

## São Paulo: símbolos, identidade e hospitalidade

Celia Maria de Moraes Dias<sup>1)</sup>

### 要 旨

Discussion on the city of São Paulo, Brazil, focusing its symbolic dimension. It begins by tracing the city foundation, in 1554, with its peculiar characteristics compared to other Brazilian cities. Next, it discusses and analyzes some of the most symbolic identifiers of the city and its inhabitants, including: (1) the pioneer, bandeirantes, bringing up the discussion of the “paulista quatrocentão”. Examples of this symbol are commented: the Anhanguera statue located in front of the Trianon Park, that has this inscription on its pedestal: “I’ll find what I’m looking for or I will die”, and the “Bandeiras” Monument, popularly known as “Let me push”, of Brecheret, in Ibirapuera park, (2) the locomotive, paulista metaphor, that identifies São Paulo as the machine that pulls a train composed of empty wagons (the other remaining states of the federation), (3) the paulistano crest, with the inscription “Non Ducor, Duco”, or “I am not driven, I drive”, reflecting also the strength and bandeirista saga, (4) the skyscrapers and the incredible growth of the “concrete jungle”, and (5) the golden spiral of the IV Centenary. Both portray the “city that never sleeps,” “the city that can not stop.” This article also features two songs chosen by the population in late 1999 as the city themes, “Sampa” by Caetano Veloso, and “Trem das Onze”, by Adoniran Barbosa. Both depict a characteristic feature of the city, its movement and its pulse. And, both, have as composers people born out of town. The first, an internal migrant, from the state of Bahia, presents the busiest corner, that one of Avenida Ipiranga and Avenida São João. The second song is from a paulista composer, but Italian descendant, who was responsible for popularizing a way of speaking very representative of “paulistalianos” (as baptized by Monteiro Lobato). This work also shows the new symbols, that one chosen to commemorate the 450th anniversary of the city, and the Estaiada Bridge, opened in 2008, speculating about the possibility of inaugurating a new era, more humanized. Finally, raises questions related to immigrants around the world and the urgent need to establish a planetary community, inclusive, democratic, tolerant, compassionate and peaceful, as pointed out by authors such as Baptista, Boff, and have already been thought by Kant.

キーワード : Cidade de São Paulo, identidade, turismo, símbolos, hospitalidade

*Paulistanos, Paulistalianos*

*Paulistaianos, Paulismarcianos*

*Pernambulistas, Paulistaiocas*

*Chinolistanos, Paulistaneses*

*Paulistins e Paulistinos.*

*São Paulo não é*

*São Paulo são.*

(Semaforopoesia– Eduardo Fenianos)

## Introdução

O presente trabalho é fruto de reflexão sobre a cidade de São Paulo e seus aspectos simbólicos, identitários e relativos à percepção (ou não) da hospitalidade. Também se apresenta como uma decorrência de outros estudos iniciados anteriormente: (1) sobre hospitalidade da cidade, cujos primeiros resultados foram apresentados no IV Semintur, em 2006 e depois no periódico *Turismo em Análise*, no mesmo ano e, (2) estudos do simbólico em hospitalidade, com resultados apresentados, em parceria de Dias & Moya, em três eventos realizados em 2007: o IV Anptur, o evento do CERU– USP e a 30ª. Intercom.

A pesquisa iniciada em 2007 deu origem, também, a outro trabalho sobre a cidade de São Paulo– Algumas questões urbanas e seus reflexos no turismo: (re) pensar a hospitalidade, que foi publicado nos *Anais do V Seminário ANPTUR*. Belo Horizonte– MG, 2008, por Dias, C. M. M. e Teles, R. M. S. Esse material revisto deu origem então a um artigo, da mesma parceria, denominado: São Paulo– século XXI– eventos e turismo: momento de repensar a hospitalidade. In: *Communicare: revista de pesquisa/Centro Interdisciplinar de Pesquisa*. Faculdade Cásper Líbero. ISSN 1676–3475. v. 9 ed. 2, pp. 121 – 136, 2º. Semestre de 2009.

No Brasil, Dias & Moya publicam ainda: *Hospitalidade da cidade: o caso do Hortomercado de Vitória– ES—contribuição para a discussão da pesquisa qualitativa no planejamento turístico*. O artigo foi apresentado nos *Anais do VI Seminário da ANPTUR*. São Paulo– SP, ALEPH, 2009. Posteriormente, revisado, foi publicado na *Revista Hospitalidade*. São Paulo, ano VI, n. 1, pp. 52 – 64, jan./jun. 2009.

E, no exterior, as mesmas autoras publicam: *Héstia & Hermes– Pesquisa e Reflexões sobre o Simbólico e a Hospitalidade*, no II Colóquio Internacional em Hospitalidade. “Rostos e lugares de Hospitalidade.” 2/2/2009. Universidade Católica Portuguesa– UCP, Porto– Unidade de Pedagogia Social/FEP.

As mesmas autoras, Dias & Moya, ainda têm uma obra no prelo, a ser publicada, em evento internacional, com o mesmo nome, previsto para janeiro de 2011, pela UCP, Porto– Portugal– *Héstia e Hermes– pesquisa e reflexões sobre o simbólico e a hospitalidade*. In: Baptista, I. *Hospitalidade, Dádiva e Solidariedade Social*.

Os estudos e pesquisas sobre a cidade de São Paulo originaram ainda um artigo que acaba de ser apresentado, entre 2 e 6 de setembro de 2010, no XXXIII Congresso Brasileiro de Ciências da Comunicação, em Caxias do Sul– RS, Brasil, denominado Virada Cultural, Turismo e Relações interpessoais: a hospitalidade da cidade de São Paulo e, também, o artigo que se segue, do qual se publicou apenas o resumo: São Paulo e o imaginário—um estudo do simbólico, apresentado ao X SIC— SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE COMUNICAÇÃO— Pontifícia Universidade Católica— PUC— Porto Alegre— RS, 2009.

Importa realçar que esta reflexão se enriqueceu a partir da leitura do periódico URBS, da Associação Viva o Centro, cujo número de comemoração do aniversário da cidade— jan/mar de 2008—tinha como tema a Paulistanidade. Para a discussão deste texto foram utilizados especialmente os artigos de (1) Homem; (2) Marins e (3) Toledo.

### São Paulo, dos primórdios até o fim do século XVIII

Ao contrário das cidades espanholas da América, as cidades portuguesas, leia-se as brasileiras, desenvolveram-se na planície costeira, frequentemente em baías abrigadas, como é o caso do Rio de Janeiro, Salvador, São Luiz, Belém e Florianópolis. Esses eram locais que ofereciam boas condições e eram estratégicos para o estabelecimento de portos e fortificações. Milton Santos chamava-a de a nossa *urbanização de fachada*.

Esse fato já havia sido identificado por Frei Vicente de Salvador, que escrevia, em 1627: “... os portugueses, que, sendo grandes conquistadores de terras, não se aproveitam delas, mas contentam-se de as andar arranhando ao longo do mar como caranguejos” (apud Marx, 1980, p. 12).

Marx concorda com o frei, afirmando que o mapa do Brasil revela desequilíbrio notável.

As aglomerações urbanas se concentram, quase invariavelmente, ao longo da costa; o seu gigantesco território está quase vazio em sua maior parte. Mas “na boca do sertão, terra adentro e serra acima, não muito longe de São Vicente, o português ensaiou um estabelecimento único, excepcional. Homens, idéias e conveniências diferentes, visão estratégica e atrevimento incomuns se cristalizaram em São Paulo”. (Marx 1980, p. 12)

Outro autor, Toledo (2008, p. 12), cita o padre Anchieta, que tantas vezes subiu a serra do Mar, por trilhas indígenas, para explicar as dificuldades então enfrentadas: o caminho



Fig. 1 Mapa antigo do Brasil, Itália, século XVIII  
Fonte: blogs.estadao.com.br, acesso em 21/10/2010.

é “mui áspero e, segundo creio, o pior que há no mundo l...l dificultosamente podem subir nenhum dos animais, e os homens sobem com trabalho e às vezes de gatinhas”. Também conta de outro jesuíta, Fernão Cardim, que fez o trajeto em 1585 e dizia que “o caminho é tão íngreme que às vezes íamos pegando com as mãos.”

