

## BALANÇO HISTORIOGRÁFICO DAS RUAS DA CIDADE DE SÃO PAULO

PISSARDO, Felipe Melo. Mestrando em Arquitetura e Urbanismo; Universidade de São Paulo; São Paulo; Brasil; fepissardo@gmail.com.

### RESUMO

O presente artigo pretende, mediante um estudo historiográfico das reflexões sobre as ruas da cidade de São Paulo, evidenciar as principais questões contemporâneas que surgem na reflexão sobre esse objeto. O estudo apresenta uma revisão historiográfica bastante interdisciplinar, no qual, por meio de seus diferentes métodos, disciplinas como Paisagismo, Urbanismo, Antropologia, Arquitetura, Comunicação, História e Geografia vão estudar as ruas paulistanas.

Palavras-chave: ruas; São Paulo; historiografia.

### ABSTRACT

This article will, through a study of historiographical reflections on the streets of São Paulo, try to highlight the major contemporary issues that arise in discussions on this subject. The study presents a historiographical review very interdisciplinary, which through its various methods, disciplines such as Landscape Architecture, Urban Planning, Anthropology, Architecture, Communication, History and Geography will study the streets of São Paulo.

Keywords: streets; São Paulo; historiography.

### RESUMEN

Este artículo va, a través de un estudio historiográfico de las reflexiones en las calles de São Paulo, poner de relieve los principales problemas actuales que surgen en los debates sobre este tema. El estudio presenta una revisión historiográfica muy interdisciplinario, que a través de sus diversos métodos, disciplinas como la Arquitectura del Paisaje,

Urbanismo, Antropología, Arquitectura, Historia de la Comunicación, y la geografía estudiarán las calles de São Paulo.

Palabras clave: calles; São Paulo; historiografía.

## BALANÇO HISTORIOGRÁFICO DAS RUAS DA CIDADE DE SÃO PAULO

A rua é tudo... E a rua se forma assim. Assim se forma a cidade. (MOURA, 1954, p. 13).

### 1. OS PRIMEIROS ESTUDOS SOBRE AS RUAS PAULISTANAS

O interesse pelas ruas paulistanas, como um objeto privilegiado de pesquisa, nasce da união de dois fenômenos muito importantes na cidade de São Paulo: a crescente transformação urbanística da cidade de São Paulo na década de 1930 e o incentivo à pesquisa científica e acadêmica sobre a cidade influenciada pela fundação da Universidade de São Paulo em 1934.

Um ano após a fundação, em 1935, a USP recrutou jovens professores europeus, em sua maioria franceses (motivo pelo qual a iniciativa ficou conhecida como “missão francesa”), para ocuparem as cadeiras de professores da Universidade e ajudarem a fundar uma tradição acadêmica baseada em seus inovadores estudos e metodologias. A partir dos grupos de pesquisa, composto por alunos e intelectuais paulistas, que começam a se formar em torno desses professores, a cidade começa a ser pensada por uma perspectiva mais acadêmica. É dentro desse contexto que se insere o artigo “Estudo do desenvolvimento de São Paulo através da análise de uma radial: a estrada do café (1935)”, de Lucila Hermann (2005), sob a orientação de Roger Bastide, sobre a Avenida São João, publicado em 1935 pela *Revista do Arquivo Municipal*.

Lucila vai estudar para onde o desenvolvimento urbano e a expansão sociodemográfica da cidade rumam e as consequências desse processo, tomando como exemplo a Avenida São João. A autora adota uma metodologia de análise social vinculada fortemente à Escola de

Chicago, utilizando conceitos como *ecologia urbana* e *mosaico social* em sua análise e fundamentando seus estudos em bases empíricas e documentais.

Inicialmente, a autora nos mostra a importância do estudo da evolução das radiais, porta de entrada e saída de produtos e pessoas, para o entendimento do desenvolvimento ecológico da cidade. Dessa forma, comprova, com o cruzamento de dados cartográficos e históricos, como São Paulo rumou de um desenvolvimento voltado para o eixo sul, em direção ao mar, para o eixo oeste, em direção ao interior do Estado, rumo à rota do café. Como prova dessa orientação do desenvolvimento, a autora nos apresenta a abertura de diversas ruas no sentido oeste; porém, se fixa em uma principal: A avenida São João.

Lucila evidencia, então, o processo de valorização imobiliária em torno da Avenida São João, em comparação aos trechos do caminho do mar, e o interesse do Estado ante a avenida que se evidencia no alargamento da via e a elevação dos impostos prediais. A Avenida São João passou, assim, por um intenso processo de remodelação e novas construções, especialmente do lado de numeração par da avenida — o qual era submetido pelo *código Saboya* que impunha às construções o mínimo de quatro andares.

O curioso, porém, é que, apesar desse grande processo de valorização da avenida, não se determinou um processo de homogeneização social, ocorrendo justamente o contrário: um rico *mosaico social* heterogêneo, composto por áreas com funções típicas do centro econômico-político-administrativo, área de deterioração social, área residencial modesta, área residencial de alto luxo e uma área suburbana de abastecimento e moradia para as classes operárias.

