

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE SÃO PAULO  
PUC-SP

EDIMILSOM PERES CASTILHO

A PRAÇA DOS TRABALHADORES DE GUAIANASES:  
PERIFERIA DE SÃO PAULO

MESTRADO EM HISTÓRIA

Dissertação apresentada à Banca Examinadora da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo como exigência parcial para obtenção do título de Mestre em História sob orientação da Profa. Doutora Yvone Dias Avelino.

SÃO PAULO

2007

Banca Examinadora

---

---

---

---

---

## Agradecimentos

Para alcançarmos o objetivo estabelecido neste trabalho, muitas pessoas contribuíram direta e indiretamente do processo de pesquisa, o que tornou essa dissertação a confirmação da potencialidade do trabalho social.

Assim, primeiramente agradecemos à generosidade da orientação da Profa. Yvone Dias Avelino, que com tanta paciência e dedicação acompanhou o desenvolvimento da pesquisa e possibilitou o meu amadurecimento enquanto historiador. Ao Prof. Antônio Rago Filho, admirável pelo rigor científico e sensibilidade. Ao Prof. Eugênio Queiroga Fernandes, cujas considerações sobre o tema proposto foram imprescindíveis para este trabalho. À Profa. Vera Lúcia Vieira, que com sua lucidez e ternura encanta todos os corações humanistas. E a todos os professores do programa que participaram desta minha trajetória acadêmica.

Um agradecimento especial a todos os moradores de Guaianases que participaram do processo de pesquisa, ora fornecendo entrevistas, ora divulgando a pesquisa, e que foram fundamentais para elaboração desse trabalho.

Ao CNPq, que pelos recursos financeiros possibilitou à produção dessa pesquisa.

À toda minha família, principalmente a minha querida mãe Cleide, que além de me dar condições para desenvolver essa pesquisa, sempre estimulou os seus filhos a se interessarem em compreender o mundo em que vivem.

E principalmente, ao meu querido irmão Eribelto e minha amada amiga Danielle que, além de possibilitar a realização de um trabalho tão maravilhoso como esse apresentado, me ensinaram a viver intensamente cada momento desse percurso e a tornar a vida mais leve e graciosa.

## **RESUMO**

Esta pesquisa pretende compreender a constituição histórico-social das praças de nossas cidades enquanto categoria da paisagem urbana, tendo como referencial de análise a apropriação social de uma Praça localizada em Guaianases, periferia da cidade de São Paulo. A Praça de Guaianases, que entre os anos de 2001 e 2003 passou por um processo de remodelação urbana através de um Programa Municipal de Intervenções Urbanas intitulado Centralidades Urbanas, apresenta uma forma específica de apropriação que revela uma lógica de constituição social que é produto das condições objetivas dos indivíduos que a fruem. Assim, ao contrário de apenas descrever as múltiplas formas de utilização desses espaços livres urbanos da periferia de São Paulo, este trabalho buscou apreender a apropriação social dessa praça de acordo com as principais determinantes que reproduzem a paisagem em que está inserida, respeitando, desse modo, seu processo de constituição histórico-social. Desta forma, procuramos demonstrar que a função social realizada pela Praça de Guaianases é produto das condições concretas e do modo de produção e apropriação da vida material dos indivíduos desse bairro, o que a torna um importante objeto de estudo para entender a forma particular de sociabilização desses indivíduos.

Palavras - Chave: Praça, Paisagem Urbana, Periferia, Espaço, Apropriação.

## **ABSTRACT**

This research intends to understand the social and historical constitution of the squares in our cities as a category of urban landscape, using as basis to this study the analysis of the social appropriation of the square in Guaianases, in the suburbs of São Paulo. The Guaianases square, which from the year 2001 to 2003 went through a remodeling process through an Urban Interventions Municipal Program called Urban Centralities, presents an unique appropriation manner which reveals a social logic that is a result of the conditions of the subjects that use the square. Therefore, apart from only describing the multiple ways of using the open urban areas in the suburbs of São Paulo, in this study we tried to learn about the social appropriation of this square according to the main determiners that reproduce the urban landscape in which it is in, respecting the process of social and historical constitution. This way, we tried to show that the social function of the Guaianases square is a product of the production and appropriation of the material lives of the people of that neighborhood, which makes it an important object for studies in order to understand the unique way that these particular individuals socialize.

Key words: Square, Urban landscape, suburbs, Space, Appropriation

# SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	1
CAPÍTULO I.....	9
<b>1 – A cidade de São Paulo: aspectos históricos .....</b>	<b>9</b>
<i>Primórdios da vila quinhentista .....</i>	<i>11</i>
<i>A Mineração e a vila paulistana.....</i>	<i>14</i>
<i>São Paulo: centro do capital comercial do planalto.....</i>	<i>16</i>
<i>Profundas Transformações em São Paulo: o trinômio café - ferrovia – imigrante .....</i>	<i>18</i>
<i>São Paulo: sede do capital estrangeiro.....</i>	<i>25</i>
<i>As bases do crescimento urbano .....</i>	<i>27</i>
<i>Fatores correlatos da expansão urbana: a ferrovia, a indústria e a rodovia .....</i>	<i>33</i>
<i>Expansão urbana da Zona Leste de São Paulo.....</i>	<i>38</i>
CAPÍTULO II .....	42
<b>1 – A constituição histórica de Guaianases.....</b>	<b>42</b>
<i>O surgimento de Guaianases.....</i>	<i>42</i>
<i>Primeiras atividades econômicas: extrativismo.....</i>	<i>43</i>
<i>A ferrovia e o imigrante em Guaianases .....</i>	<i>45</i>
<i>Guaianases em transformação.....</i>	<i>50</i>
<i>O boom de Guaianases.....</i>	<i>52</i>
<i>O surgimento dos Conjuntos Habitacionais.....</i>	<i>56</i>
<i>Guaianases: o bairro do tamanho de uma cidade.....</i>	<i>61</i>
CAPÍTULO III .....	67
<b>1 – A apropriação social da Praça em Guaianases .....</b>	<b>67</b>
<i>A Praça dos Trabalhadores de Guaianases.....</i>	<i>73</i>
CONSIDERAÇÕES FINAIS .....	96
FONTES.....	101
BIBLIOGRAFIA.....	106
ANEXO .....	108

## Introdução

A proposta desta pesquisa em analisar a apropriação social das *Praças* de nossas cidades de acordo com as formas de produção e reprodução da vida material dos indivíduos é resultado de um longo percurso de pesquisa que venho desenvolvendo desde a graduação em Arquitetura e Urbanismo<sup>1</sup>, quando iniciei os primeiros estudos sobre o tema *espaços livres urbanos*. Neste período, o objeto analisado foi um grande parque urbano da cidade de Uberlândia, em Minas Gerais, denominado Parque do Sabiá<sup>2</sup>.

Assim, com o intuito de aprofundar meus estudos sobre este tema, me mudei em dezembro do ano de 2000 para São Paulo esperando poder dar continuidade na pós-graduação à pesquisa iniciada na graduação. Neste intervalo de adaptação, fui selecionado para fazer parte de uma equipe de Arquitetos, Urbanistas, Paisagistas e Engenheiros Agrônomos para implantar um *Programa Municipal de Intervenções Urbanas* que consistia na criação de cinquenta novas *Praças* em regiões de grande exclusão social da cidade de São Paulo. O programa foi denominado *Centralidades Urbanas* e sua elaboração foi coordenada pela Empresa Municipal de Urbanização – EMURB.

Após o período de concretização das *Praças* programadas, observei que muitas das proposições almejadas pelo programa municipal - em grande parte fundamentadas na concepção atual de produção de espaços livres urbanos - não corresponderam às finalidades que foram propostas. A constatação desta realidade partiu do fato de que a maioria das *Praças* do programa, assim como as diversas *Praças* das cidades brasileiras, continuam a apresentar uma forma particular de apropriação social que em nada se assemelha a apropriação ideológica desejada no espaço público.

Estas primeiras reflexões acerca dos problemas enfrentados pelas *Praças* de nossas cidades acentuaram ainda mais meu interesse em compreender para além da aparência, e não apenas demonstrar as falhas de projeto ou de utilização do espaço. Nesse sentido, portanto, buscamos realizar neste trabalho uma análise que, mais do que meramente descrever as múltiplas formas de utilização desses espaços livres urbanos, procurasse compreender a forma

---

<sup>1</sup> Formado pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Uberlândia.

<sup>2</sup> Apresentando uma área de 1.850.000 m<sup>2</sup>, este grande parque urbano está localizado a apenas 2,5 Km do centro de Uberlândia. Assim, a proposta deste trabalho final de graduação consistia na Requalificação do Parque do Sabiá através de um conjunto de interferências arquitetônicas e paisagísticas, como a preservação e reposição da vegetação do cerrado, criação de infra-estrutura para atividades de esporte e lazer, aproveitamento dos recursos naturais e recreativos, etc. Entretanto, apesar deste trabalho ser um exercício obrigatório para a formação de vários arquitetos que analisam este tema, as primeiras reflexões críticas advindas da forma concreta de apropriação social dos espaços livres urbanos não tardaram a aparecer.

particular de apropriação social das *Praças* a partir do modo de produção e reprodução da vida social dos indivíduos que a fruem, respeitando, desse modo, seu processo de constituição histórico-social.

Para tanto, centramos nossos esforços na análise crítica da apropriação social de uma *Praça* localizada no Bairro de Guaianases, extremo leste da cidade de São Paulo, que sofreu uma intervenção entre os anos de 2001 a 2003 através do *Programa Municipal de Intervenções Urbanas – Centralidades Urbanas*.

Atualmente, esta *Praça* de Guaianases apresenta uma forma específica de apropriação social que é determinada pelas ações, necessidades e condições da vida material dos indivíduos que vivem nesse bairro. Englobando desde as crianças que jogam bola ou brincam no “playground”, os adolescente que utilizam a pista de skate, o transeunte que passa com pressa para o trabalho, o camelô que vende seu produto, o trabalhador que compra uma fruta ou legume para levar para casa, o idoso que joga seu dominó, o morador de rua que faz do viaduto seu abrigo, o perueiro que ali trabalha, etc., todos eles compõem a paisagem da *Praça*, todos contribuem para conformar o modo particular de apropriação social desse espaço.

Além disso, por ser parte constituinte e constituidora da *paisagem urbana*, a *Praça* é um espaço de grande riqueza para observarmos de que modo as relações societárias dinamizam esta paisagem, através de um processo dialético que é responsável pela transformação destes espaços onde se criam novas formas de apropriações e, ao mesmo tempo, novos pontos de partida para novos modos de constituição da paisagem.

Deste modo, a *Praça* pode ser apreendida como uma categoria<sup>3</sup> da paisagem urbana, pois, diante das infinitas possibilidades de discussão que emergem do tema, a *Praça* é o espaço que juntamente com a rua, a casa, a loja, a indústria entre outros, constituem a cidade organicamente dentro de um sistema de determinações da paisagem urbana.

Assim, reconhecendo as diferentes contribuições que as diversas áreas de estudo possibilitam na análise crítica deste tema, esta pesquisa pretende, através da análise histórica, compreender como o processo de constituição histórico-social da paisagem urbana do bairro de Guaianases reproduz uma forma de apropriação social específica da *Praça* a partir das condições materiais dos indivíduos que vivem nessa região.

---

<sup>3</sup> “A Categoria é assim expressão mental de um todo complexo, existente na forma do ser, que permanece sendo o que é independentemente daquela. À categoria cabe exprimir este todo concreto sob a forma de uma síntese articulada de determinações. Síntese esta que é obtida através da extração dos elementos mais gerais e comuns do complexo efetivo abordado. A categoria é entendida marxianamente como abstração que aglutina aqueles elementos, sempre em obediência à ordem do real efetivamente existente, o que a determina enquanto abstração razoável”. ALVES, Antônio J. L. *A Individualidade nos Grundrisse de Karl Marx*, p. 20.

Contudo, antes de prosseguirmos na análise do processo de concretização e transformação da paisagem urbana é importante ressaltarmos inicialmente alguns pontos de discordância em relação a determinadas formas de compreensão da paisagem.

Muitas vezes a paisagem é entendida apenas como a representação concreta dos aspectos formais de determinado espaço social, o que possibilita descrever as transformações sociais de acordo com o período histórico que se constituiu. Numa visão ainda mais reduzida, a paisagem é compreendida somente como a porção limitada do espaço que é alcançada pela visão do espectador, observando a distância todo o horizonte ao redor. *“Em todos os casos, há sempre uma noção de amplitude, de distanciamento. A paisagem nunca está no primeiro plano, pois ela é o que se vê de longe, de um ponto alto. Sempre precisamos nos distanciar para observá-la e, de certa forma, a paisagem é o lugar onde não estamos (pois observamos), podendo até ser um ‘pano de fundo’”*.<sup>4</sup>

Já Milton Santos caracteriza a paisagem como um conjunto de formas que, num dado momento histórico, exprimem as heranças que representam as sucessivas relações localizadas entre homem e natureza. *“A paisagem é história congelada, mas participa da história viva. São suas formas que realizam, no espaço, as funções sociais. (...) A paisagem é testemunho da sucessão dos meios de trabalho, um resultado histórico acumulado”*.<sup>5</sup>

Assim, ao descrever a paisagem como a imagem imobilizada que permite no presente rever as etapas do passado numa perspectiva de conjunto, Santos faz uma distinção entre *paisagem* e *espaço*. Enquanto considera a paisagem como a representação material dotada de um conteúdo técnico específico social, trata o espaço como sendo esta representação mais a vida que as anima, isto é, parte constituidora e matriz sobre a qual as novas ações sociais substituem as ações passadas. *“O espaço humano é a síntese, sempre provisória e renovada, das contradições e da dialética social”*.<sup>6</sup>

A paisagem existe através de suas formas, criadas em momentos históricos diferentes, porém coexistindo no momento atual. No espaço, as formas de que se compõem a paisagem preenchem, *no momento atual, uma função atual*, como resposta às necessidades atuais da sociedade. Tais formas nasceram sob diferentes necessidades, emanaram de sociedades sucessivas, mas só as formas mais recentes correspondem a determinações da sociedade atual.<sup>7</sup>

No entanto, essa compreensão de paisagem torna a análise deste trabalho muito restritiva diante das possibilidades que ela oferece para entender o processo de constituição social que a concretizam como tal, visto que não acreditamos que exista esta distinção entre

<sup>4</sup> METZGER, Jean Paul. *O que é ecologia de paisagens?* Apud. SANDEWILLE, Euler. *Paisagem*, p. 50.

<sup>5</sup> SANTOS, Milton. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*, p. 107.

<sup>6</sup> *Ibid.*, pp. 108 e 109.

<sup>7</sup> *Ibid.*, p. 104.

espaço e paisagem. Ou seja, apesar da paisagem conter um arranjo concreto de formas definidas, de proporcionar elementos significativos que demonstram as transformações de um espaço criado socialmente, sua concretização material reproduz um modo de constituição social determinado pelo modo de produção e apropriação da vida material, permitindo assim, através de sua materialidade, as condições objetivas e necessárias para as possíveis transformações sociais.

Desta forma, quando propomos analisar a apropriação social da *Praça* em Guaianases a partir das determinantes que conformam a paisagem do bairro, é importante deixar claro que a base do estudo será o espaço vivenciado, em constante processo de transformação histórico-social, de forma a esclarecer que descrever, interpretar e entender o processo de concretização da paisagem de uma cidade implica na verdade, em compreender a “natureza” e dinâmica de sua própria sociedade.

