

SÃO PAULO E SUAS CONTRADIÇÕES: PROCESSOS DE EXPANSÃO DA CIDADE E SEGREGAÇÃO URBANA

LEÃO, Richard Douglas Coelho.¹, SANTOS, Matheus Henrique de Souza.²

ID ORCID: ¹<https://orcid.org/0000-0002-1874-6682>, ²<https://orcid.org/0000-0003-2873-4658>

Autor para correspondência e-mail: richardleao@yahoo.com, mhsouzasantos@gmail.com

Palavras-chave

Urbanismo
Cidade
Segregação Urbana

Keywords

Urbanism
City
Urban Segregation

Palabras clave

Urbanismo
Ciudad
Segregación Urbana

RESUMO

O estudo em tela faz uma análise do processo de segregação urbana na cidade de São Paulo a partir do processo de construção histórica, devido a importância da capital paulista para a sociedade brasileira. Partindo de uma pesquisa bibliográfica sobre urbanização, processos históricos de mudança arquitetônica da cidade, espoliação e segregação urbana e de uma pesquisa de campo baseada em uma observação não-participante na capital paulista que produziu reflexões sobre a cidade, pôde-se perceber que o processo de mudança arquitetônica e o zoneamento da cidade acabam por promover e reproduzir a desigualdade social em seu espaço.

ABSTRACT

SÃO PAULO Y SUS CONTRADICIONES: PROCEDIMIENTOS DE EXPANSIÓN DE LA CIUDAD Y SEGREGACIÓN URBANA

The on-screen study analyzes the process of urban segregation in the city of São Paulo from the historical construction process, due to the importance of the São Paulo capital for Brazilian society. Starting from a bibliographical research on urbanization, historical processes of architectural change of the city, spoliation and urban segregation and a field research based on a non-participant observation in the São Paulo capital that produced reflections on the city, it was possible to perceive that the process of architectural change and zoning of the city end up promoting and reproducing social inequality in its space.

RESUMEN

SÃO PAULO AND ITS CONTRADICTIONS: CITY EXPANSION AND URBAN SEGREGATION PROCESSES

El estudio en pantalla hace un análisis del proceso de segregación urbana en la ciudad de São Paulo a partir del proceso de construcción histórica, debido a la importancia de la capital paulista para la sociedad brasileña. A partir de una investigación bibliográfica sobre urbanización, procesos históricos de cambio arquitectónico de la ciudad, expoliación y segregación urbana y de una investigación de campo basada en una observación no participante en la capital paulista que produjo reflexiones sobre la ciudad, se pudo percibir que el proceso de cambio arquitectónico y la zonificación de la ciudad acaban por promover y reproducir la desigualdad social en su espacio.

¹Doutorando em Ciências Sociais na Universidade Estadual Paulista - Faculdade de Ciências e Letras de Araraquara..

²Doutorando em Política Científica e Tecnologia pela Universidade Estadual de Campinas.

Introdução

Falar da cidade pós-moderna, como São Paulo, significa falar de uma cidade multifacetada, com múltiplas identidades e de múltiplos olhares, mas que apresenta em seu bojo, elementos que demarcam processos de segregação em seu espaço urbano e reproduzem as desigualdades sociais próprias das cidades capitalistas. Este processo de segregação está presente na própria composição contrastante do espaço paulistano, que apresenta nesta divisão bairros de alto padrão, localizados no quadrante sudoeste da cidade e bairros caracterizados pela baixa presença do Estado com relação a manutenção de seus equipamentos urbanos, principalmente nas zonas Norte e Leste da cidade.

A cidade, enquanto corpo social, abriga todo tipo de pessoa e possibilidades de apropriação do espaço que se tornaram mais evidentes desde o advento do sistema capitalista e que se complexificam cada vez mais com a globalização. Enquanto capital global, a cidade apresenta todos esses processos de segregação e reprodução das desigualdades sociais desde o fim do século XIX, se intensificando com o processo de industrialização e a necessidade de modernização da cidade, presente no campo político a partir da eleição de engenheiros-arquitetos para a prefeitura da cidade e das políticas de reforma urbana implementadas na década de 1930-1970, com as influências arquitetônicas europeias (Haussmann e Le Corbusier) e norte-americanas presentes nesse processo de adequação da cidade para a modernidade, mas que acabaram por produzir um afastamento entre os seus moradores e a divisão da mesma de acordo com as classes sociais existentes.

O estudo em tela é uma tentativa de analisar como se deu o processo de segregação urbana na cidade de São Paulo a partir do processo de construção histórica, devido a importância da capital paulista para a sociedade brasileira. Para tanto, este texto foi dividido em duas partes: a primeira faz um debate sobre aspectos teóricos do Planejamento Urbano da matriz do século XX e de como estes chegam ao Brasil. A segunda parte se divide no processo de mudança arquitetônica da cidade e sua adaptação para se tornar uma metrópole moderna e como foi sendo efetivado o processo de segregação no espaço paulistano, com ênfase na visão de Kowarick (1993; 2000) e Villaça (2001; 2012), onde se percebe que o processo de mudança arquitetônica e o zoneamento da cidade acabam por promover e reproduzir a desigualdade social em seu espaço.

CENÁRIOS DO PLANEJAMENTO URBANO: ALGUMAS CONSIDERAÇÕES

Pensar as questões sobre a relevância da questão urbana na contemporaneidade tornou-se um consenso nestes tempos de globalização e aceleração, pois expressam várias dimensões. As cidades expressam na sua face, como diria Santos (2008), a sua dinâmica de tempos desiguais refletidos na paisagem e seus fluxos e dinâmicas controlados pela técnica, como elementos externos ao próprio ser que os condiciona.

As cidades são pensadas como constructos técnicos, ainda lembrando as ideias de Santos (2008), no qual existem técnicas desenvolvidas para a otimização do uso do tempo e das questões relativas aos processos de ocupação e segregação destes mesmos espaços, onde a técnica transforma o tempo e o espaço onde a cidade moderna passa a oprimir o sujeito por meio desses fluxos desiguais e com dinâmicas desiguais, pois na fluidez da modernidade (pós), o modo de produção capitalista dita o uso dos tempos de forma a condicionar os cenários urbanos de forma a condicioná-los aos apelos do que pede a modernidade (KOWARICK, 2000; SANTOS, 2008).

A rede urbana da cidade moderna articula fatores como a economia, a sociedade, o uso dos tempos e formas de ocupação que ganham, na atualidade, uma complexidade cada vez maior no que diz respeito a sua dimensão enquanto espaço voltado para a reprodução social. Sob o domínio do capital especulativo financeiro, a cidade reproduz a forma como está inserida no cenário global, mas que apresenta em seu bojo, os tempos diferentes e desiguais que produziram a sua identidade histórica, política e social. Por outro lado, as teorias pensadas sobre os processos de transformação, ocupação, sentido e função da cidade definidas e apropriadas pelo Estado, geralmente são pensadas nos chamados 'centros' capitalistas e apropriadas pela periferia, sem o devido reflexo das consequências destas para os seus ocupantes (SANTOS, 2008; MARICATO, 2000).

No caso brasileiro e, mais especificamente, no caso da cidade de São Paulo, a cidade se apresenta como reflexo da construção de um sistema de forças que procuram inserir o país no *corpus* da globalização de uma forma mais intensa. A cidade é uma colcha de retalhos que reflete os tempos diferentes e desiguais da sua própria história e um espelho da mudança gradual que ocorreu no cenário nacional durante o século XX, no qual o país avançou de uma economia predominantemente rural e baseada no domínio das commodities da monocultura para sociedade urbana, com parques industriais modernos e cidades que descentralizam as

condições de moradia para os seus habitantes, afastando-os cada vez mais do centro e determinando que quem tem o controle do tempo na cidade, tem as condições de dominar o espaço, de forma semelhante aos grandes centros do capitalismo moderno.

