

O CONSUMO PÚBLICO DO AUTOMÓVEL COMO DETERMINANTE DA TRAVA URBANA

Tatiana Schorr

RESUMO:

Pode-se analisar através do Automóvel e da cidade de São Paulo a sociedade contemporânea e suas contradições, que se expressam pela trava urbana. Trava essa que torna visível a contradição inerente às mercadorias e ao processo de modernização por elas objetivado.

PALAVRAS-CHAVE:

Automóvel, São Paulo, modernização

ABSTRACT:

The Automobile and the city of São Paulo can bring significative elements for the analysis of the contemporary society and its contradictions. This can be done considering the urban lock which puts into light the inherent contradictions of the commodities and the modernization process by them objectivated.

KEY WORDS:

Automobile, São Paulo, modernization

O "Buraco Quente" significava, para muitos jovens da cidade de São Paulo, um ponto de venda de todos os tipos de drogas; para os moradores próximos, uma ameaça e uma desvalorização no preço de seus imóveis; mas para os moradores do tal "Buraco Quente" aquele lugar significava moradia, amizade e luta: era Jardim Edith (ALFREDO, A. 1996).

O Jardim Edith, isto é, a favela do "Buraco Quente" urbanizada, com luz, ruas organizadas, correio entregando as correspondências aos moradores, enfim, uma comunidade relativamente organizada, já não existe mais. Atualmente, o tal lugar foi transformado na Avenida Água Espraiada. Uma Avenida limpa, contando com quatro pistas para cada lado, bem sinalizadas. O córrego da Água Espraiada está canalizado. Para onde foram todas aquelas famílias? Dirigindo pela avenida, nada nos informa. Sumiram¹

"No caso da Avenida Água Espraiada, ela atravessa uma das regiões mais valorizadas de

São Paulo: bairros residenciais de classe média e alta e o centro empresarial da Berrini. A construção da Avenida foi proposta pela Prefeitura para 'resolver' o problema da ocupação das margens do córrego por favelas, mas serviu para valorizar a região através de uma operação de 'limpeza social' com remoção de cerca de cinquenta mil pessoas." (FIX, M., 1996, p.81).

Atualmente o bairro está modernizado, valorizado. O "Buraco Quente" era a última barreira para a expansão imobiliária naquela região. A obra viária, a nova avenida, é na verdade um empreendimento imobiliário: são as "avenidas-imobiliárias" (FIX, M., 1996 p.99) que surgem por todos os cantos da cidade: a Av. Nova Faria Lima, a Av. da Escola Politécnica, a Av. Água Espraiada, entre outras. *Agora o perigo passou... A Moderna Cidade de São Paulo, a Nova Cidade (Dependente)² ganhou mais uma de suas belíssimas avenidas de fundo de vale, moderna, que, por enquanto, não está congestionada, mas sabemos*

qual será o futuro. Este modelo é repetido ano após ano: mais carros, mais avenidas, mais carros.

A transformação de variados espaços urbanos em avenidas é uma das maneiras mais usuais de “modernizar” e por conseguinte valorizar, determinada região. Washington Luiz, que era conhecido popularmente como o “Presidente Estradeiro” já dizia que “*Governar é abrir estradas*”(SHAPIRO, H., 1994) e Getúlio Vargas explicava a utilização dos Fundos Rodoviários como capital político, indicando que o maior partido do Brasil era (e pelo jeito continua sendo) o “Partido Rodoviário”(SHAPIRO, H., 1994); a modernização em ambos os discursos vem através da motorização do país. É a implantação do *sistema automobilístico*³ que significa governar.

A construção de novas rodovias, abertura de ruas e avenidas sempre foram sinônimos de desenvolvimento. Pode-se analisar este aspecto a partir de dois prismas: primeiro, o próprio *Automóvel* é um símbolo do moderno; e segundo, na década de 50 a indústria automobilística era considerada também como um símbolo de indústria moderna. Mas como tudo que simboliza o moderno é necessariamente aquilo que é o novo e o novo envelhece sempre, ambos aspectos estão em decadência.

O *Automóvel* ainda é considerado um objeto ligado à modernidade, apesar de já não ser considerado pelos “entendidos” um meio de transporte que deva ser mantido, pois os problemas gerados pelo seu consumo abusivo, se é que podemos chamar o consumo de automóveis como abusivo pois é um valor de uso que se realiza na esfera pública⁴ ao contrário de outros valores de uso, complicam cada vez mais a locomoção urbana. Esta preocupação não parte só da sociedade consumidora, mas também dos empresários. Cito, a seguir, Pehr G. Gyllenhammar que, enquanto ocupava o cargo de Presidente da Volvo, em 1972, já declarava:

“Não creio que a proibição do carro particular nas grandes cidades seja ruim. Os automóveis estão matando as metrópoles e estrangulando cidadezinhas e vilas. Os fabricantes de

automóveis deveriam trabalhar com as autoridades governamentais para encontrar sistemas de transporte que possam substituir o carro, além de concentrar-se na limpeza do motor a pistão.” (ROCHA, A., 1972, p.14).

A política pró-carro pode muitas vezes degradar espaços urbanos. Um exemplo desse fato é o “Minhocão” (Elevado Presidente Costa e Silva). O “Minhocão” foi uma iniciativa para resolver a questão do trânsito na Cidade de São Paulo, em especial do centro da cidade, porém o resultado foi um “trânsito elevado” a desvalorização dos locais ao seu redor e degeneração da região. Foi um processo que ocorreu concomitante com a decadência do centro da cidade de São Paulo, que não foi projetado para uma frota de automóveis como a atual⁵ mas sim, para uma cidade com carros (diferente de muitos centros europeus), porém, não para um carro por família. Pode-se observar este fato pela falta de estacionamento nos prédios (muitos sem locais específicos para carros), o que levou a uma desvalorização imobiliária significativa e, ao mesmo tempo, uma valorização dos lugares destinados a servirem como estacionamento⁶ Os locais destinados especificamente para carros estão cada vez mais valorizados; o morador prefere ficar sem jardim, sem salão de festas e sem *playground* ao invés de ser privado de um lugar dentro do prédio para o seu carro e este disputa com as crianças o espaço vital e, como em um jogo de força, o mais forte vence.

Não é só nas moradias que se pode observar como os locais destinado ao *Automóvel* é valorizado; é comum prédios inteiros serem derubados e sua área se transformar em um enorme estacionamento. Esses estacionamentos são uma necessidade local além de serem uma forma, não muito dissimulada, de especulação fundiária. É o carro ocupando e racionalizando, dentro de suas próprias necessidades o espaço e com isso funcionalizando o uso para seu fim.

O uso do *Automóvel* como objeto técnico, meio de transporte não é aqui questionado pois como uso individual, como máquina, é um de-

envolvimento oriundo da necessidade social de locomoção. O problema, então, aparece como uma questão de gerenciamento, de planejamento urbano, o que gera escassez, falta de estruturas para seu funcionamento. Esta compreensão se dá pelo fato de que o uso individual de tal máquina, diferentemente das outras máquinas, se dá, conforme já analisamos, em público. O consumo do *Automóvel* como mercadoria só pode se realizar nas ruas, no âmbito público da vida e é por isso que seu uso social, como objeto técnico determinante da vida cotidiana, não é neutro, carregando consigo e revelando muitas das contradições que até então eram invisíveis.

O consumo público do *Automóvel* revela socialmente a contradição inerente a todas as mercadorias: o consumo individual de uma mercadoria é sua 'positividade' mas o consumo social expressa a 'negatividade' inerente a ela (basta lembrarmos, por exemplo, da questão do lixo). O uso do *Automóvel*, como consumo individual de um objeto técnico como meio de transporte, é 'positivo' mas como meio social de transporte perde esta 'positividade' e passa a portar elementos de 'negatividade' tal como a exclusão da possibilidade de uso (a generalização universal do uso do *Automóvel* é a negação interna a esta mercadoria pois se todos tivessem um carro e resolvessem consumi-lo ao mesmo tempo este consumo não se realizaria para ninguém), no limite o consumo do *Automóvel* é também a exclusão de consumo.

Analisaremos, então, tal limite da forma-mercadoria a partir da impossibilidade de generalização do uso do *Automóvel*. Essa impossibilidade vem à tona no urbano como um problema de congestionamento. Este entrave ao uso do *Automóvel*, restrição ao consumo, é compreendida normalmente (entre um número enorme de análises)⁷ como sendo simplesmente uma consequência do excesso de carro, mau gerenciamento/planejamento e falta de estrutura nas cidades para que o *Automóvel* possa circular livremente. Será que estas são as únicas razões de tal entrave ao uso?

