande vazio. Sua excessiva generosidade faz com que transcenda em muito a estrita função de ligação pedestre coberta e dê abrigo a uma enorme variedade de eventos e usos imprevistos.²⁴ (BIENAL VENEZA, 2006).

No entorno do conjunto de edifícios conectados pela marquise, há uma implantação que visa potencializar a abertura do parque para a cidade. De certo modo, o parque foi desenhado para dar um espaço de identidade ao seu entorno imediato, mas também à cidade de São Paulo. A capacidade de adaptação do parque em relação à evolução espacial da cidade foi provavelmente um dos fatores que contribuiu a que o Ibirapuera se tornara um espaço de identificação para a população²⁵ (KLIASS, 1992).



Análise das dinâmicas espaciais geradas pela forma urbana da Marquise. Planta mostrando os acessos e fluxos internos associados ao recinto. Elaboração do autor.

23 Ibidem p. 10.

24 São Paulo, redes e lugares . (Bienal de Veneza, 2006.). Participação brasileira na 10ª Mostra Internazionale di Architettura .

25 Kliass, R. (1989). A evolução dos parques urbanos na cidade de São Paulo. São Paulo: Tesis doctoral, USP.

3. O fracasso da urbanidade projetada: cidade das Interferências

Os referentes do urbanismo europeu, nos quais se inspirou Prestes Maia para o Plano de Avenidas, passaram a um segundo plano, quando começou a se valorizar o urbanismo baseado nas avenidas para o transporte privado. Ainda que o Plano não partisse da ideia de via expressa, claras influências dos CIAM (1933), na carta de Atenas, publicada por Sert e Le Corbusier em 1943, são patentes na posterior expansão de São Paulo. No entanto, a influência mais contundente nessa tendência para a construção da cidade veio dos Estados Unidos, quando o prefeito Anhaia Mello trouxe as ideias do urbanismo norte-americano para o Brasil, olhando para o que acontecia em Nova York. Adaptar as vias expressas das cidades americanas ao esquema rádio-concêntrico seria um ideal defendido pelo prefeito²⁶ (FELDMAN, 1996). Poucos anos antes da polêmica implantação das vias expressas em Nova York, em 1949, o prefeito Linneu Prestes contratou uma equipe, dirigida por Robert Moses, para a elaboração do “Plano de melhorias públicas para São Paulo”.²⁷ Moses trazia para São Paulo o modelo da Highway Research Board, que pretendia adaptar as cidades a um modelo de expansão periférica horizontal, onde haveria uma classe média morando em subúrbios residenciais de acesso motorizado.

Ao invés de produzir um sistema autossuficiente, o subúrbio jardim norte-americano acompanhou o desenvolvimento da indústria automobilística, gerando a necessidade de grandes deslocamentos quotidianos dos seus habitantes. Ainda mantendo a estrutura radioconcêntrica de Prestes Maia, Moses identificou o impacto da rede de rodovias estaduais de São Paulo como centro regional. Foi quem sugeriu que as avenidas marginais Tietê e Pinheiros, já concebidas no plano de Maia, recebessem trânsito proveniente das rodovias, cumprindo com a função que perdura até hoje.

A tipologia viária proposta por Moses difere da apresentada no Plano de Avenidas. As “rodovias expressas urbanas” seriam mais adequadas para volumes de trânsito elevado, compatíveis com a política de incremento do transporte individual sobre pneus. Sem cruzamentos no meso nível e sem interferências de entradas ou saídas nos edifícios, as vias expressas de Moses configuraram uma cidade bem diferente da dos bulevares monumentais de Prestes Maia. Para a sua plena eficiência, a rede de vias expressas precisava ter independência em relação aos tecidos urbanos que atravessava, sendo pouco relevante se os mesmos seriam destruídos ou não.

Esse fenômeno veio marcado por uma grande dispersão urbana de baixa densidade, o que foi acompanhado pelo enfraquecimento das áreas centrais da cidade compacta que foi São Paulo durante as primeiras décadas de realidade metropolitana. Isso se constata com dois fenômenos: a expansão da mancha urbana de forma desarticulada e pouco densa e, também, a perda de população nas áreas centrais.



Praça Roosevelt. Foto: Prefeitura SP.

