

A reestruturação de São Paulo: os “subúrbios internos”

Para esquematizar a reestruturação de São Paulo o velho modelo centro ↔ periferia é inadequado. O esvaziamento do centro tradicional, o surgimento dos “subúrbios internos” residenciais, os “subúrbios internos” tipo CBD, os *shoppings centers*, promovem fluxos diários (inclusive do par residência/trabalho) que não obedecem mais a direção centro-periferia. Um esquema comparativo permite uma visualização dessa originalidade dos “subúrbios internos” paulistanos.

ESTRATÉGIAS HABITACIONAIS EM DOIS TIPOS DE SUBÚRBIOS		
	<i>Modelo convencional (Subúrbios Puros)</i>	<i>São Paulo</i>
Esquema mobilidade	Automóvel ↔ habitat unifamiliar ↔ shoppings ↔ CBDs ↔ subúrbio (periurbano)	Automóvel ↔ habitat coletivo (ou unifamiliar) ↔ shoppings ↔ CBDs ↔ gradiente central
Estratégia	Patrimonialização	Patrimonialização
Sociabilidade	“Comunitária”	Agrupamento homogêneo
Espaços públicos	Não	Não
Espacialidade	Reticular no subúrbio	Reticular no núcleo denso
Localização	Periurbano	“Peri-central”
Forma de afastamento	Distanciamento do centro	Isolamento condominial

O que há de comum entre as duas situações é a compra da casa própria e a procura de um afastamento substancial do restante da sociedade, do território. O modo de realização é distinto e as consequências para as respectivas realidades. Isso porque o esquema de mobilidade práticas pedestres ↔ habitat coletivo ↔ centro ↔ aluguel que corresponde a uma “capitalização sistêmica” na qual os recursos são constituídos de redes relacionais abertas do indivíduo, é violentado em São Paulo pela concorrência no mesmo espaço do esquema de mobilidade dependente do automóvel, por sua vez coligado aos condomínios fechados.

COMPARANDO AS CONFIGURAÇÕES SUBURBANAS		
	<i>“Subúrbios Puros” Norte-americanos</i>	<i>“Subúrbios internos” São Paulo</i>
<i>Relação com a cidade</i>	Negação	Negação
<i>Forma de negação</i>	Afastamento → Gradientes externos	Isolamento condominial → Núcleo denso
<i>Justificativa</i>	Segurança, fuga do <i>stress</i> urbano	Segurança (“enclaves fortificados”)
<i>Relações de complementaridade geográfica entre os seus elementos</i>	Crescente (<i>Redes Geográficas</i>)	Crescente (<i>Redes Geográficas</i>)
<i>Arquitetura dominante</i>	Horizontal	Vertical (“Insinuações” horizontais)
<i>Repercussão</i>	Fragmentação e Segregação	Fragmentação, Segregação e esterilização dos espaços públicos
<i>Composição sociológica</i>	Homogênea, comunitária	Tendência a homogeneidade (“Desejos” comunitários)
<i>Densidade demográfica</i>	Baixa	Moderada e Elevada (*)
<i>Urbanidade</i>	Baixa (por escolha)	Em rebaixamento (escolha + “inconsciência”)
<i>Relação com a urbanidade</i>	Relativa dependência	Parasitária
<i>Denominação</i>	Alusão rural, ambientalista, estrangeirismos	Alusão rural, ambientalista, fantasias estrangeiristas

HAVERIA SUBURBANIZAÇÃO PURA EM SÃO PAULO?

“[...] o dinamismo dessas regiões é tal que pela primeira vez alguns desses municípios passam a receber migrantes ricos do centro” (CALDEIRA, 2000, p. 252). Esses municípios ficam na região oeste e noroeste da área metropolitana (por exemplo, Santana do Parnaíba, Barueri e Cajamar) e revelam atualmente um quadro de grande dinamismo econômico, claramente associado aos investimentos no setor imobiliário. São condomínios fechados residências, conjunto de escritórios, centros empresariais e shopping centers num padrão semelhante às edges-cities americanas (CALDEIRA, 2000, p. 253).

- Mas, essa suburbanização pura por ser recente encontra nas zonas afastadas, onde há estoques de terrenos, bairros de autoconstrução, daí que ela também se dá como enclave fortificado.

- O sucesso dessas poucas configurações suburbanas verdadeiras não se reproduz com facilidade em razão da precariedade do sistema viário suburbano. Para a suburbanização americana os investimentos foram pesados e esses investimentos em São Paulo, ainda não é muito elevado e nem bem justificado. Atualmente a obra viária do Rodoanel pode permitir uma vazão para a “vontade de segregação”. A expectativa é grande. Nas saídas das estradas de São Paulo multiplicam-se os *outdoors* anunciando uma profusão de condomínios que serão acessíveis pelas estradas e o Rodoanel.
- É banal notar que os “subúrbios verdadeiros” são concebidos para moradores motorizados e que em função da baixa qualidade existente de infraestrutura nesse periurbano real (as moradias estão chegando primeiro e os empregos não existem em grande quantidade) ainda dependem das regiões centrais para complementar suas necessidades. Mesmo a *edge-city* da região de Barueri mostra seus limites. Nessa região não há empregos para todos os moradores, e nem mão de obra disponível para todas as necessidades das empresas, o que explica o enorme fluxo na Rodovia Castelo Branco e a necessidade de construção de vias complementares (marginais) que significam uma ação *a posteriori* e problemática de construção de infraestrutura suburbana. A complementaridade de cada núcleo suburbano apenas se realiza nas áreas de urbanidade da cidade, ou nos núcleos dos “subúrbios internos”. Isso exige um nível elevado de deslocamentos, para muitas das funções cotidianas.
- Em síntese: subúrbios verdadeiros são extensões cuja base espacial são redes vinculadas aos centros das cidades que se caracterizam por uma menor densidade e diversidade social e de atividades. Associam-se a eles *shopping centers* e outras atividades (no caso das *edges-cities*) e estrutura viária desenvolvida, como infraestrutura indispensável para sua existência. São Paulo, logrou o “êxito” de produzir uma configuração do tipo colonizando e parasitando o território do núcleo denso da cidade.