Buscando melhor esclarecer a discussão até aqui realizada, nos valeremos ainda das contribuições de alguns importantes historiadores do século XX que também se debruçaram na análise das transformações da paisagem, mais especificamente, nas transformações da paisagem urbana da cidade de São Paulo.

No livro *A cidade de São Paulo*, Aroldo Azevedo assim descreve as áreas localizadas no *subúrbio*<sup>8</sup> da cidade no primeiro quartel do século XX, quando a atividade agrária ainda era bastante praticada:

A *agricultura* criou, por sua vez, uma paisagem particular, embora não generalizada. Numerosas são as chácaras e os pequenos sítios, onde se cultivam hortaliças, flores e frutas diversas, ou se criam galinhas destinadas à produção de ovos. Japoneses e portugueses se dedicam a esse gênero de vida rural, que chega a ter inegável importância e deixa expressivas marcas na paisagem em determinadas áreas (...).<sup>9</sup>

Seguindo essa descrição da região suburbana de São Paulo no mesmo período, Caio Prado Jr. também nos fornece sua contribuição:

Estendendo-se como uma auréola em torno de São Paulo, multiplicam-se as culturas e indústrias agrárias – leiteiras, aviculturas etc – concentradas em pequenas chácaras e sítios que em alguns pontos já transformaram sensivelmente a paisagem, substituindo capoeirões, capoeiras e carrascais que caracterizam os arredores paulistanos por extensões cultivadas unidas. (...) Esta humanização da paisagem se nota por toda parte, muito em princípio ainda, pois não data de mais de 20 anos, e extremamente esparsa.<sup>10</sup>

---

<sup>8</sup> Queremos deixar claro que o termo *subúrbio* aqui utilizado se refere às regiões localizadas nas cercanias da cidade interligadas pela rede ferroviária.

<sup>9</sup> AZEVEDO, Aroldo. *A cidade de São Paulo: estudos de geografia urbana*, v. 4, p. 156.

<sup>10</sup> PRADO, Caio Junior. *Evolução política do Brasil e outros estudos*, p. 134.

Descrevendo ainda as transformações sócio-econômicas das décadas posteriores, quando se inicia em São Paulo um período de intensa industrialização que provocou grandes transformações na paisagem suburbana, Aroldo Azevedo relata:

No que se refere à paisagem industrial propriamente dita, sentimo-la de maneira mais viva do que em relação aos bairros industriais. É que, nos subúrbios, o problema do espaço não apresenta as dificuldades e os entraves existentes na cidade de São Paulo; em conseqüência, predominam neles os grandes estabelecimentos industriais, as portentosas ossaturas de cimento e aço, muitas vezes coroadas por altas chaminés fumegantes.<sup>11</sup>

Ainda nesse sentido, Azevedo completa:

No que se refere à *paisagem urbana*, cumpre observar que, em São Paulo, não se formam áreas tipicamente industriais, exclusivamente ocupadas por fábricas. Sendo o parque industrial paulistano caracterizado pelo predomínio de fábricas de tamanho médio e pequeno (...), o que se presencia é a intercalação de estabelecimentos fabris no meio de residências proletárias e, conseqüentemente, o aparecimento de verdadeiros *bairros mistos*, industriais e residenciais a um só tempo.<sup>12</sup>

Desta forma, ao analisarmos os trechos descritos anteriormente, entendemos que, mais do que observar o simples aspecto formal dos subúrbios paulistanos deste período - bem diferente do que vemos hoje, os autores demonstram que a paisagem apresentada por eles é fruto de um processo histórico em constante transformação. Isto é, enquanto num primeiro momento essas regiões apresentavam, graças ao modesto desenvolvimento industrial, uma paisagem predominantemente agrícola, num segundo momento, quando o crescimento industrial provocou grandes transformações na capital paulista, a paisagem urbana passou a apresentar uma configuração espacial que é completamente distinta da anterior, mas que revela as formas de produção e reprodução social dos períodos respectivos.

Ou seja, quando a industrialização paulistana passou a exigir grandes terrenos e um número cada vez maior de trabalhadores que, chegando a São Paulo sem nenhuma condição financeira, ergueram suas moradias distantes do centro da cidade, onde os preços dos terrenos eram mais acessíveis, o adensamento urbano dessas regiões anteriormente formadas por chácaras e pequenos sítios, reproduziu uma paisagem completamente nova. Outro importante fator que impulsionou a expansão urbana e cooperou com as transformações dessa paisagem foi sua interligação ferroviária com o centro da cidade, assim como observou Aroldo Azevedo em outra passagem de seu texto:

---

<sup>11</sup> AZEVEDO, Aroldo. *A cidade de São Paulo: estudos de geografia urbana*, v. 4, p. 16.

<sup>12</sup> *Ibid.*, v. 2, p. 105.

Todavia, o principal fator de crescimento da população da área em estudo foi a própria expansão da Capital paulista, que fez ali surgir zonas puramente residenciais (em que se localizaram os que não suportaram o alto custo de vida da metrópole) e estimulou o estabelecimento de pequenos agricultores, que se dedicavam a produzir para a população paulista. Daí os sucessivos loteamentos e a extraordinariamente rápida humanização da paisagem, ao longo notadamente da linha – troco da “E. F. Central do Brasil”.<sup>13</sup>



Figuras 1, 2 e 3 – Fotos de 1911, 1918 e 2005, respectivamente, das transformações da paisagem urbana - como a verticalização - do Vale do Anhangabaú em São Paulo.

Como se vê, a análise das transformações da paisagem de São Paulo promovida pelos autores acima citados nos demonstra que mesmo sendo o resultado concreto do arranjo formal de determinado espaço social, de ser seu conjunto visual, a paisagem é o chão onde as relações sociais se concretizam, permitindo através de sua materialidade as condições necessárias para as possíveis transformações sociais.

As fontes utilizadas na análise deste trabalho foram, em grande parte, adquiridas e/ou consultadas ao longo dos últimos quatro anos. Entre elas, gostaríamos de destacar a importância das fotografias apresentadas no decorrer do trabalho que constituíram uma parte considerável das *Fontes Iconográficas*<sup>14</sup> utilizadas.

Toda fotografia que possui um reconhecido valor documental é importante enquanto fonte histórica por representar um meio de conhecimento do passado, possibilitando ao homem compreender as transformações do seu entorno sociocultural<sup>15</sup>.

<sup>13</sup> AZEVEDO, Aroldo. *A cidade de São Paulo: estudos de geografia urbana*, v. 4, pp. 38 e 39.

<sup>14</sup> As Fontes iconográficas compreendem os documentos iconográficos em geral, incluindo-se figuras, desenhos, e principalmente a fotografia. Abrangem fundamentalmente as imagens transmitidas na forma original, mas também as imagens reproduzidas pelos vários sistemas de impressão, como é o caso das fontes utilizadas nesse trabalho.

<sup>15</sup> Ver figuras 1, 2 e 3.

Assim, por registrar aspectos do real por conter uma fonte ampla de informações naquilo que representa, a fotografia possui “natureza testemunhal”, prestando-se enquanto instrumento de pesquisa às descobertas, análises e interpretações da vida histórica.

Toda fotografia é um resíduo do passado. Um artefato que contém em si um fragmento determinado da realidade registrado fotograficamente. Se, por um lado, este artefato nos oferece indícios quanto aos elementos constitutivos (assunto, fotógrafo, tecnologia) que lhe deram origem, por outro o registro visual nele contido reúne um inventário de informações acerca daquele preciso fragmento de espaço/tempo retratado. O artefato fotográfico, através da matéria (que lhe dá corpo - papel fotográfico) e de suas expressões (o registro visual nele contido), constitui uma fonte histórica. (...) Uma fonte histórica, na verdade, tanto para o historiador da fotografia, como para os demais historiadores, cientistas sociais e outros estudiosos. Assim, uma mesma fotografia pode ser objeto de estudo em áreas específicas das ciências e das artes.<sup>16</sup>

Entretanto, apesar do amplo potencial de informações que a fotografia contém, é importante ressaltar que as imagens fotográficas “*não se esgotam em si mesmas, pelo contrário, elas são apenas o ponto de partida, a pista para tentarmos desvendar o passado. Elas nos mostram um fragmento selecionado da aparência das coisas, das pessoas, dos fatos, tal como foram (estética/ideologicamente) congeladas num dado momento de sua existência/ocorrência*”.<sup>17</sup>

Assim como as demais fontes de informações históricas, as fotografias não podem ser aceitas imediatamente como espelhos fiéis dos fatos. Assim como os demais documentos elas são plenas de ambigüidades, portadoras de significados não explícitos e de omissões pensadas, calculadas, que aguardam pela competente decifração. Seu potencial informativo poderá ser alcançado na medida em que esses fragmentos forem contextualizados na trama histórica em seus múltiplos desdobramentos (sociais, políticos, econômicos, religiosos, artístico, culturais enfim) que circunscreveu no tempo e no espaço o ato da tomada do registro. Caso contrário, essas imagens permanecerão estagnadas em seu silêncio: fragmentos desconectados da memória, mera ilustração “artística” do passado.<sup>18</sup>

Quanto à exposição da pesquisa, desenvolvemos a estrutura do trabalho a partir de três capítulos.

No primeiro capítulo – *A cidade de São Paulo: aspectos históricos* -, buscamos expor o processo histórico de formação da cidade de São Paulo, revelando suas particularidades e os nexos constitutivos mais determinantes da urbanização brasileira que, na etapa recente da expansão do capitalismo no Brasil, transformou-a em uma das maiores cidade do mundo. Na seqüência, delineamos a constituição histórica da periferia paulistana onde está localizado nosso objeto de análise, de forma a contextualizar a *Praça* dentro de um sistema de determinações da paisagem em que está inserida.

Já no segundo capítulo – *A constituição histórica de Guaianases* -, analisamos o processo histórico de formação do bairro de Guaianases vinculado ao modo de produção e

<sup>16</sup> KOSSOY, Boris. *Fotografia & História*, pp. 46 e 47.

<sup>17</sup> KOSSOY, Boris. *Realidade e Ficção na Trama Fotográfica*, p. 21.

<sup>18</sup> *Ibid.*, p. 22.

reprodução social de seus moradores. Com isso, buscamos compreender de que maneira as relações sociais dos indivíduos desse bairro reproduzem uma paisagem urbana particular e, conseqüentemente, uma forma específica de apropriação social da *Praça* de Guaianases.

No terceiro capítulo – *A apropriação social da Praça de Guaianases* -, analisamos os nexos constitutivos mais determinantes que reproduzem uma forma particular de apropriação social presentes nas diversas áreas que compreendem a *Praça* de Guaianases. Com isso, levando em consideração as particularidades do processo de constituição histórico-social de sua paisagem, procuramos demonstrar como a apropriação social dessas *Praças* revelam uma lógica de constituição social que parte das condições concretas e relativas ao modo de produção e apropriação da vida material dos indivíduos que a fruem.

Por fim, nas considerações finais, procuraremos apontar para os principais caminhos percorridos nesse trabalho, assim como levantar elementos para a continuidade da investigação.

## CAPÍTULO I

### 1 – A cidade de São Paulo: aspectos históricos

Para analisarmos a *Praça* como categoria da paisagem urbana é importante compreendermos o processo de constituição histórico-social da paisagem em que esta está inserida, resgatando suas transformações históricas até o período que nós nos propusemos estudar. Nesse caso, o entendimento do processo histórico de formação da cidade de São Paulo, *espaço - paisagem* que contém nosso objeto de análise é fundamental para apreendermos os nexos constitutivos mais determinantes da urbanização brasileira que, na etapa recente de expansão do capitalismo no Brasil, gerou cidades altamente adensadas e populosas, como São Paulo que hoje apresenta uma população de aproximadamente 12 milhões de pessoas.

Dessa forma, analisar e entificação histórica da cidade de São Paulo, que de uma pequena vila isolada nos tempos coloniais veio a se tornar uma das maiores cidades do mundo, vai nos proporcionar o desvendamento das condições objetivas desse impressionante crescimento urbano que gerou o que atualmente é classificado como *periferia* da cidade ao absorver regiões anteriormente consideradas distantes - como Guaianases localizado a 27 Km do centro de São Paulo.

Atualmente, o termo periferia adquiriu, nas diversas áreas das ciências sociais, distintos significados. Geograficamente, significa as franjas ou cercanias da cidade<sup>19</sup>. Para uma grande parte da sociologia urbana<sup>20</sup> seria “*o local onde moram os pobres, em contraposição à parte central da cidade, estruturada e acabada*”.<sup>21</sup> Enquanto que, para a ciência econômica, o termo periferia indicaria “*o locus de menor renda diferencial urbana*”.<sup>22</sup>

Nesse sentido ainda, importante atentarmos para a definição de periferia entendida por Ermínia Maricato:

---

<sup>19</sup> “O conceito mais óbvio para definir periferia é sem dúvida o geográfico, dada sua posição em relação às áreas centrais”. MAUTNER, Yvonne. *A periferia como fronteira de expansão do capital*. In: DEÁK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos. *O Processo de urbanização no Brasil*. p. 253. (nota)

<sup>20</sup> Em grande parte da sociologia urbana “a tendência dominante foi seguir o viés ‘marginalista’, via ‘urbanização sem industrialização’ (inchamento do terciário)”. Ibid., pp. 253 e 254.

<sup>21</sup> Ibid., pp. 253 e 254.

<sup>22</sup> Ibid., pp. 253 e 254.

Podemos caracterizar assim a periferia urbana como o espaço da residência da classe trabalhadora ou das camadas populares, espaços que se estende por vastas áreas ocupadas por pequenas casas em pequenos lotes longe dos centros de comércio e negócios, sem equipamento ou infra-estrutura urbana, onde o comércio e os serviços particulares são insignificantes enquanto forma de uso do solo. Essa ocupação é urbana, mas poder-se dizer também que é desurbanizada à luz de certas formulações técnicas urbanísticas de planejamento ou mesmo à luz de certas formulações antropológicas, ou ainda à luz da história das cidades.<sup>23</sup>

Contudo, mesmo reconhecendo a amplitude de significados que o termo periferia encerra nas diversas áreas do conhecimento social, gostaríamos aqui de ressaltar que a formação da periferia das grandes cidades – e, conseqüentemente, a categoria periferia – é entendida nesse trabalho como um processo de relações orgânicas de um modo específico de produzir a vida. Entender a periferia requer entender a forma específica de relacionamento dos indivíduos na divisão social do trabalho, nas suas relações com a propriedade privada. Não há como entender periferia se a separarmos de suas relações de reprodução social desigual e organicamente combinada com o centro.

Quem é da periferia, trabalha no centro, quem mora no centro reproduz sua vida social a partir também da periferia, da força de trabalho alienada dos meios de reprodução da vida. O centro e a periferia se expressam espacialmente, mas é muito mais produto de uma forma particular de relação social que constitui a paisagem, a cidade.

Até meados dos anos 1950, as cercanias mais distantes da cidade de São Paulo, ligadas a esta última pelas ferrovias que seguiam para o interior, eram tratadas como *subúrbios paulistanos*, uma vez que apresentavam características mistas que variavam entre campo e cidade; ora apresentando adensamentos urbanos isolados, ora chácaras e pequenas propriedades rurais cuja produção voltava-se ao abastecimento da cidade de São Paulo. Pós-anos 1950, em consonância com a aceleração e aprofundamento do processo de industrialização brasileiro, verificaram-se importantes transformações nessas regiões, dentre as quais se encontra Guaianases, região onde se situa a *Praça* objeto de nosso estudo.