Como já apontamos, o consumo do *Automóvel* se realiza na esfera pública, por essa razão este objeto técnico implicou em uma standardização do espaço no mundo, criando um *sistema automobilístico*. O *Automóvel* necessita de ruas, avenidas, códigos próprios (faróis, marcações, etc.). Como tal qualquer lugar do mundo poderia servir para estudar esta mercadoria, porém não é em todos os lugares que a invisibilidade da técnica vem a tona, ganhando visibilidade e como problema atravessa o desenrolar da vida. Por isso propomos analisar um lugar no qual este problema como entrave ou congestionamentos, penetrou a vida: a cidade de São Paulo⁸. É através da *trava*⁹ de possibilidade de realização da locomoção que este problema, a contradição inerente à mercadoria *Automóvel*, está manifesta na cidade de São Paulo.

Partindo das afirmações de senso comum de que esta *trava* se dá pelo excesso de automóveis e pela pouca estrutura para seu consumo, devemos analisar a cidade de São Paulo com o objetivo de compreender como o *Automóvel* se introduziu, revelando assim a história dessa *trava*. Por onde começar? Considerando que a estrutura urbana de São Paulo sintetiza sucessivos tempos históricos, cabe analisar, nesse sentido, alguns aspectos da cidade de São Paulo.

Analisar São Paulo nos seus primórdios, quando era sobretudo uma cidade colonial que guardava caráter religioso, e mais que isso, ela realmente só se realizava como tal, nas festas religiosas, pois a maioria de seus moradores ficavam no campo ou no sertão adentro vindo para a cidade só nos dias de procissão e festa, é um início. Pensar como a cidade se inscreveu no espaço, criou estruturas físicas (que muitas no presente são valorizadas como monumentos e obras) pode ser um interessante indicativo de como se deu o processo histórico de assimilação, superposição dessas estruturas na modernidade.

As Igrejas de São Paulo são monumentos que preservam dados desta História. Elas são elementos materiais que por estarem inscritas

no espaço permitem uma avaliação do embate que se dá no território da cidade. Um embate histórico significativo entre esses resíduos coloniais inscritos no espaço e a modernidade realiza-se na constante necessidade de circulação, em especial a circulação de *Automóveis*. As Igrejas funcionam até certo ponto como resíduos quase irredutíveis pois são nexos de uma estrutura política muito forte, a Igreja Católica, mas que na atualidade parecem corresponder a instituições de memória preservadas agora pela instituição do Estado através do Patrimônio Histórico. Logo, não deve-se ignorá-las, pois evidenciam como a cidade foi sendo dilacerada para adequar-se às necessidades, da circulação automobilística. Tais constatações nos conduzem a uma pequena volta ao passado, procurando naquelas obras compreender os conteúdos significativos para a análise da questão proposta.

Em São Paulo, uma das igrejas mais antigas e importantes no período colonial era a Igreja de Nossa Senhora da Penha de França. Esta Igreja, apesar de afastada da cidade, era ligada a ela não só por um caminho (o caminho a Nossa Senhora da Penha), mas também religiosamente, pois sempre que necessário mandava-se buscar a imagem de Nossa Senhora da Penha, e, em procissão, esta imagem era trazida à cidade. A Igreja de Nossa Senhora da Penha ficava no alto, distante da cidade para além da várzea do Rio Tamanduateí e a margem da enorme várzea do Rio Tietê. Saint Hilaire descrevia como esta igreja era vista de longe e este caminho foi relatado também por outros viajantes que aqui passaram no século passado.

Os caminhos antigos em muitos e sugestivos casos foram assimilados à nova estrutura urbana¹⁰ Hoje, o caminho para a Penha é a Avenida Celso Garcia e no lugar da Igreja da Nossa Senhora da Penha de França temos a antiga Igreja da Nossa Senhora da Penha e a Nova Igreja. Não conseguimos mais ver nenhuma delas de longe, nem percebemos as várzeas que atravessamos: basta seguir a Av. Celso Garcia, que é uma reta, que no final, quando encontrarmos o

córrego, hoje canal do Aricanduva, subir o morro até o topo e lá, como se em uma rotatória, encontraremos a velha Igreja enclausurada por duas avenidas. Subindo a rua que sai a sua direita encontraremos a nova Igreja da Penha, não pense que há um jardim a sua frente pois lá encontrará um enorme estacionamento.

Como esta antiga Igreja, que não tem praça mas serve de rotatória, encontraremos muitas outras em São Paulo. É só nos lembrarmos da Igreja do Largo de Pinheiros, da Igreja de Nossa Senhora do Rosário no centro histórico da cidade, entre outras. Além de rotatórias, perceberemos em São Paulo que várias Igrejas tiveram suas frentes recortadas por Avenidas, tal como a Igreja de Santo Antônio do bairro do Limão ou a de São Genaro no Brás. Existem igrejas que como monumentos guardam na paisagem a sua volta a inserção histórica: é assim que pode ser observada a Igreja Nossa Senhora do Ó que tem uma belíssima praça onde nos finais de semana jovens se reúnem para conversar, e lá do alto podemos ainda avistar o que era antes a várzea do Tietê e que hoje é um complexo sistema viário-industrial¹¹

Neste mesmo sentido temos também a Catedral da Sé, construída no início deste século, que tem a sua frente a Praça da Sé com enormes palmeiras imperiais. Esses dois monumentos religiosos são exceções, pois a regra que observamos foi a destruição das praças: sua transformação em avenidas e das igrejas em centros de rotatórias. Só podemos compreender estas transformações se considerarmos o fato de que as igrejas deixaram de ser o centro de organização da vida das pessoas. Assim pode ser aceito a redução da igreja do bairro a rotatória, pois doravante ela não é mais uma força aglutinadora dos moradores desses bairros. Exceções marcam esta negação: a Catedral da Sé é um monumento histórico da cidade como um todo e projetada como símbolo da cidade já neste século; a Igreja de Nossa Senhora do Ó aparece como uma força de agregação dos moradores daquela localidade. A sua forma monumental

guarda, porém, uma relação com o entorno que se deve ao interesse das instituições ligadas ao patrimônio e à preservação, fazendo a ponte para o circuito da mercadoria-memória.

Tal como vimos acontecer com as igrejas, deu-se com outros monumentos históricos da cidade. É o caso do Parque Dom Pedro II, que utilizando o Rio Tamanduateí e sua várzea, era um verde parque com várias opções de descanso para a população, como por exemplo a Ilha dos Amores. Hoje essa área é um enorme terminal de ônibus. O que sobrou dele foi o Palácio das Indústrias que atualmente está preso em uma rotatória confusa e complicada. Em contrapartida, temos o Palácio do Ipiranga, hoje museu, que ainda tem um jardim, mesmo que recortado por avenidas.

Esta ligeira apreciação sobre igrejas, parques e monumentos nos permite uma primeira observação: existe uma força no sentido de destruir estes “marcos históricos (religiosos)” sob pressão do uso do *Automóvel*. Como já apontamos, estes lugares vêm perdendo sua importância na organização da maneira de viver, porém estes marcos permanecem incrustados na estrutura urbana, dificultando, mas não impossibilitando, a expansão do *sistema automobilístico*. Tais marcos são resíduos de uma dominação colonial-religiosa que era imediata e que alcançava os modos de ser, determinando os momentos da vida e constituindo todas as suas esferas. Esta dominação vai transformando-se e dando lugar a algo que é invisível, operativo e eficaz no sentido de ser determinante da vida, como uma esfera separada: a mercadoria, o dinheiro, e com eles, o *Automóvel*.

Os bairros podem ser compreendidos como um componente da cidade, definem-se como uma unidade em relação a ela. O bairro é uma unidade de vizinhança, do apropriar-se de forma imediata do espaço e do tempo. Os conjuntos de bairros que na história da colonização configuram-se sob o primado da Igreja formam uma totalidade em relação à cidade. Os bairros definem-se em relação à cidade mas guardam

uma identidade própria que também os define. Estes bairros da São Paulo colonial não precisavam estar fisicamente próximos uns dos outros mas integravam a cidade. Tal como vimos, o local da Igreja Nossa Senhora da Penha, que estava distante da cidade fazendo parte dela, transformou-se assim em um bairro¹² São Paulo das suas propriedades de relevo: suaves vertentes e rios de planície com enormes várzeas, parecia de início um conglomerado de pequenas cidades. Formavam vários núcleos de povoamento, os antigos bairros, que iam se constituindo ao redor do Centro triangular da pequena cidade. Esse triângulo inicial, que era o centro, só com o tempo e com a técnica pôde se constituir em conjunto contínuo.