O estudo de Lucila Hermann é inovador, metodologicamente, ao cruzar dados demográficos e imobiliários com pesquisa empírica e dados históricos. Lucila enxerga a rua como um organismo vivo e heterogêneo que sofre fortes influências nas mudanças estruturais da sociedade e na relação entre classes e grupos sociais, mas que ainda é marcada fortemente pela delimitação de espaços e baixa interação entre eles. O passo dado por Lucila, na historiografia das ruas de São Paulo, foi grande, porém teve pouca repercussão na geração de estudos subsequentes, altamente influenciada pelo patriotismo incentivado pelo aniversário de 400 anos da cidade. Com pouca produção acadêmica, após

sua tese de doutorado, Lucila é pouco lembrada nos estudos contemporâneos sobre as ruas da cidade.

A partir da década de 1950, com a implementação do plano Prestes Maia e a progressiva industrialização, o crescimento de São Paulo atingiu uma proporção jamais vista anteriormente, abrangendo não somente sua dimensão urbanística, mas também outras esferas, como cultural, acadêmica, arquitetônica etc. Coincidemente, é nesse contexto que a cidade completa 400 anos de existência em 1954 e uma comissão formada por membros da força econômica e nomes ligados à classe intelectual resolve organizar a comemoração do IV centenário na cidade de São Paulo (LOFEGO, 2004).

A Comissão visava construir uma imagem de passado que legitimasse a nova ordem social presente e as transformações que ocorriam na capital, transmitindo confiança e segurança no rumo que São Paulo tomava a partir dessa época. Forjou-se, assim, uma identidade paulista referendada no símbolo do bandeirante como desbravador e ícone máximo do progresso e do desenvolvimento. O passado tornou-se um grande monumento que reverencia o presente imponente.

Pode-se dizer, assim, que foi nessa década que a cidade se consolidou como objeto de estudo acadêmico, e, até os dias atuais, a bibliografia promovida pelo IV Centenário serve de base histórica e fonte de pesquisa nas dissertações sobre a cidade de São Paulo e suas ruas.

Ater-me-ei à rua como foco de análise na obra de Ernani da Silva Bruno<sup>1</sup> (1912-1986): *História e tradições da cidade de São Paulo*, publicada em 1953. Ernani era um jornalista, formado em direito, e tinha desde a faculdade um grande interesse em uma perspectiva

---

<sup>1</sup> Apesar do foco na obra de Ernani Bruno, outros autores do mesmo período se retiveram na análise da cidade de São Paulo e suas ruas, como Paulo Cursino de Moura, Gabriel Marques e Nuto Sant'anna.

social da História, voltada para uma análise mais detalhada dos costumes e cotidiano do povo brasileiro. Participou, ainda jovem, do movimento de ação integralista brasileira que prezava por um resgate patriótico da cultura nacional e se pautava pela busca por uma herança cultural brasileira.

O livro *História e tradições da cidade de São Paulo* foi encomendado pela comissão do IV Centenário nos seus esforços de reconstruir a história paulistana. O livro é dividido em três volumes que marcam, na realidade, três períodos da história paulistana: Arraial dos sertanistas (1554-1828), Burgo de estudantes (1828-1872) e Metrópole do café (1872-1918). O livro adquiriu um papel importante na comemoração do IV Centenário, recebendo contribuições de nomes notáveis na época, como as ilustrações de Cândido Portinari e Clóvis Graciano e o prefácio de Gilberto Freyre.

A obra constitui uma análise histórica social da cidade, focando-se mais na vida cotidiana, paisagem urbana e processos urbanos, do que em uma história evolutiva e política de São Paulo. É de uma perspectiva interdisciplinar e microssociológica que Ernani irá analisar documentos históricos, além de livros de outros teóricos sociais como Gilberto Freyre, Affonso de E. Taunay, Sérgio Buarque de Holanda e Nuto Santana. Ernani dedica para cada volume de seu livro um capítulo para analisar as ruas da época, são eles (em ordem cronológica): “Os becos e os pátios”, “Sob a luz do azeite” e “As avenidas e as árvores”.

Em sua análise sobre as ruas, Ernani destaca sempre quatro aspectos principais: o calçamento, as construções, higiene e iluminação das ruas. O autor foca-se em analisar como se deu a evolução desses quatro pontos principais nos três capítulos, transmitindo uma ideia de constante progresso e melhoria física das ruas da cidade, passando de “ruas sujas, descuidadas e irregulares” (BRUNO, 1953) para ruas largas, modernas e padronizadas. Seguindo a hipótese de Gilberto Freyre em *Sobrados e mucambos* (1968), afirmaria:

[...] foi no século dezenove que mais acentuadamente começaram a despontar sinais de prestígio crescente da rua em face da antiga prepotência da casa particular - casa que nos primeiros séculos se instalara nas áreas urbanas com o mesmo à-vontade com que se esparramavam sobre a zona rural (BRUNO, 1953, p. 503).