ALGUMAS FORMAS DE PENSAR O URBANISMO

Na concepção de Lamas (2014), a expressão morfologia é utilizada como uma forma para estudar a configuração e estrutura exterior de um objeto, sendo uma ciência que estuda as formas e as interligam com os fenômenos que lhe deram origem. Com relação ao meio urbano, entende-se que a morfologia implica na existência de instrumentos que possibilitem organizar e estruturar os elementos apreendidos na realidade observada, sugerindo uma profunda relação entre o observador e o seu objeto, pois no caso dos estudos sobre o urbanismo, a cidade impacta diretamente na vida dos que nela habitam.

Para o autor, a morfologia urbana é apresentada a partir dos seguintes pontos: como um estudo forma do meio urbano nas suas partes físicas exteriores, ou elementos morfológicos, e na sua produção e transformação no tempo, como um estudo que se ocupa da divisão do meio urbano em partes e da articulação destes entre si com o conjunto que definem e que o estudo do morfológico deve ter em conta os níveis ou momentos de produção do espaço urbano (LAMAS, 2014).

Neste sentido, pode-se definir a forma urbana como um aspecto da realidade pela qual se organizam os elementos morfológicos que constituem e definem o espaço urbano, relativos, principalmente, ao que diz respeito aos seus aspectos de organização funcional quantitativa e dos aspectos qualitativos e figurativos (LAMAS, 2014; CHOAY, 2013).

Em seu contexto histórico, as cidades apresentam elementos morfológicos semelhantes, pois apresentam em seus constructos ruas e praças, edifícios, fachadas e planos marginais e monumentos isolados que definem a identidade de uma cidade. As diferenças são resultantes do modo como estes elementos se posicionam e pela forma de apropriação destes espaços, bem como a forma como se organizam e se articulam entre si para constituir o espaço urbano, onde a forma deve se relacionar com a função de modo a permitir o desenvolvimento mais eficiente das atividades que ocorrem na cidade.

A morfologia urbana, na visão de Lamas (2014), entende a cidade como qualquer organismo vivo que vive em constante transformação, onde o tempo torna-se fundamental para compreender o território a partir de sua evolução e de suas formas de apropriação e ocupação. Neste sentido, a evolução das formas urbanas nos impõe duas questões importantes: a primeira se relaciona com o desenvolvimento do espaço urbano e pressupõe suas formas de crescimento, o que se torna indissociável para o estudo das cidades. A segunda forma é relativa aos processos de utilização e reutilização das partes da cidade, as políticas de recuperação, reabilitação e restauro de áreas urbanas, o que pressupõe diferentes usos e consequentes modificações da imagem e da forma.

A revolução industrial vai produzir uma nova forma de ocupação, organização e gestão da cidade, pois vai apontar um processo de ruptura morfológica no qual o desenho do espaço urbano se modifica radicalmente em sua dimensão, escala e forma, pois ela deixa de ser uma entidade física de aspecto delimitado por barreiras ou muros e se espalha pelo território, dando início ao surgimento de ocupações dispersas e à indefinição dos perímetros urbanos, dando origem aos primeiros subúrbios onde os trabalhadores oriundos dos processos de *enclousures* passam a ocupar o espaço ao redor das cidades com o fim de trabalhar da indústria. Tais ocupações tem origem no fim do século XVIII, onde a rua passa a ser definida apenas como um percurso, a praça perde seu aspecto de socialização e de encontro, o quarteirão é abandonado e o edifício passa a se situar no meio do lote de forma individualizada e deixa de ter contato com a rua.

A partir da segunda metade do século XIX, surgem propostas de diferentes organizações e formas urbanas alternativas à cidade burguesa e industrial, como os bairros ou cidades especializadas para os trabalhadores desta indústria, no qual as morfologias passam a se aproximar das realizações suburbanas devido a disponibilidade de solo que permitem a apropriação de áreas livres. Estes modelos se refletem, de forma mais precisa, na Paris do Barão de Haussmann e na cidade de Barcelona, baseada nos planos urbanos de Cerdá, cujas consequências são sentidas até os dias atuais e servem de referência para os estudos sobre o urbanismo.

No caso da Barcelona de Cerdá, o engenheiro projetou a extensão da cidade e a sua modernização como uma forma de romper historicamente com os traços medievais. Para tanto, ele propõe a derrubada das muralhas da cidade em 1854 e cria para além delas um ousado projeto, chamado de *Eixample*. O seu plano original se

baseia no desenho de uma grade octogonal com módulos ou quarteirões de 113 metros quadrados nas laterais e ruas largas de 20 metros. Este sistema é cortado por várias formas diagonais que passam a confluir em uma grande praça. Este modelo de quadrante regular se estende para as cidades vizinhas e passa a envolver e transformar a antiga cidade medieval, estabelecendo uma ligação de Barcelona com as cidades vizinhas. Estas diagonais são desenhadas de forma a se sobrepor ao plano quadriculado da cidade e faz surgir quarteirões irregulares e outros largos e praças.

Este plano de modernização da cidade se baseia também no desenvolvimento de um plano de infraestrutura sanitária e de um sistema viário que esteja integrado ao espaço urbano. Os chamados espaços de tipo identificáveis, como as ruas, praças, parques e avenidas permanecem, mas não se organizam obrigatoriamente a partir do perímetro dos quarteirões, uma vez que os edifícios estão dispostos de forma livre no interior dos quadrantes, dando um ar de modernização para a cidade.

O caso mais conhecido de urbanização que influenciou a Europa e o mundo ocidental veio da Paris projetada pelo Barão de Haussmann. Ele assume a administração do Sena e promove entre os anos de 1853 e 1869 a completa mudança da cidade dos ares medievais para uma metrópole moderna. Ele transformou profundamente a estrutura da cidade a partir da adoção das ideias dos trabalhos de engenharia urbana desenvolvidos pela *Polytechnique*³ e no sentido político de Napoleão III de eliminar os traços do medievalismo nas ruas da cidade.

Esta profunda reforma atinge as velhas estruturas da cidade a partir de uma renovação com novo traçado para as ruas, reestruturação fundiária com a eliminação de cortiços e construção de novos espaços de circulação de pessoas, com equipamentos e espaços livres. Esta proposta obedece a um objetivo triplo: a circulação fácil e cômoda dentro da cidade, a eliminação da insalubridade e a degradação dos bairros presente na visualização dos cortiços e casas de pensão presentes no centro de Paris e a revalorização dos monumentos como forma de dar um caráter de amplitude histórica da cidade.

Segundo Lamas (2014), a Paris de Haussmann tem uma inspiração mais barroca do que oitocentista na sua composição arquitetônica, uma vez que os elementos utilizados são o traçado em avenida, a praça como lugar de confluência de vias e placa giratória das circulações, quase sempre em rotunda, onde o quarteirão é determinado como produto residual de vários traçados, sendo compacto e apenas com um saguão no seu interior. Este cenário se reflete nas ações dele para com a cidade como a demolição e construção de milhares de casas, abertura de parques e grandes avenidas, ampliação da infraestrutura urbana e valorização do centro. Além disso, ele realiza a organização administrativa em vinte distritos (*arrondissements*), cuja fórmula persiste até os dias atuais na cidade.

Visto na perspectiva de Choay (2013), que caracterizou as ações de Cerdá e Haussmann como pré-urbanistas, estes planos expressam a necessidade de intervenção do Estado na cidade, onde a revolução industrial cria os elementos de inclusão para o cenário global. A arbitrariedade nas ações destes agentes públicos foi duramente criticada na sua época, uma vez que parte da história estava sendo demolida e outra, com um legado mais voltado para o moderno, estava sendo imposta para os seus moradores.

Para Choay (2013), o urbanismo os quadros de cidades medievais ou barrocas até o século XIX são alterados em sua estrutura para atender a uma nova demanda, uma nova ordem que imperava com o desenvolvimento da revolução industrial. Haussmann, por exemplo, faz uma obra realista na sua opinião ao promover a boulevardização⁴ de Paris e dá uma nova possibilidade para o desenvolvimento dos espaços urbanos, com a valorização do centro e uma profunda reforma sanitária que devolve saúde e qualidade de vida para a população.

