

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA

TARCÍSIO LINHARES FILGUEIRAS

**Viadutos sobre o Parque Dom Pedro II: reflexões sobre o papel do Estado e da
racionalidade tecnocrática na produção do espaço urbano**

São Paulo
2016

TARCÍSIO LINHARES FILGUEIRAS

Viadutos sobre o Parque Dom Pedro II: reflexões sobre o papel do Estado e da racionalidade tecnocrática na produção do espaço urbano

Trabalho de Graduação Individual apresentado ao Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Bacharel em Geografia

Orientadora: Profa. Dra. Ana Fani Alessandri Carlos

São Paulo
2016

Nome: FILGUEIRAS, Tarcísio Linhares

Título: Viadutos sobre o Parque Dom Pedro II: reflexões sobre o papel do Estado e da racionalidade tecnocrática na produção do espaço urbano

Trabalho de Graduação Individual apresentado ao Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo para a obtenção do título de Bacharel em Geografia

Aprovado em:

Banca Examinadora

Prof.^a Dr.^a Ana Fani Alessandri Carlos

Universidade de São Paulo

Julgamento:_____

Assinatura:_____

M.^a Elisa Favaro Verdi

Universidade de São Paulo

Julgamento:_____

Assinatura:_____

Prof. Dr. Francisco Capuano Scarlato

Universidade de São Paulo

Julgamento:_____

Assinatura:_____

Para meus pais, migrantes nordestinos que
encontraram no vazio do Parque Dom Pedro II
um lugar no mundo.

AGRADECIMENTOS

À Professora Ana Fani, pela dedicada orientação, pela oportunidade de participar de um rico ambiente de grupo de estudos e pela compreensão na demora em finalizá-lo. Guardo na lembrança a consideração pela minha formação desde o primeiro contato, via email.

Aos colegas do grupo de estudos de TGI, pelas discussões e contribuições teóricas mais gerais e pelas críticas construtivas para o trabalho: Isabel Francini (Bebel), Cláudio Cardinali, Djalma Santos, Fabiano Félix (Fabão) e Rafael Rodrigues.

Aos parceiros de trilhas urbanas de longa data e também geógrafos Gabriel Manhães Barreto (Gabão) e Patrick Martins, pela disponibilidade, coragem e ânimo pelas aventuras nos viadutos do Parque Dom Pedro II.

À assistente social Gina Pimentel, por todo o apoio na questão da moradia cruspiana e também pela amizade. Esta pequena pesquisa só foi redigida graças à possibilidade de moradia no Crusp, que me permitiu ficar afastado do espoliador mundo do trabalho por um tempo, e assim, estar integralmente dedicado aos estudos.

A Klyus Vieira e Rafael Seminatti (Rafa), parceiros da moradia no Crusp. Obrigado pelos momentos de amizade e descontração, e também pelo apoio nas questões mais banais do dia-a-dia. O ótimo ambiente de convívio no apê foi uma condição fundamental para a boa rotina de redação do trabalho.

A todos os colegas da Geografia USP 2009 e agregados, pela ótima convivência durante todos esses anos. Somos uma turma de verdade! O contato diário com vocês me trouxe um ânimo muito importante para a dedicação no curso. Viva os Áziz Indomáveis!

Ao meu grande amigo Dhiego Carreira, pela grande amizade e estímulo ao conhecimento.

À minha família, sempre unida, obrigado pelo amor e por acreditarem na minha vida de estudante. Esse pequeno trabalho é fruto das reflexões sobre a nossa maluca e solitária vida em São Paulo, longe das tão calorosas e acolhedoras raízes paraibanas.

À Renata, minha companheira. Obrigado por todo o amor e companheirismo. Estar ao seu lado me permite voar, pensar grande, viver em busca de sonhos. Talvez esse pequeno trabalho seja só o começo.

*Pogressio, pogressio
Eu sempre escutei falar
Que o pogressio vem trabaio
Então amanhã cedo nós vai trabaiair*

*Quanto tempo nós perdeu na boemia
Sambando noite e dia
Cortando uma rama sem parar
Agora escutando o conselho da mulher
Amanhã vou trabaiair, se deus quiser*

Mas deus não quer!

Adoniran Barbosa

RESUMO

FILGUEIRAS, Tarcísio Linhares. **Viadutos sobre o Parque Dom Pedro II: reflexões sobre o papel do Estado e da racionalidade tecnocrática na produção do espaço urbano**. 2016. 71 f. Trabalho de Graduação Individual (Bacharelado em Geografia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016.

Procurou-se estabelecer uma reflexão teórica sobre a transformação morfológica radical na área do antigo Parque Dom Pedro II, São Paulo, causada pela implementação de uma série de obras viárias na área pela prefeitura de São Paulo entre 1968 e 1970, no contexto do auge das políticas públicas direcionadas para o uso máximo do automóvel na cidade (gestão Faria Lima, 1965-1969). A pesquisa aponta para a relação orgânica entre Estado e capital, para a produção do espaço urbano como uma estratégia capitalista para resolução de crises, e para a natureza crítica do papel do Estado na produção do espaço urbano e suas implicações na vida cotidiana. O estudo de caso do Parque Dom Pedro II exemplifica os ciclos de valorização-desvalorização de parcelas do espaço urbano como uma característica central da produção capitalista do espaço.

Palavras-chave: Parque Dom Pedro II; planejamento urbano; produção do espaço; vida cotidiana.

ABSTRACT

FILGUEIRAS, Tarcísio Linhares. **Viaducts on the Dom Pedro II Park: reflections on the role of the State and technocratic rationality in the production of urban space.** 2016. 71 f. Trabalho de Graduação Individual (Bacharelado em Geografia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016.

The research intended to establish a theoretical reflection on the radical morphological transformation in the old area of Dom Pedro II Park, São Paulo, caused by the construction of a number of viaducts and avenues in the area by the City Government of São Paulo between 1968 and 1970 - context where most public policies were designed for maximum use of the car in the city (management Faria Lima, 1965-1969). The research pointed to the organic link between State and capital, to the production of urban space as a capitalist strategy for resolving crises, and to the critical nature of the role of the State in the production of urban space and its implications in everyday life. The case study of Dom Pedro II Park exemplifies the appreciation-devaluation cycles of urban space fragments as a central feature of capitalist production of space.

Keywords: Dom Pedro II Park; urban planning; production of space; everyday life.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	10
1 O PARQUE DOM PEDRO II	14
1.1 A área do parque atualmente	14
1.2 Breves considerações sobre os antecedentes da construção do parque	18
1.3 A construção do Parque Dom Pedro II, sua consolidação enquanto espaço público de lazer e recreação no centro da cidade, e os prenúncios de seu declínio	21
1.4 As obras viárias no Parque Dom Pedro II	31
2 REFLEXÕES SOBRE A NATUREZA CRÍTICA DAS INTERVENÇÕES VIÁRIAS NO PARQUE DOM PEDRO II	48
2.1 A produção do espaço urbano como uma estratégia capitalista para resolução de crises ..	48
2.2 Sobre o papel do Estado e da ideologia do urbanismo moderno na produção do espaço urbano	52
2.3 O automóvel, “objeto-rei” da sociedade, pede passagem: sobre a construção dos viadutos no processo de consolidação da metrópole de São Paulo	59
CONSIDERAÇÕES FINAIS	64
REFERÊNCIAS	67
ANEXOS	70

INTRODUÇÃO

A concepção da totalidade enquanto totalidade dialética permite compreender que o estudo de um fragmento do urbano, a reflexão sobre processos sócioespaciais na escala do lugar, tem a potencialidade de apontar para o sentido global da produção capitalista do espaço. É essa a premissa que está presente ao longo deste pequeno trabalho sobre as transformações no Parque Dom Pedro II causadas pela série de obras viárias implementadas na área pela prefeitura de São Paulo, entre os anos de 1968 e 1970.

A produção da cidade pautada no valor de troca transforma a vida das pessoas, reduzindo-as a meros usuários da cidade, limitados consumidores de bens de consumo. As obras no parque reforçam a produção da cidade como exterioridade e relacionam-se à produção da própria anti-cidade e à impossibilidade do encontro e da socialização. Em outras palavras, exemplificam o fenômeno do estranhamento da vida social no urbano causado pela dominação abstrata da produção do espaço voltada à realização do valor.

A problemática fundamental da discussão sobre as obras viárias no Parque Dom Pedro II insere-se na consideração do espaço como estratégico para o capital. Neste ponto, destaca-se o fato de que no contexto da construção dos viadutos no parque, a indústria automobilística era a responsável pela maior parte do PIB brasileiro, determinando a destinação da maior parte das políticas públicas da época – seja de âmbito municipal, estadual ou federal - para a implantação de infraestruturas de circulação do automóvel. O caso do Parque Dom Pedro II aponta para a relação orgânica entre Estado e capital, mostrando que as ações do Estado no urbano direcionam-se pelo processo de acumulação em determinada conjuntura. É um exemplo de que o poder econômico aliado ao Estado determina o sentido da produção do espaço e o tipo da dominação social.

O espaço público, lugar da centralidade, da manifestação, da igualdade, do encontro e da visibilidade, é o espaço por excelência livre da necessidade e da funcionalidade, e desta maneira aparece como improdutivo para o capital. Isso explica a pressão sobre esses espaços, no movimento da acumulação, em favor do âmbito restrito da circulação por parte dos planejadores e tecnocratas. A análise das obras viárias no Parque Dom Pedro II propõe uma crítica ao discurso da mobilidade e da destruição dos espaços públicos da cidade em nome do “progresso”, ou seja, uma crítica ao discurso do planejamento enquanto ideologia voltada ao

reestabelecimento da função econômica da cidade e que cria uma morfologia segregadora responsável por esvaziá-la de seus conteúdos sociais.

No mundo moderno, os tempos das transformações urbanas são cada vez mais curtos, o que gera a produção de um espaço sem memória e sem história chamado por Ana Fani Alessandri Carlos em muitos de seus escritos como “espaço amnésico”. O caso do Parque Dom Pedro II é um grande exemplo, pois sua realidade de mais de 50 anos enquanto importante espaço público da cidade foi apagada em pouco mais de dois anos pela construção dos viadutos.

Essa característica da produção do espaço urbano como amnésico estava fortemente presente no primeiro momento de intuição da pesquisa. Isso porque, a princípio, não se tinha o conhecimento da existência do parque, e a primeira ideia para o trabalho foi a de que o Bairro do Brás, por muitos anos, esteve conectado com o centro e que a partir de um determinado momento da história da cidade, tal realidade simplesmente “desapareceu”. Na verdade, isto estava certo, e tal fato persiste até os dias de hoje. No entanto, não estava claro que o que verdadeiramente ocorreu foi a destinação do espaço público do Parque Dom Pedro II para a circulação, essa é a razão para o atual estado de fragmentação de toda essa área do centro.

O tema de pesquisa, portanto, surgiu do confronto entre a experiência própria de morador da vizinhança da área do antigo parque entre 2005 e 2013 e da constatação de uma realidade passada da mesma radicalmente diferente da atual, tanto do ponto de vista da morfologia, quanto do ponto de vista das relações sociais. A primeira motivação para a pesquisa surgiu a partir do contato com uma sequência de fotos do parque - antes e depois da construção dos viadutos e avenidas -, e também a partir de depoimentos de antigos moradores da área, que testemunharam como era a vida cotidiana ali antes da sua metamorfose total. Chamou-me muita atenção, por exemplo, um antigo morador dizer que onde hoje está localizado o terminal de ônibus Parque Dom Pedro II era até o final dos anos de 1960 uma área verde na qual ele jogava bola com os amigos o dia todo, e que na hora do almoço sua mãe lhe chamava a partir da janela do apartamento em que moravam – esse apartamento fica em um prédio hoje em frente ao terminal. A partir desses registros, a ideia para o trabalho foi a de analisar as contradições do papel do Estado na área no momento de ruptura daquela realidade construída por tantos anos pelas obras viárias implementadas em um curto período de tempo.

Talvez o grande problema dos tipos de trabalho que utilizam um recorte histórico para análise de processos espaciais no urbano - como este em tela - é a possível acusação de existência de uma crítica nostálgica, já que a todo momento critica-se o sentido do rompimento de uma

determinada realidade social por outra através de um brusco processo de transformação espacial cujo sentido é o apoio à acumulação capitalista. Se na exposição deste pequeno trabalho existem pontos cujas significações remetem à nostalgia, só posso me desculpar e dizer que em nenhum momento foi essa a intenção, muito pelo contrário: logo no início do trabalho está posto que a própria construção do parque em 1922 é moderna e capitalista – ela visava a valorização imobiliária da área –, e não somente a construção dos viadutos. Portanto, se trata de um mesmo processo crítico, mas em contextos diferentes.

Na verdade, o sentido da crítica à ação do Estado na área a partir de sua história e da análise de suas transformações morfológicas é o de apontar que a produção capitalista do espaço acarreta no contínuo reforço da alienação no plano do lugar. Essa argumentação é que está na base do trabalho, e não a nostalgia à pretensa “realidade orgânica do antigo parque”. O que se trata, de fato, é uma mudança na produção do espaço - cujo sentido é sempre determinado pelo processo hegemônico da acumulação em determinada conjuntura – a partir do aprofundamento do processo de metropolização de São Paulo, e os seus desdobramentos sobre a vida cotidiana.

A exposição foi estruturada em dois capítulos. O primeiro, intitulado “O Parque Dom Pedro II”, traz reflexões sobre o atual vazio urbano na área do antigo parque, considerações sobre os antecedentes da construção do parque em 1922 e o sentido de sua construção para a valorização imobiliária da área na época, a sua consolidação enquanto um dos mais importantes espaços públicos de São Paulo ao longo de aproximadamente 50 anos (1922-1968) e os projetos de adequação de sua área para a circulação no contexto de metropolização de São Paulo - no qual o Plano de Avenidas de Prestes Maia, publicado em 1930, constitui a origem das propostas viárias implementadas anos mais tarde no parque pela gestão Faria Lima (1965-1969). O capítulo possui um conteúdo formal, mas não se restringe a isso: procurou-se, ao mesmo tempo em que as transformações na área iam sendo relatadas, a análise da natureza crítica das mesmas.

No segundo capítulo, intitulado “Reflexões sobre a natureza crítica das intervenções viárias no Parque Dom Pedro II”, procurou-se dar maior destaque para a discussão teórica sobre as obras viárias no parque, através de reflexões sobre a produção do espaço urbano como uma estratégia capitalista para resolução de crises, sobre o papel do Estado e da ideologia do urbanismo moderno na produção do espaço urbano e sobre o contexto de consolidação da metrópole no qual o direcionamento das políticas públicas para a construção de infraestruturas

de circulação para o automóvel dão o pano de fundo das obras viárias no Parque Dom Pedro II.

Acredita-se que o presente trabalho tem a sua importância num momento em que se vive uma crise dos espaços públicos da cidade, que cada vez mais são raros. Portanto, o próprio trabalho é um produto do contexto atual de crise desses espaços. Espera-se que as reflexões sobre a natureza crítica das obras viárias no Parque Dom Pedro II possa contribuir, de alguma maneira, para essa discussão.

1 O PARQUE DOM PEDRO II

1.1 A área do parque atualmente

Atualmente, qualquer pessoa que desconheça pormenorizadamente a história de São Paulo e esteja de passagem pelos imponentes e congestionados viadutos que sobrevoam o canal do Rio Tamanduateí na altura da Mooca e do Brás, no centro da cidade, ou então por qualquer uma das duas pistas da Avenida do Estado que por lá se encontram, pela linha vermelha do metrô entre as estações Pedro II e Sé (estruturada nesse trecho sobre uma ponte) ou pelo grande terminal de ônibus Parque Dom Pedro II, jamais poderá imaginar que um dia toda essa área localizada no coração da metrópole paulistana foi na verdade um enorme parque público, uma das principais áreas verdes de lazer e recreação da cidade por aproximadamente cinquenta anos (entre 1922 e 1968). Isso porque tudo o que ali existe nos dias de hoje, de fato, não tem nenhuma relação com um equipamento público tal como um parque - salvo a presença de algumas árvores nas proximidades do Palácio das Indústrias e da E.E. São Paulo, na Rua da Figueira, mas que ainda assim não proporcionam nenhum indício convincente da verdadeira dimensão que o Parque Dom Pedro II teve na área ao longo de sua história.