O autor, ao se referir especificamente às ruas, não levanta memórias, tradições, festejos, diferentes usos sociais e costumes que ocorriam, focando-se em uma evolução mais material e física das ruas. Ernani vê o passado como útil para o presente, com valores readaptáveis às novas condições de espaço e tempo, como sugere Gilberto Freyre no prefácio do livro:

No excelente ensaio de historiador social que é o de Ernani Silva Bruno, o passado paulista surge aos nossos olhos, reconstituindo não como figura de um morto, cuja reconstituição apenas de osso resultasse em simples curiosidade de museu, mas como uma daquelas figuras de mortos de que fala com um fervor quase de Espiritistas a sociologia dos Positivistas: mortos capazes de governar os vivos (BRUNO, 1953, p. 11).

Por focar-se em aspectos do cotidiano, Ernani consegue dar vida aos valores de progresso e desenvolvimento urbano que existia no discurso do IV Centenário, enxergando-os como parte da história paulistana. Ao fundir no discurso a evolução técnica dos equipamentos urbanos com uma evolução social e da vida das pessoas e embasar isso com os depoimentos de viajantes e poetas da época, o autor dá suporte às enormes transformações tipológicas que a cidade estava passando na época em que o livro foi escrito, fundamentando a nova ordem social em São Paulo.

Diferente de outras obras do período, que buscavam no passado uma herança nobiliárquica e heroica que habita as ruas, na obra de Ernani Bruno encontra-se no passado uma tradição de progresso e desenvolvimento contínuo, valores que governam os vivos até o presente e podem ser testemunhados pelo processo de urbanização do desenvolvimento viário da cidade.

Após duas décadas com pouca produção acadêmica sobre as ruas de São Paulo, é a partir dos anos 1980/1990 que se percebe um aumento significativo de teses e publicações. Acredito que a procura cada vez maior por cursos de pós-graduação, combinada com o agravamento da situação urbana na cidade, tornando-se alvo de severas críticas na imprensa, tenha despertado um interesse maior por uma parte importante da cidade: suas ruas. Os polos comerciais da Avenida Paulista, da Avenida Faria Lima, da Avenida Engenheiro Luiz Carlos Berrini e da Marginal Pinheiros são grande alvo de atenção dos estudos, porém, algumas outras avenidas expressivas da cidade surgem como objeto de pesquisa, como a Avenida Nove de Julho, a Avenida Higienópolis e a Rua 25 de março.

Esses novos estudos têm como características a interdisciplinaridade, a diversidade de metodologias e a busca pela compreensão dos problemas enfrentados pela cidade contemporânea, seja buscando sua gênese, seja procurando as diversas facetas em que esse problema aparece. A riqueza de suas análises não se limita somente aos objetos escolhidos, ou os diferentes métodos de pesquisa, mas sim às diferentes visões, muitas vezes complementares, que esses autores trazem.

Assim, visando uma melhor compreensão, dividiu-se essa visão em três grandes questões abordadas pelos novos estudos: Público e privado: simbiose e predação; Mobilidade como construtora de espaços; e Transformação *versus* temporalidades<sup>2</sup>.

## 2. PÚBLICO E PRIVADO: SIMBIOSE E PREDAÇÃO

A relação entre público e privado é uma questão que perpassa quase todos os estudos sobre a contemporaneidade e tem na discussão sobre as ruas uma dimensão central. Inicialmente, cabe destacar que a rua como um espaço público de convívio da diversidade e palco de construção de identidades em São Paulo é uma noção que foi construída no fim do século XIX e começo do século XX na transição para uma São Paulo moderna nos padrões europeus, como estudado por Fraya Frehse (2005), antropóloga e professora da FFLCH-USP, em sua dissertação de mestrado *O tempo das ruas na São Paulo de fins do império*.

A rua, na São Paulo imperial, era um lugar residual, desprivilegiado em relação à casa, que só passou a ser considerada como um lugar importante quando foi criada a figura do transeunte que vem acompanhada do desenvolvimento dos equipamentos modernos de circulação como bondes e trens. A rua moderna introduz a noção de espaço público democrático ao inserir as pessoas numa situação de dependência em relação às outras pela mediação dos aparelhos urbanos.

---

<sup>2</sup> As análises dos autores não se limitam a uma só categoria levantada, mas, na maioria das vezes, circulam entre diversas outras.

A ida à rua não emancipa de todo; ela prende, torna dependente, igual - um indivíduo qualquer em meio a outros. É que a rua, por mais que possa parecer, à primeira vista, materialidade física – calçada, bondes, postes de luz –, não o é, apenas. A rua é também interação, convivência com velhos e novos padrões de sociabilidade, que coexistem inevitavelmente, para além da repressão de uns, das utopias de outros. (FREHSE, 2005, p. 230).

O conflito entre público e privado em São Paulo, como conhecemos, nasce, assim, dessa dependência em relação ao outro, que é lida pela elite como impotência e subordinação, quebrando a hierarquia patriarcal que regia a sociedade da época. Fraya nos conta que a casa, como espaço privado e exclusivo, se torna um refúgio da realidade que o transeunte encontra na rua e que precisa ser protegida dos conflitos e vicissitudes da rua. Desde seu nascimento, a rua moderna paulista é palco de conflito entre realidades, tempos, classes sociais e, por fim, de esferas da vida cotidiana do homem moderno.