A Serra do Mar, que vem desde o sul da Bahia e vai até o Rio Grande do Sul tem, nesse trecho, maior proximidade com a orla marítima, não mais de dez quilômetros. A muralha abrupta, com 800 metros de altura, se mostra, em toda beleza e imponência, como vista privilegiada do porto de Santos. Segundo Toledo (2008, p. 13) “É onde, provavelmente, os primeiros europeus atracavam seus navios. Atracavam e viam o paredão. Fazer o quê? Ora, um paredão oferece duas alternativas. Ou bem o forasteiro se intimida, desiste e recua, ou avança e ousa vencê-lo.”

Pode-se apenas especular relativamente às razões que levaram esses homens a arriscar-se a subir a serra, já que a viagem era perigosa e difícil e há relatos de inúmeros, índios e brancos, que faleceram nessa árdua empreitada. Acredita-se que o paulistano certamente encontrará motivações ligadas à fibra especial dessa gente que colonizou o planalto.

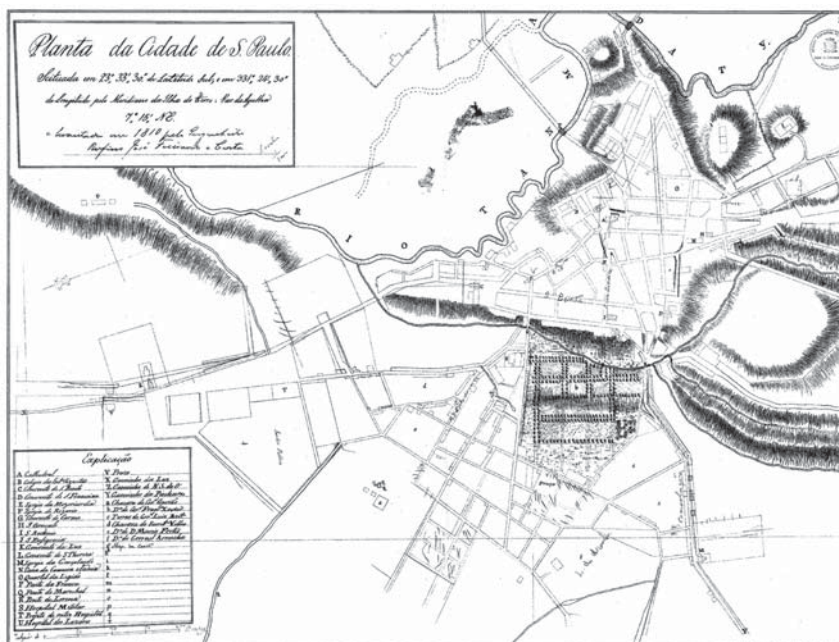


Fig. 2 Planta da cidade de São Paulo, 1810  
Fonte: commons.wikimedia.org, acesso em 21/10/2010.

A cidade de São Paulo, que nasceu em 25 de janeiro de 1554, era anteriormente denominada pelos indígenas Piratininga. Segundo Silveira Bueno ([http://pt.wikipedia.org/wiki/Silveira\\_Bueno](http://pt.wikipedia.org/wiki/Silveira_Bueno)), esse vocábulo indígena significa “peixe seco” [do tupi

([http://pt.wikipedia.org/wiki/L%C3%BAngua\\_tupi](http://pt.wikipedia.org/wiki/L%C3%BAngua_tupi)) *pira*: peixe; e *tinga*: seco]. O topônimo teria referência aos peixes que morriam à margem do rio Anhangabaú, depois que este transbordava pelas cheias, e findavam por secar expostos ao Sol. Tinha, desde sua fundação, até quase findar o século XVIII, aproximadamente a mesma configuração, situada no topo de uma colina, quase ilha, já que era circundada por terrenos alagadiços onde corriam o rio Tamandateí e o córrego Anhangabaú, limitada pelo triângulo compreendido pelas ruas Direita, São Bento e XV de Novembro e balizada pelas igrejas do Carmo, São Francisco e de São Bento.

## Símbolos e hospitalidade

Esta reflexão sobre cidade, identidade, turismo e hospitalidade, tem como recorte a dimensão simbólica. No dizer de Caillé (1998), a dádiva e o simbólico estão fortemente associados, sendo que “símbolos e dádivas são idênticos para Mauss, ou pelo menos co-extensivos” (p. 5). Essa interrelação é tão forte que, em sua própria origem grega, a palavra *symbolos* significa marca, sinal de reconhecimento, contra-senha de hospitalidade e tem relação com o verbo *sybállein*, literalmente lançar junto, de *syn* (junto) e *bállein* (lançar) que significa, entre outras coisas, re-unir (Boff, 1998). Na Grécia antiga designava um pedaço de osso, moeda, pequeno objeto de cerâmica, anel ou concha de madrepérola, que era quebrado e repartido em dois. Cada pedaço ficava com uma das partes interessadas, com o objetivo de servir como prova de identidade de ambas, como sinal de reconhecimento (Franciscato, 2004). Isso era comum entre hóspede e anfitrião que, ao se despedirem, seguiam esse procedimento. Em outra ocasião, ao se reencontrarem, ou alguém os representando, poderiam reunir os símbolos. Comprovada a identidade, ambos teriam direito à hospitalidade. Outros autores também indicam a existência desse símbolo, usado como contra-senha de hospitalidade, no império romano, com a denominação de *tessera hospitalitas*. A hospitalidade, conforme a visão da tríade semiótica—composta por signo (englobando significante e significado), interpretante e objeto—é um conceito complexo e abstrato sem um referente no mundo real, e pode apresentar diferentes significados para cada indivíduo. Sinal visível de uma realidade invisível, segundo Kast (1997, apud Franciscato, 2007), no símbolo observam-se dois níveis: em algo externo, pode-se revelar algo interno, em algo visível, algo invisível, em algo corporal, o espiritual, no particular, o geral. Seria, então, o símbolo, um elemento de síntese, facilitador no deciframento de mensagens e, talvez, passível de orientar um delineamento das atitudes ou das representações sociais de determinado grupo.

## Símbolos e identidades paulistas/paulistanos

### Bandeirante

De acordo com numerosos historiadores o primeiro símbolo identificador do caráter da cidade e de seus habitantes foi o bandeirante. Na verdade alguns estudiosos chamam a esse fenômeno “invenção de tradição”—referindo-se à terminologia criada por Hobsbawn—, já que foi criada com base na produção de textos históricos e obras de arte sobre os feitos desses paulistanos dos séculos XVI e XVII.

Marins (2008) afirma que os principais difusores dessa idéia foram o Instituto Histórico e Geográfico e o Museu Paulista, complementando que, entre 1890 e 1910 as pesquisas genealógicas subsidiaram muitos livros que apontavam a origem colonial dos ricos fazendeiros de café da República. Começava aí o mito do “paulista quatrocentão”, se forjava a identidade de paulistas e paulistanos, numa origem comum, derivada das conquistas dos sertanistas por terras, índios e pedras preciosas.

Um exemplar interessante desse símbolo, que pode ainda ser visto até hoje, é a estátua de mármore, esculpida por Luigi Brizzolara, dedicada a Bartolomeu Bueno da Silva, o Anhanguera, situada na Avenida Paulista, em frente ao Parque Siqueira Campos/Trianon. Em seu pedestal se encontra a inscrição “Acharei o que procuro ou morrerei na empresa”, enfatizando a fibra heróica do antepassado comum.

Para Marins (2008) a idéia de paulistas descendentes de bandeirantes se opunha, naquele momento, aos milhares de imigrantes que entravam no Estado de São Paulo e também aos demais brasileiros, vistos como indolentes e parasitas da riqueza paulista.

Sabe-se do risco de ser categórico ao tentar definir a identidade de qualquer grupo, mas, de modo geral, pode-se identificar uma nação a partir de alguns elementos como, por exemplo, a moeda, a bandeira e a língua comum. Assim, nesse contexto acima citado, se percebe, na São Paulo de então, a mesma oposição entre cidadão e bárbaro, conforme entendida na Grécia antiga (para esses, enquanto os gregos eram cidadãos e falavam uma língua, os outros eram bárbaros e falavam um dialeto—*dialektos*—fala arrezada, ou, segundo Montandon, aquele que fala “blábláblá...”)

Nesse tempo, os “quatrocentões”, então, se destacavam pela nobiliarquia, nitidamente separados dos demais, “classe ou raça inferior” ou, simplesmente, forasteiros estranhos.