26 Feldman, S. (1996). Planejamento e zoneamento, São Paulo, 1947-1972. São Paulo: Tesis doctoral USP.

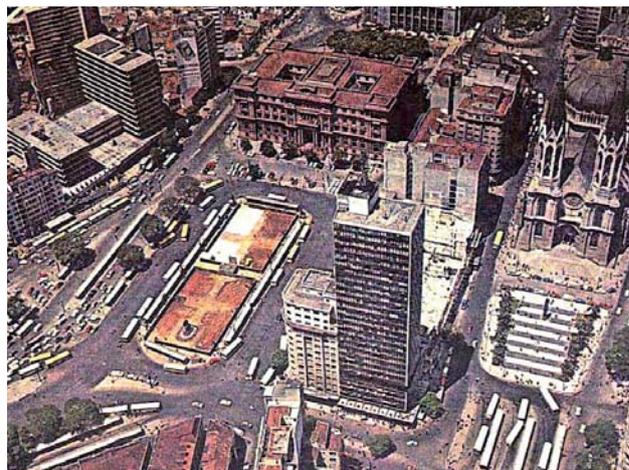
27 Moses, R. (1950). Programa de melhoramentos públicos para a cidade de São Paulo. São Paulo: IBEC Technical services/PMSP.

Os espaços como as Galerias do Centro Novo, a Avenida Paulista ou o Parque do Ibirapuera, surgidos no primeiro período da implantação do Plano de Avenidas, afirmam-se como marcos indiscutivelmente relevantes para São Paulo. Estes lugares demonstram uma capacidade de se apresentar como intervenções geradoras de urbanidade, criando um contexto de crescimento urbano diferente do ligado à tradicional cidade compacta. As políticas urbanas que favoreceram a expansão da metrópole através de vias de alta capacidade fomentaram os processos especulativos nas áreas periféricas, alimentados pelas bases ideológicas do urbanismo funcionalista. Para tanto, as comunicações centro-periferia precisavam ser efetivas e, para conseguir esta eficiência, não houve dúvidas em atravessar o centro histórico com viadutos e elevados.

Os espaços públicos foram as principais vítimas deste processo. Embora a área central se formalizasse de modo compacto, com áreas definidas e articuladas com o entorno, as infraestruturas já descritas, por sua vez, comotinhambjetivos estritamente funcionalistas, geraram grandes vazios urbanos, sem relação imediata com o próprio entorno, o que prejudicou os espaços cívicos que atravessavam. A prioridade assumida pelas questões de circulação e tráfego acabou por gerar projetos urbanos unidimensionais, em que o espaço pré-existente, o suporte, tornou-se um fragmento isolado do seu contexto original.

“O imediatismo que conduziu à realização desses trabalhos destruiu espaços públicos como praças, largos, rotatórias e calçadas ajardinadas, para assim atender as demandas geradas pelas necessidades de circulação dos veículos. Predominou o destinar antigas praças para implantar terminais de ônibus, tanto municipais como intermunicipais.” (Meyer, Biderman, Grostein, 2003)²⁸

A sobreposição das infraestruturas de transporte na cidade central, que foram ganhando importância na década dos anos setenta, trouxe a necessidade de projetar espaços cívicos em diálogo com essa rede. Os projetos, elementos urbanos exigidos pelo processo de metropolização, pretenderam humanizar uma cidade cortada pelas grandes artérias, buscando estratégias para compatibilizar espaços públicos e uma rede de transporte saturada. Embora procurassem como resultado a geração de vida urbana, não o lograram. Foram projetos de detalhado desenho, mas inertes de urbanidade, e estabeleceram um diálogo pouco claro com as infraestruturas às que se associavam.



Praça da Sé. Antes e Depois. Fonte: BEM, 2006.



Vale do Anhangabaú. Fonte: HEREÑÚ, 2007.

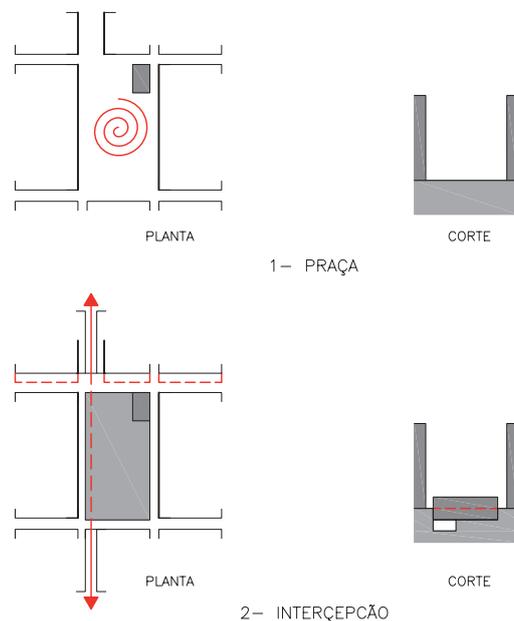
28 Meyer, R., Dora, M., & Biderman, C. (2004). São Paulo Metrópole. São Paulo: Edusp.