É a partir dessa noção moderna de esfera pública e esfera privada que algumas discussões recentes acontecem. Escolheu-se abordar a visão de dois principais autores: Heitor Frúgoli Jr. e Marcelo Luiz Ursini.

Heitor Frúgoli Jr. (2000), antropólogo e professor de antropologia urbana na FFLCH-USP, analisa em seu livro *Centralidade em São Paulo: trajetórias, conflitos e negociações na metrópole*, as três principais centralidades econômicas de São Paulo, atendo-se, especialmente, à região do centro histórico, à Avenida Paulista e à região da Avenida Berrini e Marginal Pinheiros.

Para Frúgoli Jr. (2000), a rua é um espaço de atuação política, espaço privilegiado de sociabilidades, palco de conflitos sociais e de convivência entre os diversos grupos sociais. Nas regiões centrais, essa dimensão pública passa por sua expressão mais acentuada.

À medida que as centralidades vão mudando, a salubridade da apropriação parece progressivamente diminuir, e cada vez mais o espaço fica restrito e não deixa lugar para uma diversidade sociocultural; sem infraestrutura urbana e o domínio privado, torna-se excludente, afastando-se cada vez mais do espaço público – chegando ao extremo na Marginal, onde esse é praticamente inexistente.

Percebe-se que, cada vez que as centralidades urbanas se desenvolvem à parte do espaço público da rua e do poder público, a tolerância com a diferença social aumenta e as noções de público e de cidade se perdem. Frúgoli Jr. não vê a rua como modelo reduzido da sociedade, mas como parte importante e ativa dessa. A rua é responsável pela noção de espaço comum e de reconhecimento das diferenças, sendo lugar privilegiado da sociabilidade. Na visão desse autor, a apropriação do espaço público da rua em razão dos interesses privados é predatória para o desenvolvimento social e o reconhecimento e aceitação do outro, papel tradicional da esfera pública. Esse caráter predatório do embate público-privado fica claro na afirmação de Frúgoli Jr. (1998, p. 244) quanto ao processo da “Operação Águas Espraiadas” na região da Avenida Berrini:

O resultado dessa ação reforça o esfacelamento do espaço público. Se o desenvolvimento dessa região já implicava, como vimos, a multiplicação de áreas carentes de infra-estrutura e desertas quanto à ocupação pública, esse tipo de ação, ao expulsar favelados que, em parte, prestavam serviços na região, fica comprovado que se trata de um pólo com o mínimo de tolerância quanto à presença popular e, portanto, à diversidade social constitutiva de áreas centrais da metrópole.

Em contrapartida, Marcelo Luiz Ursini (2005), professor de Arquitetura e Urbanismo da Universidade São Judas Tadeu, em sua dissertação de mestrado intitulada *Entre o público e o privado: os espaços fracos na Avenida Paulista* e defendida em 2004, enxerga uma sobrevivência das funções do espaço público tradicional nos “espaços fracos” (espaços privados com um uso público) dos edifícios da Avenida Paulista.

Da mesma forma que Frúgoli Jr., Ursini persiste nos ideais modernos de espaço público como lugar privilegiado do conflito e do encontro com o outro/o diverso. Assinala ainda que a modernidade nos obriga a uma atitude política ante as feridas sociais que as avenidas modernas trazem à luz.

A opção política a qual se insere este trabalho é de insistir numa cidade aberta e franca, certos que estamos que as classes já incluídas, em real exercício de sua dimensão cidadã, e os excluídos ao reclamarem sua cidadania, todos optarão por esta mesma cidade democrática e poderemos nos autodenominar: cidadãos cosmopolitas (URSINI, 2005, p. 13).

O autor sinaliza que a relação entre espaços públicos e privados precisa se dar de forma simbiótica, um complementando o outro; cita Manuel de Solá-Morales (2001, apud URSINI, 2004) para explicar melhor essa relação, onde a função do espaço público é a de

“urbanizar o privado”, dando valor público a esse espaço privado. Nesse cenário, o autor introduz o foco de sua análise: os espaços fracos, espaços de titularidade privada com conotações públicas de uso, que levam essa relação simbiótica ao extremo. Evidencia na Avenida Paulista um grande número de prédios “fracos”, em sua maioria modernos, que evidenciam a possibilidade de se desenhar e modificar a cidade em razão desse ideal democrático e aberto.

A visão de Ursini sobre a Avenida Paulista perpassa uma profunda crença nos ideais modernistas de reconstrução de uma sociedade ideal por meio do projeto de espaços democráticos, resultando de uma simbiose entre público e privado.

O espaço público como lugar de convívio dos diferentes grupos sociais e de construção de identidades é algo relativamente recente na rua de São Paulo, como colocado por Fraya Frehse (2005), e foi, de certa forma, forçado pela necessidade de deslocar-se pela cidade. Se o idílico espaço público moderno nasceu, em São Paulo, de condições sociais específicas e conflituosas, como é possível pensá-lo em um espaço e tempo completamente diferentes? Frúgoli Jr. nos aponta como esse espaço ideal está se perdendo na cidade, na medida em que as centralidades comerciais se deslocam para espaços que privilegiam cada vez mais o privado em detrimento do público. A tese de Ursini, no entanto, apesar de ainda muito atrelada à visão modernista, aponta para uma possibilidade de revisão desses ideais, ao apresentar a “pracialidade” de certos espaços privados que, em simbiose com o espaço comum da rua, conservam certas características da dimensão pública.