Fig. 3 Anhanguera, de Luigi Brizzolara, Parque Trianon  
Fonte: commons.wikimedia.org, acesso em 21/10/2010.

## Século XIX: ferrovias, bondes, automóveis– a “São Paulo que não pode parar”

Entre as novidades do início do século XIX é criado o Horto Botânico, para o qual foi destinada área no Bairro do Guaré. Cercada, ficou sem uso até 1825, quando foi aberta ao público como o primeiro parque da cidade, o Jardim da Luz ([atlasambiental.prefeitura.sp.gov](http://atlasambiental.prefeitura.sp.gov)). Pode-se dizer que a iniciativa, embora destinada aos passeios da família real, também propiciou à população um espaço hospitaleiro, de encontro e lazer.

Nessa época, algumas melhorias apontam para a evolução que se avizinhava logo mais, com a instalação da primeira via férrea. Em 1856, chega a primeira iluminação a gás nas ruas do centro, inaugura-se a primeira sala de teatro em 1864 e constroem-se chafarizes públicos nas principais ruas da cidade. Em 1872 instala-se um serviço de bondes a tração animal.

Em 1892 se inaugura o Viaduto do Chá (antigo) e, pouco depois outro, ligando o centro velho, a partir do Largo de São Bento, ao bairro de Santa Ifigênia. O “triângulo” passa a interligar-se à “cidade nova” com os bondes da *The São Paulo Tramway, Light & Power*, pelo Viaduto do Chá.

Junto ao casario do centro, ainda integrado pelos edifícios coloniais, de telhados cinza, térreo, ou com um ou dois andares, com pequenas portas de madeira e fachadas tristes e desnudas, em maio de 1900, começa a circular uma novidade: o primeiro bonde elétrico. A circulação se agiliza. Mombeig (2004, pp. 57 – 59) considera esse dia da inauguração dos bondes elétricos como ponto de partida da fase contemporânea da evolução urbana de São Paulo, como metrópole. Logo chegam também os primeiros automóveis.

Também surgem os cinemas. A eletrificação e a indústria são o marco da inflexão que transformaria São Paulo na cidade “que não pode parar”. O número de edificações cresce sem cessar, novas áreas são anexadas e uma nova arquitetura modifica a paisagem.

## O brasão paulistano

O início de século apresenta muitas mudanças, o fervilhar das novidades trazidas pela imigração, a Semana de Arte Moderna, as comemorações do centenário da independência do Brasil. Nesse cenário ocorre um concurso público para dotar a cidade de um brasão de armas. Sai vencedora a proposta de José Wasth Rodrigues e Guilherme de Almeida, que dava à cidade de São Paulo seu histórico e significativo brasão de fundo vermelho, ladeado por dois ramos de café, em que um braço esquerdo de armadura prateada empunha a bandeira dos Cavaleiros da Ordem da Cruz, encimada por um castelo de cinco torres e uma faixa desfraldada, abaixo, com o lema proposto em latim: *Non Ducor, Duco* (Não sou conduzido, conduzo). Os elementos inseridos remetem claramente à força e à saga bandeirista.

Pelo Ato nº. 1.047, de 8 de março de 1917, esse brasão passou a ser utilizado como

símbolo da cidade<sup>2)</sup> e serviu, também, para compor a bandeira paulistana, sobrepondo-o, com simplicidade, em pano branco. Sob essa configuração, utilizou-se a bandeira até quando o, então Prefeito, Jânio Quadros determinou a junção de uma grande Cruz dos Cavaleiros, preservando, ao centro, o brasão.

### A locomotiva

Derivada da idéia de conduzir, liderar, vem outra simbologia, que Marins (2008) comenta ser uma metáfora paulistana/paulista que está um tanto esquecida atualmente: a locomotiva<sup>3)</sup> que identifica São Paulo como a máquina que puxa um trem composto por vagões vazios. Esses representavam os demais estados, ou o “peso morto que São Paulo é obrigado a puxar”, em direção ao progresso. Esse símbolo é muito evidente para definir a cidade, pois ela teve, a partir de 1867, a circulação de trens—que levavam o café ao porto de Santos e traziam os imigrantes para o trabalho na lavoura—e imensas estações ferroviárias foram construídas durante a Primeira República, pelos ricos fazendeiros de café apoiados por capitais ingleses.



Fig. 4 O brasão paulistano  
Fonte: [arquivobueno.wordpress.com](http://arquivobueno.wordpress.com), acesso em 21/10/2010.



Fig. 5 A locomotiva  
Fonte: [baixaki.com.br](http://baixaki.com.br), acesso em 21/10/2010.

### Monumento às Bandeiras

Seu autor, o escultor Victor Brecheret, costumava dizer que o Monumento às Bandeiras, instalado no Ibirapuera, era a obra de sua autoria com que mais se identificava, já que havia passado perto de 30 anos de sua vida dedicado a ela, segundo afirmava em entrevistas. A idéia da criação do monumento surgiu em 1921, logo após a Primeira Guerra Mundial. Na época, o jovem e desconhecido escultor contou com o apoio dos modernistas Oswald de Andrade e Di Cavalcanti.

A obra só começaria a sair do papel em 1936. Até 1953, quando foi finalmente inaugurada, a finalização do monumento esteve sujeita a situações peculiares das administrações que se sucederam no período.

Em 25 de janeiro de 1953 foi inaugurada, durante as comemorações do 399º aniversário



da cidade, sendo considerada marco inicial das comemorações do IV Centenário.

Os 240 blocos de granito que formam a obra—com cerca de 50 toneladas cada—foram trazidos de uma pedreira em Mauá. Transportá-los nas estradas de terra foi uma operação difícil.

Com 12 metros de altura, 50 de extensão e 15 de largura, representa uma expedição bandeirante subindo um plano, com dois homens a cavalo. Uma das imagens representa o chefe português e, a outra, o guia índio.

Atrás deles, há um grupo formado por índios, negros, portugueses e mamelucos, que puxa a canoa das monções, usada pelos bandeirantes nas expedições pelos rios. As raças podem ser identificadas por detalhes nas estátuas: os portugueses apresentam barbas; as figuras nuas, com uma cruz ao pescoço, são os índios catequisados.

A obra foi instalada no sentido de entrada dos bandeirantes pelo interior, no eixo sudeste–noroeste. Na frente do monumento, um mapa de Afonso Taunay, esculpido no granito, mostra o roteiro das expedições com os nomes de alguns bandeirantes famosos, entre eles Fernão Dias, Anhangüera, Borba Gato e Raposo Tavares.

Versos dos poetas Guilherme de Almeida e Cassiano Ricardo lembram as bandeiras em placas nas laterais da escultura.

Há uma lenda urbana muito conhecida, entre os paulistanos, a respeito desse monumento, popular e carinhosamente chamado de *Deixa-Que-Eu-Empurro*. A razão refere-se ao fato da embarcação nunca sair do lugar, a despeito do contingente que, supostamente, a puxa. A razão estaria no fato de que as figuras à frente da comitiva não estariam, realmente, tentando mover a canoa, pois as correias estão visivelmente frouxas. A única figura que realmente estaria esforçando-se é a última, a empurrar o barco...

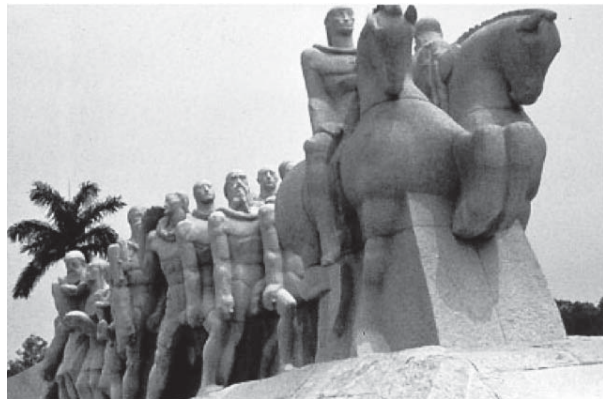


Fig. 6 Monumento às Bandeiras, de Brecheret  
Fonte: spshow.com, acesso em 21/10/2010.