3.1 Praça Roosevelt, o artefato da intercepção

O projeto da Praça Roosevelt foi o resultado da tentativa do poder público de criar um espaço cívico compatível com a infraestrutura de trânsito, cortando as áreas centrais. Para atender às exigências da circulação metropolitana, o projeto desenvolveu uma mega-estrutura de concreto em diferentes níveis com programas de usos complexos. Essa solução de projeto tinha sido usada pelos arquitetos em várias partes do mundo, com maior ênfase no Japão, na Europa e nos Estados Unidos, porém, no início da década de 70, essas ideias encontravam-se em decadência.

O objetivo do projeto era fundamentalmente a revitalização urbana da área, atraindo o usuário do automóvel ao centro da cidade. Para tanto a proposta construía uma praça sobre uma garagem, cobrindo a via expressa que atravessava o lugar. Toda esta topografia de concreto, de uso restrito, encheu o vazio para a passagem do complexo viário, elevando-se sete metros acima do nível original da praça - o equivalente a dois pavimentos em relação às ruas do perímetro.

A nova praça, além da ruptura físico-espacial com o seu entorno, acabou com os padrões tradicionais na vida cotidiana da região, passando a ser considerada pela vizinhança como um obstáculo. A antiga praça foi substituída por uma edificação cuja qualidade urbana foi imediatamente contestada. A escala do projeto interferiu na estrutura da região, criando paredes onde existiam vistas²⁹ (MEYER, 1999).



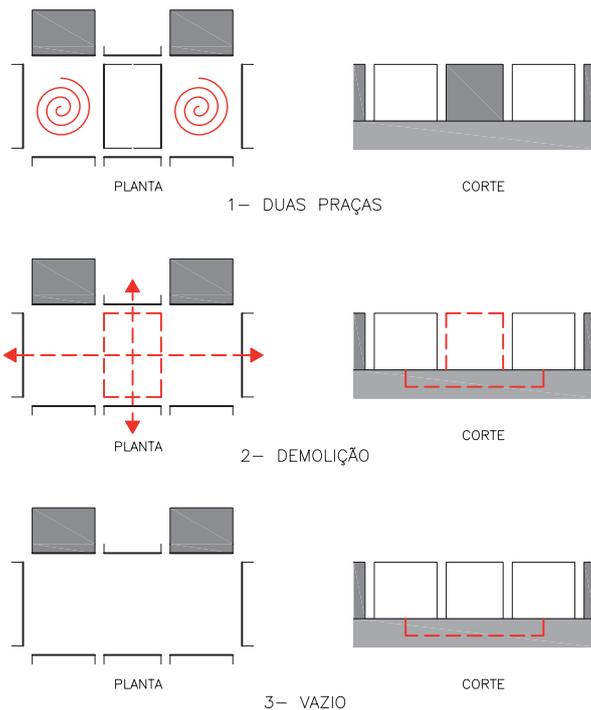
Análise das dinâmicas espaciais geradas pela intervenção arquitetônica na Praça Roosevelt de 1970. Mostrando intercepção gerada pela implantação do artefato construído. Elaboração do autor.

29 Meyer, R. (1999). A construção da metrópole e a erosão do seu centro. Urbs .

3.2 Praça da Sé: porém, o marco zero

A Praça da Sé, para muitos o centro psicológico da metrópole, foi marcado por poucas mudanças na sua estrutura urbana durante o período inicial. A implantação do metrô, na década dos 70, foi decisiva na maneira que tomou o espaço. Optou-se por um projeto que partiu da necessidade de demolir uma das quadras que compunham a Praça da Sé e que estabelecia o limite com a praça vizinha, Clóvis Bevilacqua, presidida pelo Palácio de Justiça. O local para a nova estação situava-se precisamente embaixo da quadra do palacete Santa Helena, que era parte do patrimônio arquitetônico mais destacado do centro antigo e que continha, na sua planta térrea, um dos maiores e melhores cines-teatro de São Paulo.