A influência de Haussmann foi tão ampla, que as cidades brasileiras em construção ou em desenvolvimento se apoiaram nas suas ideias de melhoramentos nas cidades, dando a ideia de boulevardização como forma de apontar a pujança destas cidades no cenário nacional.

³A boulevardização serviu, por exemplo, como um reflexo da importância econômica das cidades no espaço

³Os estudos de Feldman (1996) apontam que a Escola Politécnica de São Paulo formava engenheiros-arquitetos nos moldes da escola francesa e de influência europeia até a criação dos cursos de Arquitetura e Urbanismo na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU-USP), por Anhaia Mello e do curso de Arquitetura e Urbanismo da Faculdade Presbiteriana Mackenzie na década de 1940.

⁴A boulevardização pode ser compreendida sob a definição de uma nova ordem arquitetônica e social, a partir da racionalização das vias de comunicação, com abertura de grandes artérias e a criação de estações, os quarteirões de negócios no centro, as residências nas periferias, mas nessa época são criados novos órgãos que, por seu gigantismo mudam o aspecto da cidade: grands magasins, grands hotels e a suburbanização assume a importância crescente, onde a indústria se implanta nas periferias e a classe operária passa a ocupar os falanstérios ao redor destas estruturas, possibilitando uma remodelação da cidade.

brasileiro nos meados do dezenove e início do vinte, revelando a dualidade das duas exportações de *commodities* mais importantes no período: a borracha amazônica e o café do centro-sul do Brasil.

Na Amazônia do ciclo da borracha, os reflexos mais sentidos estão nas cidades de Belém e Manaus, onde o plano de expansão urbana seguiu os princípios haussmanianos em suas ruas largas e *boulevards*, construções em estruturas de ferro (não levando em consideração o calor equatorial destas cidades), elaboração de praças e bosques amplos e construções que misturam a influência do barroco com a *art déco* francesa, presente nos coretos das praças, nos principais *theatros* (Paz e Amazonas) e em obeliscos e monumentos espalhados pelas cidades⁵.

No centro-sul do ciclo cafeeiro, a ordem do dia era promover uma ampla reforma urbana e sanitária que viesse a combater as grandes epidemias nas cidades que já abrigavam grandes populações. No Rio de Janeiro e em São Paulo, além de cidades médias como Santos e Vitória, engenheiros assumiam funções públicas e promoviam melhoramentos a partir das reformas urbanas baseadas nos modelos haussmanianos, ensinados nas escolas politécnicas recém instaladas na capital da República e na capital paulista.

Engenheiros como Saturnino de Brito, Pereira Passos e Prestes Maia incorporaram seus ensinamentos e realizaram profundas intervenções no plano da cidade. Processos como a reforma Pereira Passos⁶ no Rio e o Plano de Avenidas de Prestes Maia para a cidade de São Paulo apresentam as influências dos pensamentos de Haussmann para a questão do urbano.

No século XX, as influências das linhas europeia e norte-americana no campo do urbanismo vão ganhando espaço no Brasil, baseado nas duas correntes classificadas por Choay (2013) como progressistas e culturalistas.

Segundo Choay (2013), no modelo progressista, o espaço é amplamente aberto, rompido por vazios de verdes voltados para os momentos de lazer e a higienização da cidade. Uma característica deste modelo é a padronização em setores, classificados de acordo com a sua importância e forma de trabalho: industrial, liberal, agrícola e residencial, onde a proposta principal é a recusa com qualquer herança artística do passado, pois para submeter-se exclusivamente às leis de uma geometria natural, ela elimina a possibilidade de variantes ou adaptações a partir de um mesmo modelo. No caso dos alojamentos, o alojamento padrão ocupa um lugar importante e privilegiado, com a ascensão do modelo dos falanstérios de Fourier, onde a localização seria fragmentada e atomizada, onde os bairros ou falanges são autossuficientes e indefinidamente justapostos. O espaço livre preexiste, há uma abundância do verde e de vazio que exclui uma atmosfera propriamente urbana. A síntese desta visão de cidade é apontada por Choay ao afirmar que:

Uma cidade industrial tem como princípios diretores a análise e a separação das funções urbanas, a exaltação dos espaços verdes que desempenham o papel de elementos isoladores, a utilização sistemática dos materiais novos, em particular do concreto armado (CHOAY, 2013, p. 163).

Este modelo pode ser melhor percebido na proposta da cidade industrial de Tony Garnier, de 1901, presente na figura 01.

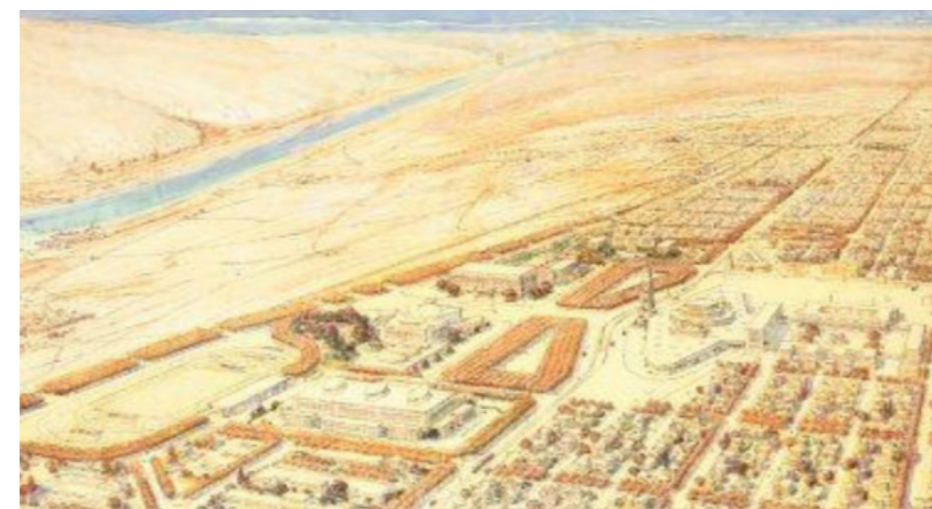
O modelo culturalista defendido por Choay (2013) aponta que o ponto de partida não é apenas a situação do indivíduo, mas a do agrupamento humano reproduzido na cidade, que na concepção dos críticos do modelo progressista, desaparece na pressão desintegradora da industrialização e da cidade que não prioriza o contato com o outro.

Ao fazer um diagnóstico sobre o crescimento desenfreado das cidades, a superpopulação e suas consequências, Ebenezer Howard mostra que esta era causada, sobretudo, pela migração proveniente do campo. Para Howard, era preciso buscar uma solução para uma melhor qualidade de vida da cidade por meio do equacionamento entre a cidade e o campo, reproduzido no modelo da cidade jardim.

⁵ A Belle Époque na Amazônia foi um período de expansão urbana e mudança arquitetônica empreendido no ciclo econômico da borracha, entre os anos de 1850 e 1910, que se caracterizou pelo enobrecimento das áreas próximas ao centro das principais capitais amazônicas, como Belém e Manaus. Segundo relatos históricos, este ciclo se encerrou com a mudança de uma forma de coleta extensiva feita na Floresta Amazônica para uma coleta intensiva na Malásia, na qual os investidores ingleses levaram mudas de seringueira para esta região (colônia). Atualmente, a Malásia é o principal produtor de borracha no mundo, sendo esta considerada sua principal commodity.

⁶ As propostas de Pereira Passos para a cidade do Rio de Janeiro consistiam em uma ampla reforma da estrutura urbana e sanitária da capital da República. Seguindo os moldes haussmanianos, ele promoveu a ampliação das ruas do centro da cidade, eliminou as moradias de qualidade insalubre como os cortiços e casas de pensão e estabeleceu programas de reforma sanitária com a criação de sistemas de fornecimento de água e esgoto sanitário e o programa obrigatório de vacinação contra doenças endêmicas como a febre amarela, a malária e o tifo, sob o comando do médico sanitário Oswaldo Cruz. De início, a população não aceitou muito bem as suas reformas, acarretando na Revolta da Vacina, onde a população excluída das áreas do centro se revoltaram contra as suas medidas.

Figura 01 - Modelo Proposto por Tony Garnier - Cidade Industrial.