Todas essas infraestruturas de transporte, localizadas conjuntamente hoje entre a Praça São Vito (ao lado do Mercado Municipal), no Brás, e a Igreja Pentecostal “Deus é Amor”, no Glicério, ocupam exatamente a área do antigo Parque Dom Pedro II, inaugurado em 1922 pela prefeitura de São Paulo como forma de sanear e valorizar a Várzea do Carmo – nome que se dava à área da várzea do Tamanduateí próxima à colina histórica, antes da construção do parque - e destruído também pela prefeitura entre 1968 e 1970, através da implementação de uma série de viadutos e avenidas que tinha por objetivo resolver os problemas de congestionamento na área e na cidade como um todo. Passados exatos quarenta e cinco anos após a construção das obras viárias que arrasaram o parque, assiste-se diariamente aos congestionamentos contínuos na área, bem como no conjunto da cidade.

Essas infraestruturas viárias são condicionantes não só para a morfologia da área, mas principalmente para os seus usos atuais. Em primeiro lugar, a fisionomia da área é a de um enorme nó viário de concreto, cujo cinza dá o tom da paisagem desse importante fragmento do centro de São Paulo. No tocante aos usos, a maior parte dos acessos à atual área do antigo

Parque Dom Pedro II são caracterizados por passagens de pessoas em deslocamento para outras localidades, seja por intermédio de ônibus, automóvel ou metrô. Permanência na área, só mesmo a de algumas pessoas em situação de rua, que utilizam os espaços debaixo dos viadutos como local de moradia. O simples andar à pé é raro, e só é possível pelas alças de pedestres dos viadutos.

Na verdade, são poucas as pessoas que se “atrevem¹” a fazer qualquer deslocamento à pé pelos viadutos: somente algumas poucas pessoas em situação de rua e alguns frequentadores da Igreja Deus é Amor, mas ainda assim tudo muito raro. Estranhei em todas as visitas ao local o fato de não ter visto nenhum aluno da E.E. São Paulo circulando pelo local, já que se trata de uma escola grande e com muitos alunos. Conversando com alguns deles, descobri que possuem muito receio de assaltos (pois, segundo eles, a recorrência é grande no local), e a própria direção da escola recomenda a eles que utilizem algum ônibus que passe no ponto em frente à escola para irem ao Terminal Parque Dom Pedro II, ao invés de fazerem o percurso mais curto - que seria atravessar à pé o Viaduto Antonio Nakashima, localizado ao lado da escola.

Os registros das observações feitas em várias oportunidades em que toda a área foi percorrida (pelos viadutos, alças de acesso e também pelas pistas da Avenida do Estado), associados aos depoimentos de várias pessoas que tem ou tiveram contato com essa área por muito tempo (moradores de rua, trabalhadores da zona cerealista e de pequenos mercados, moradores antigos e atuais de prédios da vizinhança, entre outros), permitem argumentar que esta área atualmente apresenta-se como um enorme vazio de vida urbana no centro, e o que nela se destaca é na verdade o intenso tráfego de automóveis e ônibus para todas as direções da cidade. A área propriamente dita do parque foi totalmente destruída pela construção das infraestruturas viárias atualmente presentes, e o que existe de vida social em seu entorno se concentra nas poucas áreas onde viadutos e avenidas não se constituíram em impedimento para as atividades de comércio e pequenos serviços: a zona cerealista e as proximidades da Rua Vinte e Cinco e Março - ou seja, se trata de uma relação com o espaço fundamentalmente limitada pelo consumo.

As Figuras 1 a 4 mostram o atual aspecto de vazio urbano da área do antigo Parque Dom Pedro II. A partir delas, pode-se notar que as infraestruturas viárias presentes condicionam

¹ Utilizo este termo em alusão à recomendação que recebi de um usuário do terminal de ônibus, após eu ter revelado a ele um pouco das minhas experiências de andarilho pelos viadutos do Parque Dom Pedro II.

essa área como espaço da circulação, constituindo uma morfologia limitadora da vida urbana que praticamente impede qualquer possibilidade de outro tipo de relação com esse espaço.



Figura 1 - Área atual do antigo Parque Dom Pedro II, a partir do Viaduto Antonio Nakashima. Observa-se, da direita para a esquerda: a Estação Mercado do Expresso Tiradentes, automóveis trafegando pela pista da Avenida do Estado no sentido ABC, e o Terminal Parque Dom Pedro II. Toda essa área, como será visto nos próximos tópicos, caracterizou-se até 1968 por um importante e amplo espaço verde de lazer e recreação da cidade. Mais ao fundo, notar a presença dos arranha-céus da colina histórica. Fonte: Tarcísio Linhares Filgueiras, 2015.

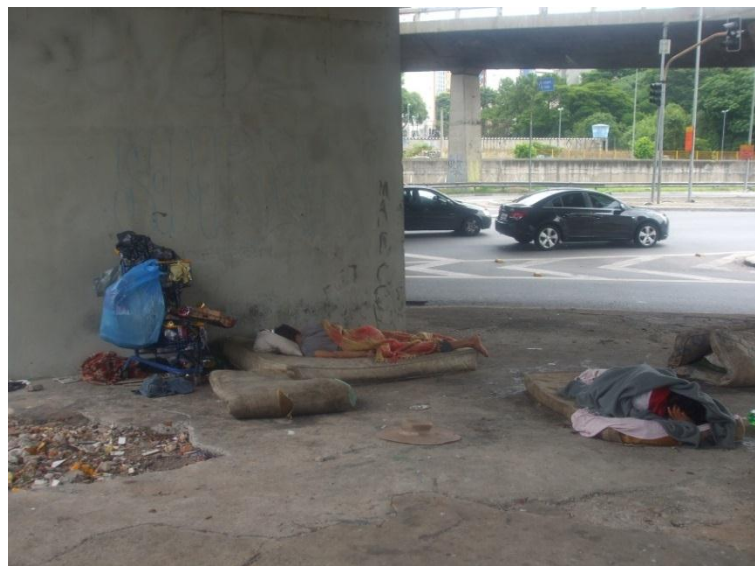


Figura 2 - Pessoas em situação de rua utilizam espaços debaixo do Viaduto do Glicério como lugar de permanência. Notar, no fundo da imagem, o tráfego de automóveis pela Avenida do Estado e a presença do Viaduto 31 de Março. Fonte: Tarcísio Linhares Filgueiras, 2015.



Figura 3 - Aspecto atual da área do antigo Parque Dom Pedro II, a partir de um trecho da Avenida do Estado. Notar a sequência de viadutos e o tráfego de automóveis. Fonte: Tarcísio Linhares Filgueiras, 2015.

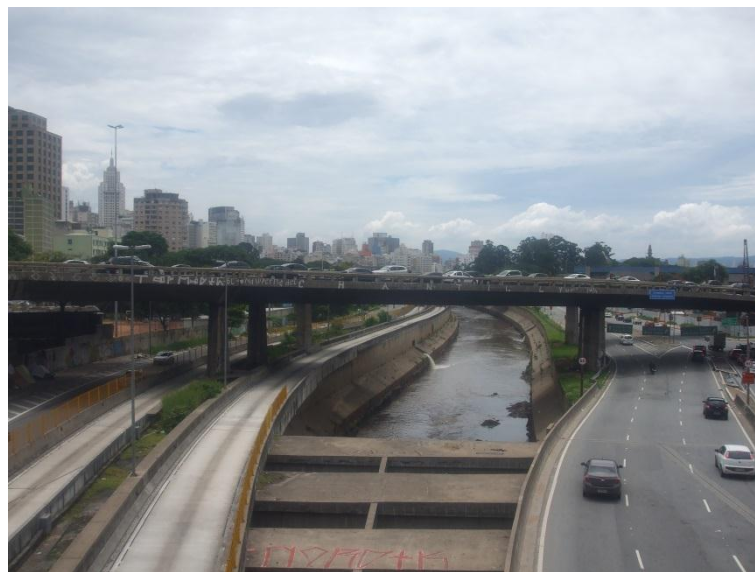


Figura 4 - Atual da área do antigo Parque Dom Pedro II, a partir do Viaduto 31 de Março. Destaque para o canal do Tamanduateí, o Viaduto do Glicério e a Avenida do Estado. Fonte: Tarcísio Linhares Filgueiras, 2015.

Portanto, a área do antigo Parque Dom Pedro II, atualmente, trata-se de um espaço fortemente fragmentado pela presença das estruturas de circulação existentes que, como será visto, apontam para a ênfase dada pelas políticas públicas de longa data na área para o sistema viário. A circulação é a principal marca da paisagem: um amontoado de asfalto e concreto na forma de viadutos e avenidas que não proporciona nenhum indício do seu passado e muito menos a possibilidade de um outro tipo de relação com esse espaço a não ser pela circulação.

1.2 Breves considerações sobre os antecedentes da construção do parque

Para alguns autores (KLIASS, 1993; MEYER; GROSTEIN, 2010; NAVARRO, 2011; REBOLLO, 2012), a área da várzea do rio Tamanduateí situada nas proximidades da colina histórica de São Paulo, denominada Várzea do Carmo - que em 1922 daria lugar ao Parque Dom Pedro II, objeto de análise do presente trabalho -, esteve, ao longo de grande parte da história de São Paulo, diretamente ligada aos inúmeros esforços para a sua apropriação em função das características do seu quadro natural adverso à ocupação (terreno alagadiço e instável de aspecto pantanoso, marcado pelas recorrentes cheias do rio Tamanduateí). Exatamente por este fato, consideram que esta área foi uma barreira ao desenvolvimento da cidade a partir da segunda metade do século XIX, alavancado pela economia cafeeira e pelos primeiros surtos de industrialização. Segundo Rebollo (2012),

As cheias e a estagnação das águas na várzea eram constantes motivos de reclamação dos moradores da cidade, e o poder público, desde muito cedo, promoveu uma série de intervenções, como abertura de canais e tentativas de dessecamento das áreas alagadiças, para tentar remediar essa situação. (REBOLLO, 2012, P. 32)

Sobre o contexto que antecede a construção do Parque Dom Pedro II, o fundamental é ter em mente que é a ocupação social ditada pelo mercado que torna a várzea um problema, daí a necessidade de saneá-la. A várzea, apesar de local impróprio para ocupação, é fundamental para o desenvolvimento do setor imobiliário, por sua condição de centralidade. Os esforços de ocupação de sua área, desse modo, fazem-se como momento de crescimento da cidade onde todos os pedaços do espaço ganham valor de troca no mercado imobiliário, e o papel do Estado, nesse caso, é o de tomar para si as necessidades de expansão deste setor em um contexto de crescimento urbano - o que requer o saneamento de determinadas áreas centrais impróprias à ocupação como forma de liberá-las para o mercado imobiliário, tal como era o caso da Várzea do Carmo.

Para os autores acima citados, a situação de “barreira” da Várzea do Carmo acirra-se com a construção da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí em 1867² e com o conseqüente crescimento

² São Paulo Railway, a primeira estrada de ferro do Brasil.

dos bairros além Tamanduateí a partir da implantação das primeiras fábricas, sobretudo no Brás e na Mooca. Com o passar dos anos, esses bairros em desenvolvimento exigem pelo seu crescimento tornar a várzea ocupável. Rebollo (2012) argumenta que

A situação da área permaneceria praticamente inalterada até a chegada da ferrovia nos bairros a leste do rio, a partir de 1867, ano em que foi inaugurada a estrada de ferro São Paulo Railway Company, ligando a cidade de Jundiaí ao porto de Santos, passando pela capital ao longo dos terraços fluviais dos rios Tietê e Tamanduateí. [...] O período entre a chegada da ferrovia e o término da construção do Parque Dom Pedro II foi marcado por rápidas e radicais transformações nos bairros a leste do rio Tamanduateí e também na própria Várzea do Carmo. O estabelecimento da indústria nos antigos terrenos das chácaras do Brás e da Mooca selou a transição definitiva do caráter predominantemente rural deste setor da cidade de São Paulo. A presença da indústria promoveu a formação dos bairros operários do Brás, da Mooca e do Belém, que cresceram de forma muito acelerada a partir da década de 1870. [...] O crescimento dos bairros a leste do Tamanduateí passou a exigir do poder público melhorias [...]. (REBOLLO, 2012, p. 35-46)

Compreende-se que a barreira ao livre acesso à colina histórica faz com que o mercado imobiliário voltado para a construção industrial associada ao traçado da ferrovia – responsável pela criação dos bairros industriais do Brás e da Mooca - pressione cada vez mais o Estado para a necessidade de intervenções na área, o que pode ser verificado pela constatação de inúmeros projetos de saneamento da várzea ao longo de todo o século XIX e primeiras décadas do século XX³. De uma maneira geral, os pesquisadores que tratam da história do Parque Dom Pedro II ignoram esse problema pois pouco entendem da produção do espaço e de sua relação social.

A Figura 5 apresenta uma imagem da Várzea do Carmo em 1862. Nela pode-se observar as construções da colina histórica à esquerda e o caráter pantanoso da várzea ao centro. É sobre essa configuração que irá ser construído o Parque Dom Pedro II, um projeto modernizante para a área cujo objetivo era o de sua valorização imobiliária.

³ Para conhecimento da série de propostas de urbanização elaboradas para a Várzea do Carmo ao longo dos séculos XIX e XX, ver Enokibara (2003).



Figura 5 - Fotografia da Várzea do Carmo em 1862, por Militão Augusto de Azevedo. Fonte: Departamento do Patrimônio Histórico Municipal de São Paulo.

Neste contexto do final do século XIX e as primeiras décadas do século XX, os fundamentos das teorias miasmáticas, que enfatizavam a influência maléfica das águas estagnadas para a saúde das pessoas, reafirmavam a necessidade de urbanização da área por parte do poder público (KLIASS, 1993; MEYER; GROSTEIN, 2010; REBOLLO, 2012; RIBEIRO, 2012). No Brasil, tais pressupostos da época foram efetivados nas ações do Estado no urbano através dos planos de melhoramentos e embelezamentos das cidades, que tinham em seu discurso a adequação das mesmas para uma nova época, a República, a partir da sua higienização e embelezamento, como uma forma de negar o passado colonial das cidades, mas que por sua vez também escondiam os interesses privados dos promotores dessas mudanças. Para Villaça (2004), foi o tipo de planejamento urbano da burguesia quando era revolucionária, utilizado para ajudar a impor o Estado e a classe dirigente capitalistas. Tais ideais foram a base para a definição da área da Várzea do Carmo como espaço de lazer e recreação a partir da construção do Parque Dom Pedro II na década de 1920 e, como sempre, a imprensa foi o veículo de justificação das propostas do Estado, criando imagem da várzea como um local a ser civilizado. Segundo Ribeiro (2012),

[...] para os agentes que se manifestavam nos periódicos a Várzea do Carmo só se transformaria em um local atraente e de fato se incorporaria às terras da cidade após a promoção de uma série de melhoramentos que dariam conta de seu saneamento e aformoseamento. Para esses grupos, a Várzea do Carmo era concebida enquanto um local potencialmente produtivo. [...] Seja textualmente, seja visualmente, constrói-se a ideia da Várzea do Carmo enquanto uma paisagem a ser modificada por meio de ações concebidas pelo poder público. A proposta de seu embelezamento e saneamento trazia embutida a criação de uma valorização positiva desse espaço, em oposição aos signos da cidade colonial, cuja condição de várzea era um ícone. Durante o século XIX, o contato entre homem e natureza, moldada em parques e jardins públicos, era tido como necessário ao equilíbrio físico e mental do cidadão urbano. Por fim, a transformação da Várzea do Carmo em um espaço urbano produtivo atendia à nova perspectiva capitalista. (RIBEIRO, 2012, p. 132-133)

Portanto, apesar de se tratar de um local impróprio para a ocupação, a Várzea do Carmo foi fundamental para o desenvolvimento imobiliário na área, em razão de sua condição de centralidade. A opção pela construção de um parque satisfazia os interesses de valorização da área, o que pode ser exemplificado pela própria forma que a prefeitura encontrou para viabilizar a sua implementação: a construção do Parque Dom Pedro II foi feita por particulares, que receberam como pagamento da prefeitura os terrenos lindeiros ao parque, valorizados pela obra (KLIASS, 1993).