O projeto da Praça-terminal partiu de uma implantação totalmente mecanicista, que teve como resultado um espaço contínuo, sem chegar em nenhum momento à condição de espaço integrado. Isso decorreu da acumulação das duas praças, causando dimensões que dificultam uma leitura unitária do conjunto. A praça foi desenhada com o objetivo de se tornar uma praça símbolo, porém, o pouco diálogo que se estabeleceu com os espaços existentes, vítimas de um processo de degradação física e social, materializou-se em uma praça de apropriação difícil. Com o tempo, a praça passou a ser caracterizada como um local de passagem, o que marcou os seus usos e ocupação. Não se estimulou a permanência nem a convivência da cidadania, que haviam se manifestado nas origens do lugar ³⁰ (MEYER, 1999).



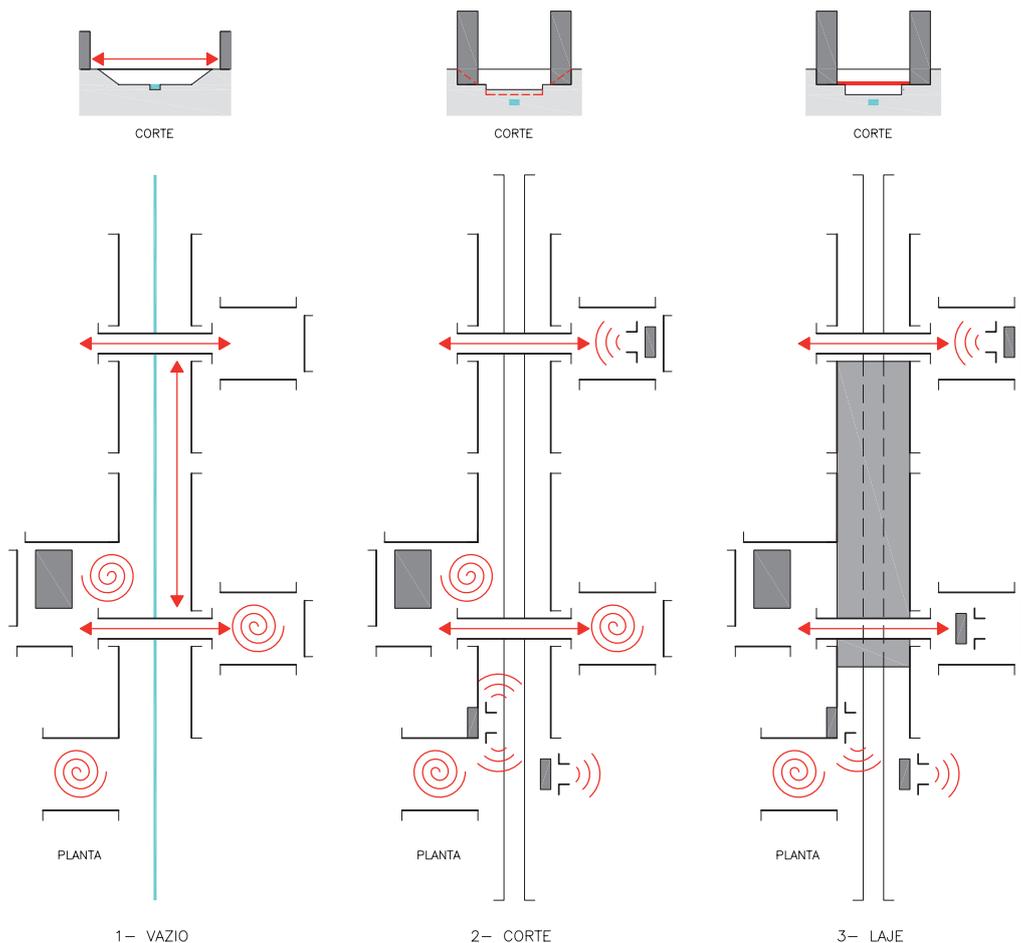
Análise das dinâmicas espaciais geradas pela intervenção espacial na Praça da Sé de 1973, Mostrando a desconfiguração espacial causada pela desaparecimento do volume central. Elaboração do autor.

2.3 Anhangabaú, o vale das indecisões.

O Parque do Anhangabaú é um dos espaços que mais sofreram as decisões tomadas na evolução da cidade. Se, por um lado, a transposição do Vale por meio do Viaduto do Chá simbolizou a superação de uma barreira física para a formação da metrópole, por outro, a consciência do lugar supunha o início de um processo de transformações.