## Uma abordagem de hospitalidade

Finley (1965, p. 97), em seu “O mundo de Ulisses”, nos explica, didaticamente, o surgimento e o significado da hospitalidade. Para ele, nos tempos primitivos, o homem vivia em estado de luta permanente, de guerra de morte contra o estrangeiro. A seguir, intervieram os deuses e, com seus preceitos, apresentaram aos homens o dever de hospitalidade. Desde então, o homem teria de seguir o difícil caminho entre dois pólos:

a realidade de uma sociedade em que o estrangeiro era uma ameaça e o novo ideal moral, “abençoado pelos deuses” e chancelado por *Zeus Xenios* “protetor do hóspede e do hospedeiro” (ambos *xenos*). Pode-se dizer, então, que são os vínculos de hospitalidade que permitem o apaziguamento e a redução de tensão entre esses dois pólos.

É como se, ao surgir a necessidade de alianças, por razões políticas, econômicas ou de segurança—ainda que mantida a ressalva colocada por Gotman, (1997) de que toda a hospitalidade tem a inospitalidade como horizonte—, eu pudesse aceitar, partilhar, identificar-me com um tu, mas, ainda assim, nós dois, estaríamos contra ele, o outro, estranho ou estrangeiro.

Assim ocorreu em São Paulo. Conforme Marins (2008, p. 28):

De certa maneira, o aspecto de negação ao que chega de fora, sobretudo aos imigrantes, foi bastante diluído pela Revolução de 1932, pois as orgulhosas elites dirigentes paulistas estavam com seu poder combatido pela crise econômica de 1929 e pelo Regime Vargas. Durante a revolução houve uma necessidade de diluir as diferenças internas em prol de um combate ao “outro”, que era então, um inimigo externo ao estado de São Paulo. A antiga negação do “outro” de “dentro”—os imigrantes—começava a ser canalizada a quem estava “fora”. Nesse sentido, o mito do bandeirante deixava de espelhar os valores de força, combate, luta por ideais exclusivos aos quatrocentões da capital e do interior, e em seu lugar ascendia um ideal coletivo mais abrangente, em que cabiam todos: os velhos paulistas, os de origem negra (sempre opacos na história social) e, sobretudo, os imigrantes, que já eram milhares nesse momento na capital e em todo o estado. Todos deviam estar cimentados contra o regime de Vargas.



Fig. 7 Imigrantes: foto de passaporte de uma família italiana. Itália, 1923  
Fonte: blig.ig.com.br, acesso em 21/10/2010.

## Século XX– verticalização crescente: os arranha-céus

Cada cidade tem sua feição, mas, de acordo com Reis Filho (1994, pp. 17 – 23), com as mudanças vividas no Estado, podemos identificar em São Paulo ao menos quatro fisionomias distintas:

a da velha cidade de taipa, do tempo do trabalho escravo (até 1888); a da cidade europeia (1889 – 1930); a da cidade modernista (1930 – 1960) e a metrópole centralizada e congestionada (1960 – 1990). Até 1890, São Paulo tinha um urbanismo colonial. Era uma cidade semelhante a Parati e São Luiz do Paraitinga de nossos dias.

### A antiga capital dos fazendeiros de café,

que em 1872 não abrigava mais do que 32 mil habitantes, passaria a contar com 240 mil moradores no começo do século seguinte, cerca da metade dos quais era composta de italianos. No Centenário da Independência, já abrigava mais de meio milhão de habitantes e tornava-se o primeiro centro industrial do País (Homem, 2008, p. 15).

Para a transformação da rústica vila de taipa em cidade europeia contribuíram sobremaneira os imigrantes, especialmente os *capomastri* italianos. Entre os italianos, muitos deles eram músicos ou possuíam habilidades como pintores, pedreiros, carpinteiros, serralheiros, marceneiros, marmoristas, construtores ou mestres de obras, sendo responsáveis pelo ingresso, na cidade, de novas técnicas e vanguardas artísticas e arquitetônicas.

Devem-se aos italianos os primeiros prédios altos do centro, de três e quatro andares. Também “atribui-se a eles o primeiro prédio de cinco andares, o ‘Prédio da Providência’, na esquina da Praça da Sé com a XV de Novembro e a Rua Anchieta.” (Homem, 2008, p. 19)

Eis que a cidade, que já vinha, desde o fim do século XIX, sofrendo com o surgimento de uma especulação imobiliária que perdura até hoje, passava a crescer também verticalmente.

No início as construções se deram no Centro Velho. Segundo Homem (2008), a altura dos prédios só mudou de patamar a partir da introdução do elevador e de uma legislação favorável à verticalização. Cristiano das Neves foi o autor do projeto e da construção do Edifício Riachuelo, de sete andares, na Ladeira Doutor Falcão, esquina com a Rua Libero Badaró, bem como do Edifício Sampaio Moreira. Também situado na Rua Libero Badaró, esse foi o primeiro prédio de São Paulo a ter 14 andares e novidades, como o primeiro *roof garden* da cidade.

Mas é o Edifício Martinelli que inaugura a nova fase do crescimento vertical da cidade, que viria a se generalizar após os anos 1940. Construído em concreto armado, entre 1924

e 1929, pelo Comendador Martinelli, o prédio tem 30 andares, 130 metros de altura e mais de 46 mil metros de área construída (Homem, 2008, p. 19).

Há curiosidades interessantes em torno dessa construção, a primeira é que, para mostrar a todos que não havia perigo de queda ou desabamento de tão alto arranha-céu, o comendador também fez construir, na cobertura do edifício, uma grande mansão, onde residia.

Conta-se também, que um italiano, seu conterrâneo, em visita ao topo do edifício, teria comentado, jocosamente, contemplando a vista que se descortinava do alto: “*qui si lavora*” (aqui se trabalha, indicando as “terras baixas” do Brás, Bom Retiro e Barra Funda) e, apontando para os lados das “terras altas”, Campos Elíseos, Higienópolis e Avenida Paulista: “*li si mangia*” (lá se come).

Era a cidade crescendo, deixando sua formação aglomerada no “centro velho” e apontando o início da segregação espacial de seus moradores, polarizando industriais e barões de café, de um lado, e operários, de outro, no início do século XX (Dias, 2006, p. 180).

Além disso, é interessante comentar o caso do Martinelli, que exemplifica claramente a característica de São Paulo denominada por Toledo, de cidade palimpsesto: “imenso pergaminho cuja escrita é raspada de tempos em tempos, para receber uma nova, de qualidade inferior, no geral. Uma cidade reconstruída sobre si mesma, no século XIX.” (Toledo, 1983, p. 77). Antes desse edifício, no mesmo local, na Ladeira do ACU (antigo nome da Avenida São João), se instalou, entre 1814 e 1915, o Café Brandão e, de acordo com Moura (1980, p. 88), antes disso, lá havia o Hotel Paulista, de Adolfo Dusser.

O crescimento vertiginoso da cidade é reforçado pelos edifícios sede da Companhia Paulista de Estradas de Ferro (1933), do Banco e São Paulo (1936), do Mappin (1939) e do Banespa (1947). Em 1954, ao completar 400 anos, os altos índices de crescimento demográfico levaram São Paulo a ser a primeira cidade do país em população, ultrapassando o Rio de Janeiro, então capital federal (até 1960).

#### IV Centenário

Marins (2008) afirma que a celebração do IV Centenário, em 25 de janeiro de 1954, se constitui em momento importante para compreender o *ethos* paulistano, que é o discurso do progresso e do futuro.



Fig. 8 Edifício Martinelli  
Fonte: faltz.multiply.com, acesso em 21/10/2010.

Nesse ano, Oscar Niemeyer e sua equipe inauguram, no bairro do Ibirapuera (em tupi-guarani Ypy-ra-ouêra = pau podre, ou árvore apodrecida, visto que naquela época o local era um terreno alagadiço), uma série de pavilhões encomendados pelas autoridades para abrigar a exposição comemorativa.

O símbolo do IV Centenário foi uma espiral dourada, subindo com força para o futuro— uma alegoria representativa do progresso. Retratava “a cidade que nunca pára”, “a cidade que nunca dorme”, “a cidade que não pode parar”<sup>4)</sup>. Esse foi então o “lema” da capital—lugar de modernidade, riqueza e poder, em contraposição ao resto do país—, que foi repercutido até por volta da década de 1980 (Marins, 2008).