O Parque Dom Pedro II, desse modo, já nasce como um projeto moderno. A ideologia do urbanismo moderno já está pressuposta: no caso da construção do parque, em sua versão culturalista (lugar bucólico, onde há a possibilidade de uma relação direta com a natureza, permitindo uma pretensa unidade orgânica da cidade, etc.).

1.3 A construção do Parque Dom Pedro II, sua consolidação enquanto espaço público de lazer e recreação no centro da cidade, e os prenúncios de seu declínio

As breves considerações feitas no tópico anterior sobre os antecedentes da construção do Parque Dom Pedro II justificam-se no presente trabalho para reforçar que a área sempre esteve na mira das intervenções do poder público ao longo da história de São Paulo, dado o

seu caráter de centralidade na mancha urbana, e que a construção do parque constituiu um marco nas ações do Estado para a sua definitiva urbanização e valorização imobiliária. Tal apontamento é importante pois corrobora o objetivo maior do trabalho: uma reflexão sobre a natureza dessas ações, especialmente no contexto de construção da realidade do parque através da implementação das obras viárias a partir de 1968, sobretudo os viadutos – o que será visto mais à frente.

O projeto de parque para a Várzea do Carmo pela prefeitura foi concebido durante os trabalhos de retificação do rio Tamandateí e de aterramento de suas várzeas, entre 1896 e 1915, principalmente em seus momentos finais (MEYER; GROSTEIN, 2010). Da concepção do projeto original em 1911 durante a gestão de Raimundo Duprat (1911-1914) à implementação do parque em 1922 na gestão de Firmiano de Moraes Pinto (1920-1922), tal empreitada desenrolou-se durante quatro gestões municipais. As obras do parque propriamente dito deram-se, entretanto, entre 1918 e 1922.

O projeto original para o Parque Dom Pedro II foi elaborado em 1911 pelo arquiteto francês Joseph-Antoine Bouvard, um alto funcionário da prefeitura de Paris na época, contratado pelo prefeito Raimundo Duprat para dar continuidade nas obras de urbanização de seu antecessor, Antônio da Silva Prado, avaliando os planos de melhoramentos elaborados para a cidade e propondo novas ações. Tal projeto de um parque para a Várzea do Carmo inseria-se dentro de uma série de recomendações para o planejamento da cidade feitas por Bouvard, dentre as quais a criação de dois parques nos limites leste e oeste da colina histórica – o Parque Dom Pedro II e o Parque Anhangabaú, respectivamente (KLIASS, 1993; REBOLLO, 2012).

No entanto, não foi este o projeto executado, e sim o do arquiteto-paisagista também francês Francisque Couchet, radicado no Rio de Janeiro na época. Couchet utilizou o plano Bouvard e o alterou levemente, de modo que as características do projeto implantado na construção do Parque Dom Pedro II seguissem as diretrizes gerais da época, que vinham da Europa e dos EUA: tratava-se de uma concepção de lugar fundamentalmente bucólico, um espaço para estar e desfrutar a natureza controlada pelo homem, um jardim público com grandes gramados e caminhos sinuosos que incitavam o encontro entre as pessoas (KLIASS, 1993). De acordo com Kliass (1993),

Seguindo as tendências da época, o projeto foi elaborado em estilo ‘paysager’, como a mesma linguagem de jardim inglês que

predominava entre os parques urbanos implantados inicialmente na Europa e Estados Unidos e, posteriormente, em outros países. Linguagem que se traduzia no *desenho informal de linhas curvas*, com grandes gramados e pavilhões, que criavam pontos de interesse (KLIASS, 1993, p. 116, grifo nosso).

As Figuras 6 e 7 apresentam um panorama do Parque Dom Pedro II com sua configuração original, respectivamente em 1929 e 1935. Nelas podem ser observadas as características de jardim público do parque, tão comuns no contexto do urbanismo sanitaria do final do século XIX e primeiras décadas do século XX.



Figura 6 - Fotografia aérea do Parque Dom Pedro II em 1929. Reproduzido de Ribeiro (2012). Original: Acervo Fundação Energia e Saneamento.



Figura 7 - Panorama do Parque Dom Pedro II em 1935 a partir da torre do Palácio das Indústrias. Fotografia de Sebastião de Assis Ferreira. Fonte: Acervo do Museu da Cidade de São Paulo.

O Parque Dom Pedro II, construído pelo poder público no intuito da valorização da área, era majoritariamente frequentado pelos moradores do centro e dos bairros do Brás, Mooca e Belenzinho, operários e suas famílias, mas também por pessoas de várias localidades da cidade. Sua condição de centralidade permitiu por anos ser considerado o principal parque público de São Paulo, sobretudo entre as décadas de 1920 e 1950.

Seus frequentadores, por décadas, estabeleceram uma relação de apropriação de seu espaço como lugar da vida. Momento da vida cotidiana dessas pessoas enquanto espaço da prática social, o Parque Dom Pedro II, durante a maior parte de sua história, esteve pautado pelo uso, como momento do vivido. Sua existência como espaço público de lazer e recreação no centro da cidade teve como base o seu caráter popular, diferentemente do Parque Anhangabaú, que desde a sua concepção e durante toda a sua curta existência (entre as décadas de 1910 e 1940) foi pensado para ser a imagem da “cidade do café”, uma forma de o Estado demonstrar o poder econômico de São Paulo no auge da economia cafeeira. Segundo Rebollo (2012),

O projeto de Cochet [criação do Parque Dom Pedro II] apresentava-se como contraponto ao parque do Anhangabaú, que seria executado de acordo com o projeto de Bouvard. Ao passo que no Anhangabaú o parque funcionava como cartão postal da cidade - atendendo à vontade de representatividade do poder e da pujança econômica da aristocracia paulista - na área da Várzea do Carmo era proposto um parque com uso mais relacionado ao cotidiano da vida e às necessidades de lazer

da população operária dos bairros do Brás e da Mooca. (REBOLLO, 2012, p. 48-50)

De acordo com Ribeiro (2012), dentre as práticas mais comuns entre os usuários do Parque Dom Pedro II destacavam-se os passeios habituais, a prática de futebol amador adulto e infantil, as festividades de carnaval - sobretudo do antigo curso carnavalesco do Brás -, as festas e procissões religiosas católicas em homenagem à Nossa Senhora de Casaluce, entre outras.

As Figuras 8 a 11 mostram alguns usos no parque. O ANEXO A (vide ANEXOS), um recorte do jornal “O Estado de São Paulo” de 2 de setembro de 1955, traz a indignação de um morador da vizinhança do parque com a prática intensiva de futebol adulto no local - prática essa que, segundo ele, além de produzir um detestável barulho inclusive aos finais de semana, estava transformando o parque em um verdadeiro campo de futebol, reduzindo os espaços de gramado para as crianças brincarem – e com a destinação de parte do parque para a implantação de um parque de diversões – o que acarretaria em mais barulho para os moradores da área.



Figura 8 - Bloco carnavalesco de funcionários do Gasômetro no Parque Dom Pedro II, 1930. Reproduzido de Ribeiro (2012). Original: Acervo Fundação Energia e Saneamento.



Figura 9 - Crianças brincando no Parque Dom Pedro II, 1937. Fotografia de Benedito Junqueira Duarte. Fonte: Acervo do Museu da Cidade de São Paulo.



Figura 10 - Passeios habituais no Parque Dom Pedro II entre 1940 e 1950. Fotografia de Sebastião de Assis Ferreira. Fonte: Acervo do Museu da Cidade de São Paulo.



Figura 11 - Homem passeando pelo Parque Dom Pedro II entre 1941-1950. Notar o aspecto geral do parque: presença de muitas árvores, gramados e passeios sinuosos. Fotografia de Benedito Junqueira Duarte. Fonte: Acervo do Museu da Cidade de São Paulo.

Tais registros indicam que o Parque Dom Pedro II, durante grande parte de sua existência, constituiu-se num espaço de uso popular.

No entanto, tal realidade, apesar de ter perdurado ao longo da maior parte dos quase cinquenta anos em que o Parque Dom Pedro II existiu como espaço público no centro da cidade, esteve contraditoriamente ameaçada pelo próprio Estado desde a década de 1930, no processo de metropolização e principalmente com sua intensificação a partir das décadas de 1940 e 1950 (RIBEIRO, 2012). Poucos anos após a construção do parque, já havia nos bastidores da prefeitura propostas para adequar o seu espaço aos ditames da circulação, ou seja, muito antes da efetiva transformação de seu espaço pelos viadutos ao final da década de 1960 já havia

planos que objetivavam a construção de obras viárias em detrimento da sua urbanidade. Essas propostas estavam contidas no “Plano de Avenidas⁴” de Prestes Maia⁵, publicado em 1930.

Neste sentido, Ribeiro (2012) entende que

[...] a consolidação do espaço da Várzea do Carmo em um parque público é contemporânea ao surgimento de novas propostas urbanísticas que privilegiavam a circulação, encabeçadas pela publicação do Plano de Avenidas na década de 1930. Nas décadas de 1940 e 1950, a imagem construída pelo poder público e difundida pelos periódicos naturaliza o processo de transformação da cidade, mais especificamente a substituição das áreas do Parque Dom Pedro II por vias de transportes. Gradualmente, nas décadas que se seguem, a construção de um complexo de viadutos e da Avenida Radial Leste conferem ao parque público a condição de *não-lugar*, ou seja, de um espaço em constante mutação e que, por conseguinte, não se mantém. Esse imaginário sobre o Parque Dom Pedro II, surgido nas décadas de 1940 e 1950, mantém-se até a atualidade. (RIBEIRO, 2012, p. 205-206, grifo nosso)

São interessantes os exemplos dessa tensão do processo de modernização de São Paulo na área do Parque Dom Pedro II a partir dos registros das imagens da época. A Figura 12 mostra uma imagem do parque em 1959, onde a escultura do Semeador⁶, localizada na Praça São Vito, aparece cercada por automóveis estacionados. Comparando-a cronologicamente com as Figuras 8 a 11 e relacionando-a com a mensagem de um morador da vizinhança do parque em

⁴ Título original: “Estudo de um plano de avenidas para a cidade de São Paulo”. Devido a extrema importância deste plano no planejamento urbano de São Paulo como um todo ao longo da maior parte do século XX, e especialmente nas intervenções no Parque Dom Pedro II entre 1968 e 1970 – as quais constituem o objeto de análise do presente trabalho –, julgo ser mais apropriado, em termos de exposição, tecer considerações sobre este plano no próximo tópico deste capítulo, que versará sobre a construção das obras viárias no parque.

⁵ O engenheiro Francisco Prestes Maia foi prefeito de São Paulo durante dois mandatos: entre 1938 e 1945 e entre 1961 e 1965. Foi o grande responsável - direta e até mesmo indiretamente - pelas grandes linhas estruturais da cidade de São Paulo tal como a conhecemos hoje, bem como da metrópole de uma maneira geral, através de uma série propostas de intervenções de vulto no sistema viário. Sua atuação na prefeitura, seja no papel de prefeito ou de técnico, propondo constantes intervenções de cunho viário e modernizador, ditou o planejamento urbano de São Paulo durante aproximadamente 40 anos, até o início da década de 1970.

⁶ A escultura do Semeador, um bronze de autoria de Caetano Fracarolli (1911-1987), foi a última escultura a ser colocada no parque, na década de 1940. Representa um agricultor semeando a terra, e tal característica explica o fato de ser conhecida também como “Monumento ao Trabalho”. Atualmente localiza-se na Praça Apecatu, próxima ao CEAGESP, na zona oeste da cidade. Fonte: Ribeiro (2012).

1955 (ANEXO A), compreende-se que a área do parque vinha sendo cada vez mais pressionada pelas necessidades do uso do automóvel - o que culminou, a partir de 1968, na sua radical transformação para a implementação de uma série de viadutos e avenidas que tinham por objetivo atender ao uso máximo do automóvel na cidade.



Figura 12 - Escultura do Semeador no Parque Dom Pedro II em 1959, cercada por automóveis estacionados. Autor desconhecido. Fonte: Acervo do Museu da Cidade de São Paulo.

Para Ribeiro (2012), um indicativo do movimento do processo de modernização e metropolização de São Paulo e seus reflexos na área do parque está no fato de que com a construção dos primeiros arranha-céus na colina histórica, as fotografias produzidas pelo poder público e pela imprensa deixam progressivamente de registrar a área do parque e passam a se concentrar para a paisagem da colina, que representava a transformação de São Paulo em uma metrópole moderna. Na Figura 12 vista anteriormente (a da Escultura do Semeador), é possível notar a imponência (pelo tamanho e presença) dos arranha-céus da colina. Ribeiro aponta que

Se Nova York possuía o Central Park, de onde se podiam apreciar os arranha-céus que desafiavam as leis da física, eternizados na imagem do Empire State Building, São Paulo não ficava atrás, pois do Parque Dom Pedro II podia-se observar a cidade moderna, celebrada de maneira eufórica nas imagens dos álbuns e dos cartões postais da cidade nas décadas de 1940 e 1950, em que eram constantemente fotografados os edifícios Martinelli, o Banco do Estado de São Paulo e o Banco do Brasil, ícones do desenvolvimento tecnológico da metrópole e da participação da cidade no sistema financeiro internacional. (RIBEIRO, 2012, p. 186-187)

De qualquer maneira, o que para o presente trabalho é o mais importante nas considerações sobre as imagens do Parque Dom Pedro II ao longo de sua história é o registro progressivo das transformações no seu espaço do uso para a circulação - com a consequente redução de suas áreas livres -, o que aponta que cada vez mais o parque foi perdendo a sua característica de um espaço para estar e se tornando um espaço de passagem de automóveis. Desse modo, supõe-se que houve uma progressiva desvalorização da área do parque no processo de metropolização de São Paulo, pois a mesma foi se constituindo numa barreira à expansão da circulação que a metamorfose da cidade em metrópole continuamente requeria. De certa maneira, as imagens do parque anunciam o que estava por vir: as obras viárias que fragmentaram o seu espaço.

Segundo Ribeiro (2012), as imagens do parque a partir da década de 1950 são

[...] indícios do cenário que se delineia a partir desse momento para esse logradouro, que duas décadas antes havia se consolidado como um espaço público de lazer, tanto na imagem disseminada pelo poder público, como naquela produzida por seus usuários. A partir da década de 1950, momento em que se inicia o processo de metropolização da cidade, a área do Parque Dom Pedro II passa a ser lentamente desestruturada para dar lugar às vias de transportes, última etapa desse processo de especialização do fato urbano. (RIBEIRO, 2012, p. 107)

Tal cenário, delineado principalmente através da imprensa (vide ANEXO B), não deixava espaço para o Parque Dom Pedro II, justificando a sua destruição em favor do crescimento da metrópole. Para os tecnocratas, São Paulo não podia “parar”, e essa ideologia do “progresso” esteve na base das intervenções de cunho modernizador no parque por parte do Estado, com a construção dos viadutos. As imagens e discursos produzidos pelos tecnocratas através do Estado e da imprensa esmagaram aqueles produzidos pelos usuários do parque, no intuito da

substituição de sua área por novas vias de transporte: naturaliza-se o processo crítico de transformação do parque em mera infraestrutura viária.

1.4 As obras viárias no Parque Dom Pedro II

As obras viárias implementadas no Parque Dom Pedro II pela prefeitura de São Paulo entre 1968 e 1970 – aclamadas pela imprensa da época como “Complexo Viário Parque Dom Pedro II” –, no intuito de solucionar problemas de circulação à escala metropolitana (a ligação entre as zonas leste e oeste, a ligação entre a região do ABC e a Marginal Tietê, e o acesso ao centro de uma maneira geral), foram as intervenções responsáveis pela fragmentação do antigo espaço público do parque. Trata-se basicamente das infraestruturas de circulação localizadas atualmente na área (o complexo de viadutos e alças de acesso e as duas pistas da Avenida do Estado, margeando o Rio Tamanduateí).

Essas intervenções tiveram sua origem mais remota nas propostas viárias para a cidade encontradas já em 1930 com a publicação do “Plano de Avenidas”, de autoria do engenheiro e então futuro prefeito de São Paulo Francisco Prestes Maia. Tal estudo, encomendado pela gestão de José Pires do Rio (1926 a 1930), tinha como objetivo a “preparação da cidade para o futuro”, orientando o seu crescimento e organizando os fluxos a partir da concepção de uma estrutura viária radioconcêntrica onde destaca-se um anel viário perimetral que engloba o centro, chamado “Perímetro de Irradiação⁷”, associado a um conjunto de avenidas radiais que, a partir dele, partem para todas as direções, estimulando a expansão da mancha urbana e desviando os fluxos dessa área (KLIASS, 1993; MEYER; GROSTEIN, 2010; NAVARRO, 2011; REBOLLO, 2012).