Essas transformações não só ocorreram no “conceito” que as exprime – de *subúrbios paulistanos* para *periferia* – mas, e é o que importa afirmar aqui, ocorreram sobretudo espacialmente – expresso no rápido e intenso adensamento urbano – como também no modo de vida e nas relações sociais dos indivíduos que nessas regiões já viviam ou lá se estabeleceram. Assim, procuramos neste capítulo analisar primeiramente o processo de formação histórico da cidade de São Paulo para, em seguida, adentrarmos especificamente na formação e consolidação da *periferia* paulistana que, como veremos, liga-se diretamente a impressionante fase de expansão urbana verificada nas últimas quatro décadas.

---

<sup>23</sup> MARICATO, Ermínia. *A Produção Capitalista da Casa (e da Cidade) no Brasil Industrial*, pp. 82 e 83.

### *Primórdios da vila quinhentista*

A partir da segunda metade do século XIX, a cidade de São Paulo sofreu um intenso processo de transformações sócio-econômicas que não somente proporcionou sua inserção no cenário mundial, como também possibilitou a ascensão de uma antiga vila isolada no planalto brasileiro à cidade mais importante do território nacional.

Porém, para entendermos essa transformação, precisamos retomar suas origens para reconstituir a história desse antigo núcleo de povoamento que virou vila, depois cidade, depois metrópole e hoje megalópole. Para tanto, é importante retornarmos ao período histórico de seu surgimento – a colonização brasileira – para termos condições de apreender algumas das principais determinantes que provocaram estas transformações.

A colonização das terras brasileiras se deu basicamente através da exploração da terra, isto é, dos recursos naturais da superfície de um solo bastante rico para a grande produção agrícola. Assim, o incentivo da grande propriedade rural destinada a agricultura para exportação foi a solução encontrada para assegurar a lucratividade da Coroa diante de um vasto território povoado por tribos cuja produção, bastante rudimentar, não oferecia produtos mercantis de interesse comercial. Assim, Portugal inicia o processo de ocupação de toda costa brasileira, dividindo-a em extensas faixas de terra do litoral rumo ao interior para facilitar o apossamento – as Capitânicas Hereditárias. Entre elas, a *Capitania de São Vicente*<sup>24</sup> foi o local onde surgiu um dos primeiros povoados do planalto brasileiro, a vila de São Paulo, fundada nas terras altas e saudáveis desta capitania localizada na *latitude* 24° e onde o clima temperado e as boas condições de solo ofereciam atrativos para a fixação dos primeiros colonos europeus que continuaram a manter relações com o litoral através da cidade de São Vicente.

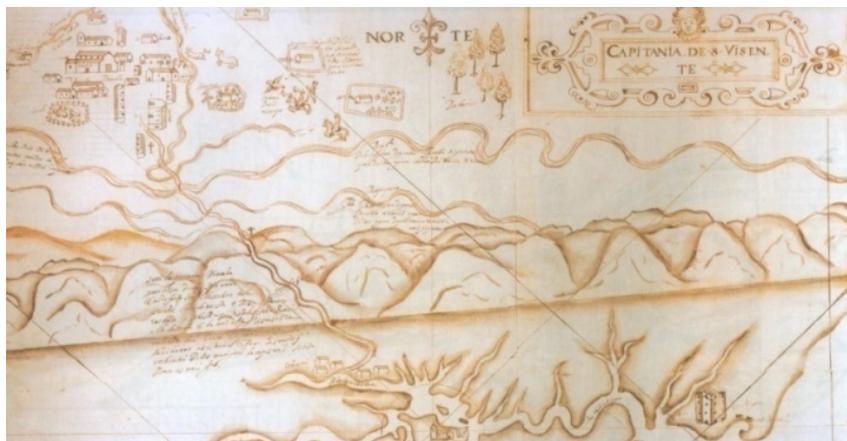


Figura 4 – Desenho da Capitania de São Vicente e importante eixo de transposição da Serra do Mar

<sup>24</sup> Ver figura 4.

Desta forma, baseado no *pacto colonial*<sup>25</sup>, Portugal iniciou o processo de colonização brasileira baseada na produção agrícola de grandes propriedades rurais monocultoras que garantiam a lucratividade da metrópole para concorrer com as grandes nações preeminentes.

Para alcançar esse objetivo, a coroa portuguesa que possuía o domínio da propriedade fundiária, mas não dispunha de capital suficiente para formação das lavouras que demandavam grandes custos, adotou o regime de *Sesmaria*<sup>26</sup> para garantir o uso produtivo da terra, entregando-a somente aos homens de posses que podiam investir maciçamente. Assim, juntamente com as centenas de trabalhadores pseudolivres e escravos necessários ao cultivo destas lavouras, a estrutura social da colônia assim se constituía:

Da simplicidade da infra-estrutura econômica, – a terra, única força produtiva, absorvida pela grande exploração agrícola – deriva a da estrutura social: a reduzida classe de proprietários, e a grande massa que trabalha e produz, explorada e oprimida. (...) Trabalhadores escravos ou pseudolivres; proprietários de pequenas glebas mais ou menos dependentes, ou simples rendeiros, todos em linhas gerais se equivalem. Vivem de seu salário, diretamente de suas produções ou do sustento que lhes concede o senhor: suas condições materiais de vida, sua classificação social é praticamente a mesma.<sup>27</sup>

Com isso, iniciou-se uma intensa expansão das lavouras açucareiras para exportação que vão ocupando vastos territórios da costa brasileira, encontrando no extenso litoral nordestino – Zona da Mata Nordestina - as condições geográficas favoráveis<sup>28</sup> para esta cultura, diferentemente do litoral estreito e alagadiço próximo a São Paulo onde foi impossível esta produção.

Já no planalto brasileiro, próximo ao caminho de mais fácil penetração do abrupto desnível com o litoral onde existia uma grande clareira natural<sup>29</sup> da Mata Atlântica, surge a Vila de Piratininga tendo como principal função facilitar e assegurar a ocupação do centro do país através das *Bandeiras* que se utilizavam da extensa rede de córregos e rios para a penetração e interligação do território. “*Esta situação de São Paulo, relativamente ao sistema hidrográfico do planalto, tem nos primeiros tempos de colonização uma importância considerável. (...) Não só para grandes expedições de reconhecimento e exploração do*

---

<sup>25</sup> “Reservado-se a exclusividade do comércio com o Ultramar, as metrópoles européias na realidade organizavam um quadro institucional de relações tendentes a promover necessariamente um estímulo à acumulação primitiva de capital na economia metropolitana a expensas das economias periféricas coloniais”. NOVAIS, Fernando A. *Portugal e Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial*, p. 72.

<sup>26</sup> A Sesmaria foi um regime jurídico da propriedade de terra que permitia a concessão de domínio da terra apenas condicionada ao uso produtivo. Entretanto, caso a obrigatoriedade do cultivo não fosse cumprida, este domínio era suspenso provisoriamente.

<sup>27</sup> PRADO, Caio Junior. *Evolução política do Brasil e outros estudos*, p. 28.

<sup>28</sup> O litoral Nordeste proporcionava terras planas e clima quente propício ao cultivo de produtos tropicais.

<sup>29</sup> Conhecida na época como Campos de Piratininga.

*interior, as entradas e bandeiras, mas também, e é isto o principal, para o intercâmbio das populações que se estabelecem no planalto”.*<sup>30</sup>

Dessa forma, os aspectos geográficos dessa região foram os primeiros fatores que fizeram de São Paulo o centro de um sistema topográfico acessível ao homem e obrigatório para quem desejasse adentrar no interior do rico planalto brasileiro. *“Como se vê, através de toda a história colonial da capitania, São Paulo ocupa o centro do sistema de comunicação do planalto. Todos os caminhos, fluviais ou terrestres que cortam o território paulista vão dar nele ou nele se articulam. O contato entre as diferentes regiões povoadas e colonizadas se faz necessariamente pela capital. O intercâmbio direto é impossível”.*<sup>31</sup>

Implantada no alto de uma colina de fácil defesa dos ataques indígenas, a vila colonial possuía uma posição privilegiada ao estar rodeada por uma rede hidrográfica que, além de possibilitar o alcance visual de longínquos territórios e estabelecer fácil comunicação com o interior brasileiro, possuía um solo bastante rico e propício à agricultura.

Apesar da crescente interligação entre os diversos núcleos de povoados, aldeamentos e propriedades rurais dependentes de São Paulo no planalto, sua ligação com o litoral paulista ainda era bastante precária<sup>32</sup>, o que dificultava o estabelecimento da produção agrícola para exportação, dando ao Nordeste brasileiro a supremacia nessa atividade. Com isso, a agricultura de subsistência<sup>33</sup> tornou-se a principal base econômica da pequena vila quase isolada do litoral brasileiro, assegurando desta forma seu próprio abastecimento.

Entretanto, com o excedente dessa produção, o povoado paulistano passou a garantir também o abastecimento de diversas regiões que não produziam alimentos (como o litoral que apresentava condições climáticas desfavoráveis), tornando-se o principal entreposto comercial entre diversas regiões de sua abrangência através da trocas de mercadorias e de escambos.

Dessa forma, a crescente comercialização do excedente dos produtos agrícolas gerou um relativo crescimento da antiga vila, o que fez aumentar sua importância sobre grande parte do planalto brasileiro. Tal fato acabou por transformar em 1681, a antiga vila em sede da capitania de São Vicente sendo, em 1711, elevada à categoria de cidade.<sup>34</sup>

<sup>30</sup> PRADO, Caio Junior. *Evolução política do Brasil e outros estudos*, p. 101.

<sup>31</sup> *Ibid.*, p. 104.

<sup>32</sup> Como não era possível a utilização de mulas de carga para carregar os produtos pelas perigosas e estreitas trilhas da Serra do Mar, a escravização da força de trabalho indígena foi o principal meio para transportar tudo que vinha do litoral para o planalto e vice-versa.

<sup>33</sup> No entorno da vila era cultivado milho, algodão, trigo, além da criação de gado para o consumo de carne e couro.

<sup>34</sup> Cf. AZEVEDO, Aroldo. *A cidade de São Paulo: estudos de geografia urbana*, v. 2, p. 31.

Por tudo isso, os séculos XVI e XVII podem ser caracterizados como o período de fixação da vila quinhentista e de seus vizinhos focos de povoamento, formada por um pequeno povoado constituído em grande parte por lavradores e trabalhadores rurais que tinham a agricultura como base material de sua existência, visto que era no campo que se concentra a vida da colônia.

### *A Mineração e a vila paulistana*

A partir da segunda metade do século XVII, o desenvolvimento econômico gerado pela produção açucareira para exportação no Nordeste propicia ao Brasil um maior destaque econômico que sua Metrópole aumentando, dessa forma, sua importância no cenário mundial. Juntamente a isso, verifica-se o enfraquecimento da hegemonia portuguesa no comércio com as Índias, fato que provocará uma profunda depressão econômica na metrópole lusitana, bem como uma intensa corrente migratória de portugueses em direção a colônia.

Entretanto, o enfraquecimento da produção açucareira ocasionada pelo baixo preço deste produto<sup>35</sup> promoverá uma diversificação de investimentos em grande parte das cidades litorâneas que, até então, prosperavam com a comercialização desse produto. Desse modo, ao lado da economia agrícola que até então dominava, se desenvolve a mobiliária - o comércio e o crédito – transformando as pequenas vilas em cidades “ricas” e populosas. Conjuntamente a esse processo de transformação surgiu um grande número de negociantes portugueses que, graças a opressiva política comercial adotada por seu país de origem, passaram a prosperar. *“Assim, criam mesmo, em benefícios dos naturais do Reino, um verdadeiro monopólio de fato das posições mercantis. Os brasileiros são delas excluídos por uma guerra sem tréguas que lhes movem os comerciantes estabelecidos, o que torna nelas impossível o seu progresso”*.<sup>36</sup>

Assim sendo, multiplicam-se cada vez mais as restrições da colônia com os países europeus que procuravam matéria prima e novos mercados consumidores, isto é, com o aumento dos interesses econômicos da metrópole pelo Brasil, diminui-se gradualmente a autonomia local. *“Até São Paulo, cuja autonomia até fins do séc. XVII fizera quase esquecer a existência do governo lusitano (...) é absorvido em princípio do séc. XVIII pelo novo sistema administrativo, passando a uma estreita dependência da metrópole”*.<sup>37</sup>

<sup>35</sup> Nesse período, a produção açucareira brasileira passou a sofrer concorrência direta com a produção da América Central.

<sup>36</sup> PRADO, Caio Junior. *Evolução política do Brasil e outros estudos*, p. 37.

<sup>37</sup> *Ibid.*, pp. 40 e 41.

Com a descoberta das Minas pelos bandeirantes e as correntes povoadoras em direção ao oeste e sul da província, a vila paulistana perdeu grande parte da população, mas mesmo assim continuou a ser a principal fornecedora de alimentos para diversas regiões da colônia cuja economia estava completamente voltada para a extração mineradora<sup>38</sup>. “*O século XVIII é um período em que toda a atividade da colônia está canalizada para as minas; a agricultura decaiu enormemente, mesmo no Norte, onde florescera com tanta pujança no século anterior*”.<sup>39</sup>

Então, no ano de 1725, quando é concluído o “Caminho Novo” que ligava o Rio de Janeiro a região da Minas, a vila deixa de ser a principal fornecedora desses gêneros às Minas. Entretanto, devido sua localização estratégica e por possuir uma zona agrícola bastante desenvolvida para época, a função comercial de São Paulo se amplia, passando a servir de entreposto de produtos agrícolas e muares<sup>40</sup> entre as diversas regiões do interior, principalmente o extremo sul e as regiões de Mato Grosso e Goiás. Assim, o fato da economia de subsistência paulistana ter possibilitado um excedente para comercialização, aliado ao crescimento populacional da vila e a vasta disponibilidade de terras do entorno, as atividades agrícolas foram retomadas mais intensamente nos arredores de São Paulo.

Para este intercâmbio comercial se efetivar, parte da produção que anteriormente era transportada pelas vias fluviais passou a ser deslocada pelas vias terrestres já utilizadas desde os fins de 1500, mas que nesse momento sofreram melhorias através da regularização e pavimentação dos percursos. Diante disso, São Paulo torna-se centro irradiador de diversos caminhos que ligam quase todas as regiões do interior do planalto brasileiro: para o norte o caminho que seguia para Atibaia e Bragança, ligando-o ao sul de Minas; para noroeste seguia-se para Mogi que levava ao Triângulo Mineiro e Goiás; para o nordeste ligava-se ao Rio de Janeiro através do Vale do Paraíba<sup>41</sup>; e para o sudeste ligava-se aos campos de Sorocaba até que no século XVIII alcança o sul brasileiro.<sup>42</sup>

---

<sup>38</sup> A mineração de ouro e diamante em Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso, entre os anos de 1750 e 1770, coincidiu com o período em que a Inglaterra se consolidava como uma potência industrial, exercendo forte influência econômica sobre Portugal que, para saudar seus dividendos, impõem ao Brasil diversas restrições econômica através de opressões administrativas que vai gerar guerras internas e rebeliões por todo o país.

<sup>39</sup> PRADO, Caio Junior. *Evolução política do Brasil e outros estudos*, p. 107.

<sup>40</sup> Grande parte da comercialização de mulas e gados necessário ao transporte dos produtos agrícolas e do ouro extraído nas Minas e no oeste da província era praticado num grande espaço livre da vila paulistana conhecido como Largo dos Curros (atual *Praça* República) e que será melhor analisado no 2º Capítulo deste trabalho.

<sup>41</sup> É nesse percurso que a região onde localiza Guaianases passou a ser amplamente explorada.

<sup>42</sup> Cf. PRADO, Caio Junior. *Evolução política do Brasil e outros estudos*, p. 104.