Fonte: <https://teoriadourbanismo.files.wordpress.com/2012/03/3-1.jpg>

Toledo (2013), aponta que

Por estar mais preocupada com a estrutura e a concepção de uma sociedade, a cidade-jardim de Howard ainda não é uma cidade propriamente dita, mas uma estrutura que, como ele afirma, deverá ter sua forma estudada por arquitetos. Ela a projetava: radiocêntrica, com a presença de um parque central, de avenidas e bulevares fartamente arborizados, edifícios públicos, mercado central, habitação unifamiliar – sendo que as condições higiênicas deveriam ser controladas pela municipalidade –, com tipologia arquitetônica variada (algumas casas seriam providas de jardins comuns e cozinhas cooperativas) e localização próxima ao local de trabalho dos moradores. A proposta de cidade-jardim de Howard apontava, ainda, três aspectos importantes: a questão fundiária, o papel das ferrovias e o desenho da cidade (TOLEDO, 2013, p. 98).

Os reflexos deste modelo são percebidos na figura 02 abaixo, onde se apresenta um modelo de cidade jardim, baseado na visão de Howard:

Figura 02 - Esquema da Cidade-Jardim baseada na visão de Ebenezer Howard.



Fonte: <https://teoriadourbanismo.files.wordpress.com/2012/03/3-2.jpg>

No Brasil, as influências destas linhas de pensamento do século XX se apresentam no desenho das cidades, na estrutura dos bairros e nas formas de utilização do espaço, com influências de Camilo Sitte, da cidade-jardim de Howard e o modelo dos norte-americanos Unwin e Parker (*Company Towns*⁷) baseados na vertente culturalista, mas a predominância foi mesmo da vertente progressista, capitaneada por Le Corbusier, que se reflete tanto nos desenhos arquitetônicos dos prédios, quando na construção de cidades como Brasília e na adoção de modelos norte-americanos nas grandes cidades como Belo Horizonte e São Paulo.

PROCESSOS DE EXPANSÃO E SEGREGAÇÃO URBANA

EXPANSÃO DA CIDADE DE SÃO PAULO

Principal cidade da América Latina, São Paulo apresenta uma vasta complexidade no que diz respeito à sua distribuição espacial. A cidade sofreu um amplo processo de expansão, ocorrida de forma desordenada desde o final do dezenove e que explodiu nas primeiras décadas do vinte, quando da substituição do padrão econômico da cafeicultura para a industrialização. Seu remodelamento também segue este padrão, pois a cidade passou a necessitar de melhorias na sua infraestrutura e um novo ordenamento do espaço.

Feldman (2005), aponta que principalmente a partir dos anos 1940, São Paulo toma a vanguarda do processo de inserção do Brasil no processo de industrialização, mas que a expansão da cidade (então com dois milhões de habitantes na época) estava ocorrendo desde a virada do século e tinha que apresentar um ar de modernidade e adequação aos padrões arquitetônicos presentes no mundo moderno. A ocupação do solo se deu, segundo a autora, a partir de um duplo movimento: a compactação da cidade a partir dos processos de verticalização nas áreas centrais e a expansão das zonas periféricas que ultrapassa as barreiras do município.

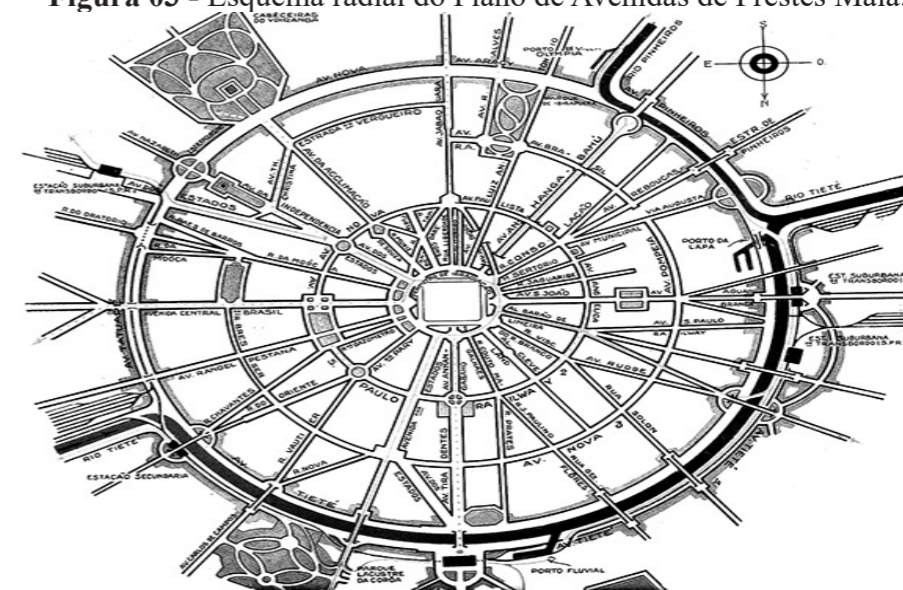
Essas mudanças passaram a ser parte de um processo de reordenamento na própria constituição da cidade, pois São Paulo passou a contar com o aumento da classe média, o que provocou um aumento das atividades ligadas ao setor de comércio e serviços, já que estrategicamente o principal porto do país (Santos) se situa próximo da capital e este reordenamento teria que atender esta questão estratégica de ligar a cidade ao restante do país e promover o processo de interligação mais eficiente e do controle do tempo na própria cidade.

A estruturação da cidade foi pensada desde o início da década de 1920, com as discussões promovidas a partir do 'Plano de Melhoramentos da Cidade de São Paulo', originadas na Escola Politécnica da capital paulista em 1911 (FELDMAN, 2005; SEGAWA, 2000), por Victor da Silva Freire que, baseado na visão progressista europeia de influência de Haussmann e Cerdá, propõe um deslocamento de uma visão estético-sanitarista para uma visão mais globalizante e ligada ao padrão de urbanismo trabalhado na Europa, que aliasse a questão sanitária ao desenvolvimento de um sistema viário e formas de ocupação da cidade que pudessem promover uma movimentação mais constante. A preocupação de Freire girava em torno das áreas de ocupação e expansão, criar um sistema de controle para a abertura de novos bairros, criação de um sistema de parques públicos, instituição de instrumentos de desapropriação e a contribuição de melhoria para diminuir os ganhos especulativos dos proprietários com as obras públicas.

Os debates levantados por Freire e os engenheiros-arquitetos da Politécnica acarretaram na criação do Setor de Cadastro e Urbanismo, dentro da Diretoria de Obras e Viação em 1925, que posteriormente se tornou a Divisão de Urbanismo em 1935, responsável pelo Plano da Cidade que tem como meta promover a processos de expansão e remodelação da cidade.

Neste interregno, em 1930, Prestes Maia criou o seu 'Plano de Avenidas' que tinha por objetivo a ampliação e valorização do centro através da ligação deste com os bairros distantes em uma cidade sendo projetada para o transporte rodoviário, com a substituição do trem (aproveitado posteriormente pelo sistema de metrô e pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM) pelo carro e a criação de vias de acesso aos moldes das autoestradas norte-americanas, onde as vias serviriam para o escoamento da produção industrial. Em consequência disto, novos bairros e cidades passam a surgir ao redor das rodovias e a necessidade de um debate mais apurado sobre a forma de organização da cidade e a reconfiguração urbana tornou-se necessária, pois a cidade passou a abrigar edifícios e arranha-céus, indústrias, comércio e serviços e ainda tinha que pensar na

Figura 03 - Esquema radial do Plano de Avenidas de Prestes Maia.



Fonte: <http://www.spbr.arq.br/anhangabau-o-cha-e-a-metropole-2/>

circulação das pessoas. Esta distribuição, baseada nas influências europeias de ordem progressista (CHOAY, 2013) pode ser melhor percebida na distribuição presente na figura.