O Perímetro de Irradiação, principal proposta contida no plano de Maia, constituiu-se num sistema interligado de avenidas ao redor do centro e marcou o início das profundas alterações no Parque Dom Pedro II ao longo de várias gestões que deram continuidade ao modelo viário adotado por Maia. Segundo Kliass,

⁷ O Perímetro de Irradiação é o anel viário composto pela Avenida Ipiranga, Avenida São Luiz, Viaduto 9 de Julho, Rua Dona Maria Paula, Viaduto Maria Paula, Praça João Mendes, Rua Anita Garibaldi, Avenida Rangel Pestana, Rua da Figueira, Avenida Mercúrio e Avenida Senador Queirós.

Quando Prestes Maia torna-se prefeito, em 1938, tem início a um extenso programa de obras baseado em seu *Plano de Avenidas*. Apesar de mais modesto que a proposta original, esse programa irá alterar sobremaneira a paisagem de São Paulo, dando prioridade absoluta ao sistema viário. [...] o Parque Dom Pedro II cede diante das pressões do entorno e foi engolido na volúpia por áreas de circulação. Logo esse parque será afetado pela implantação do Perímetro de Irradiação. (KLIASS, 1993, p. 129, grifo da autora)

Sua implantação previa uma série de intervenções no parque, tais como o alargamento do sistema viário nos três eixos correspondentes aos antigos aterros (da Mooca ou Tabatinguera, do Carmo e do Gasômetro, todas áreas do antigo parque contíguas às atuais Rua da Tabatinguera, Avenida Rangel Pestana e Rua do Gasômetro, respectivamente) e o alargamento de todas as vias perimetrais ao parque, com intervenções nas duas praças semicirculares que o ligavam à Ladeira do Carmo (atual Avenida Rangel Pestana) e à Ladeira General Carneiro (KLIASS, 1993). Portanto, como visto acima (no tópico 1.3), é bastante indicador da natureza crítica das ações do Estado na área o fato de que somente oito anos após a construção do parque, já se tinha propostas de intervenções viárias para ele, todas contrárias à sua condição de espaço público de lazer e recreação no centro da cidade. Isso mostra uma mudança no processo de produção do espaço urbano e revela o sentido das políticas públicas que o produzem: é o de sua adequação à realização da acumulação capitalista, não considerando a prática sócioespacial.

A Figura 13 apresenta o traçado do Plano de Avenidas de Prestes Maia, com sua estrutura radioconcêntrica na qual se destaca o Perímetro de Irradiação. Notar, no canto inferior direito da imagem, que o mesmo passa pelo Parque Dom Pedro II, com o alargamento da Avenida Rangel Pestana e da Rua da Figueira (que contorna o parque no seu limite com o Brás e a Mooca), além do traçado da futura Radial Leste.



Figura 13 - Plano de avenidas de Prestes Maia. Reproduzido de Rebollo (2012). Fonte: Maia (1930).

As obras para a implementação do Perímetro de Irradiação, levadas a cabo durante o período de 1939 a 1945, na primeira gestão de Maia, configuraram as primeiras intervenções na área do Parque Dom Pedro II, alterando o seu desenho original: o alargamento da Avenida Rangel Pestana no trecho contíguo ao parque, roubando áreas e seccionando-o em duas porções distintas, e o alargamento da antiga Rua Santa Rosa (atual Avenida Mercúrio), subtraindo parte da área do parque que envolvia o Palácio das Indústrias, além do seu prolongamento através da construção de uma ponte sobre o rio Tamanduateí, ao lado do Mercado Municipal (KLIASS, 1993; MEYER; GROSTEIN, 2010; NAVARRO, 2011; REBOLLO, 2012).

A Figura 14 mostra a área do Parque Dom Pedro II a partir de uma imagem aérea de 1945, no contexto das primeiras intervenções na área. No canto superior da imagem, são destacados o Mercado Municipal e a ponte sobre o Tamanduateí no prolongamento da Avenida Mercúrio, além do Palácio das Indústrias, a Casa das Retortas e o quadrante noroeste do parque, onde

hoje localiza-se o Terminal de ônibus Parque Dom Pedro II. No canto inferior da imagem, são destacados o gasômetro e o Segundo Batalhão de Guardas. Deslocada da área propriamente do parque mas inserida nas obras do Perímetro de Irradiação, localiza-se a Praça Clóvis Bevilácqua em obras, no canto inferior esquerdo da imagem.

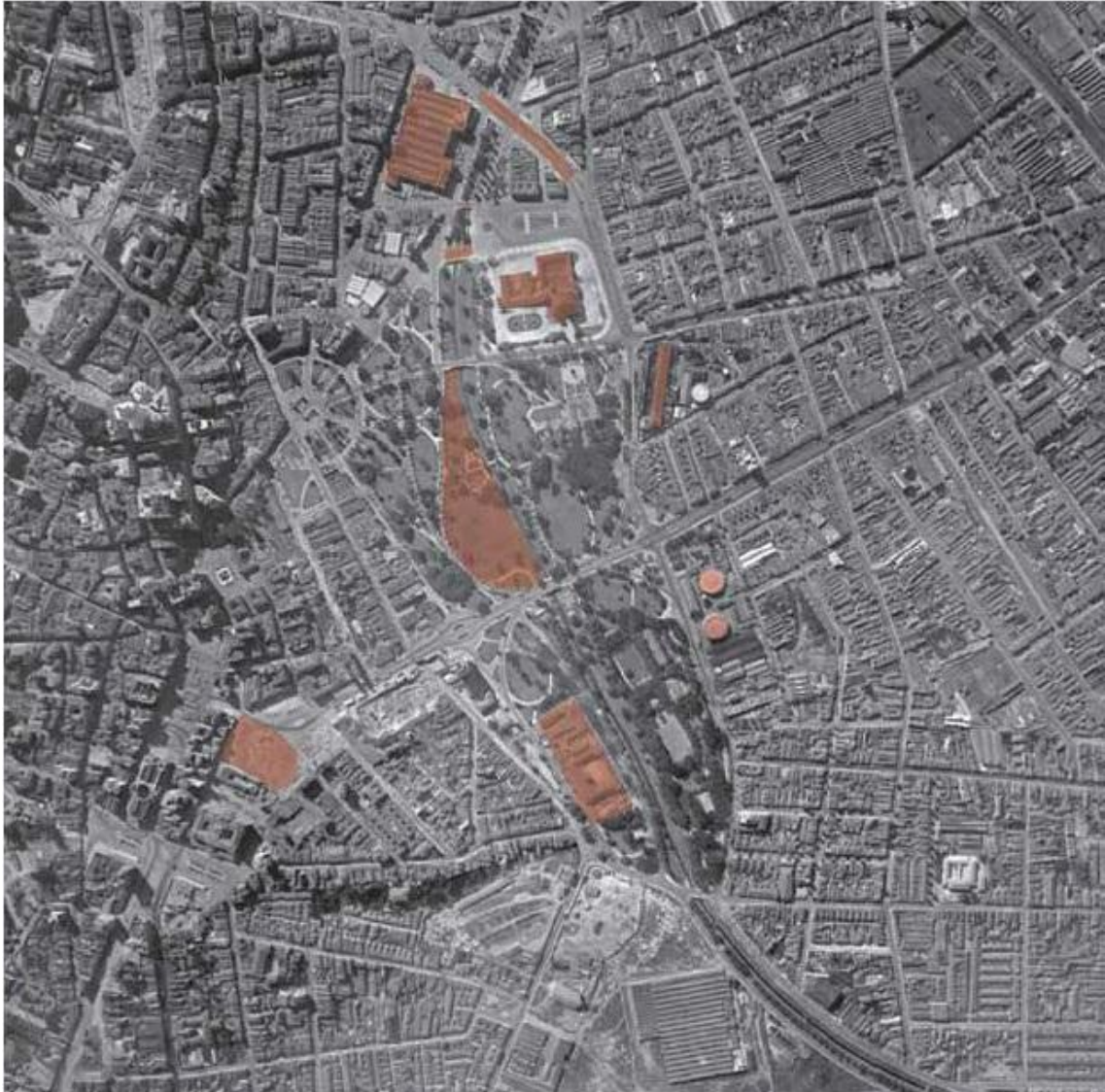


Figura 14 - Fotografia aérea da área do Parque Dom Pedro II em 1945. Fonte: Meyer; Grostein (2010).

Apesar das primeiras intervenções no parque em função da implementação do Perímetro de Irradiação - que o dividiu ao meio através do alargamento da Avenida Rangel Pestana -, sua área ficou relativamente conservada enquanto equipamento público de lazer e recreação. As Figuras 15 e 16, ambas de 1947, mostram um pouco da fisionomia do parque no contexto das obras do Perímetro de Irradiação.



Figura 15 - Parque Dom Pedro II em 1947. Notar o diâmetro do canal Tamanduateí e a presença do então recém-inaugurado Edifício Guarany (que ainda resiste às transformações na área), ao fundo. A ponte sobre o rio fazia parte da ligação direta que havia entre o Brás e a colina histórica na altura do Palácio das Indústrias, antes da construção dos viadutos e avenidas. Nessa área atualmente encontra-se o Terminal Parque Dom Pedro II. Fotografia de Dmitri Kessel. Fonte: Acervo da Revista Life.



Figura 16 - Aspecto do Parque Dom Pedro II em 1947. A área atualmente está tomada pelo terminal de ônibus Parque Dom Pedro II. Fotografia de Dmitri Kessel. Fonte: Acervo da Revista Life.

No entanto, tal fato não se deve à falta de propostas de intervenções viárias na área na sequência das obras do Perímetro de Irradiação, e sim pelas dificuldades orçamentárias que a prefeitura teve ao longo das décadas de 1950 e início da década de 1960 para a implementação das mesmas (MEYER, GROSTEIN, 2010).

Em 1950, houve a publicação do “Programa de Melhoramentos Públicos para a Cidade de São Paulo”, encomendado pelo prefeito Lineu Prestes (1950 a 1951) ao engenheiro estadunidense Robert Moses, famoso mundialmente na época pelos projetos de construção de vias expressas no Estado de Nova Iorque. Tal plano, que ficou mais conhecido pela alcunha de “Relatório Moses”, propunha a continuidade das obras viárias contidas no plano de Maia através do reforço das avenidas radiais pela implementação de um sistema de vias expressas, na qual a construção da Radial Leste se destaca como uma intervenção importante na área do parque, a partir de 1955. Além disso, durante a gestão de Jânio Quadros (1953 a 1955), na qualidade de secretário de obras, e ao longo de seu segundo mandato como prefeito (1961 a 1965), Prestes Maia deu continuidade a esse estudo, reafirmando a necessidade de complementação do sistema de vias rápidas através da construção de um esquema diametral para a ligação leste-oeste: a Radial Leste associada a alças sobre áreas do parque (KLIASS, 1993; MEYER; GROSTEIN, 2010)

A Figura 17 mostra a área do parque em 1958. Aqui o destaque maior é para a Radial Leste, principal intervenção na área do parque na década de 1950, no canto inferior direito da imagem. Outros destaques são para o aparecimento do Edifício São Vito na paisagem e pequenas alterações no quadrante noroeste do parque, localizadas no canto superior da imagem, além do surgimento da Escola Estadual São Paulo e de uma alça de acesso à Avenida Rangel Pestana, no centro da mesma.



Figura 17 - Fotografia aérea do Parque Dom Pedro II em 1958. Fonte: Meyer; Grostein (2010).

Resultado de propostas que têm seus primórdios no “Plano de Avenidas” de Prestes Maia em 1930, passando pelas propostas do “Relatório Moses” de 1950 e pelo segundo mandato de Prestes Maia à prefeitura (1961-1965), o complexo de viadutos que definitivamente fragmentou o Parque Dom Pedro II, além das outras obras viárias e equipamentos a ele associados, somente começou a ser construído em 1968, ao final da gestão do prefeito Faria Lima (1965 a 1969), estendendo-se na gestão Maluf (1969 a 1971). A transformação morfológica radical implantada na área do parque destruiu os referenciais da vida cotidiana de seus usuários, quebrando a possibilidade de relações entre eles nesse importante fragmento da cidade. Tais intervenções apontam para o sentido da produção capitalista do espaço, que é o da reprodução do capital em prejuízo da permanência de relações sociais para além do valor

de troca, mostrando a tendência de tornar produtivo para o capital todos os espaços da cidade. Exemplificam o desdobramento desse movimento sempre na cooptação do espaço público da cidade para a circulação, já que este é, em essência, o espaço que está fora da necessidade e da funcionalidade, é o espaço da igualdade, do encontro, da visibilidade, onde cada indivíduo é considerado e tem o direito à opinião. As obras viárias no parque revelam a sua natureza crítica ao negarem o domínio público: este não pode existir sem um espaço comum, o espaço público.

Faria Lima (1965-1969) foi o concluidor do programa de obras viárias proposto anos antes por Maia. O período de sua administração correspondeu ao auge dos investimentos públicos visando o transporte individual na cidade, bem como um novo ciclo de intervenções de vulto no sistema viário equivalente em importância ao de 1938-1945, definindo a sua fisionomia atual (LEFÈVRE, 1986; LEME, 1982).

A Figura 18 mostra a área do antigo Parque Dom Pedro II em 1968, ano em que ocorreu o início das profundas transformações na área, destituindo-a da qualidade de parque urbano até os dias de hoje. Na imagem, é retratada a última configuração do parque propriamente dito, ou seja, antes do início das obras: é sobre esta configuração que vai recair a implantação da pesada infraestrutura viária de escala metropolitana na área, principalmente a série de viadutos, responsáveis por sua total descaracterização enquanto espaço público de lazer e recreação no centro de São Paulo. Destaca-se na imagem basicamente o alargamento da calha do Tamanduateí, associado a pequenas intervenções de cunho estético na área do parque.



Figura 18 - Fotografia aérea do Parque Dom Pedro II em 1968. Fonte: Meyer; Grostein (2010).

O aumento progressivo do número de automóveis em circulação na cidade pressionava cada vez mais os tecnocratas do Estado a adequarem o seu espaço ao uso do automóvel. No caso do Parque Dom Pedro II, os viadutos foram construídos com esse intuito, em detrimento de todos os seus conteúdos sociais. Sua área transformou-se num bizarro nó viário no centro da cidade, ligando o ABC à Marginal Tietê e a zona leste à zona oeste, além de todas essas áreas ao centro. Lefèvre aponta que

A saturação do sistema viário com os veículos particulares foi a motivação para a realização do grande número de obras que alterou a fisionomia da cidade a partir dos anos 50, em especial durante e logo após a gestão do Prefeito Faria Lima (1965-1969), com a abertura de diversas avenidas e implantação de vias expressas e elevados [...] e

com a execução de diversos complexos de obras feitas em função do sistema viário [...] como o conjunto de viadutos do Parque Dom Pedro II, e muitas outras. (LEFÈVRE, 1986, p. 95)

Tais intervenções foram uma maneira de consolidar a estruturação da metrópole de São Paulo, que se constituiu através da explosão da mancha urbana permitida (e enfatizada) pelo uso do automóvel. Representaram a concepção de cidade ideal dos planejadores e tecnocratas, onde tempo e espaço são meras abstrações, e os problemas são vistos apenas como desvios de modelo, solucionáveis através de um novo tipo de planejamento - já que tudo é atribuído ao aumento populacional, ao “inchaço urbano”, que requer a correspondente infraestrutura adequada por parte do Estado (RODRIGUES, 2007).