Outro caminho muito importante que recebeu melhorias foi o caminho do mar, mais conhecida como *Calçada de Lorena*<sup>43</sup>. A pavimentação do percurso da Serra do Mar até a região de Cubatão facilitou enormemente o escoamento de produtos agrícolas produzidos no planalto para o litoral e até mesmo para o exterior.

*São Paulo: centro comercial do planalto*

O desenvolvimento da cidade de São Paulo enquanto centro do capital comercial do planalto, visto que os negociantes da capital continuavam a comercializar e fornecer mercadorias às vilas espalhadas pelo interior da província, provocou uma reorganização das atividades econômicas da antiga vila.

As benfeitorias que no século passado facilitaram a circulação de produtos agrícolas (melhoramentos das vias terrestres e utilização de transporte de animais), aliada a fertilidade das terras do planalto para o cultivo de produtos tropicais, provocaram a substituição da agricultura de subsistência pela agricultura de produtos para exportação, como a cana de açúcar, que teve seu plantio reforçado nos povoados dos arredores da vila paulistana. “*De fato, o centro mercantil de São Paulo contava com uma sólida retaguarda agrícola, graças ao desenvolvimento das plantações de cana e da produção do açúcar, nos núcleos de povoamento fundados pelos pioneiros (...). Esse ciclo agrícola, iniciado desde as últimas décadas do século XVIII, serviu de ponto de apoio à restauração da economia paulista, até ao advento do café*”.<sup>44</sup>

Desta forma, ainda que em pouca quantidade, São Paulo passa a exportar cada vez mais para outras províncias do país e até para a Europa, assumindo o caráter de um próspero entreposto comercial que necessitava de um mínimo de infra-estrutura para se estabelecer. Aliado a isso, a divisão social do trabalho necessária a produção agroexportadora promoverá o surgimento de novas atividades econômicas e, conseqüentemente, o desenvolvimento do setor de serviços.

Nesse mesmo período, a Inglaterra, que estava impedida de comercializar com este novo mercado que se formara, financiará a transferência da corte portuguesa para o Brasil, garantindo, desse modo, o livre acesso de comercialização com este mercado em potencial. A abertura dos portos brasileiros primeiramente à nação inglesa, e posteriormente a outras

---

<sup>43</sup> O nome desse caminho deve-se ao fato de ter sido o Capitão Geral Bernardo José de Lorena o realizador dessa “benfeitoria” tendo, como contrapartida, o direito de cobrar pedágios de quem a utilizasse.

<sup>44</sup> AZEVEDO, Aroldo. *A cidade de São Paulo: estudos de geografia urbana*, v. 2, p. 43.

nações européias<sup>45</sup>, vai proporcionar uma maior contato da colônia brasileira com o comércio mundial que, já apresenta nesse período um espantoso progresso e desenvolvimento das forças produtivas.

Com a emancipação política do Brasil em 1822, inicia-se um período de amplo apossamento das terras pertencentes anteriormente à coroa por trabalhadores livres que gerou uma profunda transformação no regime jurídico de propriedade de terra. Assim, como a ocupação livre do solo havia se tornado uma ameaça para a disciplina do trabalho, afinal qualquer trabalhador livre poderia adquirir a terra pela posse sem precisar vender sua força de trabalho, foi então criado em 1850 a Lei de Terras<sup>46</sup>. *“O acesso a terra era impossível ao escravo em função de sua própria condição de cativo, mas, se não era regulada, podia ser facilmente adquirida pelos trabalhadores assalariados. A ocupação livre, em outras palavras, havia se tornado uma ameaça para a disciplina do trabalho e precisava ser restrita”*.<sup>47</sup>

Em 1822, com a Independência, foi extinto o regime de sesmaria e iniciou-se um período de amplo apossamento de terras, vigorando o que alguns juristas chamam de posses de terras devolutas, transformando em “costume jurídico” oficial o que era uma forma amplamente praticada. É difícil avaliar quantitativamente o que representou a posse em relação à propriedade sesmarial, aforamento ou a data concedidos pela representação da Coroa no período colonial, mas não formalmente adquirida pelo ocupante. De 1822 a 1850, data de promulgação da Lei de Terras, a ocupação pura e simples transformou-se em regra.<sup>48</sup>

Desta forma, a solução encontrada pelos já proprietários que necessitavam de grandes quantidades de trabalhadores para cultivar suas extensas lavouras foi a criação da *Lei n° 601 de 18 de Setembro de 1850*, que passou a proibir o livre apossamento da terra e a regulamentar sua metragem. *“Os limites precisos do terreno passam a ser importantes quando se trata de a ele atribuir um preço e de registrá-lo enquanto propriedade definitivamente privada e, portanto, definitivamente subtraída da esfera comunal”*.<sup>49</sup>

---

<sup>45</sup> “A abertura dos portos, que significava o fim do exclusivismo comercial, princípio básico da velha ordem vigente, era tomada em conseqüência da nova conjuntura e, particularmente, derivada da imposição inglesa, feita em acordos secretos anteriores, que exigiria, em troca da proteção armada para a travessia da Corte para o Novo Mundo”. LYRA, Maria de Lourdes Viana. *A Utopia do Poderoso Império – Portugal e Brasil: Bastidores da Política 1789-1822*, p. 132.

<sup>46</sup> “Lei n. 601, 18 set. 1850. Dispõe sobre as terras devolutas do Império e acerca das que são possuídas por título de sesmaria sem preenchimento das condições legais, bem como por simples título de posse mansa e pacífica; e determina que, medidas e demarcadas as primeiras, sejam elas cedidas a título oneroso assim para empresas particulares, como para o estabelecimento de colônias de nacionais e de estrangeiros, autorizado o governo a promover a colonização estrangeira na forma que se declara. Artigo 1º Ficam proibidas as aquisições de terras devolutas por outro título que não seja o de compra”. ROLNIK, Raquel. *A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo*, pp. 22 e 23.

<sup>47</sup> Ibid., p. 23.

<sup>48</sup> Ibid., p. 22.

<sup>49</sup> Ibid., p. 25.

A partir de sua promulgação, a única forma legal de posse da terra passou a ser a compra devidamente registrada. Foram duas as implicações imediatas dessa mudança: a absolutização da propriedade, ou seja, o reconhecimento do direito de acesso se desvincula da condição de efetiva ocupação, e sua monetarização, o que significa que a terra passou a adquirir plenamente o estatuto de mercadoria.<sup>50</sup>

A partir de 1850, a Inglaterra passa cada vez mais a pressionar e exigir a proibição do tráfico negreiro dificultando, assim, tal atividade. Esse fato contribuirá para uma maior valorização do preço do escravo, restando aos proprietários das lavouras agro-exportadoras brasileiras, diante ao alto custo da manutenção escravo negro, optar por algumas das alternativas a seguir: ou utilizar a força de trabalho escrava em culturas altamente lucrativas, como o exemplo do cultivo do café, ou substituir o trabalhador escravo pelo trabalhador assalariado, transferindo assim todo o gasto dessa manutenção para o trabalhador com baixos salários.

*Profundas transformações em São Paulo: o trinômio café - ferrovia – imigrante*<sup>51</sup>

Até a primeira metade do século XIX, a capital paulista pouco diferia da vila e da cidade dos tempos coloniais<sup>52</sup>. Até 1810 era formada por uma pequena área compacta localizada entre os vales do rio Anhangabaú e Tamanduateí, rodeado por chácaras que juntamente ao núcleo urbano não chegava a contar com 10.000 habitantes ao findar a década de 1830.

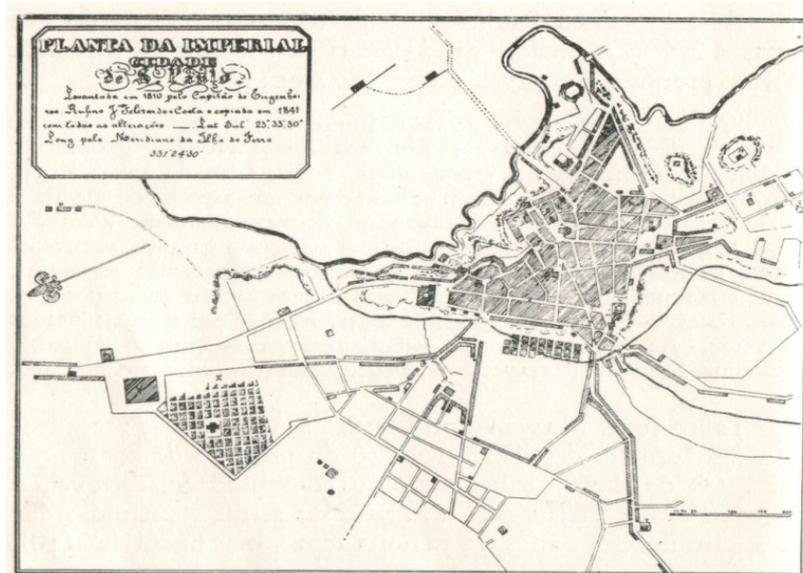


Figura 5 – Planta de 1841 da cidade de São Paulo situada entre os Rios Tamanduateí (acima) e Anhangabaú (meio)

<sup>50</sup> ROLNIK, Raquel. *A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo*, p. 23.

<sup>51</sup> Este termo foi utilizado por Aroldo Azevedo no livro *A cidade de São Paulo: estudos de geografia urbana*. Coleção “A evolução urbana”.

<sup>52</sup> Ver figura 5.

Seguindo a tendência do século passado, sua principal função econômica ainda se baseava na atividade comercial. “*São Paulo era uma espécie de entreposto comercial, que mantinha contato permanente com o porto de Santos e com a zona agrícola do interior, onde prosperava a lavoura canavieira e tinha início a expansão do café, no vale do Paraíba. Tais fatores, embora modestos em suas proporções, bastaram para ocasionar uma certa animação à vida comercial da cidade*”.<sup>53</sup>

Assim, com a acumulação de capital gerada pelo recente desenvolvimento açucareiro e pela função centralizadora de entreposto comercial entre diversas províncias brasileiras, intensificou-se um processo de colonização do território paulista principalmente para o Norte e Oeste, baseado primeiramente na agricultura da cana de açúcar, e posteriormente, num novo e rentável produto para exportação: o café<sup>54</sup>. “*Dentro do Mundo Tropical, não conhecemos nenhum fenômeno agrícola comparável ao do café no Estado de São Paulo. Expandindo-se em suas terras com uma inaudita força de domínio, contribuiu poderosamente para transformar, em menos de um século, a sua paisagem geográfica, povoando-a, urbanizando-a, civilizando-a*”.<sup>55</sup>

Os melhoramentos das vias terrestres que durante o século anterior reforçou o escoamento destes produtos para exportação serão agora substituídas pelas primeiras ferrovias em território brasileiro patrocinadas por investimentos estrangeiros e por grandes proprietários rurais que colocam São Paulo interligado com diversas regiões que passam a contribuir com seu desenvolvimento, como coloca Prado Jr.:

E aos poucos as estradas de ferro vão abrindo novas zonas, estendendo seus tentáculos para longe a fim de englobar no sistema econômico paulista um território cada vez maior. Desprezam limites políticos e vão invadir outros Estados, articulando assim no organismo de São Paulo zonas exteriores consideráveis, como o Triângulo Mineiro e o norte do Paraná. E tudo isso, desenvolvendo regiões que por suas ligações naturais se tornaram economicamente tributárias da capital, vai naturalmente se refletir no progresso e desenvolvimento desta.<sup>56</sup>

Assim, no ano de 1869, é inaugurada a primeira ferrovia que ligará a cidade de São Paulo no planalto à cidade litorânea de Santos, conhecida como *Estrada de Ferro Inglesa*. Patrocinada pela Inglaterra que tinha interesse no escoamento e comercialização dessa grande e rica produção agrícola, a cidade de São Paulo somente se beneficiará efetivamente dessa via

<sup>53</sup> AZEVEDO, Aroldo. *A cidade de São Paulo: estudos de geografia urbana*, v. 2, p. 61.

<sup>54</sup> O surto do café inicia-se com sua chegada na baixada fluminense no início século XIX e logo alcança o litoral sul do Rio de Janeiro onde se localizam as cidades de Parati, Ubatuba e São Sebastião. A partir daí, o café ultrapassa a Serra do Mar e passa a ser produzido no Vale do Paraíba, que por ser uma região de ligação entre Rio de Janeiro e São Paulo facilita sua expansão ao interior o país. Ao chegar ao oeste paulista onde encontra um solo e um clima propício ao cultivo da lavoura cafeeira, o café atravessa o estado até atingir o Norte do Paraná e o Sul de Goiás.

<sup>55</sup> AZEVEDO, Aroldo. *A cidade de São Paulo: estudos de geografia urbana*, v. 3, p. 7.

<sup>56</sup> PRADO, Caio Junior. *Evolução política do Brasil e outros estudos*, p. 109.

em 1872 quando tal atingirá novas regiões de produção cafeeira do interior do estado<sup>57</sup> e, em 1884, o noroeste paulista<sup>58</sup>. “Foi devido ao café, ainda, que se constitui em São Paulo uma rede ferroviária relativamente densa, que coloca a Capital em íntima conexão com uma região bem ampla que lhe poderia servir de mercado em potencial”.<sup>59</sup>

Logo que se fixa este binômio de lucratividade *café – ferrovia*, acelera-se o crescimento dessa extensa rede ferroviária financiada principalmente por investidores estrangeiros, concretizando a interligação de novos trechos que vão alcançar em 1875 a região de Sorocaba (*Sorocabana* ligando a Boituva, Tietê, Laranjal etc.), em 1877 o Rio de Janeiro<sup>60</sup> (*Central do Brasil* pelo vale do Paraíba), em 1888 a Minas Gerais (*Mogiana* ligando Ribeirão Preto, Franca, Uberaba etc.) e diversos outros ramais do interior paulista.

Desse modo, a cidade de São Paulo torna-se pólo irradiador de novas vias de comunicação e centro comercial de todas as regiões do estado e de alguns vizinhos, pois, por ela, tudo passava do interior do país para Santos e vice-versa. “Desta maneira, já no fim da década de 1880 achava-se São Paulo conectada com as principais zonas do Estado, sobretudo com as que experimentavam então a penetração da vanguarda cafeeira”.<sup>61</sup>

Apesar da grande importância de todas as ferrovias paulistas para o desenvolvimento da cidade, a ferrovia que ligava Santos a São Paulo foi a maior responsável pelas grandes transformações das duas cidades em fins do século XIX, pois concretizou a rápida ligação da pequena cidade do planalto paulista com o litoral<sup>62</sup> e, conseqüentemente, com mundo, estando o planalto agora franqueado aos novos instrumentos de modernização e forças produtivas que se desenvolviam na Europa e nos EUA.

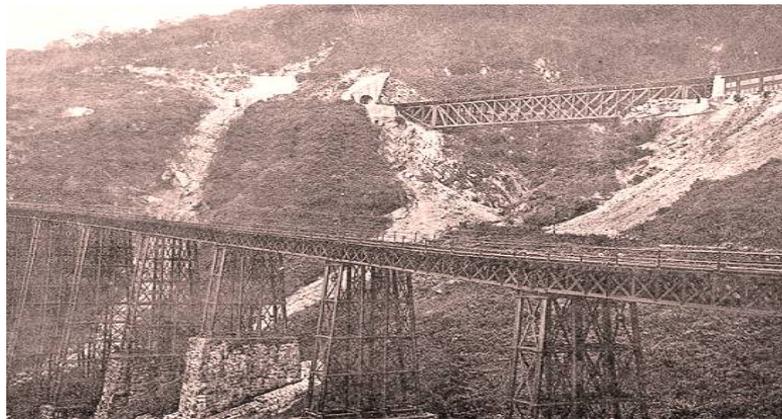


Figura 6 – Foto de 1900 da Estrada de Ferro Inglesa cruzando a Serra do Mar

<sup>57</sup> Cia Paulista de Estrada de Ferro, ligando a Jundiaí, Campinas e Rio Claro.