A figura acima confirma a tendência progressista na organização de uma grande cidade, que se materializa no zoneamento e nas formas de controle e regulação do solo. Esta situação tinha por objetivo resolver uma contradição própria do capitalismo: uma situação de conflito entre a propriedade privada do solo e a necessidade coletiva de integração deste ao espaço urbano. Para tanto, foi criada a Comissão responsável pelo Plano da Cidade, supostamente planejada em um caráter isento e independente diante dos interesses específicos que ocultava o processo de despolitização imposto à cidade e aos seus processos de expansão da cidade, pois esta está subordinada às necessidades do capital especulativo imobiliário e das classes dominantes.

Como resposta ao modelo progressista de Prestes Maia, Anhaia Mello propõe, baseado no modelo norte-americano o zoneamento como proposta de empreender a expansão da cidade. A preocupação dele, segundo Toledo (2013), era estabelecer este processo como uma forma de organização do caos urbano na cidade. Para tanto, o zoneamento deveria funcionar como uma medida sistemática de urbanismo que pretende satisfazer a questão da higiene e comodidade da população, além de organizar a cidade e relacionar os bairros de maneira eficiente sob o ponto de vista do tráfego e da especulação, baseado nas ideias da cidade-jardim de Howard e da Unidade de Vizinhança de Perry (FELDMAN, 2005; TOLEDO, 2013).

Segundo Toledo (2013), Anhaia Mello tinha uma leitura do espaço urbano paulistano que se baseava na ideia da escassez e do esgotamento em seu campo estrutural e econômico de se adaptar às novas demandas que o crescimento econômico lhe impunha. Para Mello, os fenômenos de expansão e congestão estão intimamente ligados e são demandas significativas pela economia capitalista, pois o desenvolvimento e a expansão da cidade são características fundamentais para o processo de formação da metrópole.

Com o fim de atender a esta expectativa, ele defendia o modelo de gestão municipal e participativa pautado na autonomia da cidade: cada cidade tem a sua especificidade e deve ser pensada internamente; criação de dispositivos que defende a multiplicidade nas formas de governo em função das diferentes cidades, com ênfase na ideia de que os governos deveriam ser baseados na organização de comissões que exercem toda a autoridade municipal, onde o papel das associações criadas por iniciativa particular mantida sem qualquer intervenção do governo e que atuem em prol das cidades. Esta ideia se cristaliza na proposta da composição da Comissão do Plano da Cidade, pois na visão de Anhaia Mello deve ter membros da sociedade civil, conforme os modelos preconizados em Nova York na década de 1920⁸ (FELDMAN, 2005, p. 58 – 59; TOLEDO, 2013).

⁷ A *Company Town* é uma estrutura voltada para abrigar os funcionários de uma companhia, assentada em um modelo fordista. Neste modelo *Company Town*, apresenta uma realidade bem diferenciada do restante da cidade, pois esta era dotada de toda uma infraestrutura independente da cidade ao seu redor. No caso dos estudos deste pesquisador, as *company towns* eram estruturas divididas em setores hierarquizados nas cidades localizadas nos polos de produção mineral amazônico.

⁸ O modelo norte-americano consistia na criação de organizações 'voluntárias' que passam a se organizar de forma 'semi-oficial' ou 'semi-independente' que busca uma aproximação com o poder municipal. Mas estas propostas apresentam suas contradições, pois elas não eram necessariamente imparciais e tinham representantes da elite entre os seus membros. Neste sentido, elas não representam a população como um todo, pois não combatiam as questões sociais e a população de baixa renda não tinha voz na produção de demandas específicas (FELDMAN, 2005).

Com a americanização da Divisão de Urbanismo, a criação do Plano da Cidade sofreu profundas influências do modelo proposto pela Escola de Chicago, pois:

O eixo central da proposta de Anhaia Mello para contenção do ciclo de crescimento anárquico é o planejamento orgânico, fundamentado na limitação forçada por fatos exteriores: o regionalismo e a polinucleação, conforme já citamos anteriormente. O caso paulistano, segundo Anhaia Mello, poderia ser tratado de forma enérgica em suas questões mais importantes: congestão, deterioração das áreas centrais e desequilíbrio entre metrópole e campo. A ação mais apropriada para atingir o objetivo de solucionar o problema metropolitano paulista, segundo seu ponto de vista, seria a inserção da metrópole no contexto regional, estabelecendo com clareza seus limites e minimizando a centralidade asfixiante, por meio da polinucleação fundada na unidade de vizinhança (TOLEDO, 2013, p. 98 – 99).

A tradição sociológica da chamada Escola de Chicago se desenvolve a partir dos estudos sobre a cidade, com variações entre a visão cultural (trabalhada pelos antropólogos) e a visão ecológica (defendida pelos sociólogos). A abordagem ecológica é tida como a primeira tentativa abrangente para os estudos sobre a cidade a partir dos estudos sobre a questão das grandes concentrações humanas e funcionais no território urbano e as formas de ocupação social do solo, fazendo uma clara distinção da cidade tradicional, que apresenta um padrão de comportamento diferente da metrópole.

Os estudos de Robert Park, na Universidade de Chicago, aliaram características de diversos campos do conhecimento como a filosofia, a psicologia, a sociologia e a ciência natural da evolução darwiniana para a construção de seu *corpus* teórico. Ele se baseou nas relações de competição (forma de garantir a sobrevivência do indivíduo na sociedade) e as formas de estabelecimento de consensos e objetivos comuns, fundamentais para a construção e constituição de uma sociedade, já que:

O sentido ecológico desta abordagem se centrava no conceito de área natural desenvolvido por Park, assumindo que as forças competitivas naturais tendem a produzir um equilíbrio também ‘natural’ de adaptação social ao ambiente urbano. A identificação de processos necessários de competição, dominação, sucessão e invasão de áreas naturais informou o modelo de organização e expansão urbana mais conhecido, com cinco zonas concêntricas propostas por Ernest Burgess (Park, Burgess, McKenzie, & Wirth, 1925) resultando em uma segregação ‘natural’ por valores e interesses comuns e, no médio prazo, levando ao famoso ‘mosaico urbano’ (MONTE-MOR, 2006, p. 65).

Ainda segundo Monte-Mor (2006),

Paralelamente desenvolvia-se, em íntima associação dentro da própria Chicago, nova vertente culturalista que tomava a forma urbana como indicadora de um novo modo de vida, bebendo nos ensinamentos de Simmel e Tönnies, entre outros. As relações entre comunidade e sociedade continuavam em questão e os estudos de Simmel sobre a vida mental nas metrópoles modernas (industriais) relacionavam as dimensões individuais com as formas sociais em construção. Variações em aspectos como o tamanho do grupo social, a natureza de suas relações e a heterogeneidade dos seus elementos componentes (em Simmel, a divisão do trabalho) geravam transformações tanto nos indivíduos quanto nas sociedades que eles integravam. Dessa forma, as mudanças em curso nas grandes cidades industriais refletiam as transformações que ocorriam na sociedade capitalista ocidental, ainda que isto não estivesse inteiramente claro para aqueles estudiosos (MONTE-MOR, 2006, p. 66).

Esta corrente da escola de Chicago se reflete nas ideias de Louis Wirth e Robert Redfield. Wirth produziu, no ano de 1938, o artigo intitulado ‘O urbanismo como modo de vida’, onde ele combinou os aspectos da ecologia humana de Park com as novas formas de sociabilidade humana e os impactos no desenvolvimento de uma identidade urbana, influenciado pelas ideias de Simmel e diferenciando-as da comunidade rural (folk), distinguindo dois tipos de sociedade: uma urbana industrial e outra rural. As pesquisas de Robert Redfield no México descrevem os elementos de uma sociedade rural e reforçam as hipóteses de Wirth na qual os tipos ideais (de matriz weberiana) descrevem a sociedade moderna em constante transformação, ao caminhar de uma forma rural para uma forma mais complexa de organização urbana, presente nas grandes cidades, conferindo

a estas o *status* de metrópole.

Esta definição dicotômica produziu e se manteve como uma visão de mundo por várias décadas, onde a urbanização passou a ser vista como uma necessidade para conferir o *status* de desenvolvimento das sociedades em busca de um futuro melhor e que passa a produzir a vida cidadina como a panaceia para a libertação da vida rural e do atraso, inspirando o discurso do desenvolvimentismo tão presente nos países latino-americanos e, em especial, no Brasil.