Foram construídos seis viadutos sobre o Parque Dom Pedro II, bem como outras obras viárias complementares (alças e rampas de acesso): o Viaduto Diário Popular, que contornando o Palácio das Indústrias e sobrevoando a Praça São Vito, faz a ligação entre a Rua do Gasômetro com a Rua Vinte e Cinco de Março, na altura da Praça Fernando Costa; o Viaduto Antonio Nakashima (inominado até 1998), que faz a ligação entre a Rua da Figueira com a Avenida Rangel Pestana, no sentido Praça da Sé; o Viaduto Vinte e Cinco de Março, que une os dois segmentos (do centro ao do Brás) da Avenida Rangel Pestana de cada lado da antiga área do parque; O Viaduto Mercúrio, que parte do Viaduto 25 de Março e faz a ligação da Avenida Rangel Pestana com a Avenida Mercúrio; o Viaduto do Glicério e suas rampas auxiliares, que fazem parte da Ligação Leste-Oeste⁸ e; o Viaduto 31 de Março⁹, que faz a ligação entre a Rua Frederico Alvarenga e a Radial Leste. Para Kliass,

em 1970, o sistema de viadutos estava completo e com ele acabava a curta história do Parque Dom Pedro II, cuja vida durou menos de 50 anos. Esse parque, que teve um processo de criação tão moroso, seria destruído em apenas dois anos (KLIASS, 1993, p. 130).

⁸ A Ligação Leste-Oeste é um termo utilizado para se referir a um conjunto de pontes e vias expressas que fazem a ligação entre a Radial Leste e o Elevado Costa e Silva. É composta pelo Viaduto do Glicério, Avenida Radial Leste-Oeste, Viaduto Jaceguai, Viaduto Júlio de Mesquita e o trecho de avenida sem nome que passa por de baixo da Rua Augusta, Praça Roosevelt e Rua da Consolação.

⁹ Os viadutos do Glicério e 31 de Março foram renomeados pela Lei Municipal nº 455/2011 como “Complexo Viário Evaristo Comolatti”.

Além dos viadutos, no mesmo contexto dessas intervenções na área e completando o processo de cooptação do espaço público do parque à circulação na escala metropolitana, foram implementadas outras grandes obras de vulto, como a continuação da Avenida do Estado passando pelo centro do parque junto ao canal do Tamanduateí, o alargamento deste último em função dos grandes episódios de enchentes em 1963, 1966 e 1968 (MEYER; GROSTEIN, 2010), e a transferência dos pontos terminais de ônibus da Praça Clóvis Bevilacqua, em função das obras do metrô, associada a construção de um grande estacionamento na porção oeste do parque, contribuindo ainda mais para a fragmentação de sua área. Para Lefèvre, em um trecho que exemplifica as implicações da implantação desse último equipamento no parque,

O uso do automóvel para as viagens ao centro trazia de forma crescente os dois problemas que equilibram ou anulam a flexibilidade que é a sua característica: o congestionamento das vias de acesso e a ocupação de todos os locais disponíveis para o estacionamento. Áreas centrais extremamente valorizadas foram transformadas em garagens ao ar livre [...]. (LEFÈVRE, 1986, p. 52)

A Figura 19 mostra a série de obras viárias implantadas na antiga área do parque, com destaque para os viadutos. A contraposição com a figura anterior (Figura 18) dá-nos um importante registro da magnitude que tais obras tiveram na área, sobretudo quando se atenta para o fato de o antigo parque sumir nesta imagem, além da consideração do curto período de implantação das obras (pouco mais de dois anos).



Figura 19 - Fotografia aérea da antiga área do Parque Dom Pedro II em 1973. Fonte: Meyer; Grostein (2010).

As Figuras 20 e 21 mostram a área do antigo Parque Dom Pedro II em obras. Em ambas figuras, nota-se o total arrasamento do parque pela implementação dos viadutos e avenidas. Como visto até aqui, foram essas intervenções viárias as responsáveis pela configuração da área tal como ela é hoje: trata-se do momento de ruptura da realidade do parque para a realidade dos viadutos e avenidas, ou seja, da metamorfose da cidade em metrópole.



Figura 20 - Parque Dom Pedro II em obras, 1969. Fotografia de Ivo Justino. Fonte: Acervo do Museu da Cidade de São Paulo.

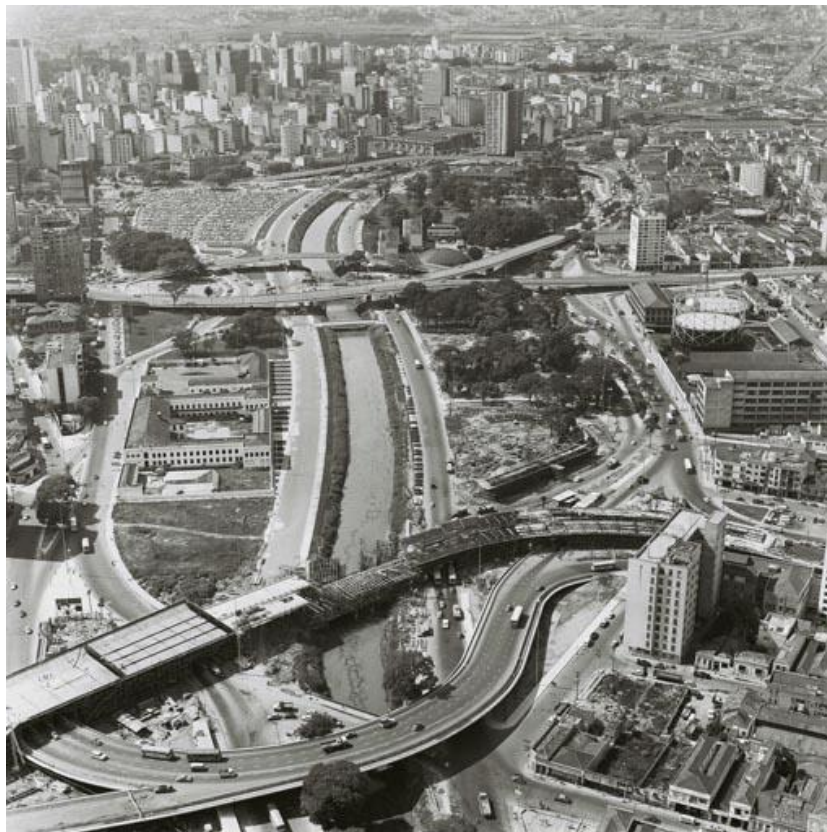


Figura 21 - Obras viárias no Parque Dom Pedro II em processo de finalização, 1971. Fotografia de Ivo Justino. Fonte: Acervo do Museu da Cidade de São Paulo.

As obras viárias no Parque Dom Pedro II apresentadas neste tópico apontam para o cotidiano como o nível no qual recai todo o peso da reprodução social capitalista, pois no intuito de adequar a área aos desígnios da circulação houve a cooptação do espaço público do parque e o esvaziamento de seus conteúdos sociais, acarretando na atual configuração da área: um mosaico de espaços fragmentados caracterizados pela existência de uma pesada infraestrutura viária de escala metropolitana na qual não há vida urbana, somente passagem de veículos. Tais obras fizeram sumir o parque da paisagem da cidade juntamente com toda a sua urbanidade “como num piscar de olhos”, deixando o mesmo de ser o lugar do encontro e da reunião para ser o local da passagem de automóveis.

A metamorfose radical na área do parque trazida pelas obras viárias foi de tão grande magnitude a ponto de não haver hoje em dia nenhum documento oficial que considera a área enquanto um parque – mesmo que no passado o Parque Dom Pedro II tenha sido um grande parque público no centro, e o principal parque da cidade por aproximadamente três décadas, cartão postal da cidade entre os anos de 1920 e 1950. Hoje o termo “Parque Dom Pedro II” é apenas uma referência informal ao terminal de ônibus que por lá existe desde 1996 (e que substituiu os pontos terminais transferidos principalmente da Praça Clóvis Beviláqua a partir da década de 1970): a maior parte das pessoas que frequentam o terminal de ônibus – inclusive eu até poucos anos atrás – não faz idéia de que toda aquela área foi por cinquenta anos um importante espaço público de lazer e recreação da cidade.

O caso do Parque Dom Pedro II, desse modo, é um exemplo do processo de transformação do urbano no mundo moderno caracterizado por Carlos (2007) como “produção do espaço amnésico”. Para a autora,

O processo de reprodução do espaço na metrópole apresenta como tendência a destruição dos referenciais urbanos, isto porque a busca do incessantemente novo - como imagem do progresso e do moderno - transforma a cidade em um instantâneo, onde novas formas urbanas se constroem sobre outras, com profundas transformações na morfologia, o que revela uma paisagem em constante transformação. Nesse contexto, as práticas urbanas são invadidas/paralisadas, ou mesmo cooptadas, por relações conflituosas que geram, contraditoriamente, estranhamento e identidade, como decorrência da destruição dos referenciais individuais e coletivos que produzem a fragmentação do espaço (realizando plenamente a propriedade privada do solo urbano) e com ele, da identidade, enquanto perda da memória social, uma vez que os elementos conhecidos e reconhecidos, impressos na paisagem da metrópole, se esfumam no processo de construção incessante de

novas formas urbanas. A destruição dos referenciais urbanos fica visível no desaparecimento das marcas do passado histórico na e da cidade provocando, não só o estranhamento porque as formas mudam rapidamente, mas também, porque estas produzem as possibilidades que atestam o empobrecimento das relações de vizinhança, a mudança das relações dos homens com os objetos que lhe são próximos e o esfacelamento das relações familiares. Como fundamentação desse processo de transformação presenciamos a aceleração do tempo no mundo moderno, com mudanças muito rápidas que se revelam na morfologia da cidade, ao mesmo tempo em que na vida cotidiana, modificando-a. Como resultado surgem novos padrões e formas de adaptação decorrentes da imposição de um novo modo de apropriação do espaço da cidade. Assim nos deparamos com formas cada vez mais mutantes em um tempo cada vez mais efêmero, produto de uma nova racionalidade imposta por profundas mudanças no processo de acumulação. Assim, uma nova relação espaço-tempo domina o mundo, onde a efemeridade do tempo no espaço revela a produção de um “espaço amnésico”. (CARLOS, 2007, p. 13)

As intervenções viárias na área do parque acarretaram no isolamento do Brás com o centro e na destruição das antigas relações de vizinhança, criando um bloqueio que torna quase impossível o seu acesso à pé, ficando o mesmo limitado ao uso do automóvel.

Outra obra que fragmentou ainda mais a área do antigo parque foi implementada anos após esse contexto de intervenções entre 1968 e 1970: a construção da estação de metrô Pedro II em 1986, em forma de elevador. A linha passa pelo parque através de uma ponte, e dessa maneira, soma-se ao complexo de viadutos. A Figura 22 mostra as transformações trazidas à área com a implementação desse equipamento.



Figura 22 - Fotografia aérea da área do antigo Parque Dom Pedro II em 1986, onde se destaca a implementação da Estação de Metrô Pedro II. Fonte: Meyer; Grostein (2010).

No entanto, tal obra não é discutida na presente exposição sobre as transformações no Parque Dom Pedro II pelo fato de o interesse do trabalho se dar especificamente pelo contexto de ruptura que impôs a lógica da circulação sobre o uso, marcando a transformação na área da realidade do antigo espaço público do parque para a da implementação das obras de infraestrutura viária. Sem nenhuma dúvida a estação de metrô, na forma de um elevado, contribuiu ainda mais para o atual estado de forte fragmentação da área.

As considerações do presente capítulo sobre as transformações do Parque Dom Pedro II proporcionam um panorama geral da sua realidade atual bem como da sua história, atentando para o fato de sua área ser alvo das ações do Estado desde a “epigênese da infância”. As

intervenções viárias entre 1968 e 1970, como visto, foram responsáveis pela sua destruição e pela configuração atual da área, e tudo isso ocorreu dentro da lógica do processo de transformação espacial da metrópole. É chegado o momento de tirar o foco da forma para os conteúdos: este movimento aponta, por de trás da mudança da paisagem, os conteúdos do processo de metropolização.

As considerações seguintes contrapõem-se a abordagem dos livros e dissertações referenciados até aqui (apesar de terem fornecido valiosas informações utilizadas para a construção da análise contida no presente trabalho): estes trabalhos analisam as transformações no parque em termos de “falta de planejamento” ou de “planejamento errado”, focando na necessidade de ações acertadas para a área para devolver-lhe a sua devida configuração, ou então a partir de uma posição nostálgica em relação à antiga área do parque. Entende-se que o mais importante é contextualizar a mudança no processo da produção do espaço da metrópole - esse esforço delinea o horizonte desta pesquisa.

2 REFLEXÕES SOBRE A NATUREZA CRÍTICA DAS INTERVENÇÕES VIÁRIAS NO PARQUE DOM PEDRO II

2.1 A produção do espaço urbano como uma estratégia capitalista para resolução de crises

As obras viárias no Parque Dom Pedro II, realizadas entre 1968 e 1970, tiveram como propósito maior a adequação da área aos ditames da circulação do capital industrial na escala metropolitana, num momento em que este setor era o principal da economia. Verificava-se na época uma grande expansão das suas atividades, que por sua vez encontrava barreiras à circulação das mercadorias e forçavam o Estado a resolver o problema. É o contexto da consolidação da metrópole industrial de São Paulo, onde a ação do poder público fundamentava-se, principalmente, na implantação de estruturas físicas capazes de suportar a enorme quantidade de capitais sobreacumulados em razão do não-acompanhamento do crescimento da capacidade produtiva pelas estruturas de circulação então existentes na cidade.

O caso do Parque Dom Pedro II é exemplificador da implantação do planejamento viário como condição geral de produção, socializando os seus “impactos” para a população (CARLOS, 2008). Os viadutos, que foram construídos no intuito de uma maior aceleração no tempo de giro das mercadorias, arrasaram o espaço e o tempo sociais do parque, esvaziando-o de seus conteúdos através da imposição de uma série de práticas novas advindas da industrialização. Além disso, aponta para o sentido da produção do espaço, que é sempre determinada pelo contexto que objetiva a acumulação – reproduzindo o espaço enquanto condição, meio e produto da produção de mercadorias e definindo lugares próprios na cidade para os momentos envolvidos na sua produção, circulação e consumo (CARLOS, 2009).

Enquanto o parque não se constituiu numa barreira à acumulação, ele existiu enquanto tal; mas a partir do momento em que torna-se um obstáculo ao processo, teve seu espaço cooptado e definido enquanto lugar da circulação, a exemplo da transformação dos espaços públicos da cidade no movimento da valorização do capital. O desenvolvimento das forças produtivas, no movimento da acumulação, requiere continuamente uma nova organização do espaço urbano, o que acarreta na fragmentação das estruturas físicas e relações sociais antigas. Desse modo, Smith aponta que

Determinado ambiente construído expressa uma organização específica da produção e reprodução, do consumo e da circulação, e conforme esta organização se modifica, também se modifica a configuração do ambiente construído. A cidade dos pedestres, afirma-se, não é a cidade do automóvel, mas de forma ainda mais significativa, talvez, a cidade do pequeno artesanato não é a metrópole do capital multinacional (SMITH, 2007, P. 20)

Para Santos (2006), a ligação entre as crises de sobreacumulação do capital e a produção de uma morfologia mais favorável à sua circulação nas metrópoles contemporâneas ditou o panorama das diversas transformações por elas sofridas no decorrer do século XX, de maneira que nesse período o espaço urbano continuamente atendeu às necessidades de aceleração do giro impostas pelas sucessivas reestruturações produtivas. Para o autor,

[...] a reprodução ampliada do valor exige transformações significativas no espaço urbano que comportem mecanismos de circulação e realização do capital. Ou seja, para se realizar a mais-valia produzida no interior dos processos de produção, a circulação deve se dar sem entraves que prejudiquem as taxas de retorno dos investimentos. Neste sentido, as infra-estruturas espaciais e o espaço produzido de acordo com algumas finalidades próprias de um estruturado mecanismo social de acumulação têm um papel decisivo a desempenhar. *As cidades são modeladas, em grande medida, para satisfazer as necessidades de realização do valor produzido no interior das fábricas.* As megaestruturas que caracterizam as intervenções urbanas ao longo do século XX, com a construção de grandes avenidas, complexos viários, túneis, metrô e vias de comunicação e circulação [...] transformam o espaço no sentido de produzir uma infra-estrutura de monta que suporta, a cada novo passo, o aumento da velocidade das transações e deslocamentos necessários à realização local do valor. (SANTOS, 2006, p. 103, grifo nosso)

Esse movimento caracterizou a transitoriedade e efemeridade dos espaços urbanos nas metrópoles ao longo do século XX, sendo o Parque Dom Pedro II um exemplo singular desse processo em São Paulo: sua área esteve sujeita continuamente às transformações impostas pelo processo de modernização e metropolização da cidade, através das sucessivas intervenções no seu espaço para os ditames da circulação e expansão da mancha urbana. Além disso, no contexto da implantação das obras viárias, o parque constituía-se numa infraestrutura de lazer e recreação que requeria outras práticas espaciais que não eram as mesmas que aquelas dominantes na época, e dessa maneira, pode-se supor que sua área já

estava desvalorizada em razão, do ponto de vista estritamente econômico, de sua tendência à inércia em oposição ao dinamismo da produção industrial dos anos de 1960 e 1970. Portanto, os viadutos foram a maneira encontrada pelo Estado para quebrar essa inércia da área do parque em relação à reestruturação da atividade capitalista na época, no movimento de produção da metrópole de São Paulo.