<sup>58</sup> Ramal que ligava a São Carlos, Araraquara e Jaú.

<sup>59</sup> SINGER, Paul. *Desenvolvimento econômico e evolução urbana*, p. 38.

<sup>60</sup> A ferrovia Central do Brasil que ligou a cidade de São Paulo ao Rio de Janeiro foi a via mais importante para o desenvolvimento da região de Guaianases no começo do século XX.

<sup>61</sup> SINGER, Paul. *Desenvolvimento econômico e evolução urbana*, p. 58.

<sup>62</sup> Ver figura 6.

Assim, através dela, criou-se uma estreita relação entre o planalto e o litoral brasileiro que tornou o desenvolvimento econômico da cidade de São Paulo e de Santos indivisíveis. “*O relevo do solo paulistano estava, portanto, a impor este sistema de duas cidades conjugadas, dividindo entre si as funções de porto, ponto de articulação das comunicações com o exterior; e centro de povoamento, ponto fácil de convergência da vida deste planalto densamente habitado em oposição a um litoral despovoado*”.<sup>63</sup>

Entretanto, para completar as determinantes que possibilita o crescimento surpreendentemente dessa pequena cidade, é fundamental expor a influência da imigração européia das três últimas décadas do século XIX para o desenvolvimento de São Paulo, principalmente quando avaliado o crescimento demográfico gerado por ela nesse período<sup>64</sup>.

Como sabemos, a decadência do trabalho escravo no Brasil acontece exatamente no momento em que a produção do café paulista se expande. Entretanto, como o cultivo dessas monoculturas necessitava também de grande contingente de trabalhadores (limpeza do terreno, plantio, capina, poda, colheita, transporte etc.), a solução encontrada pelos cafeicultores para assegurar a lucratividade da produção sem contar com a força de trabalho escrava foi incentivar, através do Estado, a imigração de trabalhadores da Europa para o Brasil, principalmente de origem italiana, como descreve Rolnik:

A crise econômica na qual a Itália mergulhou a partir de 1870 mostrou-se oportuna para a importação de mão-de-obra abundante e barata, com a vantagem de que esta aportaria previamente expropriada. Por pressão dos cafeicultores, que tinham absoluto domínio da máquina política do estado – e do país – o governo passou a ter uma política ativa, subsidiando a importação do imigrante europeu em larga escala. Em 1881, o governo começou a pagar a metade dos custos de transporte, da Europa até as fazendas; em 1884, reembolsou integralmente os fazendeiros pelo pagamento que faziam das passagens e, em 1885, três anos antes da abolição, passou a subsidiar diretamente o custo do transporte do imigrante.<sup>65</sup>

Essa substituição do escravo negro pelo imigrante europeu possibilitou altas taxas de lucro da produção cafeeira porque além do cafeicultor transferir o custo da manutenção e reprodução da força de trabalho para o trabalhador assalariado, o elevado grau de conhecimento técnico acumulado desses imigrantes possibilitou uma maior potencialidade do trabalho realizado, como coloca Oliveira:

<sup>63</sup> PRADO, Caio Junior. *Evolução política do Brasil e outros estudos*, p. 117.

<sup>64</sup> A partir da década de 1870, São Paulo tem sua população quase duplicada, ou seja, entre 1872 e 1886, sua população passa de 31.000 habitantes para 47.697. Já no ano de 1890, a população paulista atingirá 64.934 habitantes estando, já no findar do século, com a impressionante quantidade de 239.934 habitantes, dentre os quais, a grande parte é constituída por imigrantes europeus.

<sup>65</sup> ROLNIK, Raquel. *A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo*, pp. 38 e 39.

Entretanto, a conversão dessa potencialidade em real é barrada por uma série de fatores. Em primeiro lugar, a ausência de capitalização anterior na forma de máquinas e equipamentos força agora uma capitalização de nível muito baixo: a força de trabalho liberada não tem, praticamente, nenhuma virtude técnica a transferir para o capital. Sua anterior condição de escravo lhe embotara a capacidade técnica, o domínio do instrumento de trabalho, e, portanto ela não tem nada a transferir para o capital senão sua força muscular; a subordinação real do trabalho ao capital está ainda por completar-se. Não é estranho, por isso, que, em meio a uma abundância de força de trabalho, a indústria brasileira nos fins do século XIX e as primeiras décadas do século XX tenha que socorrer-se do imigrante estrangeiro, cuja predominância no total da classe operária ainda era absoluta em 1920.<sup>66</sup>



Figura 7 – Foto de imigrantes trabalhando nos cafezais

Assim, impulsionada pela ferrovia que além de promover a exportação da produção cafeeira paulista facilitava o acesso do imigrante do porto de Santos ao planalto para trabalhar nas lavouras<sup>67</sup>, estabelece-se nas últimas décadas do século XIX a relação do trinômio *café – ferrovia – imigrante*, fazendo desse período um marco na evolução da capital paulista e de grande crescimento demográfico.<sup>68</sup>

Com o progresso privilegiado da cidade de São Paulo em relação às outras regiões brasileiras, gerado principalmente pela produção cafeeira e pelo crescimento populacional, começa a surgir na capital paulista as primeiras indústrias brasileiras<sup>69</sup>. Desta forma, por assumir a posição de centro econômico e geográfico de uma grande região do interior do país e por possuir uma rede ferroviária que facilita o acesso a essas regiões e ao porto de Santos, a cidade de São Paulo passa a ser preterida para a instalação dessas indústrias, passando a concentrar grande parte dessas atividades produtivas desde então<sup>70</sup>.

Juntamente a este primeiro surto industrial, a cidade de São Paulo torna-se o principal centro do capital comercial de toda produção cafeeira produzida no interior do Brasil passando, dessa forma, a sofrer um processo de grandes transformações da paisagem urbana

<sup>66</sup> OLIVEIRA, Francisco. *A Economia brasileira: crítica à razão dualista*, pp. 25 e 26.

<sup>67</sup> Ver figura 7.

<sup>68</sup> Para se ter uma idéia, só no ano de 1888 vieram para o Brasil cerca de 92.086 imigrantes. Entre os anos de 1890 e 1894, foram 219.780 estrangeiros e, entre os anos de 1895 e 1899, recebemos cerca de 415.296 imigrantes. Cf. AZEVEDO, Aroldo. *A cidade de São Paulo: estudos de geografia urbana*, v. 3, p. 12.

<sup>69</sup> No ano de 1889, São Paulo contava com aproximadamente 32 fabriquetas, chegando em 1900 com um total de 100 pequenas fábricas, o que já correspondia a quase 100% de todas as fábricas que produziam bens de consumo no país.

<sup>70</sup> Outro fator preponderante para instalação da indústria na capital foi a disponibilidade energia advindo do potencial hidroelétrica dos rios Tietê e outros menores da Serra do Mar. Entre as primeiras usinas hidroelétricas brasileiras podemos destacara a Usina de Parnaíba – Edgard de Souza, que em 1901 passou a suprir as necessidades energéticas da cidade de São Paulo empregadas nos bondes, nos motores das fabricas, na iluminação urbana etc., antes atendidos precariamente por uma usina provisória que funcionava a vapor.

que se refletirão na expansão de suas fronteiras<sup>71</sup>, no crescimento de ruas pavimentadas e iluminadas que se interligam com cidades vizinhas, na criação da *Companhia Cantareira de Abastecimento de Água* em 1877, na implantação da rede de telefonia em 1884 e em diversos outros melhoramentos urbanos.

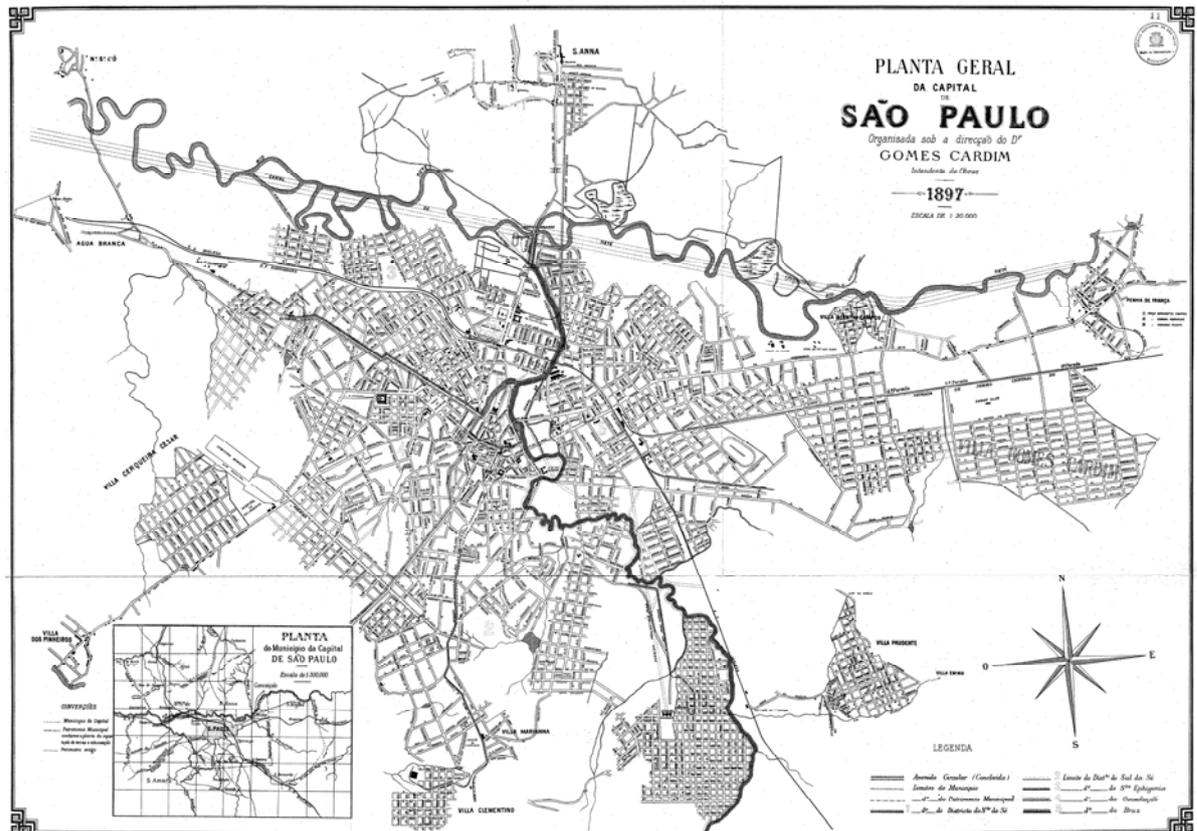


Figura 8 – Mapa de 1897 da impressionante expansão da cidade de São Paulo

Desse modo, a expansão urbana da cidade, causada pelo aumento demográfico e conseqüente adensamento urbano, vai se dar através do retalhamento das chácaras dos arredores paulistanos, que já nesse período começam a apresentar uma segregação espacial através do surgimento de diversos bairros centrais exclusivamente residenciais para a elite paulistana e bairros distantes populares para os operários das novas indústrias. “Durante a década de 1890 e 1900 a cidade de São Paulo conheceu seu maior impulso evolutivo. (...) Constatamos que pouco falta para que o ‘cinturão das chácaras’ seja inteiramente absorvido pela cidade”.<sup>72</sup>

<sup>71</sup> Compare o mapa de São Paulo em 1841 (figura 5) e o mapa de 1897 (figura 8)

<sup>72</sup> LANGENBUCH, Jueren Richard. *A estruturação da grande São Paulo: estudos de geografia urbana*, p. 82.



Ao findar o século XIX, já se havia estabelecido na cidade um mercado imobiliário considerável, constituído por casas, oficinas e quartos para aluguel e loteamentos de antigas chácaras. O crescimento demográfico e a diversificação econômica – que se intensificaram a partir do último quartel do século XIX – acirrou a disputa por localização na cidade, gerando um promissor mercado de venda de terras e aluguel de edificação. No final do século mencionado, já existia inclusive uma segmentação desse mercado em submercados: as casas de negócio do Triângulo, os quartos e casas de aluguel residencial em vários bairros da cidade, os loteamentos elegantes, as glebas para lotear.<sup>76</sup>

### *São Paulo: sede do capital estrangeiro*

Antes de adentrarmos o século XX, caracterizado como o período de consolidação da hegemonia paulistana sobre o território brasileiro, é preciso retomar alguns aspectos econômicos importantes que marcaram as transformações pré-metropolitanas e que trouxeram profundas mudanças na evolução histórica da cidade de São Paulo.

A economia urbana jamais é auto-suficiente, pois das atividades produtivas uma não pode ser desenvolvida em seu seio: a produção de alimentos. Portanto a colocação da economia citadina como objetivo de investigação pressupõe o exame de uma área mais ampla, dentro do qual se dá a divisão de trabalho entre a agricultura e os setores produtivos que se localizam na cidade. (...) Este metabolismo econômico entre campo e cidade faz com que a análise tenha que abranger um conjunto maior que a cidade propriamente dita.<sup>77</sup>

Com a consolidação do trinômio *café – ferrovia – imigrante*, São Paulo sofreu um processo de grande crescimento em todos os sentidos. E como sabemos, a produção agrária exportadora, que sempre foi a base da economia brasileira e que agora tinha como principal elemento de exploração a rentável produção cafeeira, foi a condição material que possibilitou altas taxas de acumulação e grandes transformações das relações de produção. “*Graças ao café que uma parcela cada vez maior do produto social toma a forma monetária, isto é, a forma indispensável para que o seu excedente, o mais-produto, se possa transformar em capital. E também graças a ele que, quantidades consideráveis de trabalhadores livres são atraídos para São Paulo, prontos para oferecer sua força de trabalho a quem melhor a remunera*”.<sup>78</sup>

Entretanto, como a produção cafeeira demandava altos gastos inicial no cultivo das lavouras<sup>79</sup>, e como os recursos dos bancos brasileiros, mesmo que somados às poupanças dos fazendeiros de cana-de-açúcar e café, se mostravam insuficientes, foi necessário buscar fora do país o capital necessário para potencializar a produção cafeeira<sup>80</sup>. Desse modo, diante

<sup>76</sup> ROLNIK, Raquel. *A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo*, pp. 101 e 102

<sup>77</sup> SINGER, Paul. *Desenvolvimento econômico e evolução urbana*, p. 7.

<sup>78</sup> *Ibid.*, p. 37.

<sup>79</sup> Principalmente porque o café passa a produzir somente no quinto e sexto ano.

<sup>80</sup> Capital necessário à construção de ferrovias, à compra de escravos, ao financiamento de novas lavouras, etc.

desse reduzido poder de investimento brasileiro, surge no cenário econômico do país – *o capital estrangeiro*.

Os altos gastos necessários com a força de trabalho já haviam sido parcialmente resolvidos com as novas medidas do governo brasileiro que passou a subsidiar crescentemente a vinda do trabalhador assalariado estrangeiro para substituir o trabalhador escravo. Já os investimentos em infra-estrutura, como já visto, tiveram que ser financiados pelo capital estrangeiro, isto é, os bancos estrangeiros passaram a oferecer grandes empréstimos para a realização de empreendimentos que promovessem e assegurassem a lucratividade de seus investimentos<sup>81</sup>, empreendimentos promovidos principalmente no setor de transporte, comércio e exportação, tais como a construção de ferrovias, o desenvolvimento da região portuária de Santos<sup>82</sup>, a produção de energia elétrica, entre outros.