Esta linha de pensamento influenciou Anhaia Mello na formação e condução do Setor de Urbanismo da Prefeitura de São Paulo, pois:

O modelo proposto pela Escola de Chicago, constantemente citado por Anhaia Mello, também influenciou sobremaneira seu pensamento e suas propostas. Ele acreditava que a substituição da megalópole pela federação de pequenas cidades golpearia mortalmente as zonas de transição e deterioração. Anhaia Mello, de forma superficial, denominava de *black belts* estas zonas, e afirmava que o cortiço, produto de processos ecológicos e sociais, seria a criação típica do metropolitanismo (TOLEDO, 2013, p. 99).

O resultado das visões de Anhaia Mello se reflete na condução do processo de zoneamento da cidade, proposto no Plano da Cidade e que perdura até os dias atuais. Convém lembrar que tanto Mello, quanto Pres-tes Maia foram prefeitos da cidade e produziram esta megalópole moderna e desigual, onde os limites entre riqueza e pobreza estão bem demarcados. A demarcação da cidade por meio do zoneamento produz um cenário de construção direcionada das políticas públicas por parte dos gestores, mas também produz conceitos e preconceitos no que diz respeito a gestão destes espaços e os seus processos de valorização no campo da especulação imobiliária.

São Paulo é uma cidade de traços modernos em seu centro, com uma divisão em zonas claramente distintas. Os rios, que no início do século XX dividiam a cidade e demarcavam a fronteira econômica e social, foram cobertos pela necessidade de expansão do espaço urbano por sua malha rodoviária e o zoneamento passa a abarcar a demarcação social: as zonas Norte e Leste da cidade apresentam em sua constituição a massa de trabalhadores das classes média e baixa; a zona Oeste, composta pelas elites cafejeiras e industriais e a zona Sul concentra as principais rendas do município presentes em bairros como Morumbi, Alto de Pinheiros e Jardins na atualidade. As formas de ocupação do espaço na cidade e a suburbanização das indústrias produziram novas possibilidades de se perceber a segregação urbana em uma cidade que não oferece possibilidades de permanência para as pessoas em seu centro.

OLHARES SOBRE OS PROCESSOS DE SEGREGAÇÃO URBANA EM SÃO PAULO

Na concepção de Mendes (2011), podemos dizer que a cidade na pós-modernidade apresenta dinâmicas diferenciadas com relação a produção dos espaços, de acordo com as possibilidades pós-industriais, já que a paisagem urbana procura se transformar para atender as especificidades e as adequações ao seu tempo. Na visão dele, a cidade deve ser concebida

[...] como uma realidade flexível que se pode adaptar e modificar ao longo do tempo, ao contrário da produção massificada dos grandes conjuntos habitacionais, ilustração dramática da rigidez do período moderno. O urbanismo deve ser “ágil” e realizar-se mais a partir de projetos urbanos estratégicos do que de planos diretores. O planejamento urbano deve ser mais pragmático, participado e elástico, promovendo a miscigenação funcional e a polivalência. Todas essas características empurram a evolução da cidade para um espaço crescentemente policêntrico, constituído por diversos polos de emprego, de comércio, de serviços e de lazer, paralelamente a uma desconcentração das atividades e à redução da proeminência do centro tradicional (MENDES, 2011, p. 477).

Na concepção de Harvey (2005), as cidades são concebidas como coisas, onde a urbanização pode ser entendida como um processo social que tem suas especificidades a partir de formas espaciais que são entrelaçadas, de forma que os atores políticos de origens e interesses diferentes interagem e tem suas demandas levantadas pelos seus próprios membros, que são os atores políticos que devem construir a gestão da cidade.

Neste sentido, Harvey (2005) pensa a urbanização de forma crítica ao compreendê-la como um conjunto de processos sociais que produz diversas possibilidades a partir das suas formas construídas, seus espaços

produzidos e os sistemas de recursos de qualidades específicas, obedecendo a organização numa configuração espacial distinta, que se caracteriza pela fragmentação espacial, com vistas a atender aos interesses do sistema capitalista.

Para ele:

A liberdade da cidade foi apropriada por uma elite financeira da classe capitalista em seu próprio interesse. Tem ainda que ser contraposta pelos movimentos populares. É ainda muito tarde para imaginar tal possibilidade? Podem os movimentos sociais urbanos emergirem como sendo da cidade mais do que de fragmentos perdidos da cidade? Se sim, então uma condição para o sucesso de tais movimentos é confrontar o problema do capital excedente em sua raiz (HARVEY, 2009, p. 17).

Para ele, o capitalismo apresenta um dinamismo que escapa das formas fixas, e acaba por criar este reflexo na própria dimensão urbana, já que esta se torna instável com o fim de atender aos interesses do sistema, o que nos remete ao caráter mutante e adaptável do capitalismo, no qual a cidade se apresenta com o fim de obedecer aos corolários neoliberais.

Neste caso, podemos perceber esta situação na visão de Siqueira (2014, pois ela aponta que a cidade neoliberal:

[...] é uma cidade empresarial, planejada e governada por agências e instituições de caráter misto e operacionalizadas via parcerias público-privadas. Portanto, o Estado, na forma de governos locais, torna-se um membro ativo da produção capitalista e não apenas um regulador do mercado e agente da reprodução social. A cidade neoliberal também é uma cidade competitiva, focada em índices de crescimento econômico e, portanto, em atrair investimentos com a criação de um ambiente favorável aos negócios (good business climate) e promoção da qualidade de vida para os membros dessas economias, i.e., os usos e usuários “corretos” para o novo sistema econômico. Existe um processo de destruição criativa do espaço no qual os antigos arranjos socioespaciais tiveram que ser desmantelados para a construção do novo ajuste espacial (spatial fix) do neoliberalismo (SIQUEIRA, 2014, p. 398).

Esta situação pode ser melhor vista nos grandes centros urbanos, onde os processos de formação de enclaves fortificados aparecem na apartação das elites com relação ao centro a partir da criação de bairros e condomínios que possuem uma infraestrutura própria e que forneça o controle do tempo pelas elites no subúrbio das grandes cidades. O centro das cidades passa a não ser mais ocupados e perdem valor, o que reforça a tese de que o sistema tem compromisso apenas com a sua própria reprodução e condicionam o poder público a executar políticas públicas de forma a afirmar que o desenvolvimento das áreas mais ricas como se fosse o desenvolvimento da cidade (VILLAÇA, 2012).

O processo de segregação urbana emerge, de acordo com Mendes (2011), devido as contradições presentes nos processos de exclusão social gerados pelo sistema capitalista. A visão marxiana se encontra presente nesta lógica, pois o estado serve aos interesses das classes dominantes e acaba por legitimar as ações que as beneficiem, já que o estado:

[...] mesmo sob o disfarce liberal e formalmente voltado (no sentido de discurso teórico) para o interesse de toda a sociedade, representa particularmente sob este modo de produção a dominação da “classe burguesa”, isto é, dos grupos de maior estatuto social e econômico e dos interesses do capital. As intervenções públicas que provocam valorização da cidade desencadeiam mecanismos contraditórios de expulsão e de reapropriação. As novas políticas urbanas traduzem uma maior orientação para o mercado e para os consumidores, em detrimento das classes mais desfavorecidas (MENDES, 2011, p. 481).

Ao estudar as formas de sobrevivência dos moradores da cidade de São Paulo na década de 1970, Kowarick (2000) observa os processos de intensificação da pobreza e das condições precárias que os moradores da periferia enfrentam pela diferente forma de fazer política pública pelo Estado. Para ele, os períodos de crise econômica se refletem na população mais pobre, pois diminuem a capacidade de consumo, elevam os índices de criminalidade e violência e promovem a desorganização das estruturas familiares, o que não se observa nas regiões consideradas ‘de elite’.