### 3. MOBILIDADE E SEU PAPEL NA CONSTRUÇÃO DOS ESPAÇOS DA RUA

Fraya Frehse (2005) explicita a grande importância que a necessidade de movimentar-se pelas ruas teve para a reivindicação por melhorias estruturais da rua na transição para uma São Paulo moderna no começo do século XX. Como já descrito inicialmente, a rua em São Paulo era um espaço que gravitava em torno da casa senhorial, sendo espaço de convivência cotidiana de classes subalternas. Era um espaço marcado pela permanência de escravos, quitandeiros, imigrantes, carros de bois, entre outros. Com a necessidade que se

criou de deslocamento na cidade e o advento dos novos meios de transportes, Fraya Frehse (2005, p. 33) nos conta a importância que teve a figura do *transeunte* na rua paulistana.

[...] Transeunte passa a caracterizar, a partir de então, qualquer indivíduo – homem, mulher, criança, negro ou branco, rico ou pobre – nos momentos fugazes que transita (de preferência a pé, mas também nos modernos meios de transporte) por ruas cada vez mais cheias de outros transeuntes, e marcadas pelo caráter de mero local de passagem que distingue esse espaço no mundo moderno.

A rua adquire uma característica forte de passagem, mas, para desespero de alguns transeuntes, resiste como espaço de permanência, especialmente das classes menos abastadas, como quitandeiras e carros de bois. A convivência de duas formas de vivenciar o espaço, ficar e circular, associadas a dois tempos distintos, antigo e moderno, foi fortemente combatida pela elite e o poder público da época, em razão da progressiva necessidade de transitar livre e rapidamente pela cidade, sem interrupções. Porém, por mais combatida que seja, a rua como espaço de permanência e *locus* privilegiado de sociabilidade renovou-se dia a dia, especialmente por meio do comércio ambulante. A progressiva necessidade de deslocar-se foi o principal incentivo para que as ruas recebessem maior importância, recebendo melhorias físicas e tornando-se um dos polos de sociabilidade e cidadania na São Paulo moderna.

Para evidenciar a discussão recente que está ocorrendo em relação a mobilidade e circulação, foram escolhidos mais dois autores contemporâneos que olharam para a evolução e para a situação atual da rua paulistana: Eduardo Colonelli e José Eduardo de Assis Lefèvre.

Eduardo Argenton Colonelli (2004), em sua dissertação de mestrado *Conexões urbanas: Avenida Nove de Julho*, disserta sobre uma avenida que nasceu da necessidade de deslocar-se em uma cidade em contínuo processo de crescimento.

O autor conta a evolução da Avenida Nove de Julho desde seu projeto inicial, originado na gestão de Antônio Prado em 1911 e incorporado no plano de avenidas de Prestes Maia em 1930. Inicialmente, a proposta funcional para a avenida era a de servir tanto para a circulação de moradores de ambos os lados do vale quanto de passagem de regiões mais distantes da cidade, por meio do sistema de transporte individual e coletivo de superfície (no momento de transição do sistema de bondes para o sistema de ônibus).

Do ponto de vista funcional, além do adequado desempenho estrutural, tanto no sistema viário quanto no transporte coletivo da cidade, atenta-se para a necessidade de recriar o caráter de “avenida” e aprofundar o potencial de “costura” e “integração” das áreas urbanizadas de um e outro lado do antigo vale. Configura-se, portanto, a idéia de coexistência da dimensão de circulação e passagem, representada pelas ligações urbanas distantes, vinculada ao sentido longitudinal da via, com a dimensão “local”, de permanência, vinculada à expressiva população que ali habita e as ligações próximas e transversais ao eixo da via (COLONELLI, 2004, p. 15).

Para que as funções de permanência e circulação fossem contempladas na avenida pensou-se uma avenida-jardim com amplos espaços verdes e livres, preservando a paisagem original do vale. Tal projeto ficou somente no plano das ideias, a função de circulação prevaleceu sobre aquela de permanência e foi implementada uma avenida que respondia somente às necessidades do mercado imobiliário, destruindo quase todas as características do sítio original.

Por mais que moradias se fixassem na avenida, o caráter de circulação e movimento da cidade foi predominante e determinou a constituição física e o uso do espaço da avenida, gerando diversos espaços residuais indefinidos e abandonados. O autor evidencia que o processo de degradação dos edifícios e dos espaços públicos foi consequência dessa inadequação aos fluxos crescentes e do abandono da função de permanência e circulação de pedestres. É a partir dessas questões que o autor vai propor um projeto de requalificação da avenida baseado especialmente na opção pelo transporte público e na qualificação de espaços públicos de permanência.