Com a imposição do modelo rodoviarista de estruturação da cidade e a falta de investimentos em sistemas de transportes públicos de alta capacidade, a questão da mobilidade foi se tornando um problema cada vez mais grave. O suposto progresso que o automóvel devia oferecer para a cidade achou no Vale do Anhangabaú um dos maiores conflitos, no qual a relação entre os veículos e os pedestres tornou-se inviável.

O projeto para o Vale da década de 80 se resume no rebaixamento da avenida central, transformando-a em túnel e deixando na sua parte superior uma enorme praça, sem um uso muito claro. A decisão de cobrir um túnel rebaixado com uma enorme laje foi o da 'recuperação do espaço' que os automóveis tinham tirado da cidade, devolvendo o parque que havia estado no local. O percurso histórico do Vale demonstra que o lugar, nas suas múltiplas transformações, nunca chegou a ser um marco cívico central da cidade³¹ (HERENÚ, 2007). A enorme laje/praçã, cobrindo o túnel que percorre a via, foi uma solução que desvinculou o espaço da cidade. A sua dimensão metropolitana foi negada com uma dedicação exclusiva para aos pedestres, que não sabiam para que usar esse espaço que nunca lhes tinha pertencido de forma clara. Qualquer possível conexão com a rede de transporte, no centro do vale, segregou as funções urbanas.



Análise das dinâmicas espaciais geradas pela intervenção espacial no Vale do Anhangabaú de 1992, mostrando o vazio gerado pela enorme laje, segregando a infraestrutura do espaço público. Elaboração do autor.

4. As urbanidades efêmeras: cidade das rebeldias urbanas

A evolução de São Paulo não propiciou espaços para a presença de vitalidade urbana. A tendência a deslocar funções cívicas de rua a espaços fechados e especializados, o favorecimento à circulação viária frente a do pedestre e o pouco cuidado com os espaços livres marcaram a falta cenários para o cidadão se apropriar. Porém, apresentam-se situações em que os cidadãos exercem o seu direito à cidade a partir da reivindicação e apropriação do espaço público, apesar das difíceis condições para este fim.

Este processo desumanizador foi resultado da tarefa prioritária de dar livre fluxo à circulação de veículos, com a tentativa de segregar o automóvel do pedestre, o que tem gerado espaços ambíguos, destituídos de qualidade urbana³² (MEYER,2010). A condição unidimensional dos projetos responsáveis pela compatibilização entre carros e pessoas não propiciou a suficiente flexibilidade para adaptar esses espaços a novas situações; o seu caráter ortopédico, como sistemas fechados, não permite modular as suas estruturas para dar resposta a condições de mudança³³ (SENNET, 2014).

Para fomentar o encontro de pessoas, as estruturas urbanas precisam de uma acessibilidade mais democrática³⁴ (GEHL, 2013). A separação de circulações demonstra não ter sido a melhor solução para esse fim, vez uma que, na realidade, diversificação e melhora das condições de mobilidade daria uma acessibilidade mais clara ao pedestre. Além disso, o compartilhamento espacial entre tráfegos distintos (a pé, de bicicleta ou motorizado) não deveria gerar incompatibilidades quando bem resolvido, ao contrário, poderia reforçar a categoria dos pedestres na cidade.

As consequências da desqualificação urbana sofrida por São Paulo não somente resultaram em pouca atividade no espaço público, mas também em uma forte violência na disputa do seu uso. Começando pelo conflito entre veículos e pedestres, essa concorrência reflete-se nas calçadas, que foram progressivamente reduzidas para um maior fluxo de automóveis. Além disso, a crescente proliferação de grades e muros para fechar as frentes dos lotes privados desqualificou ainda mais as ruas, refletindo outro aspecto dessa violência urbana: a insegurança gerada não somente pela forte desigualdade social, mas também pela pouca vitalidade do espaço público. A diversificação na mobilidade se mostra como um cenário hostil, onde o corredor exclusivo para ônibus é considerado um inimigo do transporte individual. Já o ciclista, sem espaço adequado para circular, não encontra lugar nem nas calçadas, nem nas faixas, gerando novas situações inseguras em violentas disputas pelo espaço de circulação.