Neste sentido, ao analisar as condições de vida dos moradores da Grande São Paulo, ele desenvolve o conceito de espoliação urbana, que apontam para os processos de extorsão que os trabalhadores urbanos sofrem no campo e no mundo do trabalho, com relação as formas de precariedade dos equipamentos urbanos (saúde, transportes, infraestrutura) nas periferias, bem como as dificuldades de acesso à moradia e a posse da terra, além da dilapidação da força de trabalho em virtude do amplo exército industrial de reserva, o que promove elevação na produção de mais-valia para o dono do capital, da terra e da moradia que regula as ações do Estado. Neste sentido, considera-se a expansão urbana como:

[...] a somatória de extorsões que se opera pela inexistência ou precariedade de serviços de consumo coletivo, que juntamente ao acesso à terra e à moradia apresentam-se como socialmente necessários para a reprodução da força de trabalho e aguçam ainda mais a dilapidação decorrente da exploração do trabalho (KOWARICK, 2000, p. 22).

Em seu estudo, Kowarick aponta as dificuldades de se morar na cidade de São Paulo, principalmente no centro, devido a questão da especulação imobiliária, onde os trabalhadores acabam por comprar terrenos na Região Metropolitana e passam a construir de forma própria a sua moradia. Estas áreas ocupadas, que nos anos 1990 se transformaram em municípios em alguns casos, necessitam de equipamentos urbanos que as liguem e integrem à cidade de São Paulo, onde geralmente trabalham. Para ele, esse processo gera custos enormes no que diz respeito a urbanização das áreas ocupadas, mas ao mesmo tempo contribui para a expansão da cidade. Para ele o sistema de transporte é crucial neste processo de expansão, pois é um elemento básico na reprodução da força de trabalho e na fixação habitacional da classe trabalhadora, contribuindo para a fixação habitacional da classe na periferia, promovendo a segregação urbana.

Para Kowarick (2000), o processo de periferização na cidade de São Paulo só se tornou possível devido a substituição do meio de transporte, pois o ônibus (que substituiu o bonde na década de 1940) e a adequação das vias de transporte para a malha rodoviária faz a interligação da periferia ao centro, fixa o trabalhador ao seu espaço de moradia e produz um distanciamento dele com relação ao centro, servindo aos interesses do capitalismo local ao afastar estas massas de trabalhadores dos bairros considerados de elite no espaço urbano paulistano.

De uma forma mais profunda, Villaça (2001) aponta que uma das características mais marcantes presentes nas metrópoles brasileiras se apresenta na segregação espacial de classes sociais a partir da distribuição das mesmas em locais distintos em bairros com características totalmente distintas no que tange às suas características urbanísticas, sua infraestrutura, a forma de conservação e controle dos espaços e equipamentos públicos e a forma de moradia, concentrando em determinadas áreas de uma cidade e fazendo com que as políticas públicas sejam diferenciadas de acordo com o tipo de bairro na cidade.

Para ele, este tipo de processo, aqui chamado de segregação urbana, traz muitos problemas no que diz respeito a própria gestão da cidade, pois além de evidenciar a desigualdade em si, as camadas mais pobres da população são as que mais gastam com transporte público diário, as que mais necessitam e gastam com o sistema de saúde e as que mais apresentam problemas físicos por conta da falta de infraestrutura adequada, além de contar com escolas de baixa qualidade e que necessitam sempre de investimentos. Neste sentido, entende-se que a segregação não é apenas o reflexo de uma condição social posta, mas que funciona como mais um fator que tornam as diferenças sociais mais evidentes.

Uma das consequências da segregação espacial e urbana é o enfraquecimento das relações sociais, permeadas pela falta de contato com o diferente e a ausência de alteridade promovida pela vida moderna, em uma cidade que não oferece possibilidades para esta integração. A segregação e ausência de alteridade acarretam no aumento da sensação de desigualdade e contribui para a elevação dos casos de violência nos centros urbanos.

Para Villaça (2001), os bairros das camadas mais altas:

[...] tendem a se segregar numa mesma região geral da cidade, e não a se espalhar aleatoriamente por toda a cidade. [...] Se o principal móvel da segregação fosse a busca de posição social, do status, da proteção dos valores imobiliários, ou proximidade a ‘iguais’, bastaria haver a segregação por bairro [...]; uns a norte, outros a oeste, outros a leste e outros ainda ao sul da metrópole. Isso não ocorre, porém. (VILLAÇA, 2001, p. 150).

Esta segregação acaba por adaptar a estrutura de organização interna das cidades às necessidades das camadas de renda mais alta, já que estas procuram se localizar em áreas com boa acessibilidade e dotadas de infraestrutura que seja adequada para as suas necessidades, aumentando o preço da terra e promovendo a invisibilidade de outras populações. Neste sentido, a localização das elites tende a ser uma área próxima ao centro, pois à medida em que o sistema urbano se desenvolve, uma ampla gama de produtos, serviços e comércio se deslocam para as áreas ocupadas pelas classes mais altas, com o fim de atender às suas demandas, o investimento público passa a se concentrar com mais força nestas áreas, principalmente o sistema viário de forma que possa promover o dinamismo e o controle do tempo com o uso do automóvel, já que as camadas mais altas da população nas grandes cidades brasileiras pouco ou quase nada se utilizam do sistema de transporte coletivo.

Ao analisar mais especificamente o caso de São Paulo, Villaça (2012) aponta que existe uma alta concentração de vários tipos de benesses no quadrante sudoeste da cidade. A região, que compreende os bairros dos Jardins, Campos Elíseos, Alto de Pinheiros e Morumbi concentra os maiores índices de concentração de renda e desenvolvimento humano os menores índices de violência, homicídios e vulnerabilidade social. Além disso, estes bairros apresentam uma baixa concentração de edifícios, uma vez que o modelo de cidade-jardim de Howard predomina nesta região que apresenta uma maior arborização e quantidade de parques e espaços verdes. A figura 04, abaixo, aponta no mapa da cidade a concentração neste quadrante:

Figura 04: Concentração de camadas de mais alta renda no quadrante sudoeste de São Paulo.



Fonte: <http://urbanidades.arq.br/wp-content/uploads/2016/07/Renda-SP.png>

Para Villaça (2012), a classe dominante, através de processos ideológicos, procura mascarar a existência da desigualdade na produção do espaço urbano ao tentar naturalizar processos que, na verdade, são produzidos de forma artificial por ela mesma. O caso em que ele trata da realidade do Rio de Janeiro, ao falar da Zona Sul da cidade, pode ser percebido na capital paulista e no seu quadrante sudoeste, pois esta Zona é tratada de forma particularmente diferente, como se fosse a própria cidade.

Esta observação também serve para o Centro de São Paulo, pois apenas o centro das elites é considerado o verdadeiro centro da cidade. O centro que ela abandonou e que agora é apropriado pelas classes populares é o centro “antigo”, é o que está “deteriorado” e que vem sendo ocupado em seus prédios abandonados ou ameaçados de cair pela população excluída de todo e qualquer processo de integração social, neste caso, os moradores de rua e populações de trabalhadores ligados ao Movimento dos Trabalhadores Sem-Teto (MTST), do Movimento de Luta pela Moradia (MLM) e do Movimento Moradia para Todos (MMPT), que ocupam prédios na região, da Luz e no Largo do Paissandu e o poder público não oferece alternativas para as melhorias das condições de vida nesses lugares, pois houve um deslocamento do centro para onde estão concentradas as

elites econômicas e financeiras e onde o lote da terra possui maior valor venal.

Villaça (2012) aponta ainda que essa concentração das classes de alta renda em uma parte da cidade se transforma em uma estratégia de dominação através do espaço urbano. Para tanto, ele analisa a concentração dos empregos em São Paulo, principalmente com relação ao setor terciário (comércio e serviços), que dependem da existência de um público consumidor e por ser a parte da cidade onde os ricos trabalham e vivem (bancos e instituições financeiras, profissões liberais, consultórios, e atividades ligadas ao marketing, informática, entre outros) e representam boa parte dos serviços destinados ao consumo da classe de alta renda (cabeleireiros, *pet shops*, *shopping-centers*, escolas elementares, secundárias e de línguas, bares e casas noturnas, *delicatessens*, entre outros), ocasionando maior controle do tempo e conveniência somente para esta classe, pois as populações assalariadas que trabalham para elas tem que se deslocar para estes locais e utilizam o sistema de transporte melhorado para atender aos interesses desta elite.