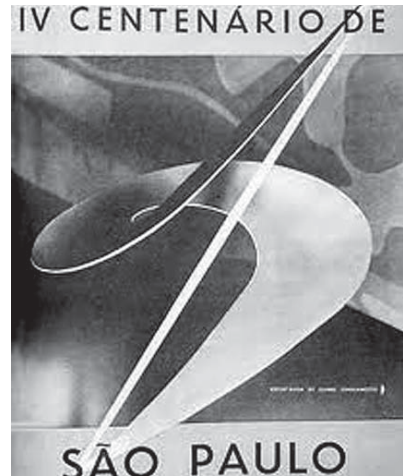


Fig. 9 Símbolo do Quarto Centenário  
Fonte: vitruvius.com.br, acesso em 21/10/2010.

#### Curiosidades:

O site wikipedia informa que há uma polêmica em torno do símbolo do IV Centenário, que aparece nas imagens do projeto do parque nos anos 50. A espiral com um eixo inclinado em 60 graus foi criada por Oscar Niemeyer e apareceu nos comunicados oficiais e propagandas dos 400 anos de São Paulo. Niemeyer afirma que fez o desenho, mas que, em concreto, ele nunca foi erguido. A espiral foi erguida, sim, mas, ao desafiar as leis da física, não conseguiu se manter em pé e se desfez poucos dias depois. A obra foi erguida pelo engenheiro Zenon Lotufo, mas não teve base de sustentação forte o bastante.

Pavilhão japonês— na ocasião do IV Centenário, 13 estados e 19 países estiveram presentes na festividade montando 640 estandes. Um dos participantes, o Japão, chegou a construir uma réplica do Palácio Katsura, ou Katsura Rikyu. Era uma antiga residência de verão do Imperador, em Kyoto e foi construído entre 1620 e 1624, na era Edo, que foi marcada pelo domínio do clã Tokugawa. É considerado um dos tesouros culturais de grande escala mais importantes do Japão.

O Pavilhão Japonês, com seu lago de carpas nishikigoi é, desde então, uma das atrações do Parque. Ocupa uma área de 7,500 m<sup>2</sup>, às margens do lago, e é



Fig. 10 Pavilhão japonês- Parque do Ibirapuera  
Fonte: discovernikkei.org, acesso em 21/10/2010

composto de um edifício principal suspenso, que se articula em um salão nobre e diversas salas anexas, além de um salão de exposição, O projeto, executado pelo professor Suteimi Horiguchi (da Universidade de Tokyo), tem como principal característica o emprego dos materiais e técnicas tradicionais japonesas. Sua estrutura baseia-se na tradicional arquitetura japonesa no estilo Shoin, adotado nas residências das casas dos samurais e da aristocracia, mais tarde adotado por outras classes. Ela baseia-se ainda em composições modulares de madeira (com divisórias deslisantes, externas e internas), organicamente articuladas, e marcadas pela presença do tokonoma (área destinada à exposição de pinturas, arranjos florais, cerâmica etc), bem como de outros nichos embutidos, com prateleiras e pequenos gabinetes, decorativamente dispostos.

Projetado como um monumento símbolo de amizade entre japoneses e brasileiros, o Pavilhão reúne materiais trazidos especialmente do Japão, tais como as madeiras, pedras vulcânicas do jardim e lama de Kyoto, que dá textura às paredes, entre outros.

### *Fin de siècle: escolhida a música-tema da cidade*

Nas semanas finais de 1999, pouco antes do aniversário da cidade, o SP-TV, telejornal local da Rede Globo, promoveu um concurso para eleger a música que mais representaria a cidade. Os telespectadores foram convidados a depositar em urnas de praças ou estações de metrô, seus votos, com base numa lista de canções populares. Ganhou “Trem das Onze<sup>5)</sup>” (1964), do compositor paulistano Adoniran Barbosa, ficando em segundo lugar “Sampa<sup>6)</sup>” (1978), do baiano Caetano Veloso.

Segundo Toledo (2008), as duas músicas têm um traço em comum: nenhuma delas exalta a cidade. Coisa diferente aconteceria se a cidade em pauta fosse o Rio de Janeiro, por exemplo.

Por outro lado, em termos simbólicos, é interessante notar, em ambas, algo bastante característico da cidade: seu movimento, seu pulsar. *Sampa* retrata um cruzamento, precisamente o da Avenida Ipiranga com a Avenida São João, um dos mais movimentados da cidade. Como uma fotografia instantânea borrada, nos mostra algo que é fugidivo, que escapa à vista, um local de passagem, alguns indo, outros voltando, o movimento permanente, 24 horas por dia. Em alguns trechos da música, como:

“É que quando eu cheguei por aqui eu nada entendi, da dura poesia concreta de tuas esquinas, da deselegância discreta de tuas meninas l...l Quando eu te encarei frente a frente não vi o meu rosto Chamei de mau gosto o que vi, de mau gosto, mau gosto. É que Narciso acha feio o que não é espelho...”

Se percebe que o artista tenta retratar o temor do desconhecido, aquela primeira impressão que se tem quando em contato com o diferente, que geralmente é de

estranhamento, de medo, de temor do outro.

O “Trem das Onze”, coincidentemente, também retrata o movimento. Neste caso, o do trem, como se viu, símbolo bastante ligado à vida da cidade.

Conforme Toledo (2008, p. 11),

poderíamos tomar o trem como sinédoque, ainda mais que é um meio de transporte, um decisivo equipamento urbano, e concluir que é uma representação da cidade. A cidade é que se apresentaria, não só em eterno movimento, mas também como máquina. [...] as percepções da cidade embutidas nas duas canções estão de acordo com os adjetivos que mais facilmente vêm à mente quando se pensa em São Paulo: trepidante, tentacular, vertiginosa.

Assim, tanto na música, como nas artes plásticas, a cidade de São Paulo inspirou idéias ligadas ao elemento masculino, de força, progresso, ascensão, movimento.

## O século XXI: novos símbolos?

O novo século se inicia mostrando uma cidade que passa a substituir sua vocação industrial transformando-se para configurar uma sociedade de serviços, educacionais, de saúde, financeiros, de entretenimento e outros. Turismo e negócios, eventos e comércio, alta e baixa gastronomia, novas tendências na música, teatro, cinema, moda e *design* aqui se misturam para formar a megacidade do século XXI.

### 450 anos

O símbolo escolhido pela Prefeitura Municipal para a comemoração de seus 450 anos foi um coração vermelho, de traços fortes, simples, quase um desenho infantil, sobre fundo preto e com letras amarelas.

É um símbolo acolhedor, feminino, envolvente, inclusivo, diferente dos demais, que buscavam demonstrar força, poder ou supremacia.

### Ponte Estaiada

Segundo Iglecias (2001), num trecho de cerca de 5 quilômetros, ao longo do Rio Pinheiros, entre a Avenida dos Bandeirantes e a Ponte Transamérica (região sudoeste de São Paulo), têm sido construídos, na margem direita do rio, os maiores, mais caros e



Fig. 11 Símbolo dos 450 anos da cidade de São Paulo

Fonte: universia.com.br, acesso em 21/10/2010.

avançados empreendimentos imobiliários do país (iniciados em meados dos anos 1970 pela construtora e incorporadora Bratke e Collet). Aí se instalaram empresas nacionais e internacionais de ponta na economia contemporânea, bem como hotéis de luxo, centros de consumo sofisticado e infra-estrutura diferenciada de lazer.

Enquanto isso, na margem esquerda do rio têm-se consolidado os bairros habitados por populações de baixa renda—favelas e casas auto-construídas. Como afirma Iglecias (2001), curiosamente, a avenida que separa as duas margens é denominada Nações Unidas, mas conhecida popularmente como marginal. O primeiro nome sugere o cotidiano dos executivos das transnacionais e o segundo remete à situação das favelas próximas.

O conceito básico de *urbis*, local de convívio coletivo, tem desaparecido, o ato de andar pelo passeio público, das trocas efetuadas na praça do mercado, a interação, o encontro com o outro, o estranho, o diferente, têm sido evitados, especialmente pelas classes mais abastadas, que vivem em “bolhas de segurança”. De manhã cedo, saem dos condomínios residenciais em carros particulares, vão para as escolas ou condomínios de trabalho e, à tarde, às compras ou para comer nos *shopping centers*. E esse comportamento continua nas férias, visto que cada vez mais pessoas procuram passar seus períodos de lazer num *resort*, ou num cruzeiro marítimo, onde se perpetua a “bolha”: total segurança, os mesmos comportamentos, contatos apenas entre iguais, tudo como o esperado, variando tão somente o entorno geográfico (Dias, 2006).