É fácil observar este fato se pensarmos os bairros e aldeamentos que ficavam separados da cidade pelas várzeas dos três principais rios: o Tamanduateí, o Tietê e o Pinheiros. Na margem da várzea do Rio Pinheiros existia o aldeamento de Pinheiros, do outro lado da várzea do Rio Tietê estava a Freguesia do Ó e o núcleo de Santana, a serra da Cantareira e para além da várzea do Rio Tamanduateí o caminho de Nossa Senhora da Penha de França, onde no Século XIX seriam formados os bairros operários do Brás, Moóca e Belenzinho¹³ Foi um longo processo a incorporação destes núcleos afastados do centro da cidade – construíram-se pontes, sanearam-se várzeas, canalizaram-se rios construindo-se avenidas; isso possibilitou incorporar estes bairros à cidade.

Os bairros, ao se formarem, foram também deixando de ser unidades até certo ponto isoladas, integrando-se cada vez mais à estrutura urbana de grandes avenidas que contribuem para o esfacelamento de sua unidade. Neste século a cidade de São Paulo e seu entorno vão formando uma estrutura complexa para suportar a indústria com os processos que lhe são correlatos. Assim, por volta dos anos 50, com o estabelecimento da indústria automotiva vimos concretizar-se uma série de processos que estavam em curso desde o final do século passado.

É nesta concretização que a cidade ganha a conformação da Região Metropolitana de São Paulo. Com relação à apropriação do espaço tem-se, neste percurso, uma mudança: as relações imediatas vão sendo crescentemente mediadas pelo dinheiro que, de acordo com a questão que nos interessa, será concretizado na mercadoria *Automóvel*. E como tal, dinheiro materializado no meio de transporte privado e individual que pode ser visto como um dos importantes impulsores da metropolização.

Uma boa ilustração para este fato é pensarmos como uma pequena venda de bairro transforma-se em loja da metrópole. A pequena venda tem, em geral, como objetivo atender a vizinhança nas suas necessidades diárias. Seus fregueses são vizinhos, o dono é um antigo morador do bairro, e os funcionários se não são todos da mesma família são filhos de conhecidos do bairro. A pequena venda é constituída por uma porta na calçada, seu nome não vem anunciado em um grande letreiro de néon pois quem chega já a conhece e vem à pé. É usual as mercadorias estarem dispostas atrás de um balcão onde só o dono tem acesso e por isso para toda e qualquer compra é necessário travar um diálogo com quem está lá para atender.

Quando a rua na qual esta pequena venda está situada transforma-se em avenida, as exigências de funcionamento são outras: a pequena venda é substituída por uma loja de rede que incorpora um estacionamento e um enorme letreiro, pois agora quem vai comprar chega de carro e não é necessariamente um conhecido. O dono, não sabemos quem é, mora longe. Os funcionários podem vir de qualquer canto da cidade e as mercadorias estão organizadas de tal maneira que é só entrar, pegar e pagar. Tudo rápido e eficiente, sem a necessidade de qualquer diálogo. Esse quadro é facilmente reconhecido na Av. Água Espraiada, cujo processo de construção foi relatado inicialmente. Nessa Avenida, quando de sua inauguração, as casas estavam voltadas de costas a ela, não havia comércio; agora muitas casas já voltaram suas faces

para a Avenida e inúmeras lojas de comércio do tipo descrito acima estão surgindo.

A metamorfose da cidade em metrópole, na qual a grande avenida é uma inscrição significativa no espaço, não só modifica o comércio local mas transforma o ritmo de vida dos lugares. O *Automóvel*, não sem violência¹⁴ passa a reinar sobre o espaço público. Como um *Frankenstein*, a máquina criada pelo homem passa a reinar, e como rei¹⁵ tem direito divino sobre tudo: a rua é sua, a calçada é sua, o espaço é seu e o tempo também. Como disse Antônio Alcântara Machado "aqui as casas vivem menos do que os homens, e se afastam para alargar as ruas" (*apud* BRUNO, 1954, p.1319).

De qualquer forma, engana-se quem pensa que o *Automóvel* é o primeiro propulsor na construção de grandes avenidas pois, considerando a história da cidade, veremos que as preocupações com o arruamento e a construção de grandes avenidas é bem anterior à chegada do primeiro *Automóvel* à cidade, que é considerada como sendo no ano de 1898¹⁶. Podemos observar que as preocupações com o arruamento já estão refletidos no Código de Posturas de 1875¹⁷ e que algumas das nossas grandes avenidas já estão traçadas e construídas na passagem do século tal como a Av. Paulista e a Av. Higienópolis. Esta preocupação com o arruamento encontra seu auge no final do século passado¹⁸ fato que pode ser compreendido como parte da transformação do "*gros bourg somnolent*"¹⁹ na "metrópole do café"²⁰. E como "metrópole do café" centro de negociações financeiras, a cidade necessita transformar-se fisicamente em moderna e para tal traz de fora, da Europa e dos Estados Unidos, seu referencial: são os *boulevards*, servidos de bondes que os ligam aos novos bairros planejados tal como Campos Elíseos e Higienópolis.

A partir da transformação da cidade em "metrópole do café" inicia-se um rápido processo de metropolização no qual o *Automóvel* tem grande destaque. A cidade cresce e alarga-se fisicamente, incorporando os antigos bairros e

formando extensas periferias ao seu redor. Este processo de metropolização inicia-se com as ferrovias e se realiza de maneira mais clara com o transporte rodoviário. O núcleo urbano adequa-se (em muitos casos o adequar-se é o desadequado) ao novo meio de transporte. O adequado, moderno, agora é a máquina, Objeto-Rei, o *Automóvel*. Cada vez existe menos a possibilidade de se conhecer (física e socialmente) o conjunto inteiro da cidade metamorfoseada em metrópole. Na metrópole, a cidade como conjunto parece se esvaír, restando fragmentos nos seus monumentos e obras. Neste sentido, pode-se considerar que a base técnica de transporte (o motor à combustão) foi um dos fatores determinantes da transformação da cidade em metrópole e da homogeneização da paisagem que o uso do *Automóvel* vem implicando. E como este uso só pode realizar-se na esfera pública (o consumo público do *Automóvel*) até o não-uso é determinado pelas necessidades de uso. Conhecendo o que nos resta dos antigos bairros, fragmentos espalhados pela metrópole, percebemos, de novo, o aumento do espaço para a circulação do *Automóvel*.

Estacionar o carro é uma necessidade: como seu consumo é público mas sua propriedade é privada e seu custo de aquisição elevado, o seu momento de não-consumo requer um local seguro, de preferência dentro da casa do dono da máquina para que ele seja guardado. E como esta mercadoria é grande e ocupa muito espaço, na hora de decidir entre o jardim e o carro prefere-se sempre o carro, pois acima de tudo ele custa caro e é uma expressão de posse que fica como que pendurado na entrada da casa. É o cartão de visita do dono da casa. Mas não se pode negligenciar o fato de que o *Automóvel* simplifica a vida que, por oposição, está sendo por ele próprio determinada.

O *Automóvel*, uma das principais causas da transformação urbana, era considerado como objeto de luxo no começo do século. Sua introdução deu-se como objeto de lazer dos ricos da cidade. Em 1908 fundou-se o *Automóvel Clube*

de São Paulo, voltado para desenvolvimento do automobilismo como esporte. Neste mesmo ano, fez-se a 1ª corrida de automóveis: o circuito Itapicirica que ligou Pinheiros a Santo Amaro, e ainda neste mesmo ano o Conde Lesdain fez a primeira viagem de *Automóvel* do Rio de Janeiro para São Paulo que durou 36 dias e levou à restauração do Caminho do Mar. Essas proezas esportivas, que para a época eram bizarras, e a espera da passagem do *Automóvel*, que também na época era um programa, levaram à restauração de vários caminhos e aberturas de novas estradas para que eles pudessem passar. Foi assim que o *Automóvel* começou a ter maior presença na vida paulistana, não como meio alternativo de transporte, mas como portador de uma cultura. A relação do *Automóvel* e sua cultura considerada como reflexo de uma cultura moderna, européia (os automóveis eram chamados de *automobiles*) e norte-americana²¹ surge junto com a transformação do “*gros bourg somnolent*” em metrópole industrial. Não é só o *Automóvel* que vem com essa cultura, a princípio européia mas logo sobreposta pela americana, mas também um novo ritmo para a metrópole²²

Esse é o ritmo do desenvolvimento da modernidade que agora vem embutida nos produtos americanos ultrapassando a forma de modernização anterior, européia. São Paulo, que em grande medida tinha um modo de vida europeu (a elite paulistana falava francês, tocava Debussy, freqüentava casas de chá, e montou a Universidade no padrão europeu, trazendo da França muitos de seus primeiros professores), começa a ter seu ritmo incorporado ao novo tempo do progresso: aquele dos Cadillacs, Martinis e fins-de-semana esportivos. Na década de 40, época na qual Pierre Monbeig conhece e escreve sobre São Paulo, essas duas formas de viver ainda seguiam paralelas. Agora São Paulo pode ser considerada como uma cidade de padrão norte-americano não só em termos morfológicos²³ mas também pelo modo de vida. O ser norte-americano significa, neste século, ser moderno e o ser moderno é, em certo sentido, uma

mudança de ritmo, e, no mínimo, um incremento de velocidade.