Ainda nas primeiras décadas do século XX, a política imigrantista das décadas anteriores, financiada pelo Estado e pela elite cafeeira numa quantidade muito superior a disponibilidade de emprego nas fazendas de café, favoreceram muito o acúmulo de uma população desempregada em São Paulo. Muitos dos imigrantes que antes se dirigiam do porto de Santos diretamente para as fazendas de café no interior paulista passaram a se fixar nas cidades, principalmente na capital, na medida em que eram requisitados para o trabalho das primeiras fábricas e da construção civil como colocado anteriormente.

Entretanto, quando não conseguiam esta ocupação, parte desses imigrantes investia suas economias – quando tinham - em empreendimentos familiares constituídos por pequenas oficinas e fabriquetas realizadas nos fundos dos quintais ou nos cômodos das moradias, contribuindo assim para o surgimento da indústria sob forma artesanal. *“Na maior parte dos casos eram negócios tocados pelo próprio dono, auxiliado pelo grupo familiar, e muitas vezes conterrâneos, que trabalhavam em troca do aprendizado da profissão, de alojamento e de comida”*.<sup>83</sup>

Desta forma, ao contrário de uma grande parte da população paulistana que exercia atividades marginais e não possuíam condições de acesso à moradia, os pequenos proprietários e grande parte dos imigrantes que chegam com alguma poupança passaram a

<sup>81</sup> Outro produto cuja produção também foi financiado por investidores estrangeiros foi o algodão. Entre 1860 e 1880, quando acontece a Guerra Civil dos Estados Unidos que produzia a maior parte do algodão utilizado nos centros fabris ingleses, os investidores estrangeiros passaram a incrementar a produção de algodão em qualquer local que fosse possível o cultivo, como o estado de São Paulo que passou a contar com uma grande rede ferroviária e a se intensificar a produção algodoeira para as indústrias têxteis inglesas.

<sup>82</sup> A crescente importância da exportação cafeeira paulistana acabou por transformar o porto de Santos no mais importante do país e conseqüentemente, tornou-se imprescindível o saneamento da cidade, como também a ampliação e melhoramentos da zona portuária, realizada pela *Companhia Docas de Santos* no ano de 1892, através de investimentos estrangeiros.

<sup>83</sup> ROLNIK, Raquel. *A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo*, p. 80.

investir na compra de imóveis e a utilizar o aluguel como possibilidade de renda, aumentando o conflito territorial e a especulação imobiliária. Assim, esse crescimento populacional causado pela imigração e a presença de contingentes cada vez maiores de assalariados, artesões e comerciantes na cidade de São Paulo, possibilitou uma maior disponibilidade de capitais para investimentos em outros setores da economia, como o *mercado de imóveis* que tornou não somente possível como altamente rentável.

#### *As bases do crescimento urbano*

Até 1920, São Paulo era uma cidade relativamente pequena que não chegava a meio milhão de pessoas e que dependia essencialmente da produção agrícola cafeeira para se desenvolver e proporcionar a infra-estrutura mínima para que a indústria paulistana pudesse se assentar, como aponta Oliveira:

Nas condições concretas da expansão do capitalismo no Brasil, o crescimento industrial teve que se produzir sobre uma base de acumulação capitalista razoavelmente pobre, já que a agricultura fundava-se, em sua maior parte, sobre uma “acumulação primitiva”. Isso quer dizer que o crescimento anterior à expansão industrial dos pós-anos 1930 não somente acumulava em termos adequados à empresa industrial, como não sentou as bases da infra-estrutura urbana sobre a qual a expansão industrial repousasse: antes da década de 1920, com exceção do Rio de Janeiro, as demais cidades brasileiras, incluindo São Paulo, não passam de burgos acanhados, sem nenhuma preparação para uma indústria rápida e intensa.<sup>84</sup>

No começo do século XX, a cidade era dividida em dois grandes blocos urbanos separados pela várzea do Rio Tamanduateí, afluente do Rio Tietê. Do lado do centro antigo da cidade, conhecido como *Triângulo*, localizavam-se os bairros da zona oeste, sudeste e sul, definidos como bairros elegantes de fazendeiros e industriais. Do outro lado do rio, concentravam-se os bairros industriais, de operários e os prolongamentos dos bairros populares rumo a leste da cidade<sup>85</sup>.



Figura 10 – Foto de 1900 da várzea do Rio Tamanduateí dividindo a cidade em duas partes

<sup>84</sup> OLIVEIRA, Francisco. *A Economia brasileira: crítica à razão dualista*, p.55.

<sup>85</sup> Ver figura 10.

Com o crescimento urbano, a reorganização espacial da cidade de São Paulo começou a apresentar áreas funcionais bastante definidas, das quais podemos destacar: o antigo centro da cidade de grande valorização territorial por concentrar o comércio varejista; as vertentes e várzeas do Rio Tamanduateí, onde se concentrava o comércio atacadista; o parque industrial, implantado nos terrenos planos das várzeas de rios e córregos próximos a ferrovia; e os bairros da elite, populares e operários, que circundavam separadamente toda essa área central.

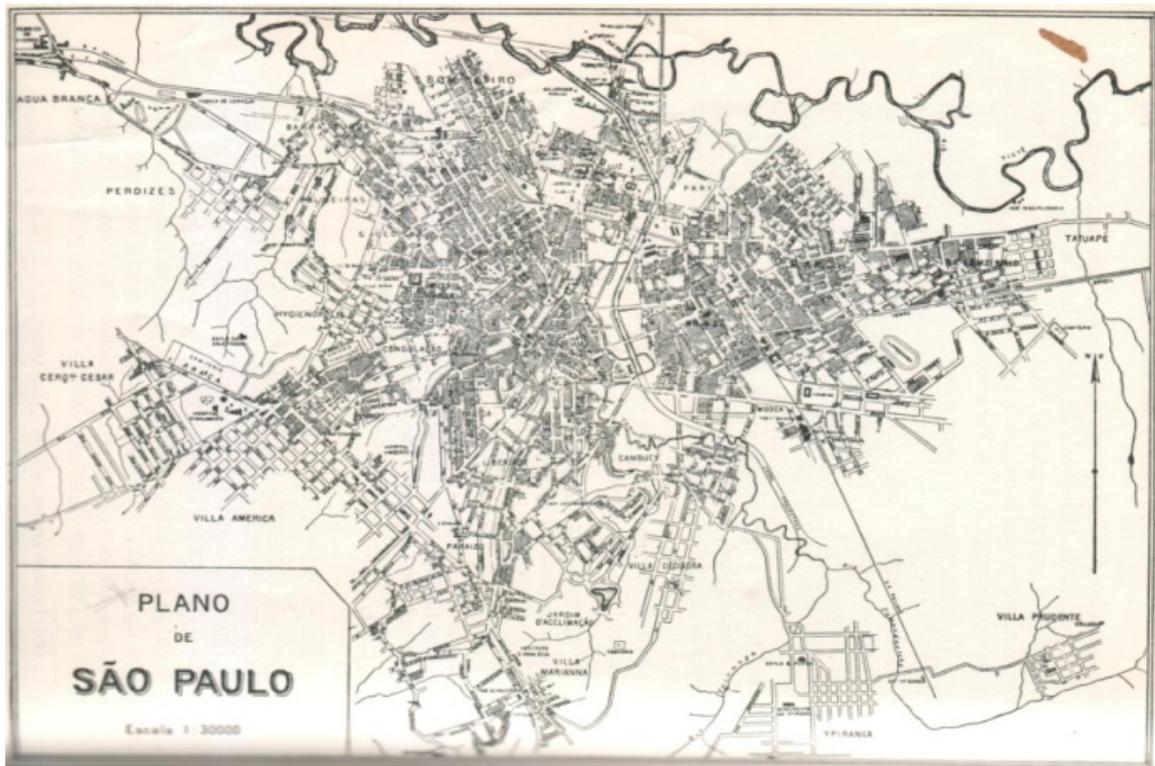


Figura 11 – Mapa da cidade de São Paulo em 1910

Entretanto, a especulação imobiliária desse período, que absorveu uma área muito maior que a necessária para a população residente da época, provocou uma malha urbana bastante fracionada, ora formada por regiões altamente adensadas, ora por regiões pouco adensadas ou com grandes vazios urbanos, como descreve Langenbuch:

Nota-se, quer pela solução de continuidade conhecida pelo espaço urbano, quer pela pequena densidade de construção, que a cidade em sua expansão passava a ocupar uma área muito mais ampla do que seria necessário e funcionalmente conveniente. Contudo, o crescimento extremamente rápido da cidade facilmente explica tal circunstância, e por duas razões principais. Por um lado, o processo engendra uma especulação imobiliária, que repousava em grande parte na certeza de que os terrenos tinham sua valorização assegurada, em função do crescimento urbano. A especulação imobiliária, por sua vez, provoca sempre a aquisição de lotes visando fins lucrativos, os quais conseqüentemente permanecem desocupados. Por outro lado, em função do espantoso crescimento da cidade, o comprador de lotes, mesmo afastados, seguramente tinha a consciência ou a impressão de que a cidade não tardaria a alcançar o local.<sup>86</sup>

<sup>86</sup> LANGENBUCH, Jueren Richard. *A estruturação da grande São Paulo: estudos de geografia urbana*, p. 83.

Além disso, para ser possível à expansão da cidade em todas as direções e não somente nas áreas de abrangência das linhas ferroviárias que já promoviam o crescimento urbano, inicia-se, a partir da década de 1920, um período de grandes intervenções viárias<sup>87</sup> que com o surgimento de novos meios de transportes (o automóvel e o ônibus a gasolina), integram-se as antigas linhas de bondes e trens e vão se opor a qualquer obstáculo físico do relevo paulistano.

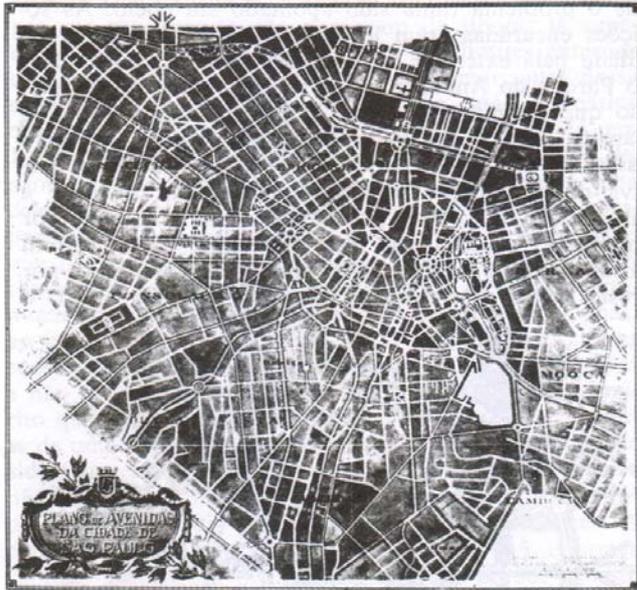


Figura 12 – Mapa do plano de Avenidas de Prestes Maia

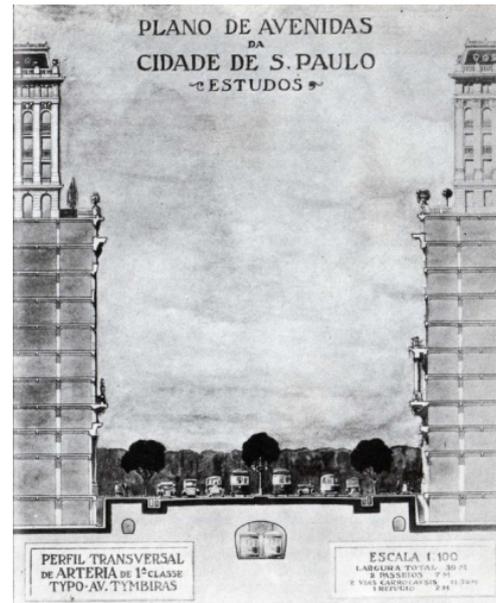


Figura 13 – Corte esquemático do Plano de Avenidas

Com isso, São Paulo tem sua área expandida desmesuradamente exigindo, por parte do governo municipal, um maior investimento em infra-estrutura urbana que agora se tornará crucial para a valorização imobiliária do forte mercado que se formara:

A expansão “selvagem” da fronteira criou a cidade de fato, que, crescentemente a partir dos anos 20, pressionou o poder público para ser atendida por melhorias urbanas. Por esta razão, a infra-estrutura tornou-se crucial para a valorização imobiliária, não apenas dos mercados ricos, mas também dos populares. (...) Como vimos, os bairros residenciais exclusivos expunham, como chamariz mercadológico, a presença de redes de infra-estrutura já implantadas, elevando, logo a princípio, o patamar dos preços. Mas os bairros populares a infra-estrutura básica – como água encanada e esgotos, iluminação pública, eletricidade, limpeza, pavimentação e drenagem – poderiam tardar anos, ou décadas.<sup>88</sup>

<sup>87</sup> Em 1924, é criado para São Paulo o *Plano de Avenidas de Prestes Maia*, que propunha um plano urbanístico baseado numa grelha radial perimetral, ou seja, uma malha urbana quadrangular formada por vias que partiam do centro da cidade em várias direções, interligadas transversalmente entre elas e facilitando a expansão da cidade para todos os lados. (ver figuras 12 e 13)

<sup>88</sup> ROLNIK, Raquel. *A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo*, pp. 130 e 131.

Ao chegar ao ano de 1930 com uma população de um milhão de habitantes, quando já se observa no Brasil o início da transição econômica de base agrário-exportadora para uma estrutura produtiva de base urbano-industrial, as transformações da paisagem urbana apresentadas pela cidade de São Paulo serão ainda mais significativas, principalmente, no período de consolidação do parque industrial paulistano que se efetivará definitivamente por volta de 1950.

Assim, apesar da grande crise na economia mundial no entre guerras, que repercutirá sobre grande parte dos países desenvolvidos e em formação, a cidade de São Paulo continuará a expandir sua influência sobre todo o território, bem como se beneficiará das novas regulamentações do Estado que passarão a criar as novas bases para que a acumulação capitalista industrial pudesse se reproduzir. Entre elas, a regulamentação da *Legislação Trabalhista* foi fundamental para garantir altas taxas de acumulação provenientes dos baixos salários da grande massa de trabalhadores paulistanos que constituíam o exército de reserva industrial.

O decisivo é que as leis trabalhistas fazem parte de um conjunto de medidas destinadas a instaurar um novo modo de acumulação. Para tanto, a população em geral, e especificamente a população que afluía às cidades, necessitava ser transformada em “exército de reserva”. Essa conversão de enormes contingentes populacionais em “exército de reservas”, adequada à reprodução de capital era pertinente e necessária do ponto de vista do modo de acumulação que se iniciava ou que se buscava reforçar, por duas razões principais: de um lado propiciava o horizonte médio para o cálculo econômico empresarial, liberto do pesadelo de um mercado de concorrência perfeita, no qual ele devesse competir pelo uso dos fatores; de outro lado, a legislação trabalhista ‘igualava reduzindo’ – antes que incrementando – o preço da força de trabalho. (...) Em outras palavras, se o salário fosse determinado por qualquer espécie de ‘mercado livre’, na acepção da teoria da concorrência perfeita, é provável que ele subisse para algumas categorias operárias especializadas; a regulamentação das leis do trabalho operou a reconversão a um “denominador comum de todas as categorias”, com o que, antes de prejudicar a acumulação, beneficiou-a.<sup>89</sup>

Para contornar a crise e reverter os prejuízos da superprodução de café, que já inviabilizava a sustentabilidade da economia nacional, inicia-se um abandono gradual dessa cultura sendo ela substituída pela produção de outros produtos agrícolas que não só forneceria matéria-prima para as novas indústrias paulistanas, mas principalmente garantiriam o baixo custo de reprodução da força de trabalho urbana. Assim, a combinação do padrão “primitivo” com novas relações de produção do setor agropecuário brasileiro será um fator fundamental que ampliará as possibilidades de acumulação de capital e de financiamento da industrialização brasileira, como coloca Oliveira:

---

<sup>89</sup> OLIVEIRA, Francisco. *A Economia brasileira: crítica à razão dualista*, pp. 38 e 39.