Esta clara necessidade de lugares para exercer a cidadania com dignidade reflete-se em várias situações da cidade contemporânea, nas quais iniciativas da população procuram se apropriar dos espaços urbanos nesse contexto hostil. Tais atitudes de rebeldia refletem-se na apropriação imprevista de alguns espaços, que terminaram por ser usados para algo.

As atitudes da cidadania tornaram-se as protagonistas para a vitalidade urbana no espaço contemporâneo. Uma nova concepção do espaço público trazida pelas tecnologias da comunicação e a apropriação espontânea de espaços não desenhados como cívicos marcaram alguns dos parâmetros da urbanidade atual. Embora se trate de apropriações efêmeras do espaço público, os casos de estudo apresentados são uma amostra representativa dessa rebeldia da cidadania frente a um cenário que dificulta a sua expressão cívica. Sem serem soluções definitivas, são atitudes que podem evoluir a projetos consolidados para os espaços de urbanidade na cidade de nossos dias.

32 Ibidem p. 8.

33 Sennet, R. (2014). L'espai públic, un sistema obert, un procés inacabat. Barcelona: Arcàdia.

34 Gehl, J. (2013). Cidades para pessoas. São Paulo: Perspectiva.

4.1 O Elevado Costa e Silva: a ferida vingada pela urbanidade

A construção da via elevada Costa e Silva é uma intervenção que representa, de forma contundente, a ideia de cidade para os pneus. O conceito de via perimetral ao centro histórico foi traduzido em um projeto extremamente agressivo. A solução adotada para a ligação leste-oeste foi a construção, nos anos 1970, duma rodovia elevada, de 3,5 quilômetros de longitude, implantada acima de avenidas emblemáticas do centro-oeste da cidade, a São João e a Amaral Gurguel³⁵ (ARTIGAS, 2008).

Na década de 1990 a poluição visual, sonora e atmosférica do trânsito sobre a via forçou as posteriores prefeituras a tomarem medidas paliativas para suavizar os efeitos sobre vizinhos mais próximos, e, além disso, também para reduzir os numerosos acidentes, normalmente em horário noturno. Por isso, decidiu-se fechar o espaço à circulação de veículos durante esse período, o que deixou um vazio potencial sobre o asfalto a ser considerado. A ampliação dos horários de fechamento para a circulação nos domingos e feriados brindou à população um novo espaço coletivo, de uso intermitente, mas com grande potencial.

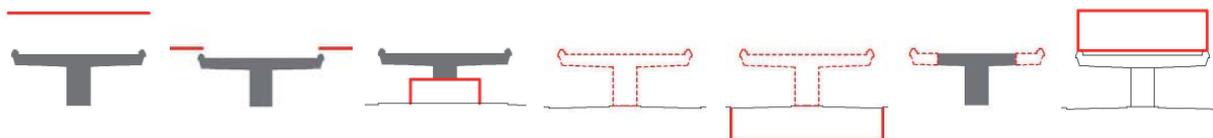
A implantação drástica dessa peça, degradando de forma inegável o tecido urbano, teve efeitos colaterais surpreendentes, pois muitos o identificariam como um espaço de urbanidade. As pessoas o transformaram e dele se apropriaram de forma inesperada, o que num não deve ser ignorado na análise de um processo de renovação urbana. A desqualificação do lugar, quando a via elevada foi implantada, foi vingada por figuras acidentais, que tomaram o papel que pertence à cidadania, se apropriando de um espaço que ganhou um significado coletivo para muitos.



Elevado Costa e Silva. Foto: Prefeitura SP.



O que fazer com o Minhocão? Análise de mecanismos de intervenção, usados nos projetos do concurso para requalificação do Elevado Costa e Silva de 2006. Elaboração do autor baseada nas propostas das equipes vencedoras publicadas em: ARTIGAS 2008.



35 M. Artigas, J. A. (2008). Caminhos do Elevado, memória e projetos. São Paulo: Imprensaoficial .

4.2 As feiras de rua: os espaços da resistência

A apropriação da rua por parte das feiras é, sem dúvida, uma conquista da urbanidade que São Paulo conseguiu manter. A espontaneidade com que esse fenômeno nasceu na cidade, decorrente da regulamentação na sua evolução, demonstra o seu caráter cívico inerente. A resistência das ruas para acolher o cidadão, bloqueando-se pontualmente ao trânsito de veículos e desenvolvendo uma atividade em prol do pedestre, demonstra a necessidade de um espaço com essas características em um ambiente urbano que é dominado pelos automóveis.