Morse também considera que uma das características principais de São Paulo é a velocidade com que as coisas circulam,

"Seu espírito (da Cidade de São Paulo) e seus traços mais importantes, seu genius loci têm que ser procurado; não são manifestos e avassalantes, como no Rio ou em Salvador. O que é manifesto em São Paulo – movimento, pressa, luzes, trânsito, arranha-céus, fábricas, dinheiro – é universal, sem voz ou contorno explícito."(MORSE, 1970, p.353)

O que é paulistano é aquilo que diz respeito ao que é ser moderno: a velocidade, o dinheiro e o não-particular (o sem-voz ou contorno explícito). Primeiro esta modernidade surge na morfologia urbana que entra em choque com o modo de ser de seus habitantes. Pensar como o *Automóvel* participa na criação desta morfologia nos ajudará a compreender o papel deste objeto na configuração do urbano e na modificação do modo de ser de seus habitantes.

Morse ainda considera que *"(...) o advento tardio dos automóveis, que apenas nos meados da década de 1920 apareceram em quantidades apreciáveis, contribuiu para adiar a visão da cidade moderna em expansão, subnucleada, em rápida mudança, com suas artérias e tecidos celulares biológicos e não geometricamente elaborados."* (MORSE, R., 1970, p.374)

Langenbuch considera que o que gerou a expansão horizontal de São Paulo com uma área de superfície enorme, deixando vários espaços vazios no seu interior, foi a rede ferroviária²⁴. Esta configuração impôs-se porque as estações eram distantes umas das outras, sendo para o autor, determinantes no crescimento urbano local. Essa distância foi preenchida depois com o advento do ônibus e do *Automóvel*. Da mesma forma que Langenbuch, Scarlatto analisa que pós-1940 a metropolização de São Paulo *"confunde-se com a própria expansão da produção e utilização crescente do uso dos autoveículos"* (SCARLATTO, Francisco, 1981, p.125). Para este

autor, tanto a produção quanto a utilização de veículos rodoviários foram responsáveis pelo redimensionamento dos espaços geográficos, porém a crescente utilização do *Automóvel* particular foi fundamental na criação do espaço especializado para seu uso, tal como oficinas mecânicas e postos de abastecimento e, conjuntamente com o ônibus, no aumento da distância entre o local de trabalho e a moradia do paulistano (SCARLATTO, 1981, p.125-126).

Consideramos que tanto Langenbuch quanto Scarlatto põem a ênfase de suas análises na determinação da configuração do urbano pela rede ferroviária e rodoviária, deixando de lado um aspecto recorrente na literatura que é analisado como correlacionado a esta determinação: a especulação imobiliária (as "avenidas-imobiliárias" e os estacionamentos estão relacionados, conforme vimos, com a especulação imobiliária).

Neste sentido, para melhor compreender a configuração do espaço urbano em São Paulo, não podemos deixar de lado a questão da especulação imobiliária como um dos fatores determinantes da morfologia urbana, implicando propriamente na forma urbana. São Paulo cresceu com significativos espaços vazios especulativos no seu interior, gerando assim uma enorme extensão urbana. Esses espaços vazios originam-se no fato de que a rentabilidade advinda da especulação imobiliária na cidade de São Paulo, para os proprietários de terra, foi sempre certa²⁵. Isto se dá pelo crescimento demográfico da população paulistana que levou a um aumento de demanda por habitações tornando-as uma mercadoria de importante valor. A realização da especulação imobiliária só é possibilitada pelos meios de transporte, dos bondes de tração animal ao *Automóvel* tem-se um incremento das distâncias pondo em curso a metropolização.

Assim, neste processo de metropolização que tem como um de seus determinantes o meio de transporte, observou-se a expansão da cidade que avança sobre as chácaras próximas, os

sítios e fazendas que vão sendo incorporados como loteamentos particulares organizados visando ganhos monetários. Os arruamentos são traçados para que se otimize o número de lotes, sem necessariamente ser considerada a morfologia (neste sentido física) dos lugares²⁶. Esta forma de expansão urbana que contém espaços vazios no seu interior e loteamentos privados (e muitas vezes clandestinos) é estratégia do setor imobiliário, que gera muitos, se não a maioria, dos problemas hoje enfrentados.

Mas este processo de expansão urbana requer continuamente adequações do sistema de transporte para poder viabilizar o próprio desenvolvimento econômico e social da cidade. A ferrovia já não alcançava todos os pontos de expansão e mesmo dentro dos próprios *subúrbios-estação* foram gerados novos subúrbios cada vez mais longe da estação requerendo assim novas linhas de ônibus para chegar até os locais de moradia mais distantes. A propriedade da terra em São Paulo, como no resto do país, está muito marcada pela Lei de Terras de 1850, que juntamente com a formação de um mercado fundiário e imobiliário gerou a exclusão social e territorial com a qual nos confrontamos hoje. A propriedade da terra foi, e continua sendo, uma das formas de exclusão social, sendo que os indivíduos de menor renda da sociedade ficam impossibilitados de obter a propriedade legal da terra, sobrando muitas vezes como única opção habitar em locais nos quais a propriedade é ilegal, tal como as várzeas de rios e córregos e loteamentos clandestinos na região dos mananciais²⁷.

Maricato considera que *“foi baseada no binômio loteamento clandestino e ônibus que a periferia da cidade de São Paulo se expandiu horizontalmente nas décadas de 40, 50, 60 e 70.”* (MARICATO, 1996, p.12). Para a valorização do mercado imobiliário, principalmente em áreas antes ocupadas de forma ilegal, existia, e existe ainda, a necessidade de obras viárias como maquiagem, limpeza no ‘filé mignon’ do capital imobiliário. Neste sentido, a infra-estrutura viária surge como essencial para o acesso

e realização da renda fundiária, completando, assim, o processo de monopolização da terra, tal como observamos no caso da Av. Água Espraiada. Tanto para Maricato²⁸ quanto para Santos²⁹ o Estado está intimamente ligado a esta valorização do capital imobiliário, sendo que ambos apontam como indicativo deste fato o exame dos orçamentos do Estado (nas três instâncias) terem como item prioritário a circulação rodoviária.

Para melhor entender este investimento na circulação rodoviária basta nos lembrarmos que os bondes³⁰ foram sendo retirados de circulação nas décadas de 50 e 60 enquanto que o metrô só foi inaugurado em 1974, sendo que o bonde elétrico surgiu na paisagem urbana na mesma época que os primeiros carros começaram a rodar pela cidade, isso foi no começo do século. Santos considera que os investimentos na circulação rodoviária geraram como tendência a formação de uma cidade espalhada (e não o contrário como explicitado acima), com o desenvolvimento ao longo de avenidas radiais e especulação imobiliária, aprofundando o crescimento horizontal que era um traço antigo da evolução paulistana. Expandem-se os limites deixando no interior uma enorme quantidade de espaços vazios.

Santos considera o crescimento da periferia como sendo um resultado de política de desapropriação e modernização do sistema viário. O autor aponta ainda que o aumento da área urbana, tanto em São Paulo quanto nas cidades européias, é um padrão da era do *Automóvel*³¹. Para Santos *“o desenvolvimento do país é acompanhado pelo incremento no uso do automóvel particular como meio de transporte urbano”* (SANTOS, 1990, p.79). Aponta que de 1967 a 1977 o número de viagens em *Automóvel* quase triplica enquanto que em ônibus não chega a dobrar.

Podemos então, a partir desta breve introdução histórica, perceber que a *trava* de possibilidade de realização da locomoção urbana, que dá visibilidade à contradição da mercadoria *Au-*

tomóvel, não é só um problema de excesso de automóveis nem de escassez de estruturas para o *sistema automobilístico* e nem simples mau gerenciamento, mas é a própria consagração deste meio de transporte (rodoviário), como um quase que absoluto, que intensifica problemas já existentes antes desta base técnica ter se generalizado, criando outros problemas próprios de sua expansão e generalização. Pois, como já assinalamos, é através desta mercadoria que, na cidade de São Paulo, vem à tona as contradições inerentes às mercadorias e estas aparecem tanto no âmbito do público como *trava* ao seu consumo, quanto no privado, como transformação no modo de viver.

Podemos analisar como não só o modo de viver e o urbano são transformados com o *Automóvel*, mas também o processo produtivo. Foi com a produção em massa do Ford T que se instalou de vez uma nova maneira de produzir: o fordismo. O fordismo é marca importante deste século pois foi através desta organização fabril que possibilitou-se a generalização não só da mercadoria *Automóvel*, mas também da grande maioria das mercadorias. Podemos também, tal como fizemos para a cidade de São Paulo, acompanhar o desenvolvimento da produção na fábrica pela produção do *Automóvel*: é o fordismo, pós-fordismo, toyotismo que marcam momentos de transformação da indústria neste século.