A dissertação de Colonelli levanta questão a respeito das consequências de um espaço de circulação intraurbano que está somente em função da velocidade do deslocamento e pouco leva em conta a questão humana e pública do espaço. Outra questão que o autor levanta é a relação entre esforços estatais voltados à mobilidade e investimentos privados que se aproveita desses espaços em função do lucro. No caso da Nove de Julho, o imediatismo da lógica imobiliária de busca do maior lucro possível determinou a saturação da avenida, prejudicando a função primordial de circulação da avenida, que ao mesmo tempo foi o principal atrativo para os futuros moradores da avenida.

José Eduardo de Assis Lefèvre, professor vinculado ao departamento de História da Arquitetura da FAU-USP e assistente técnico da prefeitura de São Paulo, vai aprofundar

essa relação entre a busca por mobilidade e a lógica do investimento privado em sua tese de doutorado intitulada *Entre o discurso e a realidade: a quem interessa o Centro de São Paulo?* A rua São Luiz e sua evolução, e que posteriormente seria editada em livro com o título *De beco a avenida. A história da Rua São Luiz*. Mediante uma acurada pesquisa histórica em bases cartográficas, plantas antigas de casas, fotografias e entrevistas com moradores, Lefèvre faz uma análise quase biográfica dos moradores e frequentadores da rua São Luiz, desde sua fundação, a fim de discutir a situação atual em que a avenida se encontra.

A Avenida São Luiz é significativa para a compreensão das transformações ocorridas no centro, já que passou por fases bem definidas de tipologias e usos do espaço. A área ocupada pela avenida, no começo do século XX, era uma subdivisão familiar da chácara da família Souza Queiroz, que foi posteriormente sublocada para a construção de palacetes voltados para a elite. A história da avenida mudou completamente a partir dos anos 1940, com o papel central que mobilidade e circulação passaram a ocupar na cidade de São Paulo. A região passou por melhorias na acessibilidade da região por meio da ligação com o centro antigo pelo Viaduto do Chá, implantação do sistema de transporte público e mudanças estruturais da avenida – alargamento e integração com o anel de irradiação proposto – provenientes do plano de avenidas de Prestes Maia. Tudo isso colaborou para uma mudança na tipologia e nas formas de habitação existentes na avenida.

Transformações radicais relacionadas com a questão da circulação ocorreram na rua São Luiz quando ela foi alargada dentro do conjunto de obras realizadas pelo prefeito Prestes Maia, com o objetivo de adequar a cidade ao seu enorme crescimento e à quantidade crescente de veículos em circulação por suas ruas estreitas. O plano desenvolvido por Prestes Maia não era apenas um plano viário ou de transportes, envolvendo também uma posição muito definida quanto à estética urbana adotada, em especial nas grandes avenidas e espaços públicos, que foram abertos ou ampliados com vistas à verticalização da cidade (LEFÈVRE, 1999, p. 213).

O autor enxerga uma relação direta entre o contínuo processo de valorização de circulação e mobilidade intraurbana e o processo de verticalização ocorrido na metrópole paulistana, sendo o plano de avenidas o principal representante desse projeto de cidade moderna. As desapropriações de alguns edifícios, importantes para a elite residente na Avenida São Luiz, e a ruptura da escala doméstica da avenida, uma vez que se torna via de passagem para o centro tradicional, fizeram que a elite tradicional que já habitava a região se

mudasse para outra região da cidade, abrindo espaços para o mercado imobiliário construir grandes edifícios, em sua maioria residenciais ou de uso misto, no lugar dos antigos palacetes existentes.

A subordinação do processo de otimização da mobilidade urbana, executada pelo poder público, à lógica do lucro imediato do setor imobiliário faz que a própria mobilidade seja inviabilizada, uma vez que acaba por servir ao objetivo financeiro de rentabilização máxima do espaço. Essa subordinação faz que o próprio centro comercial perca em eficiência e inviabiliza um processo de “revitalização” tão visado pela gestão atual da prefeitura. A velocidade imposta à mobilidade chega de forma cruel e impositiva à temporalidade e ao espaço público e privado.

Por meio desses estudos percebemos o papel fundamental que a mobilidade ocupa na determinação de espaços na metrópole. Como evidenciado por Fraya Frehse, as melhorias nas condições de mobilidade levaram as pessoas às ruas, dando a essas as características de conflito de identidades e interesses que têm hoje. Porém, levanta-se uma questão maior: a que fim está servindo a mobilidade? Eduardo Colonelli mostra o impacto na degradação dos espaços públicos de uma avenida que tem o rápido deslocamento como sua função primária e a contradição criada ao subordinar-se a interesses imobiliários: nem mesmo a função de rápido deslocamento é cumprida em razão do alto fluxo de pessoas. José Lefèvre expande a discussão dos efeitos da subordinação a interesses especulativos e enxerga na cidade de São Paulo um vínculo entre os esforços públicos para rapidez no deslocamento e a verticalização, conduzida pelos esforços imobiliários. Por fim, Lefèvre mostra como a lógica da rapidez e do imediatismo, intrínsecas ao processo contemporâneo de mobilidade e circulação, chegou à visão sobre o espaço público, subordinando-o a um “presentismo” despreocupado. A rua como espaço de mobilidade é inevitável, cabe a reflexão sobre a que, ou a quem, essa mobilidade está subordinada e como essa pode conviver de forma menos conflituosa com o espaço de permanência e vivência do transeunte.