Mas, eis que, ao contrário dos muros que separam, inaugura-se no dia 10 de maio de 2008, uma ponte que une. E ela já nasce como o maior símbolo da cidade. Tem alguns aspectos magníficos, como muitos daqueles que marcam a nossa história.

A Ponte Octávio Frias de Oliveira é a única ponte estaiada no mundo com duas pistas em curva conectadas a um mesmo mastro. A Ponte Katsushika, (inaugurada em 1986) em Tóquio, por exemplo, tem traçado curvo, mas com uma única pista. É a maior ponte estaiada do mundo, com 138 metros de altura, o equivalente a 46 andares. O termo ponte estaiada se refere ao tipo de estrutura, que utiliza estais diretamente conectados a um mastro para sustentar as pistas. Neste caso, 144 estais mantêm suspensos dois trechos de 900 metros de comprimento. Nela foram utilizados 500 toneladas de aço. É a única ponte em curva em X, com apenas uma pilastra, no mundo; para sua construção foi empregada uma quantia absurda de concreto, tal como seria para construir um estádio do tamanho do São Paulo Futebol Clube.



Fig. 12 Ponte Estaiada  
Fonte: blogdofavre.ig.com.br, acesso em 21/10/2010.



Seria ela uma ponte de concreto maciça, mas delicada, reconciliando os 2 lados?  
Na Arquitetura da felicidade, Botton (2007, p. 204) diz que:

a ponte é testemunha de como um certo tipo de beleza está associado à nossa admiração pela força, pelos objetos feitos pelo homem capazes de suportar o ímpeto assassino do calor, do frio, da gravidade e do vento [...] ficamos emocionados com edifícios [...] tirantes—que compensam as nossas inadequações, a nossa incapacidade de atravessar montanhas ou levar cabos de uma cidade para outra.

O autor acrescenta, a seguir, que há pontes “dotadas de uma subcategoria da beleza a que podemos chamar de elegância, uma qualidade presente sempre que uma obra arquitetônica consegue executar bem um ato de resistência: segurar, transpor, abrigar, com graça e economia além de força; quando ela tem modéstia de não chamar a atenção para as dificuldades que superou.” Para ele, sentimos prazer diante de uma aparência de leveza ou delicadeza frente à pressão, como colunas que parecem modestas em relação ao peso que suportam, oferecendo talvez um metáfora de como gostaríamos de nos comportar com relação ao peso que somos obrigados a transportar. (Botton, 2007, pp. 206 – 210).

Por outro lado, retomando o afirmado por Kast (1997, apud FRANCISCATO, 2007) que o símbolo é o sinal visível de uma realidade invisível, com dois níveis observáveis: em algo externo, pode-se revelar algo interno, em algo visível, algo invisível, no particular, o geral, pode-se dizer, então, que, como símbolo, elemento de síntese, a ponte pode ser entendida como uma passagem, facilitadora no sentido de levar pessoas, antes separadas, de um lado a outro e integrá-las, propiciando novos encontros.

### Haverá solução para as mega-cidades pós-modernas?

Principal centro financeiro, corporativo e mercantil da América Latina, da América e de todo o Hemisfério Sul, com 117 bancos de diferentes bandeiras, 2.530 agências bancárias e 4.029 postos de atendimento, São Paulo é a cidade brasileira mais influente no cenário global, sendo considerada a 14<sup>a</sup> cidade mais globalizada do planeta, e recebendo a classificação de cidade global alfa, por parte do *Globalization and World Cities Study Group & Network* (GaWC).

Quarto maior aglomerado urbano do mundo, depois de Tokyo, Cidade do México e Mumbai. Tem 48,000 edifícios com mais de 12 andares. A cada 20 horas um edifício foi inaugurado em São Paulo, em 2004. É considerada a cidade mais densamente ocupada por prédios altos no mundo. A porcentagem da população alfabetizada é de 92,6%, enquanto a média brasileira é de 84,3%. A cidade é mundialmente conhecida e exerce significativa influência nacional e internacional, seja do ponto de vista cultural, econômico ou político. 11 milhões de pessoas visitaram a cidade em 2009, como que duplicando sua população e

movimentando R\$ 3,9 bilhões. Conta com importantes monumentos, parques e museus, como o Memorial da América Latina, o Museu da Língua Portuguesa, o MASP, o Parque Ibirapuera, o Jardim Botânico de São Paulo e a avenida Paulista, e eventos de grande repercussão, como a Bienal Internacional de Arte, o Grande Prêmio do Brasil de Fórmula 1 ([http://pt.wikipedia.org/wiki/Fórmula\\_1](http://pt.wikipedia.org/wiki/Fórmula_1)) e a São Paulo Fashion Week.

A cidade possui o 10º maior PIB do mundo, U\$ 197 bilhões, o mesmo de Portugal ou da Tailândia e uma vez e meia superior ao do Chile, representando, isoladamente, 12,26% de todo o PIB brasileiro e 36% de toda a produção de bens e serviços do estado de São Paulo, sendo sede de 63% das multinacionais estabelecidas no Brasil, além de ter sido responsável por 28% de toda a produção científica nacional em 2005.

São Paulo é a sexta maior cidade do planeta e sua região metropolitana, com 19.223.897 habitantes, é a sexta maior aglomeração urbana do mundo. Regiões muito próximas a São Paulo são também regiões metropolitanas do estado, como Campinas e Baixada Santista; outras cidades próximas compreendem aglomerações urbanas em processo de conurbação, como São José dos Campos, Sorocaba e Jundiaí. A população total dessas áreas somada à da capital—o chamado *Complexo Metropolitano Expandido*—ultrapassa 29 milhões de habitantes, aproximadamente 75% da população do estado inteiro. As regiões metropolitanas de Campinas e de São Paulo já formam a primeira macrometrópole do hemisfério sul ([http://pt.wikipedia.org/wiki/Hemisfério\\_sul](http://pt.wikipedia.org/wiki/Hemisfério_sul)), unindo 65 municípios que juntos abrigam 12% da população brasileira.

O trânsito da cidade é caótico, com quase 6 milhões de veículos, a cidade conta com a maior frota de ônibus do mundo, a segunda maior frota de helicópteros, a segunda maior frota de jatos comerciais, o metrô mais denso do mundo. Tem também o maior número de helipontos existentes numa cidade: 400. O dobro do número de Nova Iorque, a segunda colocada no ranking. Com tudo isso foi eleita, junto com Nova Iorque, uma das duas cidades mais barulhentas do mundo.

Quando se discute o problema de São Paulo ser a capital do turismo de negócios mas não de turismo convencional, se procura uma explicação, e a maioria das pessoas diz que falta uma imagem clichê de São Paulo, uma iconografia mais forte (o que a Torre Eiffel é para Paris, o que o Cristo Redentor é para o Rio de Janeiro), possivelmente um grande edifício.

No site, <http://www.estacaometropole.bravehost.com/saopaulo.htm>, (acesso 20 set 2010), se discute que: “A verdadeira marca de São Paulo é justamente não ter cara, não ter marca, e ser uma cidade cem por cento dinâmica. A São Paulo de hoje não é a mesma de ontem, aliás, nem é a mesma de 20 segundos atrás. É uma cidade que se constrói e se destrói a cada dia que passa. Mas ainda nos resta a memória... e talvez somente a memória.”

Nessa metrópole 6 em cada adolescentes e adultos costumam passear em shopping centers; 1 em cada 4 habitantes tem telefone em casa; há um carro para cada 2 habitantes,

o mesmo índice da França, Japão e Reino Unido e 25% dos adolescentes maiores de 11 anos acessam a internet.

É a maior cidade do Brasil, considerada também a maior cidade japonesa fora do Japão, a maior cidade italiana, fora da Itália, a cidade que concentra maior número de libaneses, fora do Líbano, entre outras etnias.

Capital da cultura, capital mundial da gastronomia, com seus 700.000 bares e restaurantes, capital da pizza—são 3.200 pizzarias na cidade, de onde saem diariamente 1 milhão de pizzas.

A cidade também produz muito pão: são 10,4 milhões de pãezinhos produzidos diariamente, à razão de 7,2 mil por minuto!