Com o desenvolvimento de novas técnicas e tecnologias, a indústria automobilística também já deixa de ser uma indústria símbolo do moderno: a indústria da informática toma seu lugar. Como forma de organização industrial elas diferenciam-se em muito entre si, mas, mesmo assim, o *Automóvel* é inquestionavelmente um momento histórico do processo de modernização. É inegável o fato de que o *Automóvel* territorializa tal processo, que, por sua vez, o generaliza, pois a standardização dos espaços e signos urbanos para a instalação do *sistema automobilístico* é a própria imposição do processo de modernização no território. A homogeneização necessária para que esta máquina pos-

sa funcionar é uma marca impositiva do processo de modernização. Avenidas, ruas, rotatórias, faróis, placas de sinalização transformam o mais variado e distante lugar em componente legível do mundo moderno; é sem dúvida um elemento de constituição do "*One World*" (KURZ, 1997), autoritariamente homogeneizado pela formamercadoria.

Além dessa marca no território, o *Automóvel* afirma a individualização e, através dela, também afirma uma socialização que se realiza de maneira abstrata, pois as relações sociais se dão, tendencialmente, pelo mercado através das mercadorias e do dinheiro. Socialização essa que se realizaria mais tarde, de forma ainda mais acabada, pela informática.

Essa socialização abstrata pode ser analisada pelo *Automóvel* pois tal objeto técnico não é simplesmente um meio de locomoção do homem moderno³² Sua funcionalidade como objeto técnico para o transporte é sem dúvida nenhuma um avanço no desenvolvimento da tecnologia. Mas a funcionalidade deste objeto não é só uma questão de eficiência de velocidade e tempo, pois como mercadoria existem outros aspectos, nem tão ocultos, do significado deste objeto. A questão que se coloca não é o do conteúdo da técnica, mas sim a da *forma* que esta assume na modernidade: a forma de mercadoria. E esta forma implica necessariamente em um uso que vai além de sua funcionalidade técnica, um uso que expressa a valorização social, isto é, a quantidade de dinheiro objetivado na mercadoria: é o uso ostentatório que ultrapassa e nega sua funcionalidade.

O *Automóvel*, como insistimos, pelo fato de seu consumo realizar-se em público, é uma mercadoria primorosa para o uso ostentatório. A marca de carro e a maneira de dirigir indicam socialmente que tipo de pessoa o proprietário do *Automóvel* visa a ser reconhecido. Afinal, Roberto Carlos já cantava:

"Se você pretende saber quem eu sou,
eu posso lhe dizer:
entre no meu carro

e na estrada de Santos você vai me conhecer...”

O *Automóvel* é inegavelmente portador de símbolos sociais, diferente da marca de geladeira que, enclausurada na cozinha, pouco expressa publicamente a quantidade de dinheiro de seu dono. Por isso, para muitos, o *Automóvel* significa prestígio e poder; e é também um vício, um meio de agredir outros homens e em muitos casos um objeto erótico.

Observando publicidades de *Automóveis*, percebe-se claramente a utilização do imaginário de eterna juventude, do poder (potência) e paixão que este objeto acarreta. Tal como o tecnologicamente novo é o mais moderno, ser jovem eternamente é também uma marca de modernidade. É interessante notar que a maioria das publicidades, principalmente nas revistas especializadas em *Automóveis*, visam o universo masculino, afinal sobretudo no capitalismo “o valor é o homem” (SHOLZ, R. 1996, p.18).

Existe claramente um elo que liga o poder com a potência masculina (VIRÍLIO, P. 1996) e esta com a paixão, a força e a velocidade³³ pois estas são características coisificadas que se espera de um jovem. Neste mesmo sentido, o filme “*Crash*” (“*Crash* Estranhos Prazeres” EUA, 1996. Direção: David Cronberg), no qual, segundo a sinopse do jornal “A Folha de São Paulo” “*acidentados buscam prazer em colisões de carros*” (FSP, 28/fev/97) e cuja tradução do título original do inglês ganhou um adendo significativo - “*Estranhos Prazeres*” , trata basicamente de vítimas (ou mesmo culpados) de acidentes automobilísticos e representa bem a relação entre prazer-velocidade-poder.

Os personagens reúnem-se para assistir ou mesmo provocar acidentes automobilísticos. Estes acidentes lhes dá um prazer erótico. São viciados nesta máquina e, em especial, na sua capacidade de destruição. Buscam, revivendo mortes por acidentes automobilísticos de grandes personagens do cinema, o prazer do estrondo, do *crash*, do gozo.

Um dos personagens principais aponta para o fato desta nova onda, isto é, do prazer com colisões automobilísticas, estar invertendo a ordem social. Pois até então a colisão, o *crash*, significava fim, era a morte. Agora, deste fim, desta morte, surge a vida e a virilidade, é o poder erótico que vem da morte por colisão que agora passa a fecundar o mundo. Concebem que o maior prazer possível é aquele que se sente quando se morre por uma colisão automobilística: é quase o big-bang. Os personagens buscam, por esta razão, provocar acidentes fatais que os levem à morte. Percebe-se por meio da análise desse filme o quanto a vida capitalista automobilística *normal* é vazia, pobre de conteúdo, que seus dramas sociais tornam-se prazeres individuais³⁴

Neste mundo tão globalizado e solitário, muitos contentam-se com um carro para sentirem-se melhor, e se o carro não satisfizer este vazio existem outras opções oferecidas pelo sistema, tal como ficar “*plugado*” na Internet.

Analisando o *Automóvel* e a sociedade contemporânea, Robert Kurz, no texto “*Sinal Verde para o Caos da Crise*”, chama esta sociedade de “*sociedade do capitalismo automobilístico*” e constrói o seu tipo humano: “*o fetichista do Automóvel*” e o “*ser ganhador de dinheiro*” (KURZ, 1997 p.345). A partir deste enfoque, discute como a sociedade chegou à dependência total do *Automóvel* e critica a passividade com a qual os homens se envolvem com a lógica do Trabalho/Dinheiro/Consumo, apontando que “*o que se perde nisso é a qualidade de vida mais importante: a qualidade do próprio tempo de vida.*” (KURZ, 1997 p.348).

Através de uma análise que aborda a questão da jornada de trabalho e do desemprego, o autor mostra como a indústria automobilística foi importante para a produção do emprego na fase da grande indústria com o fordismo, e como viria a encaixar-se perfeitamente na lógica capitalista da acumulação flexível com o toyotismo, conforme indicamos rapidamente acima.

Interessante nesta análise de Kurz é a discussão do porquê a “*Ferrovia foi derrotada pelo*

Automóvel" (Kurz, 1997 p.349), refletindo sobre três pontos. Em primeiro lugar, o fato do *Automóvel* encaixar-se melhor na lógica social-individualista do capital: a ferrovia não tem a capacidade de mover-se em todas as direções pois está presa a trilhos não serve para a cabeça, nem para o corpo do "fetichista do Automóvel". Num segundo aspecto, a ferrovia, como padrão técnico de transporte, está baseada numa coletividade que Kurz analisa como sendo involuntária; pois as pessoas estão juntas de maneira aleatória: "no trem, eles preferem estar sentados sozinhos num vagão, expressando com olhares vazios o vazio de sua vida, um vazio produzido por eles mesmos. Assim, o trem torna-se o lugar do mal-estar. O indivíduo solitário prefere, assim, viajar isoladamente, fechado no invólucro do caixão de lata em movimento." (KURZ, 1997 p.350)

Por último, Kurz considera o fato da ferrovia ser um bem público, nas suas palavras:

"Trata-se, na sua forma técnica, de um macro-agregado social indivisível, cujas partes somente podem funcionar com a mobilização de todas as partes de engrenagem: estradas-de-ferro (isto é, os trilhos), meios de locomoção (locomotivas, vagões, trens inteiros) e, finalmente, a organização do fluxo de transporte (horários, funcionamento, manutenção) formam uma unidade que só como tal pode ser ativada. Era necessário formar sociedades anônimas gigantescas, dando-se assim um grande passo rumo à socialização do capital para poder avançar, por exemplo, nos Estados Unidos, no sentido da ocupação continental pela ferrovia. Na maioria dos países a ferrovia precisou ser, enfim, um empreendimento estatal ou semi-estatal, por requerer grande quantidade de capital. O caráter social e a alta intensidade de capital da ferrovia fazem, portanto, da relação entre a produção e o consumo, uma relação entre grandes capitais enquanto um superbem de investimento e, diretamente, uma relação entre capital e Estado. O consumo privado individual como última instância do círculo da valorização capitalista,

pode continuar somente a contagotas, na forma de demanda por bilhetes e passagens." (KURZ, 1997 pp.350-1).