#### 4. SINCRONIA E DIACRONIA DE TEMPORALIDADES NO ESPAÇO DA RUA

O conflito e/ou convivência entre temporalidades diferentes é um dos principais temas abordados na análise de ruas. Foram escolhidos, porém, dois autores que representam os dois eixos principais que a discussão vai tomar, são eles: Benedito Lima de Toledo e Lucrécia D'Alessio Ferrara.

Benedito Lima de Toledo é, atualmente, professor titular da FAU-USP e tem entre seus temas de pesquisa a história da cidade de São Paulo e sua respectiva evolução arquitetônica. Em 1977, foi premiado pelo seu artigo “Em um século, três cidades”, que depois, em 1983, deu origem a seu livro *3 cidades em um século*, grande referência para os pesquisadores sobre a cidade até hoje. Em 1987, o autor lança *Álbum iconográfico da Avenida Paulista*, com o qual ganha o prêmio CLIO de história da Arquitetura Urbana. Neste último, o autor pretende, por meio de fotografias e cartões postais, reproduzir a evolução urbana e arquitetônica que a avenida vai passar, sendo a fotografia uma forma de reconstruir espaços já destruídos e “reparar danos irreversíveis ao patrimônio cultural da cidade” (TOLEDO, 1987).

Desde a virada para o século XX, em São Paulo, começou-se, progressivamente, a construir e destruir a cidade em razão das novas funções comerciais por que ela passava: da cidade de taipa, entreposto comercial dos tropeiros, para uma cidade de alvenaria de tijolos, metrópole do café, para a atual cidade de concreto, metrópole financeira. A cidade foi crescendo sem planejamento específico e sem importar-se com o patrimônio histórico já construído. É a partir daí que o autor vai afirmar que a cidade de São Paulo posiciona-se como um palimpsesto.

[...] um imenso pergaminho cuja escrita é raspada de tempos em tempos, para receber outra nova, de qualidade literária inferior, no geral. Uma cidade reconstruída sobre si mesma, no último século (TOLEDO, 1981, p. 67).

Toledo adota um conceito de história evolutiva e linear, chegando a afirmar que, por causa da velocidade das transformações e do total descaso acerca do patrimônio, São Paulo corre o risco de se tornar uma cidade sem história.

A velocidade é tão grande, a ponto de apagar, no espaço de uma vida humana, o ambiente de uma geração anterior: os jovens não conhecem a cidade onde, jovens

como eles, viveram os adultos. Assim, as lembranças são mais duradouras que o cenário construído, e não encontraram nele um apoio e um reforço (BENEVOLO in TOLEDO, 1983, p. 7).

O autor evidencia, assim, na Avenida Paulista, uma das mais drásticas e lastimadas perdas de patrimônio histórico vividas em São Paulo. A avenida foi o marco de uma era (TOLEDO, 1981), sendo a mais representativa mostra de arquitetura da Belle Époque, com a forte influência do Art Nouveau de Victor Dubugras. Evidenciando a demolição dessas residências, com menos de 50 anos de existência, em razão da construção de edifícios comerciais, o autor dá forma à velocidade com que a cidade destrói e reconstrói espaços, na maioria das vezes de forma prejudicial aos seus habitantes.

O autor aponta para uma nova perspectiva acerca das temporalidades: a alta velocidade com que se sucedem durante o tempo e a influência direta que têm no espaço da cidade, sinalizando o caráter prejudicial dessa diacronia.

Lucrécia D'Alessio Ferrara aponta para um caminho diferente de Toledo: uma nova forma de organização da cidade contemporânea e, com ela, novas relações entre tempo e espaço. Lucrécia é professora de Semiótica da PUC-SP e professora titular da FAU-USP, sendo especialista na semiótica do espaço urbano. Publicou diversos estudos destinados a entender a semiótica do espaço urbano, porém, será discutida aqui uma publicação intitulada *São Paulo, Brasil; da imagem local à identidade global* de 1999, na qual irá discutir a cidade como imagem e sistema de comunicação, por meio, especialmente, de uma pesquisa feita sobre a imagem da marginal do Rio Pinheiros, com registros fotográficos de moradores.

Na passagem da cidade industrial, altamente utilitária e funcional, para a cidade virtual, marcada pela circulação eletrônica de ideias, tempo e espaço se superpõem, potencializando a convivência de temporalidades.

Essa cidade virtual se permite um espaço deslocado, Um espaço sem lugar, porque se permite estar ao mesmo tempo em múltiplos lugares; os endereços locais da cidade virtual se localizam na geografia do mundo global. O tempo e o espaço imbricam-se, superpondo-se, misturando-se e negando-se. [...] A cidade virtual ensina o tempo a misturar-se no espaço e a transformar-se com ele (FERRARA, 1999, p. 20).

A autora sinaliza ainda que tempo e espaço simultâneos, característicos do mundo eletrônico, induzem a um novo olhar sobre o passado, já que, diferentemente da cidade industrial, a percepção da cidade virtual é instantânea e a documentação do passado perdeu seu lugar para o salvaguardo do presente: “O tempo reformulou-se e o presente durável substitui o passado e o futuro que deixam de existir como memória ou como plano do devir” (FERRARA, 2000, p. 21).