Tais considerações apontam para a questão da produção do espaço urbano como uma estratégia capitalista de resolução de crises, sobretudo abrindo vias de circulação de mercadorias. As mudanças nos processos produtivos são indutoras de modificações na estrutura urbana, no sentido de sempre buscarem um ajuste espacial entre os momentos da produção e da circulação de mercadorias.

O movimento mais amplo de reestruturação urbana é levado a cabo em momentos de crise de circulação do capital, pois toda reestruturação produtiva necessita de uma respectiva reestruturação espacial (SMITH, 2007). O parque, construído 50 anos antes da implementação dos viadutos, não expressava a cidade da produção industrial das décadas de 1960 e 1970, e tal contexto de forte reestruturação espacial em São Paulo encampada pela gestão Faria Lima (1965-1969) foi responsável, como visto no capítulo anterior, pela sua total desconfiguração enquanto espaço público de lazer e recreação no centro da cidade. Trata-se de uma destruição criativa para a acumulação.

Na concorrência capitalista, a importância das estruturas de circulação e comunicação para a mobilidade do capital tem sua razão na capacidade de facilitar a migração de capitais para outras áreas com maiores possibilidades de circulação - e portanto, de sua realização, com o retorno de investimentos - quando a circulação e realização de capitais no local de origem é dificultada. No caso do espaço urbano, esse movimento incessante de busca por áreas mais favoráveis à realização de capitais promove mudanças constantes na sua morfologia, exigindo novas infraestruturas que não apenas destroem as antigas, como também desvalorizam certas áreas em favor da valorização de outras. Isso mostra que, sob o capitalismo, não há, de maneira alguma, equilíbrio espacial: cada ponto do espaço muda a sua posição relativa conforme a sua situação no ciclo hegemônico de valorização do capital em determinada conjuntura (BOTELHO, 2007; HARVEY, 2004; SANTOS, 2006; SMITH, 2007).

A história do Parque Dom Pedro II atesta esse “desequilíbrio espacial” sob o capitalismo. Como visto no capítulo 1, sua construção se deu num contexto de valorização da área que inverteu-se profundamente em menos de cinquenta anos: a metamorfose do parque trazida

pela implementação dos viadutos e demais obras viárias ao final da década de 1960 e início da década de 1970 se deu num contexto de forte desvalorização da área.

Para Santos (2006), esse movimento de valorização-desvalorização de áreas em função da destruição-reconstrução de infraestruturas de circulação do capital marca a produção capitalista do espaço, e faz com que a vida cotidiana dos indivíduos se transforme. Para Harvey (2004) e Smith (2007), configura o processo maior de “desenvolvimento geográfico desigual do capitalismo”. Para Lefebvre (2000), o processo é responsável pela diferenciação socioespacial no urbano, acarretando numa *hierarquização* do espaço (cada fragmento do espaço possui um valor em relação aos demais) através de sua *homogeneização* (o espaço é tornado como equivalente a mercadoria) e *fragmentação* (intercambialidade das parcelas do espaço através da propriedade privada), no movimento da acumulação capitalista.

Neste sentido, os viadutos no Parque Dom Pedro II também podem ser compreendidos como uma forma que o Estado encontrou para realizar o processo de acumulação a partir do apoio ao investimento em outras localidades da cidade e sua conseqüente valorização, em detrimento da desvalorização do centro como um todo e da área do parque mais especificamente. Os anos de 1960 e 1970 marcaram fortemente esse esvaziamento do centro de São Paulo em função da reestruturação urbana em outras localidades da metrópole, principalmente em áreas de muitos dos atuais bairros nobres - como o das Perdizes, que teve o seu desenvolvimento associado a investimentos públicos em sua maioria. Ferreira aponta que

No Brasil [...] os investimentos públicos em infraestrutura foram claramente direcionados e concentrados nas áreas ocupadas pela população de alta renda [ou em outras áreas nas quais as infraestruturas continuaram servindo somente para elas]. Ele [o Estado] não planeja ações para a superação do atraso, mas confunde; não organiza, mas desestrutura [...]. Não porque seja incompetente, como às vezes se propaga, mas porque *é muito eficaz na produção da segregação sociopespacial*. (FERREIRA, 2010, p. 194, grifo nosso)

O que deriva desse processo é a contradição fundamental da produção capitalista do espaço: enquanto a valorização do espaço urbano ou de seus fragmentos se dá através de investimentos públicos, sua apropriação (que se dá na forma do lucro) é privada, em razão da propriedade privada do solo (CARLOS, 2009; FERREIRA, 2010). Tal contradição suscita a

crítica da política do Estado no urbano e a sua essência enquanto instrumento da classe capitalista. É o que se propõe na sequência do trabalho.

2.2 Sobre o papel do Estado e da ideologia do urbanismo moderno na produção do espaço urbano

As obras viárias no Parque Dom Pedro II apontam para o Estado como o meio através do qual os capitalistas dissimulam os seus interesses na produção do espaço urbano, e isso se dá pelos discursos que acompanham as ações do planejamento. A aparência “coletiva” que os viadutos tiveram nos discursos para a sua construção divulgados pela imprensa da época não revelam o movimento que torna interesse geral aquilo que é apenas necessidade de constituição das condições gerais de reprodução do capital no urbano, através da transformação da cidade em força produtiva. Nenhum capitalista individual teria condições de prover as sucessivas transformações indispensáveis no espaço urbano para adequá-lo às necessidades da acumulação, e é aí que o Estado revela a sua natureza de instrumento de classe.

A composição e distribuição do orçamento público é política e diz respeito a uma sociedade de classes. No caso do parque, os tributos pagos por todos foram canalizados pelo Estado para a implementação de estruturas que sevem essencialmente para as classes dominantes, que são as que detêm o seu controle. A construção dos viadutos indicou o direcionamento das políticas públicas para os capitalistas industriais, que necessitavam de uma maior capacidade de circulação da produção, e para os utilizadores de automóvel, que aí se beneficiavam de uma melhoria nos deslocamentos. Essa remoção de barreiras para a circulação por parte do Estado, em prejuízo da permanência de espaços caracterizados pela urbanidade, mostra que o mesmo está organizado para apoiar a acumulação capitalista, e não para a possibilidade de realização da vida cotidiana.

Para Lefebvre (2004), o Estado é o nível em que a prática industrial torna-se ideologia, reduzindo a prática sócioespacial aos seus ditames através da produção de uma morfologia segregadora nas cidades. É o âmbito do global, ou seja, do Estado e da lógica industrial, regendo o âmbito do lugar. O Parque Dom Pedro II foi o terreno de luta entre a lógica industrial da metrópole de São Paulo e a vida cotidiana dos moradores da área. Nele travou-se o embate entre as pressões do processo de modernização, que busca a supremacia do valor de

troca em todos os lugares, e uma realidade pautada mais pelo uso e pelo valor de uso. Nos termos de Lefebvre (2000), tal fato é característico do mundo moderno, em que há a supremacia da produção da cidade como produto (repetição, fruto da produção, valor de troca) sobre a produção da cidade como obra (criação, espontaneidade, ligada ao valor de uso), pautando a relação com o espaço mais pela dominação do que pela apropriação.

Se por um lado as infraestruturas de transporte construídas pelo Estado permitem um incremento desejado pelos capitalistas à mobilidade das mercadorias, o mesmo não se pode dizer com a mobilidade social, pois o que os tecnocratas do Estado almejam é somente a mobilidade do capital (LEFEBVRE, 2004). A construção dos viadutos não contribuiu em nada para uma reforma social na área, muito pelo contrário: enfatizou a segregação e provocou o rompimento da prática social dos seus frequentadores, negando o social ao invés de enfatizá-lo. Para Lefebvre,

[...] o Estado, que deveria servir ao conjunto da sociedade e nela difundir sua capacidade de organização e sua racionalidade, acaba provocando precisamente o contrário: ele reforça a exploração do conjunto da sociedade; erige-se acima dela e proclama-se o essencial da vida social. (LEFEBVRE, 2004, p. 97)

Neste sentido, Carlos é categórica ao dizer que “o planejamento restabelece a eficiência econômica da cidade no movimento da acumulação (CARLOS, 2009, p. 298)”. Para Villaça (2004), tal sentido do planejamento transparece nas obras de infraestrutura urbana, que na maioria das vezes é do interesse dos capitalistas e não da população, tal como é o caso dos viadutos sobre o Parque Dom Pedro II. Além disso, ainda para este último autor, a ideologia do planejamento urbano constituiu-se na versão apresentada pela classe dominante para a questão urbana, sempre com o objetivo de dissimular os seus interesses, e as diferentes formas que os planos tiveram no Brasil ao longo da história foram na verdade as estratégias lançadas pela mesma para a manutenção de sua dominação no urbano frente à tendência crescente de seu enfraquecimento.

O contexto das obras no parque foi o do planejamento modernista – “produção dos negócios na cidade” -, caracterizado por um período de dirigismo em que Estado era o empresário da atividade capitalista, baseando as suas ações na criação de infraestruturas na cidade para a circulação do capital industrial, transformando-a numa máquina da e para a produção. É o

contexto do planejamento urbano que estruturava o espaço urbano nos moldes da economia fordista e que foi responsável pelas grandes obras viárias nas metrópoles brasileiras, objeto de superfaturamento e instrumento político-eleitoreiro, sobretudo no período da ditadura militar.

Tal planejamento de cunho modernista, que para Ferreira faz parte do mito da modernização e “confunde o que é apenas crescimento econômico e sofisticação para poucos com o que deveria ser desenvolvimento para toda a sociedade [...]” (FERREIRA, 2010, p. 203), teve como seu fundamento as idéias da ideologia do urbanismo moderno. As obras no parque são um exemplo desse urbanismo de "ponta de faca" e cooptador dos espaços públicos da cidade que não leva em consideração a prática das pessoas, intervindo no espaço como se o mesmo fosse neutro, transparente, através de uma racionalidade técnica que dissimula o sentido classista das suas ações (CARLOS, 2009; CHOAY, 2003; LEFEBVRE, 1969, 2004, 2000, 2008).

Arantes (2004) afirma que a questão da falência do ideal de modernidade defendido pelos ideólogos do urbanismo se deve ao aprofundamento dos chamados “problemas urbanos”, que cada vez mais desmascaram a aparente realidade sem contradições da cidade ideal advogada por eles. Para Lefebvre (2008), seus especialistas nunca conseguiram a desejada configuração espacial capaz de impor uma estrutura correspondente a todas as necessidades sociais - o que lhes permitiria obter status científico. De qualquer modo, o que mais detidamente interessa para o presente trabalho é a compreensão de que a área do Parque Dom Pedro II, esvaziada de conteúdos sociais em razão das transformações viárias implementadas pela prefeitura, exemplifica as estratégias de classe das propostas totalizantes do urbanismo moderno para a vida das pessoas, apontando para o raio de devastação da urbanidade que suas ações deixam no espaço urbano.

Através de uma história crítica das ideias do urbanismo desde os seus primórdios no século XIX, Choay (2003) aponta que as mesmas surgiram com o propósito de resolver os problemas da cidade maquinista, estando, do ponto de vista analítico, caracterizadas tanto por um viés culturalista – nostalgia em relação a uma pretensa unidade orgânica da cidade anteriormente à pressão desintegradora da indústria, com a crença na possibilidade de retornar a uma realidade ideal passada – como por um viés progressista – crença no progresso e no poder total da técnica como emancipadora do homem. É interessante notar que ambos os fundamentos se encontram na história do Parque Dom Pedro II: o viés culturalista na construção do parque em 1922, e o viés progressista na implementação dos viadutos entre 1968-1970.

O urbanismo progressista foi hegemônico na maior parte do século XX, e em geral no termo “urbanismo moderno” (ou somente “urbanismo”) está pressuposto o viés progressista - que esteve na base das obras viárias no Parque Dom Pedro II. Choay (2003) aponta como características das propostas do urbanismo progressista, entre outras coisas, o fato de: recusarem qualquer herança artística do passado em favor das formas ortogonais, acarretando numa morfologia simples e racionalizada que substitui os ornamentos tradicionais; proporem localizações limitadas para as diversas atividades, associadas a espaços vazios entre elas, fragmentando-as e excluindo a atmosfera urbana das cidades; fetichizarem a cidade através de sua concepção atrelada aos termos de modelo ou objeto reproduzível, ao invés de pensarem-na como um processo; focarem nas questões técnicas e estéticas ao invés das econômicas e sociais; procurarem extrair formas universais, como se houvesse um tipo universal de homem para o qual caberia um espaço ideal também universal e; estarem a serviço da eficácia da atividade produtora e da estética, onde há coincidência entre lógica e beleza, e entre função e forma.

Os viadutos sobre o parque são um exemplo da lógica do urbanismo moderno: a herança artística do passado e as ornamentações tradicionais são transformadas pela implantação de formas simples que atendem à lógica da produção capitalista, acarretando numa paisagem austera e limitadora da vida urbana. As linhas curvas do parque demonstravam outras relações que aquelas impostas pelo ortogonismo das obras viárias. O seu vazio demonstra a fragmentação da cidade progressista, que destrói a atmosfera urbana pela racionalização das vias de comunicação, e a rigidez de seu espaço configura um sistema limitador da prática sócioespacial, definindo o modo pelo qual os indivíduos com ele se relacionarão (preferencialmente através do uso do automóvel). As obras no parque apontam também para a questão da cidade ideal dos tecnocratas, que é a que nega as diferenças e não considera os indivíduos através de seu projeto universal para as mesmas, bem como o imperativo da eficácia da atividade produtora, a partir do apoio à circulação das mercadorias em prejuízo do espaço público do parque. Além disso, exemplificam a suposta postura apolítica do urbanismo moderno – suposta porque por de trás de todos os ares de tecnicidade e cientificidade escondem-se as estratégias e interesses de classe na produção do espaço urbano: Prestes Maia não tinha vergonha nenhuma em dizer no seu “Plano de Avenidas” que tinha horror à política e que as suas propostas para São Paulo limitavam-se ao ponto de vista estritamente técnico, não levando em conta as estruturas econômicas e sociais.

Choay pauta a sua crítica ao urbanismo na desconsideração da sociedade por parte dos urbanistas, e não há tergiversações quando afirma que suas ações fazem parte de um “[...] urbanismo de ponta de faca que também satisfaz as exigências do rendimento. [...] (CHOAY, 2003, p. 23)”. A autora prossegue nessa crítica do caráter autoritário do urbanismo, pontuando que

É na prancha de desenho, como num quadro, que o urbanista ‘compõe’ sua futura cidade [...] elimina qualquer detalhe anedótico em proveito de formas simples, despojadas, onde o olho não possa tropeçar em nenhuma particularidade; trata-se, de certa forma, de construir o quadro a priori de qualquer comportamento social possível. (CHOAY, 2003, p. 23)

Para Lefebvre (2004), o urbanismo implica na intervenção de um poder mais do que um conhecimento, e o urbanista obedece à lógica do espaço industrial, apesar de pensar ou querer parecer que satisfaz as demandas da sociedade. Ele está sempre agindo nos termos da mercadoria e como um instrumento da classe capitalista, e isso se dá porque

O espaço, considerado como produto, resulta das relações de produção a cargo de um grupo atuante. Os urbanistas parecem ignorar ou desconhecer que eles próprios figuram nas relações de produção, que cumprem ordens. Executam quando acreditam comandar o espaço. (LEFEBVRE, 2004, p. 142)

A destruição de uma centralidade pautada na vida urbana como era o Parque Dom Pedro II, com a sua destinação aos ditames da circulação, mostra a não consideração da sociedade como um todo por parte do Estado através da ideologia do urbanismo moderno. Os viadutos, que teoricamente aumentariam as possibilidades de comunicação entre espaços diversos e pessoas, apagaram, como num simples passar de borracha sobre um traço de lápis no papel, as relações de sociabilidade que se davam no local, fragmentaram uma importante área do centro, portanto, de maneira alguma erigiram-se como estruturas que incentivavam a possibilidade do encontro, a reunião, etc. O parque (ou o que sobrou dele depois das obras viárias) tornou-se um espaço abstrato, vazio. É, de fato, um exemplo da estratégia capitalista de domínio do espaço dissimulada pelo Estado e pela ideologia urbanística, que reduzem a

prática sócioespacial dos cidadãos. O seu espaço foi alienado para a circulação do capital, e isso mostra que o movimento da acumulação traz a morte da vida social.