Ideologia difusa anticidade e os “subúrbios internos” de São Paulo: alguns comentários

- De certo modo é possível identificar em São Paulo uma cultura anticidade alimentando não só as intervenções concretas da reestruturação, mas igualmente uma *ideologia mais difusa* contra a grande cidade, e que por essa condição penetra nos poros da sociedade, algo que tem uma história de um século, ao menos.
- É um *caldo de cultura que tem várias correspondências ao que impulsionou a suburbanização americana* e que em São Paulo está produzindo resultados paradoxais. Estes funcionam como uma espécie de “carga implosiva” no gradiente central representada por uma *estrutura espacial fora do lugar* (“subúrbios internos”), uma estrutura de redes que impôs outro regime de distâncias (de proximidades), em forte concorrência com o regime de distâncias proporcionado pela densidade e diversidade das cidades.
- A urbanidade é rebaixada radicalmente como consequência de forças centrífugas da sociedade urbana, que migram para esses “subúrbios internos” que corroem as entranhas da “cidade normal”. E antes que haja arrependimento em se usar a expressão “ideologia difusa” convém apresentar um exemplo que ilustra claramente a ideologia anticidade em São Paulo, o que é na verdade uma ideologia anti-São Paulo. Trecho de abertura do Guia de turismo da Folha de S. Paulo: *“Este guia nasceu de um interesse bastante pessoal: queríamos descobrir lugares legais que nos permitissem ‘desestressar’, vivendo novas experiências ou simplesmente relaxando. Reunimos para isso, uma equipe de mais de 20 profissionais que tinham em comum três coisas: 1) o fato de morar em São Paulo e sofrer com os problemas da cidade grande; 2) uma enorme necessidade de fugir disso com mais frequência (não só nas férias) e 3) gostar de viajar. O curioso é que nós somos bem diferentes: tem casal, pai de família, clubber, zen-alternativa, trilheiros e aventureiros apaixonados por história, a tribo do turismo rural e country, os que querem resgatar tradições brasileiras etc.”* (GUIA FUJA DE SÃO PAULO, 2000, p. 2)
- Ideologia difusa anticidade à esquerda: *“A segregação – tanto social quanto espacial – é uma característica importante das cidades. As regras que organizam o espaço urbano são basicamente para a diferenciação social e de separação”* (CALDEIRA, 2000, p.

211). Talvez, esse seja um bom exemplo da naturalização dos fenômenos urbanos. Uma naturalização paralisante, como decorrência lógica.

Sintomas da concorrência entre duas espacialidades (“cidade normal” X “subúrbios internos”)

- *Sobre o Teatro Municipal: “... estacionamento é o grande inconveniente. Não há estacionamento por perto, o que obriga o espectador a entregar a chave ao manobrista. A saída é um caos. Taxistas formam filas triplas e o motorista que paga 15 reais, chega a esperar por até cinquenta minutos pelo carro.”* (VEJA São Paulo, 2003, s/n). A reivindicação é que o entorno imediato do teatro seja devassado para abrir espaços para estacionamentos. Como é natural que os frequentadores do Municipal tenham automóveis, poderiam usar estacionamentos dos arredores, mas não são próximos para aqueles que, nem momentaneamente, admitem as práticas pedestres. A situação é esdrúxula. Na área de maior acessibilidade por transporte público da cidade, apresentar essa queixa a respeito do teatro seria o mesmo que dizer que o inconveniente do Vaticano é a falta de estacionamento. O justo é que se transfira o teatro para os arredores da cidade ou para os “subúrbios internos” que estão proliferando na cidade. Na verdade, estamos aqui diante da incompatibilidade entre a espacialidade dos frequentadores e a localização do Municipal “à margem da espacialidade suburbana”. Uma resposta a isso é a Sala São Paulo, onde atua a OSESP, que de certo modo foi incluída na estrutura de “subúrbios internos”, além das salas de espetáculo que já nascem originalmente nessa estrutura, como os teatros da marginal Pinheiros.
- A Folha de S. Paulo publicou uma reportagem a respeito dos bairros City e outros do gênero cujo título já suscita uma análise: *“Oásis” residenciais ocupam 4,8% de SP* e o complemento também: *Sobra qualidade de vida nas Z1*. Criadas pela lei do zoneamento de 1972, as Z1 (áreas de uso estritamente residencial, destinadas somente a casas, em que é proibida a verticalização) representam, hoje, 4,8% do total de São Paulo (o que corresponde a 29 milhões de m²), conforme a Secretaria Municipal de Planejamento Urbano.