As feiras livres geram uma rede muito particular de espaços cívicos espalhados por toda a metrópole. Essa distribuição sistemática pelo território atende demandas locais (como unidade) e metropolitanas (considerando a rede inteira). Com as suas relações espaciais e temporais que as feiras estabelecem com a cidade sugerem a sua consideração como elemento urbano estruturador da vida cívica³⁶(BIENAL VENEZA, 2006).

Além disso, a cada vez maior, presença de automóveis nas ruas da cidade não diminuiu a presença das feiras, pois estas se tornaram um fenômeno urbano consolidado, com usuários frequentes e público potencial, dada a sua ubiquação privilegiada (embora efêmera) nos centros dos bairros, e oferta específica, o que continua propiciando um espaço humanizado dentro da realidade de uma metrópole agressiva. Embora o contexto urbano e os padrões de consumo apresentem mudanças radicais em comparação aos assentamentos que deram origem às feiras, estas continuam sendo compatíveis com a metrópole contemporânea. Sua permanência talvez se deva, justamente, ao seu caráter fluido e de grande capacidade de adaptação, requisito de uma época em que a mobilidade tornou-se um valor fundamental.



Feira de Rua. Foto: Prefeitura SP.

4.3 As ciclovias: uma rede possível

É difícil imaginar a bicicleta como sistema de transporte compatível com a realidade de São Paulo. À parte das vantagens em favor da sustentabilidade e das melhoras na mobilidade que acompanham esse meio de transporte é importante destacar a sua capacidade para humanizar o ambiente urbano. A hostilidade de uma rede de base rodoviária dificulta olhar para o ciclista como participante da cidade, mas ele representa uma alternativa a caminho entre o fluxo do pedestre e o do automóvel.

Em 2009, as primeiras ciclofaixas foram testadas na cidade de São Paulo. Nos domingos, em diversas avenidas da cidade, faixas para veículos motorizados são interditadas para permitir a circulação exclusiva de bicicletas. O programa de lazer que trouxe esta iniciativa teve uma enorme aceitação da população, o que, diversas vezes, levou a ampliações do percurso desde o início da sua operação e, também, aumentou o horário.

O principal desafio é tornar permanente uma rede cicloviária, que ofereça as vantagens do equipamento intermitente descrito, mas podendo virar uma rede consolidada de transporte. A evolução das ciclofaixas efêmeras para as ciclovias permanentes é um processo mais complexo, pois a concorrência pelo uso das pistas de circulação no cotidiano gera conflitos entre os diferentes usuários. Se a urbanidade contemporânea na metrópole se associa com uma mobilidade sustentável, sendo a bicicleta um elemento chave para esse fim, em São Paulo, verifica-se que existem condições que justificam a necessidade deste modelo, porém, também encontra-se resistências claras com as quais é preciso lidar. É necessário entender o contexto para a aplicação do modelo, um processo de adaptação lento, mas com claras possibilidades de sucesso.



Ciclofaixa de domingo. Foto: O Estado de São Paulo.

Considerações finais

O percurso seguido começou pelas peças urbanas que catalisaram o desenvolvimento do núcleo primitivo de São Paulo. Tais peças serviram para exemplificar a capacidade que uma ação pontual - procurando a entrada, a conexão ou a passagem - tem para criar um espaço de interação cidadã, o que foi definido como 'urbanidade das portas'. Embora as entradas ao triângulo histórico tenham uma associação direta com esse conceito, a função tanto da Estação da Luz como a do Viaduto do Chá para 'dar acesso' a novas realidades e procurar o desenvolvimento da metrópole cumpriu também a missão de porta da cidade e, portanto, o seu papel como marcos de urbanidade da metrópole do café.

A segunda etapa da cidade, reconhecida como a 'dos sistemas', foi marcada pela mudança de condição metropolitana vivenciada por São Paulo a partir dos anos 30. O Plano de Avenidas de Prestes Maia costuma ser responsabilizado pela perda de atributos cívicos das áreas centrais, associado às vias de tráfego motorizado como meio de desenvolvimento urbano, contrário ao sistema de trilhos. Porém, a escolha dos estudos de caso da presente pesquisa demonstra como o plano de modelo raio-concêntrico, nas suas primeiras décadas de implantação, não se associou unicamente com as vias de alta capacidade para o transporte individual, mas também aos transportes públicos e as arquiteturas propiciadoras dos usos cívicos, associando as áreas centrais às novas peças da expansão metropolitana.