O urbanismo moderno é uma ideologia que faz uma simplificação da complexidade da sociedade através da idéia de que somente pela construção de estruturas físicas na cidade os problemas sociais serão resolvidos, como se o espaço fosse um elemento neutro, inerte ou transparente sobre o qual o tecnocrata possui total poder de transformação. Para Lefebvre, a ideologia urbanística é

[...] redutora da prática (do habitar, da realidade urbana). Como toda ideologia, ela não se contenta em reduzir. Ela extrapola e conclui, sistematicamente, como se detivesse e mantivesse todos os elementos da questão, como se resolvesse a problemática urbana numa e por uma teoria total, imediatamente aplicável. [...] ocorre aos tecnocratas organizar minuciosamente o espaço repressivo. [...] Eles não sabem que o espaço encerra uma ideologia [...]. Eles ignoram, ou fingem ignorar, que o urbanismo, objetivo na aparência (porque estatista, nutrido de competência e saber), é um urbanismo de classe e encerra uma estratégia de classe (uma lógica particular). (LEFEBVRE, 2004, p. 144-145)

Os viadutos apontam para o fato de que a ideologia progressista do urbanismo moderno acaba com o sentido construído, ao longo da história, da cidade como obra civilizatória - pautada pela vida urbana, pela sociabilidade, pela reunião, etc –, através da sua concepção da mesma como um objeto técnico. Tudo passa a ser lugar da técnica, e não mais da cidade. Além disso, permitem compreender que a produção do espaço urbano cabe a certos grupos que aplicam as suas idéias por intermédio de uma “língua própria” sem a consideração da sociedade, limitando-a a viver segundo os seus desígnios próprios, que são sempre os da acumulação. É por isso que Choay entende que

[...] a microlinguagem do urbanismo é imperativa e limitadora. Não só o habitante não participou de sua elaboração [...] mas ainda, está privado da liberdade de resposta. O urbanista monologa ou discursa; o habitante é forçado a escutar, sem compreender sempre. Em resumo, está frustrado em toda a atividade dialética que a localização urbana deveria oferecer-lhe. (CHOAY, 2003, p. 53-54)

O urbanismo é uma prática ideológica que subjuga o habitar pela instauração do habitat (LEFEBVRE, 2004). O antigo parque, que era caracterizado pelo espontâneo e pelo criativo, foi rompido pelo homogêneo, pelo alienante, pelo quantitativo. Tal processo de supremacia do habitat sobre o habitar é mais uma contradição imersa no processo maior de reforço da alienação no plano do lugar, decorrente do movimento da acumulação capitalista, que cada vez mais “expropria” os indivíduos dos seus meios de vida.

Com isso, o único tempo que interessa na modernidade é o do trabalho (LEFEBVRE, 2000), portanto, o parque, caracterizado pelo tempo de vida, teve que ter seu espaço ajustado à dimensão do econômico.

Do ponto de vista analítico, pode-se dizer que as sucessivas pressões do Estado e da racionalidade tecnocrática fizeram com que os usuários do Parque Dom Pedro II não conseguissem produzir um espaço próprio para manter as suas relações, mostrando que a classe dominante se impõe pelo urbanismo, através da dominação do espaço - exemplificada pela violência das obras viárias que, no caso do parque, não deixaram nenhum “metro quadrado” de vida social na área. O caso do Parque Dom Pedro II ilustra a conjuntura atual de domínio dos outros momentos da prática sócioespacial (o percebido e o vivido) pelo concebido (LEFEBVRE, 2000), pois a racionalidade técnica dos planejadores atropelou a vida cotidiana dos usuários do parque.

Assim como o exemplo dado por Lefebvre (2000) sobre o caso das cidades coloniais na América Espanhola, o Parque Dom Pedro II também é um exemplo de espaço social (na escala do lugar) produzido pelo poder político através da violência com objetivo econômico: ele também foi gerado a partir de uma forma racionalizada e teorizada que serviu de instrumento para violentar um espaço existente. O espaço geométrico das obras viárias, em detrimento das curvas do antigo parque, permitiram a “extorsão”, a “pilhagem” da vida cotidiana de seus usuários, em proveito da acumulação em outros lugares da metrópole, que foi reforçada pelas malhas de sua rede de viadutos e avenidas.

A ideologia do urbanismo moderno, que esteve na base das intervenções do planejamento modernista responsável pelas obras viárias no Parque Dom Pedro II, é a forma pela qual o Estado mascara a estratégia de classe das suas ações por intermédio de uma “aura” técnico-científica, é a maneira de naturalizar o sentido classista das profundas transformações no espaço urbano que sempre acarretam na fragmentação da vida cotidiana. Neste sentido, é de

grande importância reflexiva o seguinte trecho em que Lefebvre (2004) expõe magistralmente as ligações entre o Estado e a ideologia do urbanismo moderno:

A ilusão urbanística é atributo do Estado. É a utopia estatista: uma nuvem sobre a montanha que interrompe a estrada. Ao mesmo tempo a antiteoria e a antiprática. [...] O que é o urbanismo? Uma superestrutura da sociedade neocapitalista, noutras palavras, do “capitalismo de organização”. [...] Noutros termos ainda: da *sociedade burocrática de consumo dirigido*. [...] Ele dirige o consumo do espaço e do habitat. Enquanto superestrutura, ele se distingue, e é preciso distingui-lo fortemente, da prática, das relações sociais, da própria sociedade. (LEFEBVRE, 2004, p. 150, grifo do autor)

2.3 O automóvel, “objeto-rei” da sociedade, pede passagem: sobre a construção dos viadutos no processo de consolidação da metrópole de São Paulo

Os viadutos sobre o Parque Dom Pedro II constituem-se como um registro empírico da centralidade do automóvel nas propostas totalizantes do urbanismo moderno para a vida das pessoas, bem como o papel “mutilador” de seu uso: este necessita crescentemente de estruturas de circulação que “passam por cima” de espaços caracterizados pela sociabilidade, tornando-os vazios, além do fato de acarretar numa espécie de servidão do homem à máquina, pois passa a configurar o meio pelo qual o indivíduo se relaciona com o mundo ao seu redor. Para Lefebvre (1969), a necessidade de rasgar as cidades (ou aquilo que lhes resta) para a sua circulação é o problema número um do urbanismo moderno; para Choay (2003), a não adequação da grande cidade do século XX ao seu uso é o “escândalo histórico” denunciado por seus ideólogos e aquilo que vão tentar reparar.

O caso do Parque Dom Pedro II é exemplificador do processo de transformação da cidade em metrópole por intermédio do automóvel, com todo o seu peso sobre a vida cotidiana, fragmentando-a. Talvez não haja nenhum outro fragmento da cidade que ilustre tão bem esse processo em São Paulo, pois a sua área original - um enorme parque público de lazer e recreação no centro da cidade no qual moradores da região e de outras localidades estabeleceram uma relação como espaço da vida cotidiana e da troca de experiências por

aproximadamente cinquenta anos - foi radicalmente descaracterizada enquanto tal em pouco mais de dois anos para adaptar-se os desígnios da circulação na escala metropolitana.

A implementação de uma pesada infraestrutura viária por parte do Estado - que visava apoiar a expansão da mancha urbana ao permitir a ligação entre pontos distantes entre si e facilitar o acesso ao centro por meio do uso máximo do automóvel - implicou no rompimento de relações sociais que se davam na área e na impossibilidade de se ter acesso ao local a pé. Desse modo, a análise da transformação radical do parque pela implementação das obras viárias, em especial o complexo de viadutos, permite compreender o contexto de “passagem” da São Paulo cidade para a São Paulo metrópole, na qual o automóvel passa a reinar sobre espaço público, e evidencia a natureza crítica do processo, que “rasga” o espaço da cidade e rompe as relações sociais entre as pessoas no intuito do crescimento econômico.

Os viadutos sobre o parque apontam para o estímulo incondicional ao uso do automóvel dado por uma série de políticas públicas direcionadas para o setor de transportes, sobretudo durante as décadas de 1950 e 1970, as quais praticamente resumiam as ações das sucessivas gestões municipais nesse período. Tal estímulo foi uma das formas encontradas pelo Estado para lidar com o grande crescimento econômico de São Paulo na época, alavancado pela indústria automobilística, que era responsável pela maior parte do PIB brasileiro (SCARLATO, 1981). Através das ações de um planejamento urbano voltado para a construção de uma série de estruturas destinadas à circulação do automóvel, houve a viabilização de uma urbanização extensiva, culminando na explosão da mancha urbana (que resultou numa metrópole fragmentada e polinucleada).

A focalização das políticas públicas para os setores mais importantes para a reprodução do capital em determinada conjuntura determina o sentido da produção do espaço urbano e limita sempre os seus “beneficiários”, embora os discursos intentem dissimular o contrário pela chantagem da necessidade geral. Tal movimento reafirma a natureza classista do Estado: no caso das obras viárias no Parque Dom Pedro II, além de terem sido implementadas para servirem à circulação da produção industrial na escala metropolitana, permitiram o desenvolvimento dos bairros das classes médias e altas com o seu padrão de vida, de poder aquisitivo suficiente para construir suas casas afastadas do centro mas mantendo o fácil acesso à área através do automóvel. É por isso que considera-se algo mais além do que a afirmação de Lefèvre (1986), quando diz que a transformação da cidade para o uso do automóvel

contava com o apoio da classe dirigente: na verdade, era mais do que apoio, era a própria estratégia de classe levada a cabo em função do desenvolvimento das forças produtivas.

A adequação do espaço da cidade ao crescimento da atividade da indústria e aos seus processos correlatos foi o mote da metropolização de São Paulo. O automóvel figura no centro desse processo pelo fato de ser conveniente com a necessidade de se fazer circular com mais eficiência pessoas e mercadorias, imprimindo no espaço da cidade as marcas do processo de modernização (tais como o complexo de viadutos sobre o Parque Dom Pedro II e as suas grandes avenidas, entre outras) que culminaram no seu dilaceramento (SCHOR, 1999).

É por essa razão que Gonçalves (2011) nos fala de uma combinação perfeita entre metrópole e automóvel, onde este último reina realizando o urbano ao mesmo tempo em que nega a cidade e seus conteúdos sociais: ocorre o fim da sociabilidade da rua da cidade, espaço público por excelência, pela violência imposta pela rua da metrópole, que é a rua da passagem do automóvel. Para Schor (1999), tal movimento muda o ritmo de vida dos lugares, sendo cada vez mais difícil ter conhecimento do conjunto da cidade transformada em metrópole, cada vez mais esvaziada de seus conteúdos sociais e homogeneizada pela paisagem do automóvel. Lefebvre (1969), por sua vez, caracteriza o automóvel como um instrumento incomparável de destruição do mundo socializado a partir de seu lado interior, e isso porque domina o cotidiano pela destruição de antigas formas de apropriação do tempo e do espaço.

O automóvel é o grande consumidor do espaço público da cidade, e a grande contradição no seu uso está no fato de ser privado e se dar somente no espaço público, determinando até o seu não-uso (SCHOR, 1999). No Parque Dom Pedro II, as obras para a passagem do automóvel destruíram um importante espaço da vida cotidiana dos moradores da região, conseqüentemente forçando-os ao não lazer ou ao consumo do lazer nos termos da mercadoria em outras localidades, além de terem acarretado na homogeneização da prática social na área, limitando-a ao uso do automóvel e impossibilitando o simples andar a pé. Isso nos leva para o questionamento das formas de apropriação do tempo e do espaço na nossa sociedade e o tipo de relação que se dá na mediação entre os indivíduos: têm como finalidade a valorização, objetivada no indivíduo pelo consumo.

O apoio incondicional por parte do Estado ao uso do automóvel e o fato de o mesmo somente ser possível no espaço público aponta para a questão do público como pressuposto da realização do privado. As políticas públicas voltadas ao sistema viário, que transformaram o

Parque Dom Pedro II num imenso nó viário no centro, indicam que o público está sempre pressionado pelo privado, e isso porque o mesmo necessita dele para se realizar. Esse é um dos fundamentos da dominação social, e o maior exemplo na nossa sociedade encontra-se na relação orgânica entre Estado e capitalismo, na qual o Estado, formado pelo tributo de todos, garante certas condições de operacionalidade para o capital, que é privado, sem as quais o mesmo não se reproduziria.

A priorização dos investimentos públicos para o transporte individual acarreta num processo de concentração do capital. No caso de São Paulo, as necessidades do desenvolvimento da indústria automobilística não somente direcionou o desenvolvimento industrial como um todo, como também o planejamento urbano, ficando o Estado diretamente envolvido na determinação da produção do espaço da cidade para a circulação do automóvel. Neste sentido, Lefebvre (1969) nos fala de uma ditadura do automóvel como uma ditadura dos lobbies das montadoras, que vêm na sua rápida depreciação uma forma de giro acelerado dos capitais investidos e, por essa razão, desviam as decisões econômicas e a opinião pública em função dos seus próprios interesses. Além disso, há o fato adicional (e não menos importante) de que o investimento público em infraestrutura viária possui grande interesse econômico para determinados grupos, pois aparece como fundamental para a realização da renda fundiária, pelo impacto que a acessibilidade proporciona ao valor da terra (LEFÈVRE, 1986; SCHOR, 1999).

O sentido do público como pressuposto da realização do privado na nossa sociedade não escapa nem mesmo quanto ao transporte coletivo. Gonçalves (2011) exemplifica a questão pelas linhas de ônibus, que para ele servem fundamentalmente aos interesses privados dos capitalistas, pelo fato de somente possibilitarem aos trabalhadores chegarem aos seus postos de trabalho, limitando o seu acesso a outros lugares da cidade. Para o autor, essa é a razão pela qual o ônibus não se realiza enquanto transporte público (acesso aos diversos lugares da cidade para todos) e pela qual ele reafirma a função social do automóvel. No caso do Parque Dom Pedro II, tais considerações são importantes para desmistificar a construção do terminal de ônibus no parque como algo “voltado para o povo”, no viés do “Estado provedor de transporte público para as pessoas”. Pode-se pensar na implementação do terminal como voltada às necessidades dos capitalistas industriais na época, que tinham interesse na mobilidade do trabalho das áreas mais longínquas para as mais centrais, e também como uma forma de tirar a pressão por moradia nas áreas mais centrais da cidade dando acessibilidade às

pessoas da periferia - mas vale lembrar, acesso esse limitado somente ao trabalho, e não à vida urbana dessas áreas.

Desse modo, concorda-se totalmente com Lefebvre (1969) quando diz ser de natureza prática a crise do homem e do humanismo na nossa sociedade, pois todas as ações são em primeiro plano voltadas para a finalidade econômica, e não para a realização do homem e do humano. As considerações feitas no presente trabalho sobre as transformações no Parque Dom Pedro II advindas com a implementação das obras viárias pela prefeitura para a circulação do automóvel apontam para isso, no sentido de mostrarem que essas intervenções carregam em si a natureza crítica do papel do Estado e da racionalidade tecnocrática, que determinam a produção do espaço urbano enquanto estratégia de classe através da finalidade econômica, acentuando a dominação social. Ou seja, trata-se de algo muito maior do que uma simples resolução puramente técnica na escala local: é a imposição da funcionalidade ao espaço público do parque pela destruição das antigas formas de apropriação do espaço e do tempo, determinando a área como um vazio urbano até os dias de hoje.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir de uma análise focada nas transformações morfológicas do Parque Dom Pedro II pelas obras viárias implementadas pela prefeitura entre 1968 e 1970, buscou-se estabelecer uma discussão teórica sobre o papel do Estado na produção do espaço e suas consequências para a vida cotidiana, entendidas como exemplos do processo de reforço da alienação do plano do lugar no movimento da acumulação. A implementação dos viadutos e avenidas, que em teoria aumentaria as possibilidades de comunicação, empobreceu as relações de sociabilidade no lugar e implicou no arrasamento da prática social na área, indicando que é no plano do lugar que se vive as contradições da reprodução social capitalista. É sobre a vida cotidiana que recai todo o peso da reprodução ampliada do capital, toda a globalidade de seu processo crítico.