O tempo da cidade virtual deixa de se dar na relação de contiguidades distintas e passa a ocorrer na simultaneidade do virtual. No entanto, Ferrara sinaliza que, por mais que essa nova cidade virtual esteja, cada vez mais, se fundamentando, ela se faz efetiva ao misturar-se e superpor-se ao real, mediante o processo de ação social.

No processo de misturar-se e superpor-se, as lógicas da cidade virtual e real entram em conflito na relação entre a transformação urbana (ação) e a memorialização (história), comportando-se, na maioria das vezes, como excludentes. As ruas são lugares privilegiados de observação dessa relação complicada, por isso Lucrécia vai analisar o mais novo foco de transformações da cidade: Marginal Pinheiros. São Paulo, no esforço de querer ser sempre moderna e eternamente nova, procura ocultar o desafio perceptivo da sua constante destruição e reconstrução e procura documentá-la nos seus melhores aspectos, sem nunca atingir uma identidade única.

Mesmo que o processo de “memorialização” seja interdependente do processo de transformação da cidade, uma vez que é por meio das marcas que o tempo difunde no espaço que se institucionalizam ícones do passado, a velocidade da transformação é tão vertiginosa na cidade de São Paulo que dificulta a memória da cidade. Lucrécia identifica, porém, que essa transformação, fruto da globalização, é descontínua e deixa fragmentos.

Nesta fragmentação, surge o intervalo que permite flagrar, na homogeneidade da cidade virtual das comunicações simultâneas, as contradições da cidade que, de um lado tem o mundo como horizonte de expectativas de ação e, de outro, debate-se com suas heranças locais para aí encontrar as razões de suas mudanças, sem ser surpreendida na contravertente de uma transformação ocasional (FERRARA, 2000, p. 150).

Lucrécia Ferrara enxerga uma relação entre a diacronia e a sincronia de temporalidades. A nova cidade contemporânea tem como uma das suas principais características essa quebra

da relação evolucionista de tempo e permite uma maior convivência de tempos e espaços diferentes no presente. Porém, esse desprendimento da história linear acaba por determinar uma desconsideração com as próprias temporalidades na construção e reconstrução da cidade. A velocidade das transformações da cidade contemporânea acaba por predar uma de suas maiores riquezas: a contiguidade de tempos e espaços, fixando, assim, uma imagem desmemorializada e pouco característica na cidade.

## REFERÊNCIAS

- BRUNO, E. S. **História e tradições da história de São Paulo**. São Paulo: José Olympio, 1953.
- COLONELLI, E. **Conexões urbanas: Avenida Nove de Julho**. São Paulo: FAU-USP, 2004.
- FERRARA, L. D'A. São Paulo, Brasil; da imagem local à identidade global. São Paulo. In: **Metrópole e globalização: conhecendo a cidade de São Paulo**. São Paulo: Cedesp, 1999.  
\_\_\_\_\_. "São Paulo, Brasil; da imagem local à identidade global. São Paulo" In Maria Adélia A Souza; Sonia C. Lins; Maria do Pilar C. Santos; Murilo da Costa Santos. (Org.). **Metrópole e Globalização-Conhecendo a cidade de São Paulo**. São Paulo: Editora CEDESP, 1999.
- \_\_\_\_\_. Cidade: meio, mídia e mediação. **Revista Matrizes**, São Paulo, n. 2, 2008.
- FREHSE, F. **O tempo das ruas na São Paulo de fins do império**. São Paulo: Edusp, 2005.
- FREYRE, Gilberto. **Sobrados e mucambos: decadência do patriarcado rural e desenvolvimento do urbano**. 4<sup>a</sup> edição. Rio de Janeiro: José Olympio, 1968.
- FRUGOLI JUNIOR, H. **O centro, a Avenida Paulista e a Avenida Luiz Carlos Berrini na perspectiva de suas associações: centralidade urbana e exclusão social**. São Paulo: FAU-USP, 1998.

\_\_\_\_\_. **Centralidade em São Paulo: trajetórias, conflitos e negociações na metrópole.**

São Paulo: Edusp, 2000.

HERMANN, L. Estudo de desenvolvimento de São Paulo através da análise de uma radial: a estrada do café (1935). Revista Espaços e Debates, São Paulo, v. 46, 2005.

LEFÈVRE, J. E. de A. **Entre o discurso e a realidade. A quem interessa o centro de São Paulo? A rua São Luiz e sua evolução.** São Paulo, 1999. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo.

LOFEGO, S. L. **IV centenário da cidade de São Paulo: uma cidade entre o passado e o futuro.** São Paulo: Annablume, 2004.

TOLEDO, B. L. de. **Álbum iconográfico da avenida Paulista.** São Paulo: Ex Libris, 1987.

\_\_\_\_\_. **3 cidades em um século.** São Paulo: Duas Cidades, 1983.

URSINI, M. **Entre o público e o privado: os espaços fracos na Avenida Paulista.** São Paulo: FAU-USP, 2005.