A partir da leitura deste texto podemos pensar o quanto o "vício automobilístico" de Kurz não anda junto com outros dois vícios desta sociedade: o cigarro e o computador pessoal³⁵. Estes três vícios estruturais do sistema, dizemos estruturais porque são peças-chave no desenvolvimento da sociedade capitalista e na domesticação do homem para que consiga suportar todas as mazelas de sua vida, têm muito em comum.

Tanto o cigarro quanto o carro e o P.C. (*Personal Computer*) foram ou ainda são o símbolo da técnica, sociabilidade e de prazer do sistema. Os três são produzidos visando à esfera particular, à esfera individual, ao privado: é o produto feito para o consumidor atomizado. Estes três "vícios" não sofrem do mal da coletividade involuntária, pois não são socializáveis, pois apesar do consumo do *Automóvel* só poder se realizar na esfera pública, o ato de dirigir é inegavelmente *auto*. O prazer do consumo dá-se individualmente.

Existe, de alguma forma, uma ordem histórica-cronológica entre os três, uma ordem que se aperfeiçoa com o tempo.

O fumo é um produto que surgiu muito antes do capitalismo. É produto, de certa forma até hoje, relacionado e dependente do campo. Foi capturado pela lógica do capital e, como cigarro industrial, tornou-se um símbolo do moderno (quem não relaciona a palavra cigarro com cavalos, cowboys e divas de Hollywood?); porém, de alguma forma esgotou-se. Faz mal a saúde do tão prezado consumidor...

Já o *Automóvel* é uma mercadoria da grande indústria, símbolo do capitalismo. Produto desejado por todos. É com a fabricação do carro que se instala de vez o trabalho simples, alienado. É o fordismo com sua organização em esteiras, trabalho repetitivo e sistematizado que se chega ao auge da grande indústria. Mas é também com o Toyotismo que o sistema produtivo é

remodelado e dá início à “*pós-grande indústria*” (FAUSTO, 1989). Estamos agora na fase de repúdio ao *Automóvel*. O trânsito nos grandes centros urbanos está caótico. Como era necessário reproduzir o sistema, então, há muitos anos, os governos só investiram no meio de transporte privado, todos nós só queríamos o carro próprio. O *Automóvel* polui, faz mal a saúde do tão prezado consumidor...

O P.C., com sua multiplicidade de “*softwares*” é o símbolo de nossos dias. É a mercadoria símbolo da *pós-grande indústria*. O P.C. simula tudo, isolou o consumidor em um espaço restrito, porém globalizado, hoje as grandes produtoras de *softwares* têm suas firmas localizadas em regiões distantes e montanhosas dos Estados Unidos, comunicando-se com o resto do mundo via a rede de informática que produzem. Qualquer informação, qualquer publicidade chega até eles e sai deles em direção ao resto do mundo.

Com o P.C., o consumidor acha que é “ele e o mundo” todos os fetiches da mercadoria estão aí e mais alguns. Inclusive é através das redes da Internet que organizações anti-taba-

gistas e anti-*Automóvel* se organizam. Aparentemente, com o P.C. consegue-se resolver a contradição existente no cigarro e no carro, ele não polui parece que não faz mal a ninguém pelo contrário, é a esperança de igualdade, liberdade e democracia. Será que é bem assim? Já existem muitos estudos que mostram o quanto o computador faz mal aos olhos, tendões e costas de seu operador. Então, faz mal a saúde do tão prezado consumidor.

Daqui a algum tempo, aparecerá no horizonte um novo símbolo, agora talvez um outro símbolo do pós-moderno, algo novamente que carrega consigo a pseudo-inocência de uma mercadoria. Este “novo” com certeza irá se juntar ao coro do “*satisfaça o homem e mantenha-o tranqüilo*” para que o mundo continue. São os vícios desta vida. Vícios esses que necessitam ser analisados através da maneira que penetram o cotidiano, pois é só assim que compreenderemos a *trava* da urbanização, que implica em violência e mal-estar presentes na sociedade contemporânea, e é dessa compreensão que pode surgir elementos de mudança radical.

Notas

¹ A remoção dos moradores do Jardim Edith para a construção da Avenida Água Espraiada é um exemplo típico de uma racionalidade, de um lógica, que, como estratégia, se realiza enquanto prática social. A construção de tal avenida significou uma valorização de seu entorno, incluindo a Avenida Luís Carlos Berrini, de 20 a 30%. Aí está prevista a formação de um complexo empresarial *World Trade Center* que contará com um hotel cinco estrelas, um *shopping* e alguns prédios de escritórios. Os moradores do Jardim Edith estavam ali há mais de dezenove anos. A luta pela constituição desse lugar como possibilidade de um vida socializada foi fazendo-se ao longo destes anos. Os ganhos, quando da construção da avenida, já se haviam materializado no lugar mediante a organização de seus moradores pela associação de bairro aí constituída. Dona Raimunda, então presidente dessa associação, conta que ‘ali havia tudo:

água, ruas, eletricidade e um telefone comunitário a cada oitenta metros. Olhe onde estou... Precisamos agora lutar por tudo isto de novo... Veja meu filho, tem dezoito anos, ele nasceu e cresceu naquele lugar...’ Raimunda mora agora na Cidade Júlia, extremo sul do município de São Paulo onde faltar água por quatro ou cinco dias consecutivos não é raro” (ALFREDO, A., 1996).

² Mariana FIX (1996) elabora de uma maneira muito interessante este termo.

³ Gabriel DUPUY, em seu livro *Les Territoires de L’Automobile* (1995), utiliza o termo *système automobile*, que traduzimos para sistema automobilístico, para designar o conjunto de elementos que juntamente com os veículos asseguram a regularidade dos deslocamentos motorizados homogeneizando o espaço. Utilizaremos o termo no mesmo sentido; enfatizamos o termo ‘sistema’, pois é assim, ‘naturalizado’, que aparece na soci-

idade o *Automóvel* e seu meio específico.

- ⁴ Aqui o termo “esfera pública” entra em contrapartida a “esfera privada” cisão esta imprescindível para que o processo de modernização se realize plenamente.
- ⁵ O engenheiro Max Ernani Borges de Paula, da Companhia de Engenharia de Trânsito, numa conversa, estimou que hoje a frota paulistano seja de um veículo para cada duas pessoas.
- ⁶ Uma rádio paulistana, a Musical FM (105,7), vinculava uma publicidade sobre uma agência especializada em transformar terrenos em estacionamento dizendo: “espaço ocioso é dinheiro perdido” indicando que o espaço deixa de ser ocioso quando vira estacionamento! Este processo pode ser visto por todos os cantos da cidade; são terrenos baldios ou com construções antigas que são demolidas para que no local, em pouco tempo, surja um árido estacionamento.
- ⁷ É interessante apontar como essas questões dos problemas relacionados com os congestionamentos são recorrentes na mídia. Um artigo escrito por Miguel Jorge (ESP, 10/07/98) “O custo do congestionamento. Calvário do trânsito nas dez maiores cidades do País causa prejuízo de R\$ 475 milhões anuais” aponta como sendo os culpados pelo “calvário do trânsito” um conjunto de elementos: “Carros, caminhões e ônibus sucateados, pedestres indisciplinados, carroças de animais e veículos de carga que trafegam alheios às regras de trânsito, influenciando atitudes agressivas e ameaçando quem passa? Ou o poder público, sem recursos, experiência prática, tecnologia e competência para administrar as pressões de um desordenado crescimento urbano, que, além de tudo, distribui concessões de linhas de transporte de massa por critérios políticos? Acertou quem apostou nos dois. Mas acertaria também quem apontasse outras causas, como o pequeno número de fiscais de trânsito, mal preparados e mal pagos, incapazes de resolver problemas da falta de educação no trânsito, como estacionamento proibido, em calçadas, filas duplas, triplas etc.”
- ⁸ A lentidão do trânsito em São Paulo no horário de pico da manhã (entre as 7:00 e 10:00 horas) de 1994 a 1996 (contabilizado até setembro) aumentou em 14%; enquanto que no horário do pico da tarde (das 17:00 às 20:00 horas) este aumento foi de 19%. Neste mesmo período, houve uma diminuição de 10% na média diária de passageiros por ônibus (FSP, 26/out/96). Além desses fatos, constata-se que a velocidade média nos principais corredores caiu entre 10% e 20% de 1993 a 1995; a velocidade média da Avenida Paulista passou de

13,7 Km/h em 93 para 11,7 Km/h em 95 (FSP, 02/abril/95), e em 1998 a velocidade média no período da tarde para toda cidade, conforme nos informou o engenheiro Max Ernani Borges de Paula da Companhia de Engenharia de Trânsito (CET), foi estimada em 12 km/hora para os ônibus e 17 km/hora para os carros e a frota de automóveis está estimada em um veículo para cada dois paulistanos.