(...) em primeiro lugar, fornecendo os maciços contingentes populacionais que iriam formar o “exército de reserva” das cidades, permitindo uma redefinição das relações capital-trabalho, que ampliou as possibilidades da acumulação industrial, na forma já descrita. Em segundo lugar, fornecendo os excedentes alimentícios cujo preço era determinado pelo custo de reprodução da *força de trabalho rural*, combinaram esse elemento com o próprio volume da oferta de força de trabalho urbana, para rebaixar o preço desta. Em outras palavras, o preço de oferta da força de trabalho urbana se compunha basicamente de dois elementos: custo da alimentação – determinado este pelo custo de reprodução da força de trabalho rural – e custo de bens e serviços propriamente urbanos; nestes, ponderava fortemente uma estranha forma de “economia de subsistência” urbana, que se descreverá mais adiante, tudo forçando para baixo o preço de oferta da força de trabalho urbana e, conseqüentemente, os salários reais. Do outro lado, a produtividade industrial crescia enormemente, o que, contraposto ao quadro da força de trabalho e ajudado pelo tipo de intervenção estatal descrito, deu margem à enorme acumulação industrial das três últimas décadas.<sup>90</sup>

Desta forma, a localização privilegiada da cidade de São Paulo em estreita ligação com o interior do país através das ferrovias e das rodovias<sup>91</sup>, associadas ao incremento na produção agrícola no interior do estado, possibilitará a ampliação das fronteiras da cidade e até do próprio estado, influenciando decisivamente no progresso e consolidação do parque industrial paulistano pós 1930.



Figura 14 – Mapa da rede ferroviária do estado de São Paulo em 1935

Apesar de terem sido criadas as primeiras rodovias<sup>92</sup> desde 1915, é somente a partir da década de 1940 que ocorrerá uma ampliação da rede rodoviária pela ação estatal visando a expansão das áreas cultiváveis no interior do estado. Tal expansão terá o condão de garantir o baixo custo da alimentação da grande massa de trabalhadores urbanos, como também uma maior acumulação para o financiamento da industrialização.

<sup>90</sup> OLIVEIRA, Francisco. *A Economia brasileira: crítica à razão dualista*, pp. 46 e 47.

<sup>91</sup> Ver figura 14.

<sup>92</sup> Iniciadas principalmente no governo do ex-presidente Washington Luis Pereira de Souza.

A solução do chamado “problema agrário” nos anos de “passagem” da economia de base agrário-exportadora para urbano-industrial é um ponto fundamental para a reprodução das condições da expansão capitalista. Ela é um complexo de soluções, cujas vertentes se apóiam no enorme contingente de mão-de-obra, na oferta elástica de terras e na viabilização do encontro desses dois fatores pela ação do estado construindo a infra-estrutura, principalmente a rede rodoviária.<sup>93</sup>

Como se vê, a importância da ferrovia como eixo de crescimento urbano da cidade é cada vez mais auxiliado pela utilização de vias rodoviárias, principalmente quando os antigos trajetos dessas estradas passaram a ser pavimentadas, facilitando o acesso de São Paulo com diversas regiões através das seguintes rodovias: *Via Anchieta* que levava a Santos; *Via Rapôso Tavares* com bifurcação para o Paraná e Mato Grosso; *Via Anhanguera* que ligava Goiás passando por Campinas; *Via Fernão Dias* que atingia Belo Horizonte e *Via Presidente Dutra* que ligava a capital paulista a cidade do Rio de Janeiro, então capital brasileira.<sup>94</sup>

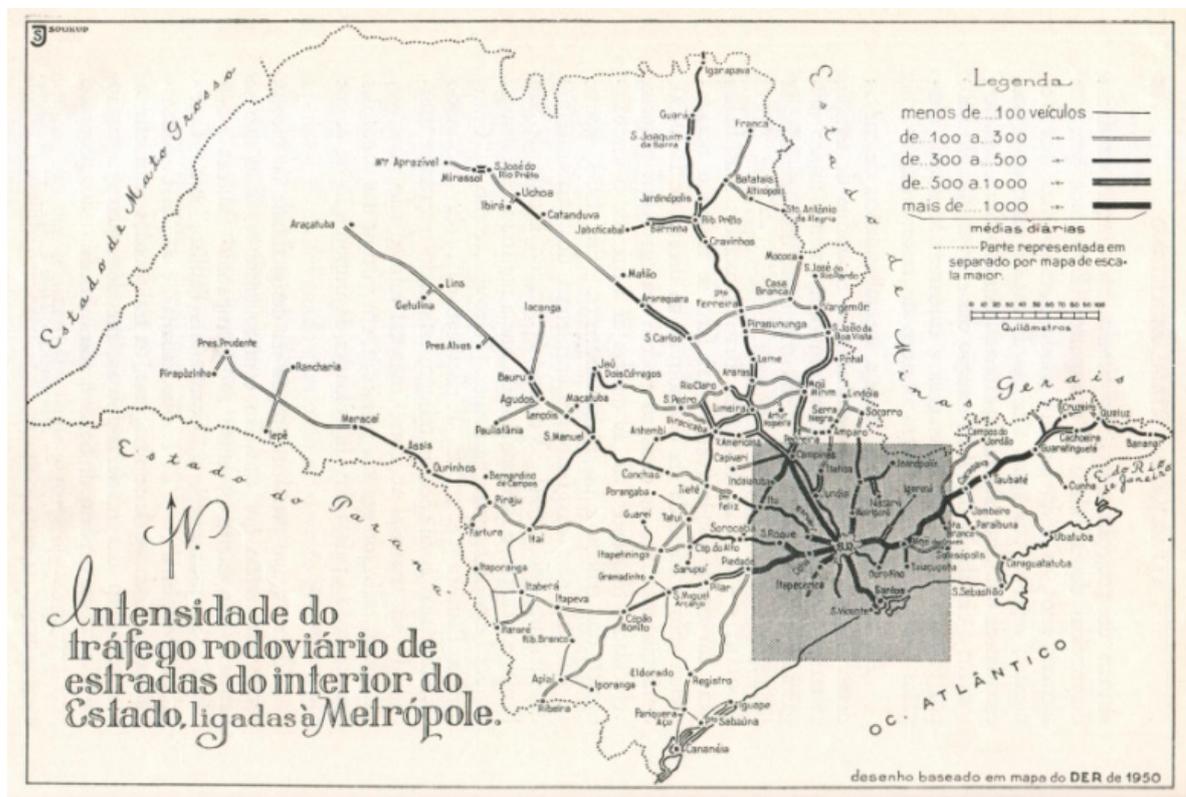


Figura 15 – Mapa de 1950 das rodovias do estado de São Paulo

Ao final da década de 1940, quando a expansão urbana alcança os arredores que até então não tinham conhecido uma densidade urbana significativa, a cidade de São Paulo passa a apresentar uma maior compactação de área construída, provocando um acentuado crescimento vertical na região central e em vários bairros próximos onde desapareceram os vazios urbanos.

<sup>93</sup> OLIVEIRA, Francisco. *A Economia brasileira: crítica à razão dualista*, pp. 42 e 43. (ver figura 15)

<sup>94</sup> Cf. AZEVEDO, Aroldo. *A cidade de São Paulo: estudos de geografia urbana*, v. 3, p. 90.

*Fatores correlatos da expansão urbana: a ferrovia, a indústria e a rodovia*

Apesar de analisarmos como a localização e o privilegiado sítio geográfico da cidade de São Paulo foram fundamentais para seu processo de desenvolvimento histórico, entendemos que para melhor explicar a forma particular dessa expansão urbana é necessário descrevermos alguns aspectos específicos do relevo paulistano utilizando, para isso, das contribuições de alguns autores que se debruçaram sobre esse aspecto:

(...) a **área suburbana**<sup>95</sup> estende-se em um raio muito variável através da bacia terciária de São Paulo, e, mesmo, chega a ultrapassar os seus limites. Para o Norte, por exemplo, a influência da metrópole é bem menor e cessa a uns 10 Km de seu centro; é a zona da *Cantareira*, que tem na serra de mesmo nome uma barreira natural a dificultar a expansão. Para outras direções, a influência da cidade já vai bem mais longe, porque pode dispor de vias naturais de acesso, constituídas pelos vales fluviais; é o que vemos no *vale do Tietê* e de seus afluentes, sobretudo o Pinheiros e o Tamanduateí. Tais passagens naturais, sem obstáculos de monta, foram muito bem aproveitadas pelo homem, que nelas construiu suas estradas de ferro e de rodagens, atraindo o povoamento e prolongando a influência da metrópole. Isto explica que para Leste como para Oeste a zona suburbana se estende num raio de 25 Km e 30 Km, penetrando nos municípios vizinho (...). Nessa direção, a expansão paulistana pode ser considerada ilimitada e, com o tempo, não nos deveremos admirar de que muitas das cidades que hoje ali existem sejam transformadas em núcleos satélites e, sem dúvida, incluídas na categoria de subúrbios de São Paulo. Já o mesmo não acontece para o Sul, onde as grandes represas construídas pela “Light and Power” e a escarpa da *Serra do Mar* constituem barreiras a dificultar a marcha da metrópole.<sup>96</sup>

Com isso, observamos que primeiramente foram as características topográficas do relevo paulistano que balizaram a expansão da área construída da cidade assim como a presença das vias de passagens naturais que desde o começo do século XIX já eram utilizadas para interligar a capital com outras regiões do estado<sup>97</sup>. Entretanto, apesar destas estradas já promoverem a expansão dos limites da cidade desde sua origem, foi somente nas primeiras décadas do século XX que tal fato se consolidou impulsionado principalmente pela instalação das primeiras ferrovias no século anterior que cruzavam a capital e passavam a direcionar sua expansão.

<sup>95</sup> (Grifos nossos) Observe que o autor Aroldo de Azevedo utiliza o termo *área suburbana* para designar as áreas de expansão urbana geradas pela presença da ferrovia.

<sup>96</sup> AZEVEDO, Aroldo. *A cidade de São Paulo: estudos de geografia urbana*, v. 4, p. 6.

<sup>97</sup> As estradas instaladas nessas vias de passagem naturais eram: *Estrada de Bragança* que atingia o Sul de Minas; *Estrada do Rio de Janeiro* que passava pelas freguesias do Brás, Penha, Guaianases e Mogi da Cruzes; *Estrada de Santos*, que passava pela freguesia de São Bernardo; *Caminho de Santo Amaro* cuja importância era predominantemente local; *Estrada do Sul*, que passava pela povoação de Pinheiros e Cotia; *Estrada de Itu*, que passava nas proximidades da Aldeia de Carapicuíba pela margem esquerda do Rio Tietê, e por Parnaíba via margem direita do rio; e *Estrada de Goiás* que passava por Jundiá e consistia na mais importante estrada de penetração do planalto brasileiro. Cf. LANGENBUCH, Jueren Richard. *A estruturação da grande São Paulo: estudos de geografia urbana*, pp. 30 e 31.

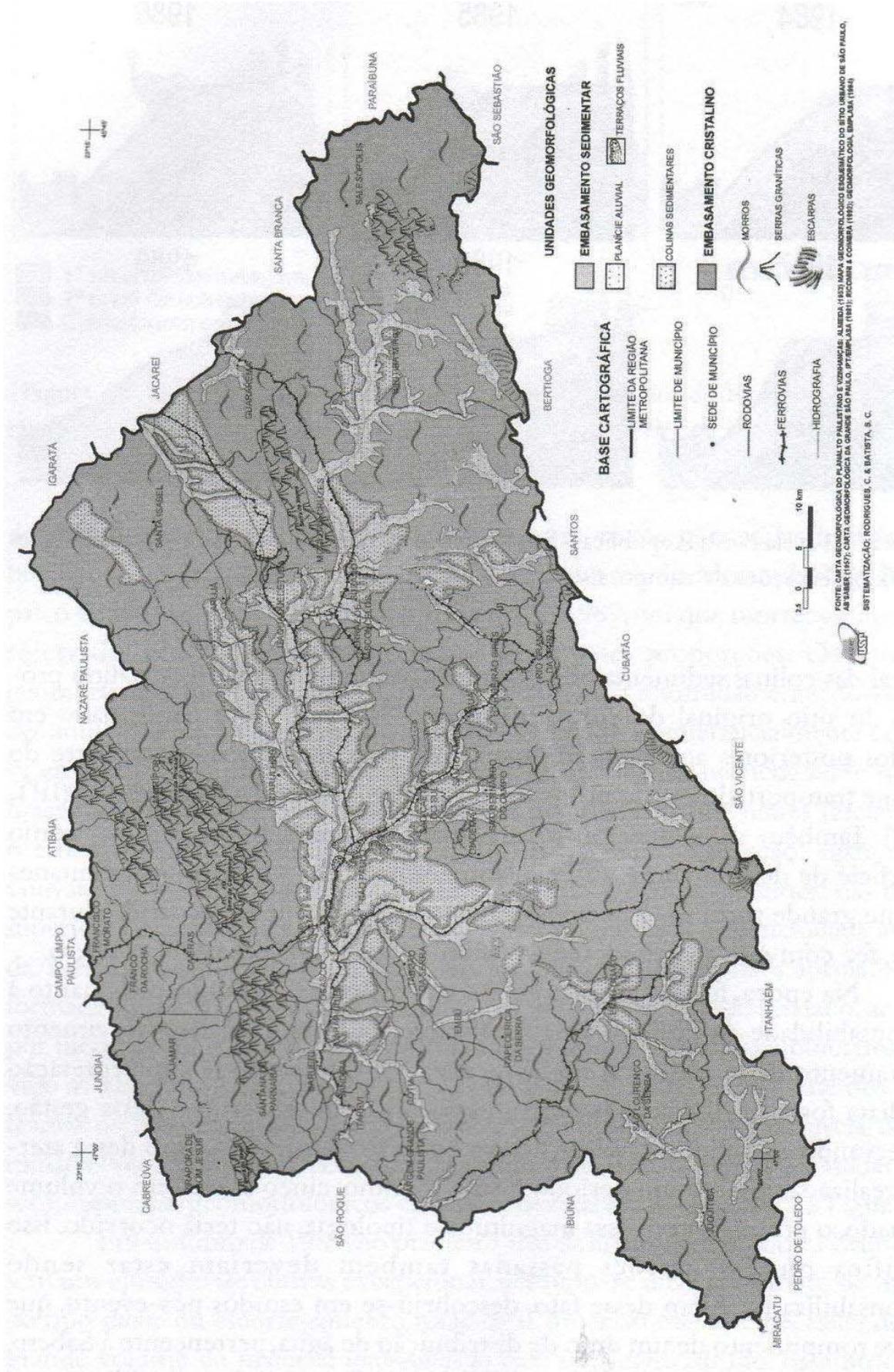


Figura 16 – Mapa geomorfológico da região metropolitana de São Paulo e a adaptação das ferrovias no relevo