Procurou-se abordar que o papel do Estado na produção do espaço urbano é o de garantir a reprodução do capital, o que se revela mais claramente em seus momentos de crise. No contexto das obras viárias no Parque Dom Pedro II – contexto do planejamento modernizador e dos “negócios na cidade” -, isso se dava através da prioridade absoluta das políticas públicas para o sistema viário, que tinham por objetivo sanar problemas de circulação à escala metropolitana. A indústria automobilística era responsável pela maior parte do PIB brasileiro à época e tinha o poder de direcionar as ações dos governos para a construção de grandes estruturas de circulação do automóvel, de modo que a gestão Faria Lima (1965-1969), responsável pela implementação dos viadutos e avenidas no parque, representou o auge do direcionamento das políticas públicas destinadas à utilização máxima do automóvel em São Paulo.

O maior intuito do trabalho foi o de apontar que é pela compreensão da relação orgânica entre Estado e capital e pela concepção da produção do espaço urbano como uma estratégia capitalista para resolução de crises que se pode esclarecer o papel contraditório das ações do Estado na área do Parque Dom Pedro II ao longo de todo o século XX. A criação do parque em 1922 – um enorme espaço verde de lazer e recreação no centro na cidade – tinha como fundamento a valorização imobiliária da área. Já as obras viárias entre 1968 e 1970 se deram em um contexto de forte desvalorização da mesma, contribuindo ainda mais para esse processo: os viadutos e avenidas foram implementados como forma de apoiar o principal setor da economia na época (a indústria automobilística) e a valorização de bairros da classe média

distantes do centro (já que o fácil acesso ao centro constitui, principalmente naquele contexto, um dos fatores mais importantes para valorização de uma área). O mais surpreendente no caso do parque é que logo após a sua construção, já havia nos bastidores da prefeitura projetos que o enquadravam enquanto espaço da circulação (o Plano de Maia, publicado em 1930), e cada nova gestão municipal reforçava esse intuito para a área. Faria Lima (1965-1969) foi apenas o concluidor de propostas cuja origem remontam à década de 1930.

Portanto, como visto, enquanto o parque não se constituiu numa barreira à acumulação, ele existiu enquanto tal; mas a partir do momento em que torna-se um obstáculo ao processo, teve seu espaço cooptado e definido enquanto lugar da circulação, a exemplo da transformação dos espaços públicos da cidade no processo de metropolização. O parque, construído 50 anos antes da implementação dos viadutos, não expressava a cidade da produção industrial das décadas de 1960 e 1970 – o que explica a transformação de sua área em um nó viário em detrimento dos espaços de recreação que historicamente constituíram aquele lugar. As obras viárias no Parque Dom Pedro II foram, dessa maneira, uma destruição criativa para a acumulação.

O presente trabalho, a partir de um estudo de caso, aponta para os ciclos de valorização-desvalorização de parcelas do espaço como uma característica central da produção capitalista do espaço. Neste sentido, para um eventual prosseguimento do trabalho, considera-se importante estudar a situação da antiga área do parque atualmente, no contexto do planejamento estratégico. Isso porque passados quase cem anos da inauguração do parque, o mesmo intuito que havia na sua construção reaparece: a valorização imobiliária da área, agora a partir da forma “modernizada” dos planos de revitalização e requalificação urbana.

Na verdade, desde o início da década de 1990 o poder público demonstra esse intuito. A própria instalação da prefeitura nas dependências do Palácio das Indústrias, efetivada pela gestão Erundina (1989-1992) como parte integrante de um projeto de revitalização da área contratado junto ao arquiteto José Paulo de Bem, tinha a incumbência de tentar “reparar os estragos” causados na área pelos viadutos e avenidas desde o início da década de 1970, com a sua consequente revalorização imobiliária. Além disso, esse objetivo é profundamente reforçado na Operação Urbana Centro (Lei Municipal 12.349, de 6 de junho de 1997), criada durante a gestão Celso Pitta (1997-2000).

Sugere-se que o foco da análise seja para o plano mais atual de requalificação da área: o plano intitulado “Parque Dom Pedro II: planos e projetos”, publicado em 2012. Trata-se de um

estudo realizado pela Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano de São Paulo em parceria com um conjunto de arquitetos da FAUUSP e de renomados escritórios privados, durante a segunda gestão Kassab (2009-2012). Neste plano se encontra a idéia de recriação de um enorme parque na área, associado a uma série de outras transformações como a demolição dos viadutos, a realocação do Terminal Parque Dom Pedro II para as proximidades da Estação de Metrô Pedro II, o enterramento do trecho da Avenida do Estado na área (que passaria por túneis) e a destinação dos atuais desvalorizados imóveis da vizinhança da área para a construção de edifícios corporativos e shoppings centers. Este plano foi apresentado em um evento no local com a presença de empresários e autoridades (como o próprio prefeito Kassab), e amplamente divulgado pela mídia – que à moda da época de sua destruição pela construção dos viadutos e avenidas, celebrou a nova proposta. Atualmente este projeto de custo bilionário para os cofres da prefeitura encontra-se parado na atual gestão Haddad (2013-atual), por falta de verbas. No entanto, algumas propostas nele contidas encontram-se finalizadas ou em andamento: a demolição do edifício São Vito (conotativamente conhecido como “treme-treme”) e a destinação de sua área para construção de uma unidade do SESC (“Sesc Parque Dom Pedro II”).

Portanto, o Parque Dom Pedro II reaparece atualmente, no contexto do planejamento estratégico, como uma nova “criação” para a acumulação. Valida-se, dessa maneira, a proposição fundamental discutida ao longo de todo o trabalho: a da relação orgânica entre Estado e capital e a produção do espaço urbano como uma estratégia capitalista para resolução de crises, através das ações do Estado no urbano.

REFERÊNCIAS

ARANTES, Otília. Urbanismo em fim de linha. In: **Urbanismo em fim de linha e outros estudos sobre o colapso da modernização arquitetônica**. São Paulo: Edusp, 2004, p. 121-132.

BOTELHO, Adriano. A produção do espaço como estratégia do capital. In:_____. **O urbano em fragmentos: a produção do espaço e da moradia pelas práticas do setor imobiliário**. São Paulo: Annablume, 2007, p. 22-43.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **O Espaço Urbano: Novos Escritos sobre a Cidade**. São Paulo: FFLCH, 2007, 123p.

_____. **A (re)produção do espaço urbano**. São Paulo: Edusp, 2008, 270 p.

_____. A “ilusão” da transparência do espaço e a “fé cega” no planejamento urbano: os desafios de uma geografia urbana crítica. **Cidades**, Presidente Prudente, v. 6, n. 10, p. 289-306, 2009.

CHOAY, Françoise. O urbanismo em questão. In:_____. **O urbanismo: utopias e realidade, uma antologia**. São Paulo: Perspectiva, 2003, p. 1-56.

ENOKIBARA, Marta. **Para além do vazio. As propostas elaboradas para a Várzea do Carmo na cidade de São Paulo: séculos XIX e XX**. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2003.

FRANCO, Fernando de Mello. **A construção do caminho: a estruturação da metrópole pela conformação técnica das várzeas e planícies fluviais da Bacia de São Paulo**. 2005. 289 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005.

FERREIRA, João Sette Whitaker. Cidade para poucos ou para todos? Impasses da democratização das cidades no Brasil e os riscos de um “urbanismo às avessas”. In: OLIVEIRA, F.; BRAGA, R.; RIZEK, C. (orgs.). **Hegemonia às Avessas: economia política e cultura na era da servidão financeira**. São Paulo: Boitempo, 2010, p. 185-213.

GONÇALVES, Glauco Roberto. **A crise da cidade em jogo: o futebol na contramão em ruas da Penha**. 2011. 159 f. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011.

HARVEY, David. **O novo imperialismo**. São Paulo: Edições Loyola, 2004, 7ed., 201 p.

KLIASS, Rosa Grená. Parque Dom Pedro II. In: **Parques urbanos de São Paulo**. São Paulo: Pini, 1993, p. 106-133.

LEFEBVRE, Henri. **Posição: contra os tecnocratas**. Nova Escrita, 1969.

_____. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2004, 2ª. reimpr.

_____. **La production de l'espace**. Paris: Éditions Anthropos, 4e. éd., 2000.

_____. Reflexões sobre a política do espaço. In: **Espaço e política**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008, p. 58-78

LEFÈVRE, José Eduardo de Assis. **O transporte coletivo como agente transformador da estruturação do centro da cidade de São Paulo**. 1986. 157 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1986.

LEME, Maria Cristina da Silva. **Planejamento em São Paulo: 1930-1969**. 1982. 156 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1982.

MAIA, Francisco Prestes. **Estudo de um plano de avenidas para a cidade de São Paulo**. São Paulo: Melhoramentos, 1930.

MEYER, Regina Maria Proserpi; GROSTEIN, Marta Dora. **A leste do centro: territórios do urbanismo**. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, 2010, 324 p.

NAVARRO, Maria Rosana. **A história de um parque que pede socorro!!!**. São Paulo: Ed. do autor, 2011, 118 p.

REBOLLO, Tomás André. **Urbanismo e mobilidade na metrópole paulistana**. Estudo de caso: o Parque Dom Pedro II. 2012. 280 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.

RIBEIRO, Vanessa Costa. **Várzea do Carmo a Parque Dom Pedro II: de atributo natural a artefato**. Décadas de 1890 a 1950. 2012. 340 f. Dissertação (Mestrado em História Social) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.

RODRIGUES, Arlete Moysés. A cidade como direito. In: **Anais do IX Colóquio Internacional de Geocrítica: los problemas del mundo actual. Soluciones y alternativas desde la geografía y las ciencias sociales**. Porto Alegre, 2007. Disponível em: <<http://www.ub.edu/geocrit/9porto/arlete.htm>>. Acesso em: 8 Mai. 2014.

SANTOS, César Ricardo Simoni. Dos negócios na cidade à cidade como negócio: uma nova sorte de acumulação primitiva do espaço. **Cidades**, Presidente Prudente, v. 3, n. 5, p. 101-122, 2006.

SCARLATO, Francisco Capuano. **Indústria automobilística no capitalismo brasileiro e suas articulações com o crescimento espacial na metrópole paulistana**. 1981. 142 f. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1981.

SCHOR, Tatiana. **O automóvel e a cidade de São Paulo: a territorialização do processo de modernização (e de seu colapso)**. 1999. 131 f. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1999.

SMITH, Neil. Gentrificação, a fronteira e a reestruturação do espaço urbano. **Geosp**, São Paulo, n. 21, p. 15-31, 2007.

VILLAÇA, Flávio. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In: DÉAK, C.; SCHIFFER, S.R. (orgs.). **O processo de urbanização no Brasil**. São Paulo: Edusp, 2004, p. 170-243.

Sítios da internet consultados para obtenção de imagens digitais e documentos históricos

Acervo Estadão

<http://acervo.estadao.com.br/>

Acervo de Fotografia do Museu da Cidade de São Paulo

<http://www.museudacidade.sp.gov.br/>

Acervo da Revista Life

<http://images.google.com/hosted/life>

Acervo da Fundação Energia e Saneamento

<http://www.energiaesaneamento.org.br/acervo.aspx>

ANEXO B - Reportagem do jornal "O Estado de São Paulo", edição de 2 de outubro de 1969 ("Nasce um novo Parque", reafirmando a necessidade de construção dos viadutos sobre o Parque Dom Pedro II como uma "exigência do progresso". A imprensa da época reportou com euforia a implementação das obras viárias sobre o parque.

20 - O ESTADO DE S. PAULO

Domingo, a festa da ave

O dia da Ave será comemorado pelo Estado, em colaboração com o Ministério da Educação e as entidades paritárias, no domingo, dia 12 deste mês, no Largo da República, na Casa Verde, com a presença de cerca de 3 mil pessoas. O dia será dedicado à celebração e homenagem ao pássaro brasileiro, com exposições, concursos e apresentações artísticas.

Válvula para freira

Atendendo a pedido da Ilustre Excelência da Argentina, o governador Edelmiro Girotti, em uma visita oficial, deu uma audiência especial para discutir a implementação de um projeto de construção de uma estrada.

Haverá bailes no Municipal

O secretário Américo Pavesi não tem o menor conhecimento de nenhuma decisão por parte do prefeito de São Paulo, de que não mais serão realizados bailes no Teatro Municipal. Segundo o secretário, não há nada de certo a respeito de tais eventos.

DAE atrapalha obras

O DAE está impedindo que a Prefeitura conclua a pavimentação de uma das ruas mais importantes da Zona Norte, a Rua da Mouraria. O DAE alega que não há recursos suficientes para a obra.

Novo sistema para o ICM

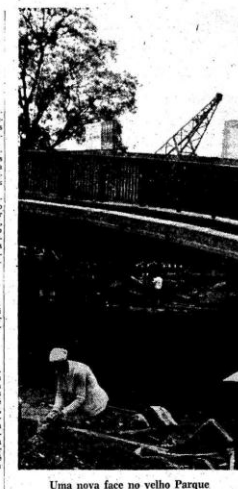
Foi aprovado o novo sistema de arrecadação do ICM, entre outros, na área de Capital. O novo sistema prevê a criação de novos pontos de arrecadação e a melhoria dos procedimentos administrativos.

Transportes - O secretário

Tranquilo Rocha do Prado, dos Transportes, determinou a abertura de nova frente de trabalho na construção do trem São Paulo-Juiz de Fora. O projeto prevê a construção de novas linhas e a melhoria dos serviços existentes.

Turismo - A fim de comemorar

o aniversário de 100 anos da criação do Estado de São Paulo, o governador Edelmiro Girotti determinou a realização de uma série de eventos comemorativos.



Uma nova face no velho Parque

Nasce um novo Parque

Antro de marginais, vilhinho de prostitutas, mau cheiro, valdeirosa depolida de lixo da cidade, essa era a imagem que os paulistas sempre tiveram de seu Parque D. Pedro II. Mas viraram as exigências do progresso e o parque foi isolado dos olhares por imensas montanhas de madeira, pedras e terra. Um ciclo de obras começou há pouco mais de um ano, com a primeira dessas pátias - o viaduto do Clifício - foi entregue ontem ao público.

Prefeito não paga em dia

O prefeito não pagou em dia as contas de água e luz do município. Segundo fontes próximas ao prefeito, a situação é crítica e pode afetar os serviços públicos.

Conheça os novos tabuleiros Monobloco Hevea

Advertisement for Hevea fishing equipment. It features an image of a fishing boat and text describing the benefits of the 'Monobloco Hevea' fishing gear, including ease of use and durability.

MEC estuda a verba da USP

O problema criado pelo corte das verbas destinadas à Universidade de São Paulo como parte do convênio firmado com o Banco Interamericano de Desenvolvimento está sendo estudado pelo secretário-geral do Ministério da Educação e Cultura, prof. Jorge Furtado, que deverá entregar relatório ao ministro Tarso Dutra ainda no decorrer desta semana.

Como ganhar mesada sem precisar pedi-la a ninguém.

Advertisement for 'Integral' financial services. It features an image of a person and text explaining how to earn a monthly allowance through the 'Integral' system, which involves investing in the 'Integral' fund.

INGRESSE NA FASCINANTE PROFISSÃO DE COMISSARIO (A) DE VOÔ!

A SADAIA TRANSPORTES AEREOS está selecionando candidatos para um CURSO DE FORMAÇÃO DE COMISSARIOS (AS) DE VOÔ. Os requisitos necessários incluem: diploma de ensino médio, idade entre 18 e 23 anos, altura adequada, e domínio de inglês, francês, alemão, japonês, etc.

Advertisement for 'Integral S.A.' financial services. It includes contact information for the company, such as the address in Praça Ramos de Azevedo and phone numbers.