- ⁹ “Enchente e engarrafamento. Automóvel vai pagar IPTU. Virou imóvel.” Comentário de José Simão, articulista da Folha de São Paulo, 4 de março de 1999.
- ¹⁰ Para tal discussão são interessantes os livros de Ernani BRUNO (1954); Pierre MONBEIG (1954) e Richard MORSE (1970).
- ¹¹ Um interessante estudo acerca da incorporação da várzea do Rio Tietê ao conjunto da cidade pode ser encontrado no doutorado de Odette SEABRA (1987).
- ¹² A cidade de São Paulo cresce em plena República quando a separação Estado-Igreja já estava declarada na Constituição do Estado. Isto não impede que os velhos bairros de São Paulo desde o final do século passado se organizassem em torno de uma Igreja. A imigração do final do século levou a ocupação sucessiva de várias áreas e a Igreja em muitos casos não pode proceder na ocupação, tal como foi o caso da Casa Verde, do bairro do Limão, entre outros. O perfil religioso da população, seu modos de ser, levou a que grupos de indivíduos assumissem a condição de beneméritos e fizessem doações para que Igrejas se implantassem em meio às áreas do entorno da cidade que iam sendo ocupadas por loteamentos.
- ¹³ Um interessante estudo acerca desses bairros pode ser encontrado na tese de doutoramento de Margarida Maria de Andrade (1991).
- ¹⁴ É interessante perceber a quantidade de atropelamentos que acontecem nos locais onde novas avenidas são construídas: um bom exemplo é a Avenida da Escola Politécnica, construída em um local que antes era uma várzea de córrego, não sabemos quantas pessoas foram atropeladas ali, mas a quantidade de cães que são atropelados é impressionante, e como não são recolhidos ficam como tristes avisos: quem manda é o carro.
- ¹⁵ O Automóvel como rei implica também, é claro, o fato de que, quem tem possibilidades (dinheiro) de ter um, é rei. Um estudo realizado na Universidade de Cornell “mostra que, na Grande São Paulo, famílias com renda acima de R\$ 2.100,00 usam 8,6 vezes mais o espaço urbano do que a população que ganha até dois salários mínimos. O Auto-

móvel é o grande responsável por esse desequilíbrio, (...)” (FSP, 27/set/98).

¹⁶ Ernani BRUNO (1954, p.1081) aponta que o primeiro relato de um Automóvel na cidade de São Paulo é desta data: este Automóvel estaria causando alvoroço na Rua Direita.

¹⁷ “Essas preocupações urbanísticas e de melhoramento dos leitos das ruas se refletiram no Código de Posturas de 1875. Determinava-se nele que todas as ruas e travessas que de então por diante se abrissem na cidade – ou mesmo em outras povoações do município de São Paulo – tivessem a largura de treze metros e vinte e dois centímetros, salvo quando não fosse possível lhes dar essa dimensão por obstáculo invencível. E impunha o calçamento das frentes ou testadas das casas com pedra de cantaria lavrada. Talvez em parte como consequência dessas disposições, em fins do século passado já era possível distinguir perfeitamente a parte antiga da cidade de sua parte nova (...)” (BRUNO, E. 1954, p. 974, vol. 3, Cap.II, “As Avenidas e as Árvores”).

¹⁸ Após o Código de Posturas (1873) foi montada a Diretoria de Higiene (1893) da Cidade de São Paulo. Essa Diretoria visava ao controle sanitário que era marcado por “uma concepção que identificava na cidade e nas moradias as causas das doenças, as quais seriam extirpadas por meio de regulamentação do espaço urbano e do comportamento de seus moradores – uma ação que seria importante instrumento de controle social e manutenção da ordem.” (BONDUKI, N., 1998, p.29). Essa concepção de urbano, denominada de Higienismo, foi também uma forma de imposição do processo de modernização na maneira de viver e na estrutura urbana pois “tornou-se um fator de normalização e homogeneização do social” (BONDUKI, N., 1998, p.35) e instrumento estatal de intervenção na cidade, abrindo caminho para o *Automóvel*, pois “limpava” áreas urbanas densamente povoadas através de largas avenidas e *boulevards*.

¹⁹ Esta expressão é utilizada por Pierre MONBEIG (1953) para descrever São Paulo antes do advento da estrada de ferro.

²⁰ Título do terceiro volume do livro “História e Tradições da Cidade de São Paulo” de E. BRUNO (1954).

²¹ “Muitos grã-finos são *parvenus* desprovidos de raízes culturais, a gozarem lucros excessivos fracamente onerados por impostos. Seu ritmo mais acelerado de vida fez com que um complexo norte-americano de martinis, clubes noturnos, Cadillacs e fins de semana esportivos substituisse

as afetações francesas do passado recente.” (MORSE, Richard, 1970, p.294). Hoje encontramos na cidade de São Paulo bares específicos para os apreciadores de automóveis e motocicletas tal como o Iron Horse na avenida Faria Lima, que a qualquer dia da semana fica lotado de motos, motoqueiros e apreciadores, constituindo assim um *point* da cidade.

²² “*Toute américaine qu’elle soit par la rapidité de sa croissance, par sa nouvelle architecture, par sa bigarrure ethnique, la ville de Sainte- Paul a conservé un rythme de vie européen. (...) Le discord est flagrant entre une ville morphologiquement américaine et une façon de vivre qui reste européenne.*” (MONBEIG, P., 1953, p.82-83).

²³ A morfologia urbana não é simplesmente a estrutura geo-física da cidade, mas sim as relações sociais que produzem fisicamente este espaço, ver CAPEL, Horacio (1983).

²⁴ São Paulo antes do advento das estradas de ferro poderia ser considerada, como já apontado acima, um “*gros bourg somnolent*” que a partir da metade do Século XIX transformar-se-ia rapidamente no maior centro industrial da América Latina, que com certeza carrega os traços desta rápida mutação. Este crescimento deveu-se a vários fatores correlacionados entre os quais o desenvolvimento da “metrópole do café” o crescimento demográfico, principalmente relacionado às políticas de imigração pós-1870 e o desenvolvimento dos meios de transporte que neste primeiro momento está relacionado a implantação da ferrovia. Para Richard Morse, “a estrada de ferro ofereceu sua contribuição no sentido de dar vida à cidade depois de 1867” (MORSE, R., 1970, p.205). Além de dar a vida à cidade, Jürgen Langenbuch considera que “o arranjo espacial da Grande São Paulo repousa sobretudo na infra-estrutura em vias de transporte.” (LANGENBUCH, J., 1971, p.334). Sendo que esta rede de transporte ofereceu os eixos para a expansão metropolitana, principalmente com relação as estações ferroviárias que gerariam os subúrbios-estações, o mais importante entre todos os fatores de formação de subúrbios. Esta forma de expansão metropolitana provocou a estruturação de pólos que por sua vez cristalizaram o desenvolvimento local. Os vazios entre as estações só foram superados mais tarde quando o ônibus e o Automóvel surgem como fatores importantes de transporte na cidade, fato que aconteceu nos meados da década de 60.

²⁵ Capel analisa este processo para a Espanha de uma maneira que consideramos válida para São Paulo: “*Por outra parte, el crecimiento de la*

población y la demanda de alojamientos permiten a la burguesía naciente iniciar un proceso a gran escala de especulación del suelo y de producción de la mercancía vivienda, lo cual se convierte en una fuente importante de acumulación de capital. El espacio urbano, la ciudad toda, adquiere un valor de cambio, más importante y por encima de su valor de uso." (grifos nossos, CAPEL, H., 1983, p.20).

²⁶ Incluímos aqui uma longa citação de MONBEIG, Pierre (1953, p.39) pelo fato de considerarmos sua análise contundente para a compreensão deste ponto: *"L'expansion du peuplement urbain s'est fait sans ordre et au mieux des intérêts immédiats des particuliers, exactement comme l'expansion du peuplement rural. (...) La plupart du temps, les nouveaux quartiers sont nés du hasard. A la mort d'un des propriétaires des vieilles chacaras, ses héritiers au lieu de la conserver eu commun ou, en tous cas, à peu près intacte, décident de la diviser en parcelle mises en vent. Ils constituaient une petite société dont le capital provenait de l'héritage. (...) sans faire vraiment acte d'urbaniste, traçant les rues le plus simplement possible et se souciant surtout de faire un appreciable bénéfice. Le système exprime parfaitement une société dans laquelle l'institution familiale n'a pas encore perdu sa solidité mais qui, em même temps, se lance dans l'enrichissement par la libre concurrence, souvent par la speculation entre des individus encore peu conscients des intérêts collectifs"*

²⁷ MARICATO, Ermínia (1996 pp.57-60) considera que a ilegalidade em relação à propriedade da terra é o principal agente de exclusão: "A ilegalidade em relação à propriedade da terra, entretanto, tem sido o principal agente da segregação ambiental e daí à exclusão social, no campo ou na cidade. (...) A ilegalidade em relação à posse da terra parece fornecer frequentemente uma base para que a exclusão se realize em sua globalidade."