A magnitude desses números aponta contudo que, apesar de não ter sofrido ataques aéreos ou ter sido tomada por tropas dos inimigos, como no caso de Stalingrado, Berlim, Hamburgo ou Londres, parece uma cidade que teria sofrido guerras, tendo sido “ferida”, “demolida” e reconstruída caoticamente, sem plano, sem previsão sem concepção. Cidade como as que, nas palavras do psicanalista alemão Alexander Mitscherlich, denominam-se “cidades pouco hospitaleiras”, (*unwirtliche Städte*), hostis às populações que as habitam, nelas circulam em busca de empregos, em busca de formas de sobrevivência, em busca de um teto.

Muitas das cidades brasileiras, São Paulo em especial, não conseguiram absorver os pobres, os sem-terra, os sem-teto, os indigentes, os vendedores ambulantes, os trombadinhas, os menores pedindo trocados nas esquinas e as crianças e adolescentes “flanelinhas” ou malabaristas dos semáforos. Criaram-se fossos entre os moradores enclausurados em condomínios fechados, verdadeiras fortalezas e as favelas, cidades-satélites, moradores ocupando cortiços, dormindo embaixo das pontes e no meio fio das calçadas. Trata-se, nas palavras de Zuenir Ventura, de “cidades partidas”, cidades sitiadas.

## Considerações finais

Hoje estou do Japão, por meio de um programa de mobilidade docente, como professora visitante, em intercâmbio internacional, ministrando aulas de língua portuguesa e cultura brasileira na Kyoto University of Foreign Studies, a GAIDAI, neste ano de 2010. Talvez devido ao distanciamento físico, aliado às significativas diferenças culturais, esteja sendo possível retomar uma reflexão sobre a minha cidade e meu país e começar a estabelecer alguns questionamentos.

Em primeiro lugar, pode-se entender os críticos de São Paulo, que a descrevem como uma cidade inóspita, fria, com pessoas endurecidas e egocentras, visto que estão captando essa imagem “hermética”, em parte verdadeira.

Mas fica aqui a dúvida e uma esperanças...seria possível prospectar, a partir desses novos simbolismos, tempos melhores, mais hospitaleiros?

E seria possível substituir, tanto no aspecto simbólico como no real, a imagem do movimento, da espiral sem fim, do progresso acelerado por imagens e pessoas reais mais acolhedoras, mais próximas dos preceitos e características de Héstia, tanto para os viajantes, turistas, estrangeiros, como para com os seus próprios habitantes?

São notícias alvissareiras, que se lê na internet, em Editorial datado de 16/2/2010 e denominado Brasil trata imigrantes com dignidade. Europeus não. (Goyos, D. N.) O autor afirma que, honrando a tradição brasileira de acolhimento aos imigrantes, em iniciativas já ocorridas também em 1998 e 1999, o presidente Lula sancionou lei que permite aos imigrantes ilegais que entraram no país até o ano anterior se cadastrem e regularizem sua situação.

Desse grupo, o maior contingente, de aproximadamente 17 mil pessoas, é composto de bolivianos, seguidos pelos chineses (6 mil), paraguaios (5 mil) e europeus (sic), com cerca de 3 mil indivíduos. Ao fazer o cadastramento, os imigrantes receberam o visto de residência provisório e, doravante, poderão requerer a cidadania permanente.

Essa regularização da situação jurídica dos imigrantes é importante porque atende aos mais fundamentais requisitos de direitos humanos, impedindo que sejam vítimas de abusos na área do trabalho, além de evitar a submissão a manifestações mais graves de discriminação. Também permite a integração produtiva desses indivíduos em nossa sociedade e economia.

Enquanto isso (ainda de acordo com Goyos) no chamado mundo desenvolvido, profundamente atingido pelos efeitos da crise econômica e financeira, a situação apresenta-se bem diversa, prevalecendo uma situação de histeria generalizada contra o imigrante alimentada pelo racismo e pela xenofobia. Essa reação adversa vem de partidos políticos, de setores generalizados da população, bem como dos próprios governos.

Na Europa, segundo Goyos (2010), a situação apresenta-se crítica. O Reino Unido, que nos últimos anos passou a receber imigrantes de diversas partes do mundo, adota medidas tanto rigorosas quanto indignas de controle de imigração. Essas providências ultrajantes começam nos controles dos aeroportos e seguem no cotidiano local.

Descontente com os severos limites atuais, o Partido Conservador apresenta na sua plataforma para as próximas eleições uma proposta de enrijecimento do tratamento dos imigrantes, com limitações inclusive para o acesso ao país com a finalidade do aprendizado da língua inglesa, um dos principais campos de atividade econômica no setor de turismo e serviços.

Na Itália de Berlusconi, de Norte a Sul é promovida a caça aos imigrantes. No Veneto e no Piemonte, vigilantes encorajados pelas autoridades constituídas, agridem imigrantes legais e ilegais e mais todos aqueles com aparência física julgada exótica, em profunda demonstração de racismo institucionalizado (Goyos, 2010).

No sul, na Calábria, onde os imigrantes legais vivem em condições de degradação desconhecidas nas piores favelas brasileiras e indianas, devem ainda aturar ataques

armados por parte dos cidadãos instigados por um governo irresponsável, que lhes atribui a culpa pela perda de empregos, entre outras alegações.

Noutros países europeus, como a França, ocorrem com certa periodicidade, situações de conflito com imigrantes, ora mais, ora menos dramáticas. Recentemente a imprensa noticiou diversos casos de brasileiros, muitos deles estudantes de nível superior (especialmente do sexo feminino) que tem sido barrados no aeroporto de Madrid e têm de retornar ao seu país de origem.

Enquanto isso, aqui onde me encontro, no Japão, casualmente, para melhorar meu conhecimento da cultura japonesa, assisto em casa, nesse final de semana chuvoso, de verão (30 graus centígrados e umidade relativa do ar, entre 73 e 88%!), à série nipo-brasileira *Haru to Natsu*.

Com o subtítulo de “As cartas que não chegaram”, a novela mostra a saga de um grupo de japoneses, da fria região de Sapporo, que emigram para o Brasil no início do século passado, em busca de melhorar de vida. A doença da filha menor obriga a família a deixá-la com a avó no Japão e separa as duas irmãs, na época com 7 e 9 anos, por 70 longos anos.

O desenrolar da trama mostra o sofrimento de ambas, uma, vivendo de favor, na casa de uma tia que, em época de privação alimentar, não a aceita, tratando-a como uma intrusa e mais uma boca a alimentar e, a outra, vivendo com a família uma vida cheia de dificuldades, trabalho excessivo, privações de toda ordem, enganos, preconceito e xenofobia.

É interessante refletir sobre como essa situação se inverteu, a partir da década de 1980, quando o modelo japonês de administração e negócios despontou, mostrando tentadoras possibilidades de trabalho e riqueza rápidas aos descendentes dos imigrantes, denominados *dekasseguis*. Enquanto a prosperidade do país continuou, foram recebidas grandes levas de descendentes e seus consortes. O despontar da crise econômica, com o correspondente aumento do desemprego, ou a própria diminuição do emprego para os próprios cidadãos japoneses, a partir de 2008, acentuou os problemas de adaptação e, hoje, muitos dos *dekasseguis* se vêem obrigados a voltar ao Brasil, ou se vêem numa situação incerta quanto ao seu futuro.

Convém lembrar que a imigração, legal ou ilegal, de ontem como de hoje, tem um fundo predominantemente econômico e resulta das tradicionais assimetrias de desenvolvimento econômico favorecidas pelos países ditos desenvolvidos, para assegurar a própria prosperidade, ainda que o custo seja a miséria dos demais.

Ora, um dos anseios mais caros da história humana é o de ser sempre acolhido, independentemente da condição social e moral e de ser tratado humanamente (Boff, 2005). Seria, então, a hospitalidade, uma utopia, para o autor.

Por outro lado, nestes tempos, como diz Baptista (2005), “complexos e frágeis em que vivemos” a hospitalidade aponta para um modelo de relação, a ser resgatado, no qual se

compartilha cuidados e conhecimentos, na qual se aguarda e atenta para o outro.