O controle do tempo é fundamental para legitimar a segregação e a desigualdade, pois para Villaça (2012):

[...] a otimização dos tempos gastos no deslocamento espacial dos moradores das cidades é o mais importante fator explicativo da organização do espaço urbano e do papel deste na dominação social que se processa por meio dele. A classe dominante manipula a produção desse espaço, priorizando sempre a otimização dos seus tempos de deslocamento (VILLAÇA, 2012, p. 66).

Neste sentido, podemos afirmar que as classes de baixa renda são as mais penalizadas pelas grandes distâncias a serem percorridas para ir ao trabalho, à escola e ao lazer. Para completar este quadro, a prioridade no que diz respeito à mobilidade e a acessibilidade urbana tem sido voltada para o automóvel e as suas demandas em detrimento aos meios de transportes utilizados pelas populações de baixa renda, pois São Paulo apresenta propostas cada vez mais dinâmicas para os automóveis como a ampliação do sistema viário, o aumento do número de viadutos e a melhoria da malha rodoviária, o sistema de transportes que atende a classe trabalhadora, como ônibus e metrô avançam de forma lenta, onde a cidade acaba por penalizar aqueles que realmente a sustentam e garantem o seu funcionamento e reprodução da dominação capitalista.

CONCLUSÃO

Este texto teve como finalidade construir uma discussão sobre as dimensões do urbano e da cidade a partir de um conceito-chave para entender a dimensão da cidade pós-moderna em uma metrópole, neste caso o processo de consolidação histórica e das transformações urbanas da cidade de São Paulo e como funciona o processo de segregação que condiciona a desigualdade existente na cidade.

Neste sentido, esta análise não é uma visão definitiva sobre o tema, mas um estudo que se baseou em uma visão presente nas andanças pela cidade e pela busca de observação dos fenômenos presentes no espaço citadino, produzindo um olhar próprio sobre a cidade, multifacetada na sua estrutura, composição e bem definida com relação aos limites impostos pela segregação urbana às classes sociais que nela residem.

O processo de segregação urbana na cidade reproduz, na verdade, o processo de segregação social percebido pela própria forma como o Estado e os seus *policy makers* tratam de formas diferenciadas aos seus cidadãos e como esta situação acaba por ser entronizada e internalizada por eles, como se fosse algo natural para a classe trabalhadora não dispor das condições de garantir o seu direito à cidade.

A cidade de São Paulo, a partir de suas reformas urbanas, expansão e o redesenho arquitetônico e urbanístico acabaram por ela mesma produzindo uma relação de segregação social entre os seus habitantes e satisfazendo ao capital especulativo imobiliário ao definir diferentes formas de agir para as diferentes zonas da cidade, onde o quadrante Sudoeste acaba por obter o maior número de benesses e equipamentos urbanos de qualidade, acarretando numa supervalorização do lote de terra, ao passo que as zonas Leste e Norte contam com equipamentos urbanos de baixa qualidade e apresentam problemas de ordem social ocasionados por, entre outros fatores, a presença do Estado de forma diferenciada (Policimento Ostensivo, por exemplo) e pela condição econômica de seus moradores. Esta situação acaba por reproduzir e intensificar de forma cada vez mais intensa a desigualdade social e afasta os moradores destas zonas de uma construção realmente efetiva nas coisas da cidade como um todo.

Neste sentido, entende-se que a própria produção no espaço urbano acaba por gerar um sistema de configurações desiguais e excludentes, onde o desenvolvimento urbano promove em suas dinâmicas a segregação

e o afastamento do ser que vive da cidade da própria cidade. A cidade em sua dimensão contemporânea contribui para o processo de segregação, uma vez que este espaço, principalmente na capital paulista, encontra-se fragmentado e se perde a ideia da cidade como uma extensão da casa do homem e um espaço de socialização para ser apenas o reflexo da reprodução econômica do sistema capitalista, mascarada de cosmopolitismo globalizado.

Conforme visto neste texto, a preocupação foi de procurar compreender como se deram os processos de mudanças históricas e sociais na cidade de São Paulo, refletidos na expansão da urbe e no remodelamento que acabam por produzir esta relação de afastamento do cidadão entre eles mesmos e com a sua cidade, pois o espaço produzido de forma desigual atende aos anseios das elites dominantes que formulam as ações do Estado e as legitimam de forma a produzir esta ausência de alteridade, que acarreta nos processos de segregação urbana que reproduzem as desigualdades sociais presentes no espaço da cidade, principalmente quando se detecta que as políticas aplicadas para a cidade geram a ideia de uma cidade partida, ou seja, ao mesmo tempo em que a população pobre convive de forma fechada em bairros com uma infraestrutura problemática e equipamentos urbanos limitados, a população rica convive em bairros projetados, com equipamentos urbanos de alta qualidade e em condomínios e locais de alto padrão.

Pensar em formas de reduzir a segregação urbana e a desigualdade social, promovendo uma relação do cidadão com a cidade é o grande desafio da contemporaneidade na capital paulista, pois se as relações sociais nestes espaços são perpetuadas por este *modus operandi*, a mudança torna-se necessária para que haja uma relação menos desigual, um sentimento de pertencimento à cidade e uma melhor qualidade de vida nesta mesma cidade que o afasta dela.

REFERÊNCIAS

CHOAY, F. **O Urbanismo: Utopias e realidades**. São Paulo: Editora Perspectiva, 2013.

COMPANS, R. Intervenções de recuperação de zonas urbanas centrais: experiências nacionais e internacionais. In: **Caminhos para o Centro: Estratégias de Desenvolvimento para a Região Central de São Paulo**. s/d.

FELDMAN, S. **Planejamento e Zoneamento: São Paulo – 1947/1972**. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). 1996. Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Universidade de São Paulo, São Paulo, 1996.

HARVEY, D. A Liberdade da Cidade. **GEOUSP - Espaço e Tempo**, São Paulo, Nº 26, pp. 09 - 17, 2009.

HARVEY, D. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

KOWARICK, L. **A Espoliação Urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1993.

_____. **Escritos urbanos**. São Paulo: 34, 2000.

LAMAS, J. M. R.G. **Morfologia Urbana e Desenvolvimento da Cidade**. 7ª Ed. Porto: Fundação Calouste Gulbenkian; Fundação para a Ciência e a Tecnologia, 2014.

MARICATO, E. As idéias fora do lugar e o lugar fora das idéias. In: ARANTES, O. B. F.; VAINER, C. B. ; Maricato, E. (Orgs.). **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. Petrópolis: Vozes, 2000, pp. 121-192.

MENDES, L. Cidade pós-moderna, gentrificação e a produção social do espaço fragmentado. **Cad. Metrôpole**, São Paulo, v. 13, n. 26, pp. 473-495, jul/dez 2011.

MONTE-MÓR, R. L. As teorias urbanas e o planejamento urbano no Brasil. In: DINIZ, C.C.; CROCO, M.

A. (Orgs.). **Economia Regional e Urbana: contribuições teóricas recentes**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2006. p. 61-85.

SANTOS, M. **Espaço dividido**. São Paulo: Edusp, 2008.

SEGAWA, H. **Prelúdio da Metrópole: arquitetura e urbanismo em São Paulo na passagem do século XIX ao XX**. São Paulo: Ateliê Editorial, 2000.

SIQUEIRA, M. T. Entre o fundamental e o contingente: dimensões da gentrificação contemporânea nas operações urbanas em São Paulo. **Cad. Metrôpole**, São Paulo, v. 16, n. 32, pp. 391-415, nov. 2014.

TOLEDO, R. A. Contribuições de Anhaia Mello ao urbanismo paulistano: de Ebenezer Howard à Escola de Chicago. **Pós (Revista do Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAU/USP)**, v. 20, n. 33, São Paulo, Junho/2013.

VILLAÇA, F. **Reflexões sobre as cidades brasileiras**. São Paulo, SP: Studio Nobel, 2012.

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 2001.