²⁸ MARICATO, Ermínia (1996, p. 66): "Exame superficial dos orçamentos municipais das capitais brasileiras é suficiente para revelar que a circulação do Automóvel reina absoluta como item prioritário, há várias décadas."

²⁹ SANTOS, Milton (1990, p. 97) "Os recursos públicos destinados a enfrentar a problemática urbana de São Paulo destinam-se, sobretudo, à rubrica transportes."

³⁰ Todas as pessoas por nós entrevistadas que conheceram os bondes na cidade de São Paulo lembram deles de uma maneira muito carinhosa, tal como o maestro Diogo Pacheco em um texto chamado "Saudades" publicado na Revista Caros Ami-

gos, nº 15, ano 2, junho 1998, escreve: "Ai, que saudades do bonde. Por que acabaram com ele? Sem contar em San Francisco, onde ele é atração turística, tem bonde em Viena, uma graça. (...) Eu sempre adorei bondes. Tomava vários por dia. O 24, que ia do Belém para o centro, me levava e me trazia da escola. (...) Quando queria visitar minha tia Zezé, que morava na Albuquerque Lins, tomava dois bondes. Era uma curtição. O 24 ia até a praça da Sé. O ponto final era no famoso relógio que também desapareceu. Depois, era só andar um pouquinho para tomar o 17. Perdizes, na Rua Direita (a rua mais torta que já vi). Ele seguia até a praça da República, fazia o contorno, ia pro Arouche, continuava na rua das Palmeiras até a praça Marechal Deodoro, onde descia. Depois era só subir a ladeira da Albuquerque Lins até a casa da tia Zezé, um casarão um pouco antes de chegar à Alameda Barros. E ir para Santo Amaro, então era o maior barato. Os bondes de Santo Amaro a gente tomava na praça João Mendes, do outro lado do Fórum. Esses eram divinos. Se chamavam camarões. Eram vermelhos e fechados. Entrava-se pela frente e se saía por trás. Os passes eram cor-de-rosa. Quando o camarão lotava, os mais moleques faziam o que todos os homens fazem até hoje quando os coletivos vão lotados. Só que os termos eram outros. A gente ia encoxando as meninas. (...) Não é para ter saudades?"

³¹ SANTOS, Milton (1990, p. 15) mostra que na Espanha entre 1900-1950 as principais cidades mantiveram os limites externos, enquanto que entre 1950-1975 algumas ampliaram mais de 10 km.

³² A análise que se segue está baseada em nosso trabalho apresentado no 10º Encontro Nacional de Geógrafos; Vícios Estruturais do sistema: Cigarro, Automóvel, P.C. Uma Leitura do texto 'Luz Verde ao Caos da Crise' de Robert Kurz"; este texto de KURZ está publicado em seu livro "Os Últimos Combates" (1997) como "Sinal Verde para o caos da crise" as indicações de páginas a que nos referimos são desta edição.

³³ A substituição da relação saber/poder pela poder/mover (velocidade do movimento) está amplamente discutida nas obras de Paul Virilio (VIRILIO, P., 1996).

³⁴ Este filme provocou muitas polêmicas, porém não vem ao caso relatá-las, pois o que nos interessa neste momento com relação a este filme é ilustrar a relação das características do Automóvel acima citadas (poder / potência, paixão e velocidade) com este veículo de comunicação. Para mais detalhes, ver no Jornal Folha de São Paulo, caderno Folha Mais!, 26 de janeiro de 1997.

³⁵ É interessante pensar como estas mercadorias estão relacionadas. Logo no primeiro olhar podemos perceber pelas publicidades que tanto o cigarro quanto o P. C. utilizam o carro como parte de seu apelo publicitário: muitas publicidades de cigarro são feitas tendo como suporte o carro (tipo *road-movies*) e o computador é muitas vezes comparado a um carro novo mais veloz. Quando o programa da Microsoft *Windows 98* foi lançado um dos comentários foi o seguinte: "Os novos micos sairão de fábrica com o '98' (...) é como um fabri-

cante de carros tentando vender o modelo 98 de seu Automóvel para três proprietários do mesmo veículo. Um deles tem o modelo 97 luxo, com todos os acessórios de fábrica (...); o outro, a versão mais simples sem acessórios (...). O terceiro proprietário possui um modelo antigo, do tipo popular, (...) prá lá de rodado. O novo carro é parecidíssimo com o modelo 97 mais luxuoso, só que com alguns novos acessórios e, segundo o fabricante, com uma nova e mais forte suspensão." (FSP, 24/junho/98).

Bibliografia

- ALFREDO, Anselmo. "Economia Política da Cidade" In: CARLOS, Ana Fani A. (org.) *Ensaios de Geografia Contemporânea. Milton Santos: obra revisitada*. São Paulo, Hucitec, 1996.
- ANDRADE, Margarida M.. *Bairros Além-Tamanuateí: o imigrante e a fábrica no Brás, Moóca e Belenzinho*. Tese de Doutorado. São Paulo, Departamento de Geografia, FFLCH, USP, 1991.
- BONDUKI, Nabil. *Origens da habitação social no Brasil. Arquitetura Moderna, Lei do Inquilinato e Difusão da Casa Própria*. São Paulo, Editora Estação Liberdade/FAPESP, 1998.
- BRUNO, Ernani Silva *História e Tradições de São Paulo*. Vol. I (1953;(1991)); Vol. II (1983;(1991)); Vol. III (1983;(1991)). São Paulo, Hucitec.
- CAPEL, Horácio. *Capitalismo y morfologia urbana en España*. 4ª ed. Barcelona, Realidad Geográfica / 4, Los Libros de la Frontera, 1983.
- FIX, Mariana. *Parceiros da Exclusão. O Estado e o Capital nas Margens do Rio Pinheiros duas intervenções: Faria Lima e Água Espraçada*. São Paulo, Trabalho de Graduação Interdisciplinar, orientadora: Profª Ermínia Maricato, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, USP, mimeo, 177 p, 1996
- KURZ, Robert. *O Colapso da Modernização. Da derrocada do socialismo de caserna à crise da economia mundial*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1993.
- _____. Luz Verde para o Caos da Crise. In: *CADERNOS DO LABOR* série Autores Alemães, ano I, nº1, Laboratório de Geografia Urbana, FFLCH, USP, Brasil, 1996.
- _____. *Os Últimos Combates*. 2ª ed. Petrópolis, Vozes, 1997
- LANGENBUCH, Jürgen Richard. *A estruturação da Grande São Paulo: um estudo de geografia urbana*. Rio de Janeiro, Fundação IBGE, 1971.
- MARICATO, Ermínia. *Metrópole na periferia do capitalismo. Ilegalidade, desigualdade e violência*. São Paulo, Hucitec, 1996.
- MONBEIG, Pierre. *La croissance de la ville de São Paulo*. Grenoble, Institut et Revue de Géographie Alpine, 1953.
- MORSE, Richard M.. *Formação Histórica de São Paulo (da comunidade 'a metrópole)*. São Paulo, Difusão Européia do Livro, 1970.
- ROCHA, Ari Antonio da. *O Veículo e a Cidade*. São Paulo, Tese de doutoramento, FAU-USP, 1972.
- SANTOS, Milton. *Metrópole Corporativa Fragmentada. O caso de São Paulo*. São Paulo, Nobel, 1990.
- _____. *Por uma economia política da cidade*. São Paulo, Editora Hucitec, 1994.
- SCARLATTO, Francisco C.. *A Indústria Automobilística no Capitalismo Brasileiro e suas Articulações com o Crescimento Espacial na Metrópole Paulistana*. São Paulo, Disserta-

ção de mestrado, Departamento de Geografia, FFLCH-USP, 1981.

SCHOLZ, Roswitha. "O valor é o homem. Teses sobre a socialização pelo valor e a relação entre os sexos." *Novos Estudos CEBRAP*, n°45, São Paulo, pp.15-36, 1996.

SEABRA, Odette C.L.. "O campo da geografia" In: "*Os campos do conhecimento e o conhecimento da cidade*" Cadernos de História de São Paulo, n° 1, São Paulo, Museu Paulista da Universidade de São Paulo,

1992.

_____. Os meandros dos rios nos meandros do poder. Tietê e Pinheiros: valorização dos rios e das várzeas na cidade de São Paulo. São Paulo, Departamento de Geografia, FFLCH-USP, 1987

SHAPIRO, Helen. *Engines of Growth: the State and Transnational Auto Companies in Brazil*. Cambridge University Press, 1994.

VIRILIO, Paul. *Velocidade e Política*. São Paulo, Editora Estação Liberdade, 1996.