A mesma autora (Baptista, 2005) revisita a noção kantiana de cosmopolitismo buscando seu entendimento em uma comunidade planetária, desejada “inclusiva, democrática, tolerante, solidária e pacífica” (p. 19), enfim, uma “comunidade civil ética, tal como foi pensada por Kant, num horizonte de cidadania marcado pelos ideais de paz e solidariedade entre pessoas e povos” (idem). Nessa perspectiva, a idéia do acolhimento como uma nova ética, é um dos princípios necessários para dar suporte à existência de uma paz perpétua, hospitalidade que se insere na esfera do direito e não da filantropia. Direito de hospitalidade, de acolhimento do estrangeiro, do estranho, do diferente, do outro, direito que resulta, segundo Kant, “do fato de habermos num espaço finito como é a superfície terrestre que, por ser esférica, não permite que os homens se estendam até o infinito, obrigando-os então a procurar entender-se e estabelecer relações pacíficas entre si” (Baptista, 2005, p. 19).

## Notas

- 1) Doutora, com tese em Turismo Rural, e mestre, com dissertação de mestrado em Hotelaria, em Ciências da Comunicação, pela Escola de Comunicações e Artes da Universidade de São Paulo. Docente do Curso de Graduação em Turismo da ECA– USP, desde 1981. Professora visitante junto a KUFS.
- 2) Pela Lei nº. 2.173, de 22 de fevereiro de 1919, foi proibido o uso do escudo das armas da cidade por particulares.
- 3) N. A.: é interessante notar o uso da metáfora em outro contexto. Em jogo ocorrido no dia anterior, entre o São Paulo e o Fluminense, que teve como placar 1x0, a manchete do suplemento de esportes do Jornal da Tarde (São Paulo, 15/5/08, p.2 C) é: “A locomotiva resolveu de novo” (apontando claramente a superioridade, tanto do jogador Adriano, como do time e do próprio estado e contribui para acirrar os ânimos das torcidas dos dois times, ambos tricolores, um de São Paulo e outro do Rio de Janeiro).
- 4) José Carlos de Figueiredo Ferraz, prefeito de São Paulo entre 1971 e 1973, ousou contradizer o lema da cidade: “São Paulo precisa parar”, ele disse. Há quase 40 anos, ele previa que o poder municipal não conseguiria acompanhar o ritmo do crescimento urbano, nem a dimensão dos problemas decorrentes dele.
- 5) ***Trem das Onze***  
Adoniran Barbosa  
Composição: Adoniran Barbosa

Não posso ficar nem mais um minuto com você  
Sinto muito amor, mas não pode ser  
Moro em Jaçanã,  
Se eu perder esse trem

Que sai agora às onze horas  
Só amanhã de manhã.  
E além disso mulher  
Tem outra coisa,  
Minha mãe não dorme  
Enquanto eu não chegar,  
Sou filho único  
Tenho minha casa para olhar  
E eu não posso ficar.

6) **Sampa**

Caetano Veloso  
Composição: Caetano Veloso

Alguma coisa acontece no meu coração  
Que só quando cruzo a Ipiranga e a avenida São João  
É que quando eu cheguei por aqui eu nada entendi  
Da dura poesia concreta de tuas esquinas  
Da deselegância discreta de tuas meninas

Ainda não havia para mim Rita Lee  
A tua mais completa tradução  
Alguma coisa acontece no meu coração  
Que só quando cruzo a Ipiranga e a avenida São João

Quando eu te encarei frente a frente não vi o meu rosto  
Chamei de mau gosto o que vi, de mau gosto, mau gosto  
É que Narciso acha feio o que não é espelho  
E à mente apavora o que ainda não é mesmo velho  
Nada do que não era antes quando não somos mutantes

E foste um difícil começo  
Afasto o que não conheço  
E quem vem de outro sonho feliz de cidade  
Aprende depressa a chamar-te de realidade  
Porque és o avesso do avesso do avesso do avesso  
Do povo oprimido nas filas, nas vilas, favelas  
Da força da grana que ergue e destrói coisas belas  
Da feia fumaça que sobe, apagando as estrelas  
Eu vejo surgir teus poetas de campos, espaços  
Tuas oficinas de florestas, teus deuses da chuva

Pan-Américas de Áfricas utópicas, túmulo do samba  
Mais possível novo quilombo de Zumbi

E os novos baianos passeiam na tua garoa  
E novos baianos te podem curtir numa boa

## Referências

<http://www.atlasambiental.prefeitura.sp.gov>, acesso em 20 set 2010.

<http://www.estacaometropole.bravehost.com/saopaulo.htm>, acesso 20 set 2010.

Baptista, I.

2005 “Para uma geografia de proximidade humana”. *Revista Hospitalidade*, São Paulo, ano 2. n. 2, pp. 11 – 22, 2.sem.

Boff, L.

2001 *Despertar da águia. O dia-bólico e o sim-bólico na construção da realidade*. Petrópolis: Vozes.

2005 *Virtudes para um outro mundo possível, vol I: Hospitalidade: direito e dever de todos*. Petrópolis: Vozes.

Botton, A.

2007 *A arquitetura da felicidade*. Rio de Janeiro, Rocco.

Caillé, A.

1998 “Nem holismo nem individualismo metodológicos: Marcel Mauss e o paradigma da dádiva”. *Rev. bras. Ci. Soc.*, Oct., vol.13, no. 38, pp. 5 – 38. ISSN 0102–6909. Electronic Document Format (ISO) Publicado originalmente, sob o título “Ni holisme ni individualisme méthodologiques. Marcel Mauss et le paradigme du don”, na Revue Européenne des Sciences Sociales, Tome XXXIV, n. 105, 1996, pp. 181 – 224. Tradução de Beatriz Perrone-Moisés.

Dias, C. M. M.

2006 “Marcos da hospitalidade na cidade de São Paulo”. In: *Turismo em Análise*. CRP ECAUSP/ALEPH, vol. 17, no. 2, pp. 170 – 189.

Dias, C. M. M.; I. M. S. Moya

2007 *Hospitalidade e Turismo: utopia, mito ou uma nova ética? Uma discussão do simbólico*. IV ANPTUR– Seminário da Associação Brasileira de Pesquisa e Pós–Graduação em Turismo. São Paulo, 27 a 28 de agosto.

Finley, M. I.

1965 *O mundo de Ulisses*. Lisboa, Presença.

Franciscato, M. C. R.

2004 “A sedução do mito”. *Thot*, São Paulo, SP, n. 80, pp. 82 – 88.



Gotman, Anne.

1997 “La question de l’hospitalité aujourd’hui”. In: *Communications*, 65. L’hospitalité. Paris, Seuil.

Goyos, D. N.

2010 *Brasil trata imigrantes com dignidade. Europeus não*. Editorial, 16 de fevereiro.

Homem, M. C. N.

2008 “Os imigrantes e a construção da São Paulo do café e da indústria”. In: *URBS– Paulistanidade*. São Paulo, Associação Viva o Centro, ano XII, no. 45, jan/mar.

Iglecias, W.

2001 “Impactos da mundialização sobre uma metrópole periférica: o vetor sudoeste de São Paulo”. *Cadernos Metrópole*, n. 6, pp. 9 – 53, 2.sem.

Marins, P. C. G.

2008 “Identidades paulistanas”. In: *URBS– Paulistanidade*. São Paulo, Associação Viva o Centro, ano XII, no. 45, jan/mar.

Matos, M. I. S.

2008 “Cantando a cidade: São Paulo e Adoniran Barbosa”. In: *URBS– Paulistanidade*. São Paulo, Associação Viva o Centro, ano XII, no. 45, jan/mar.

Marx, M.

1980 *Cidade Brasileira*. EdUSP/Melhoramentos: São Paulo.

Monbeig, Pierre.

2004 “O crescimento da cidade de São Paulo”. In: SZMRECSÁNYIL, Tamás. (org.) *História econômica da cidade de São Paulo*. São Paulo, Globo.

Montandon, A.

2003 “Hospitalidade: ontem e hoje”. In Dencker, Ada F.M. Bueno; M.S. (Orgs) *Hospitalidade: Cenários e Oportunidades*. São Paulo: Pioneira– Thomson.

Montandon, A. (dir.)

1999 *Mythes et représentations de l’hospitalité*. Clermont Ferrand: Presses Universitaires Blaise Pascal.

Reis Filho, N. G. dos.

1994 *São Paulo e outras cidades: produção social e degradação dos espaços urbanos*. São Paulo, Hucitec.

Toledo, B. L.

1983 *São Paulo: três cidades em um século*. 2. ed, São Paulo, Duas Cidades.

Toledo, R. P.

2008 “São Paulo, a capital da solidão”. In: *URBS- Paulistanidade*. São Paulo, Associação Viva o Centro, ano XII, no. 45, jan/mar, São Paulo.