Na evolução da metrópole, o período aqui denominado como 'cidade das interferências' causou a desconfiguração de áreas centrais consolidadas, o que se procurou resolver com projetos que tentaram compatibilizar a passagem das infraestruturas de alta capacidade com os marcos cívicos já existentes. As políticas urbanas municipais, sobretudo a partir dos anos 70, receberam claras influências dos modelos de expansão norte-americanos e, com isso, prosseguiu-se com o esquema radioconcêntrico de base, embora as avenidas de caráter cívico tenham sido reformuladas, aproximando-se mais à ideia de rodovias urbanas. Tem-se, portanto, que com isso, a expansão metropolitana de São Paulo condenou o seu próprio centro histórico.

Sem dúvida, as feridas da metrópole do asfalto deixaram uma forte marca na São Paulo contemporânea. Nas últimas décadas do século XX, o processo desumanizador sofrido, inerente à condição rodoviária do desenvolvimento urbano e às fortes diferenças socioeconômicas entre a população, não propiciou espaços democráticos. É por isso que, num panorama marcado pela escassez de cenários adequados para a apropriação da cidadania, a urbanidade foi associadas às 'rebeldias' de uso do espaço urbano. Como já foi apontado, a intermitência das urbanidades efêmeras não é uma solução definitiva para recuperar a vitalidade das ruas, mas sim um caminho. A necessidade de reconhecer o valor dessas situações temporárias é o primeiro passo para possibilitar projetos de adaptação que lhes permitam uma maior permanência.

Bibliografia

- Anelli, R. S. (2008). Redes de infra-estrutura urbana como estratégia urbanística, São Paulo 1960-1986. Vitruvius .
- Braga, M. (2010). O concurso de Brasília. São Paulo: COSANAIFY.
- Brandão, I. (1990). Paulista Símbolo da Cidade. São Paulo: Banco Itaú.
- Feldman, S. (1996). Planejamento e zoneamento, São Paulo, 1947-1972. São Paulo: Tese de doutoramento, USP.
- Fontenele, S. (2010). Relações entre o traçado urbano e os edifícios modernos no centro de São Paulo. São Paulo: Tese de Doutorado, USP.
- Gehl, J. (2013). Cidades para pessoas. São Paulo: Perspectiva.
- Hereñú, P. E. (2007). Sentidos do Anhangabaú. São Paulo: Dissertação de mestrado, USP.
- Jorge, L. A. (Dezembro de 2013). São Paulo: transformação e permanências para uma cultura cosmopolita. Vitruvius .
- Kliass, R. (1989). A evolução dos parques urbanos na cidade de São Paulo. São Paulo: Tese de doutoramento, USP.
- Langenburch, R. (1971). A estruturação da grande São Paulo. Tese de doutoramento, USP.
- Largonegro, M. A. (2003). Metrópole sem metrô: transporte público, rodoviarismo e populismo em São Paulo (1955-1965). Tese de doutoramento, USP.
- M. Artigas, J. A. (2008). Caminhos do Elevado, memória e projetos. São Paulo: Imprensaoficial .
- Mello Franco, F. (2005). A construção do caminho. São Paulo: Tese de doutoramento, USP.
- Meyer, R. (1999). A construção da metrópole e a erosão do seu centro. Urbs .
- Meyer, R. (1991). Metrópole e urbanismo: São Paulo anos 50. São Paulo: Tesis doctoral, USP.
- Meyer, R. (2000). O centro no caminho da metrópole.
- Meyer, R., Dora, M., & Biderman, C. (2004). São Paulo Metrópole. São Paulo: Edusp.
- Moses, R. (1950). Programa de melhoramentos públicos para a cidade de São Paulo. São Paulo: IBEC Technical services/PMSP.
- Priore Lima, R. (2014). La avenida cambiante. VI Seminário Internacional en Urbanismo .
- Rolnik, R. (2009). Folha Explica São Paulo. São Paulo: Publifolha.
- São Paulo, redes e lugares . (Bienal de Veneza, 2006.). Participação brasileira na 10ª Mostra Internazionale di Architettura .
- Sennet, R. (2014). L'espai públic, un sistema obert, un procés inacabat. Barcelona: Arcàdia.
- Simões Jr, J. G. (2003). Anhangabaú, História e Urbanismo. São Paulo: Senac.
- Toledo, B. L. (2004). São Paulo: tres cidades em um século. São Paulo: Cosac & Naify.