Desde o seu surgimento, a ferrovia foi o meio de transporte mais utilizado em São Paulo na circulação de cargas e passageiros e a principal responsável pelo rearranjo espacial da cidade desde então. Ao contrário do transporte animal que não necessitava cumprir um percurso retilíneo, uma vez que podia ultrapassar grandes desníveis topográficos (morros e colinas), as ferrovias necessitavam ser instaladas nas baixadas e vales do relevo paulistano, onde se encontrava terrenos mais regulares e planificados, o que também facilitou as instalações de grandes estabelecimentos fabris posteriormente<sup>98</sup>. *“No primeiro decênio do século XX os galpões industriais seguiam pelos fundos de vale, amarrados rigorosamente aos eixos dos trilhos das velhas estradas de ferro Santos-Jundiaí, Sorocabana e Paulista, de Santo André à Lapa”*.<sup>99</sup>

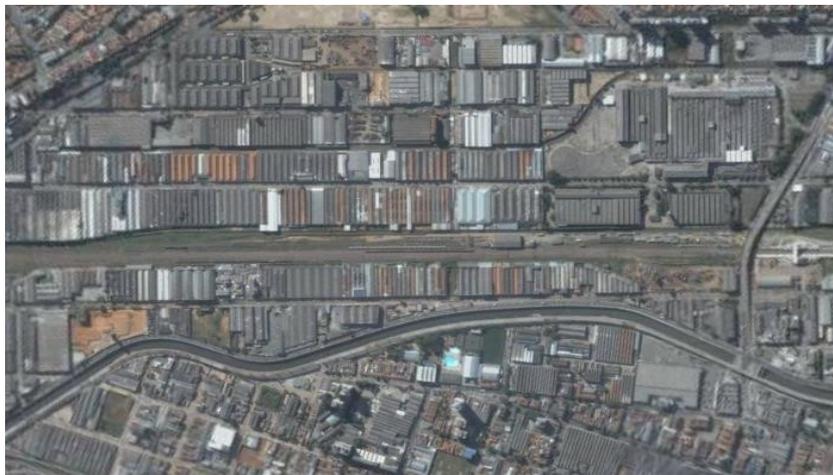


Figura 17 – Foto aérea atual do trinômio indústria, ferrovia e o Rio Tamanduaé

Assim, como as ferrovias foram implantadas geralmente nos terraços fluviais que ficavam ao abandono por não serem apreciados para construção de moradias, a instalação das industriais passaram a acompanhar o eixo da via férrea, que além de possibilitar o rápido escoamento da produção industrial para outros mercados, proporcionava, pela proximidade com os rios, o fornecimento da água necessária para essa atividade<sup>100</sup>. *“Não se deve ao simples acaso essa íntima associação dos subúrbios industriais de São Paulo aos amplos vales fluviais que se abrem em sua região geográfica. Além de constituírem antigas e muito utilizadas vias naturais de passagem, tais vales ofereciam condições excepcionais para o estabelecimento de um parque industrial”*.<sup>101</sup>

<sup>98</sup> Ver figura 16.

<sup>99</sup> AB´SÁBER, Aziz Nacib. *São Paulo: Ensaios Entreveros*, p. 97.

<sup>100</sup> Ver figura 17.

<sup>101</sup> AZEVEDO, Aroldo. *A cidade de São Paulo: estudos de geografia urbana*, v. 4, p. 13.

Com a consolidação da malha ferroviária que tornou possível a rápida ligação da cidade de São Paulo com diversas regiões do estado e fora dele, as ferrovias passaram a apresentar em suas mediações um grande crescimento e adensamento urbano constituído principalmente pelas primeiras fábricas paulistanas e pelos bairros populares de seus operários. Desse modo, a ferrovia continuava a ser o principal eixo da expansão urbana de cidade, desempenhando um importante papel na formação da periferia.

Entretanto, logo que se encerrava a disponibilidade de terrenos na região central da cidade, indisponibilidade gerada pela consolidação do comércio e pela grande procura por moradias provocada pelo aumento populacional, a especulação imobiliária continuará a ser um dos principais fatores a provocar a expansão urbana residencial, como aponta Langenbuch:

Um elevado número de lotes urbanos compreendidos no âmbito já anteriormente conquistado, em termos esquemáticos, pela cidade, é desviado de sua finalidade teórica, qual seja a de assegurar a expansão urbana. Os terrenos se vêem artificialmente valorizados. A falta de lotes disponíveis, desviados que são para a especulação, e o seu alto custo obrigam grande parte dos novos moradores a se estabelecerem em áreas mais afastadas. Desta forma, a especulação imobiliária desenfreada é um dos principais fatores a provocar o desenvolvimento da expansão suburbana de natureza residencial que na fase anterior apenas se esboça.<sup>102</sup>

Além disso, para garantir a valorização imobiliária na área central da cidade que sofria um intenso processo de especialização funcional caro e excludente, dominado pelo comércio e serviços, grande parte dos trabalhadores que não suportaram o aumento dos preços dos terrenos e alugueis foram obrigados a procurar áreas distantes para estabelecerem suas moradias, constituindo assim um rentável mercado imobiliário na periferia:

O debate em torno dessa questão, e, sobretudo as várias posições que se estabeleceram no seio da burguesia paulistana representada na Câmara, foi significativo para a análise da relação da legislação urbanística com o mercado imobiliário. Em primeiro lugar, havia um pressuposto de que um negócio rentável de casas operárias requeria uma utilização mais intensa do lote e uma localização fora da “cidade”. Com isso consegue-se proteger o valor dos imóveis contidos na área central ou urbana – como foi sucessivamente denominado nos projetos de lei - e, ao mesmo tempo, garantir uma alta remuneração do investimento. Essa alta remuneração advinha justamente da possibilidade de ofertar um maior número de unidades no mesmo terreno, além das isenções de impostos. Sobre isso, todos estavam de acordo.<sup>103</sup>

Apesar da ferrovia já facilitar o deslocamento desses trabalhadores para áreas distantes da região central desde o início do século XX, é somente a partir do desenvolvimento industrial que intensifica a compactação dessa área que constituirá a periferia paulistana

<sup>102</sup> LANGENBUCH, Juereen Richard. *A estruturação da grande São Paulo: estudos de geografia urbana*, pp. 134 e 135.

<sup>103</sup> ROLNIK, Raquel. *A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo*, p. 125.

enquanto local de moradia de grande parte do proletariado industrial e do setor de serviços. Contudo, a ferrovia não se limitou apenas a orientar a expansão residencial, mas também continuou a orientar o deslocamento industrial. A partir de 1950, quando a cidade já apresentava uma grande densidade habitacional ao ultrapassar os dois milhões de habitantes, iniciou o aparecimento das primeiras regiões tipicamente industriais que se instalavam longe do centro devido aos elevados preços dos terrenos. Assim, juntamente ao deslocamento das indústrias para as áreas circunjacentes do perímetro urbano que tinham acesso a ferrovia, aumentou também a convergência de pessoas que seguiam em busca de emprego gerado pela instalação industrial e de terrenos baratos para construção de moradias, trazendo alterações na paisagem de regiões tipicamente industriais, como coloca Singer:

A substituição de indústrias por residências é, porém, apenas uma parte do processo. Na medida em que as indústrias se deslocam para a periferia, também a população proletária é obrigada a seguir o seu movimento, pelo mesmo motivo do deslocamento das empresas: a valorização da terra. As residências térreas de um andar são demolidas, construindo-se prédios de apartamentos, ocupados pela classe média. Também o comércio, que não se pode afastar demasiadamente do centro vai ocupar estas áreas, o mesmo fazendo determinados serviços.<sup>104</sup>

Entretanto, não tardou para a ferrovia entrar em declínio. A desproporção do crescimento demográfico frente a falta de investimento na expansão dos serviços ferroviários promoveu uma participação cada vez maior da circulação rodoviária nos arredores de São Paulo. Como a ferrovia foi criada unicamente para atender ao escoamento da produção cafeeira para o exterior, a estrutura da rede ferroviária em *forma de leque* pouco facilitava as interligações entre várias regiões do estado que não eram servidas por elas, passando agora a ser atendidas pelas rodovias.

As *estradas de ferro* paulistas são, pelo seu traçado, típicas vias de penetração; as linhas-tronco que partem da cidade de São Paulo no rumo de Goiás e de Mato Grosso centralizam, ao longo de seus eixos, toda a vida econômica de largas faixas desprovidas de comunicações ferroviárias; entre uma ferrovia e outra, das que se abrem em leque a partir da Capital, raras são as interligações existentes ou, pelo menos, ramais que sirvam de projeção das linhas-tronco em direção de áreas desprovidas de facilidade de transportes.<sup>105</sup>

Assim, quando a ferrovia deixou de acompanhar o ritmo de crescimento da periferia paulistana, o transporte automotivo, principalmente o ônibus à gasolina, passou a ser cada vez mais utilizado para circulação periférica. Como a intensa expansão dos loteamentos ao redor das estações dos trens distanciava cada vez mais as novas moradias do eixo ferroviário, começaram a surgir estradas de rodagem paralelas e oblíquas a linha ferroviária, constituindo um novo eixo de crescimento nessas direções.

<sup>104</sup> SINGER, Paul. *Desenvolvimento econômico e evolução urbana*, p.75.

<sup>105</sup> AZEVEDO, Aroldo. *A cidade de São Paulo: estudos de geografia urbana*, v. 3, pp. 84 e 85.

A partir de 1950, quando se torna cada vez maior a influência do transporte rodoviário na economia nacional, cresce o número de estradas percorrido por ônibus e automóveis na capital paulista, fazendo com que a circulação rodoviária passasse a contribuir de forma decisiva para o desenvolvimento de áreas distantes da abrangência da ferrovia e para a instalação de novos empreendimentos industriais até fins do século XX. “Durante o extraordinário processo de metropolização dos fins do século XX, foram estabelecidas fábricas, armazéns e galpões industriais modernos, ao longo das novas rodovias que ligavam São Paulo a Santos, ao vale do Paraíba e região de Osasco, desta vez mais ligadas ao rodoviarismo e, portanto, independentes de sítios topográficos”.<sup>106</sup>

Desta forma, o crescimento desordenado facilitado por estes meios de transporte – ferrovia e rodovia – que gerou regiões bastante adensadas ao longo de seus percursos, em contraponto com outras quase inabitadas, resultaram numa cidade cuja organização espacial foi dividida em três grandes blocos que se tornaram-se o eixo da expansão urbana paulistana até os dias de hoje: o núcleo principal, compacto e enorme entre os rios Tietê e Pinheiros<sup>107</sup> e se alongando em sentido Leste-Oeste; a área ao Norte do rio Tietê, prolongando-se também no sentido Leste-Oeste desde Vila Maria até Pirituba; e por último a região do Rio Pinheiros que seguia a margem deste rio estendendo-se do Butantã até Santo Amaro.<sup>108</sup>

#### *A expansão urbana da Zona Leste de São Paulo*

A partir da década de 1960, período de instauração da Ditadura Militar, inicia-se um intenso processo de aprofundamento do capitalismo brasileiro e, conseqüentemente, um maior desenvolvimento do parque industrial da cidade de São Paulo. Nesse período, serão freqüentes as intervenções urbanísticas<sup>109</sup> que buscarão proporcionar a infra-estrutura necessária à instalação industrial, bem como à promoção da expansão da área construída da cidade.

A impressionante migração de milhares de trabalhadores da zona rural para a capital paulista para compor o exército industrial de reservas necessário ao desenvolvimento

<sup>106</sup> AB´SÁBER, Aziz Nacib. *São Paulo: Ensaio Entreveros*, p. 97.

<sup>107</sup> Atualmente essa área é conhecida como centro expandido, entretanto, muitos autores tratam-na como a *cidade legal* em contraponto com a *cidade ilegal*, que seria formada por parte das duas outras regiões onde vivem grande parte classe trabalhadora paulistana.

<sup>108</sup> Cf. AZEVEDO, Aroldo. *A cidade de São Paulo: estudos de geografia urbana*, v. 4, p. 153.

<sup>109</sup> As que se destacam são: a criação de grandes avenidas perimetrais de irradiação que faziam a ligação com a periferia (com larguras de 35 a 45 m); a ligação da região Sul e Norte da cidade com o sistema Y de avenidas (Avenidas 23 de Maio e 9 de Julho que convergiam para a Avenida Tiradentes); a canalização de parte do rio Tietê, que além de encurtar 20 Km seu meândrico, recuperou 17 Km<sup>2</sup> de sua várzea para expansão industrial.



Desta forma, o fator preponderante para a expansão em direção ao extremo Leste da cidade, onde está localizado Guaianases, foi a presença do Rio Tietê, principal curso de água dessa região que compunha juntamente com os vales de dois importantes afluentes - Aricanduva e Guaiaó - uma imensa área propícia a expansão urbana.

Outro importante fator que marcou o eixo de crescimento rumo a direção Leste de São Paulo foi a acessibilidade já existente nessa região. Como a região Oeste não possuía uma via férrea que estreitasse o contato com a região central de São Paulo, muito mais isolada era ela em comparação a região Leste da cidade, onde a implantação da ferrovia *Central do Brasil*, que ligava São Paulo ao Rio de Janeiro, fez surgir uma quase ininterrupta sucessão de aglomerados urbanos – entre eles Guaianases - formado por milhares de trabalhadores que nesse período chegaram à cidade à procura de emprego na indústria. *“Para Leste, o velho subúrbio da Penha também foi alcançado pelos tentáculos da cidade e, até, ultrapassado; margeando os trilhos da ‘Central do Brasil’, como ainda a radial Avenida Celso Garcia – Estrada de São Miguel, multiplicaram-se os bairros de aspectos modesto, moradia da população operária”*.<sup>114</sup>

Nesse sentido, Caio Prado Jr. também faz referência a grande presença da classe trabalhadora nesse eixo ferroviário e a importância da ferrovia para a expansão da cidade em direção a região Leste, enquanto a região Oeste ainda mantinha características essencialmente agrícolas antes da expansão industrial:

E, ao lado desta atividade agrícola, aparecem (o que não se vê na direção oeste) núcleos de povoamento operário. São pequenos satélites esparsos da cidade, para cujas indústrias convergem diariamente seus habitantes, e que, embora isolados no campo e afastados do centro, são antes bairros urbanos que núcleos rurais, porque as habitações se erguem ali em terrenos vazios, onde nenhuma cultura ou outras instalações denotam o aproveitamento agrário da região. Esta fixação de populações nitidamente urbanas, operário na maioria, em zonas que pareciam à primeira vista mais próprias para núcleos rurais explica-se pelas linhas da Central do Brasil, que comunicam estas zonas diretamente com o principal setor industrial de São Paulo, que se estende dentro da cidade ao longo do eixo daquela estrada de ferro.<sup>115</sup>

Como se vê, o fato da Zona Leste ser atualmente a região mais adensada da cidade e o local de moradia de grande parte dos trabalhadores de São Paulo deve-se primeiramente as condições geográficas que favoreceram essa concentração habitacional que, impulsionada pela instalação da ferrovia e depois pela criação de importantes eixos de circulação viária,

<sup>114</sup> AZEVEDO, Aroldo. *A cidade de São Paulo: estudos de geografia urbana*, v. 2, p. 149.

<sup>115</sup> PRADO, Caio Junior. *Evolução política do Brasil e outros estudos*, p.136.

criou as bases para a impressionante expansão das últimas décadas do século XX que absorveu áreas cada vez mais distantes até se compactar com Guaianases<sup>116</sup>.

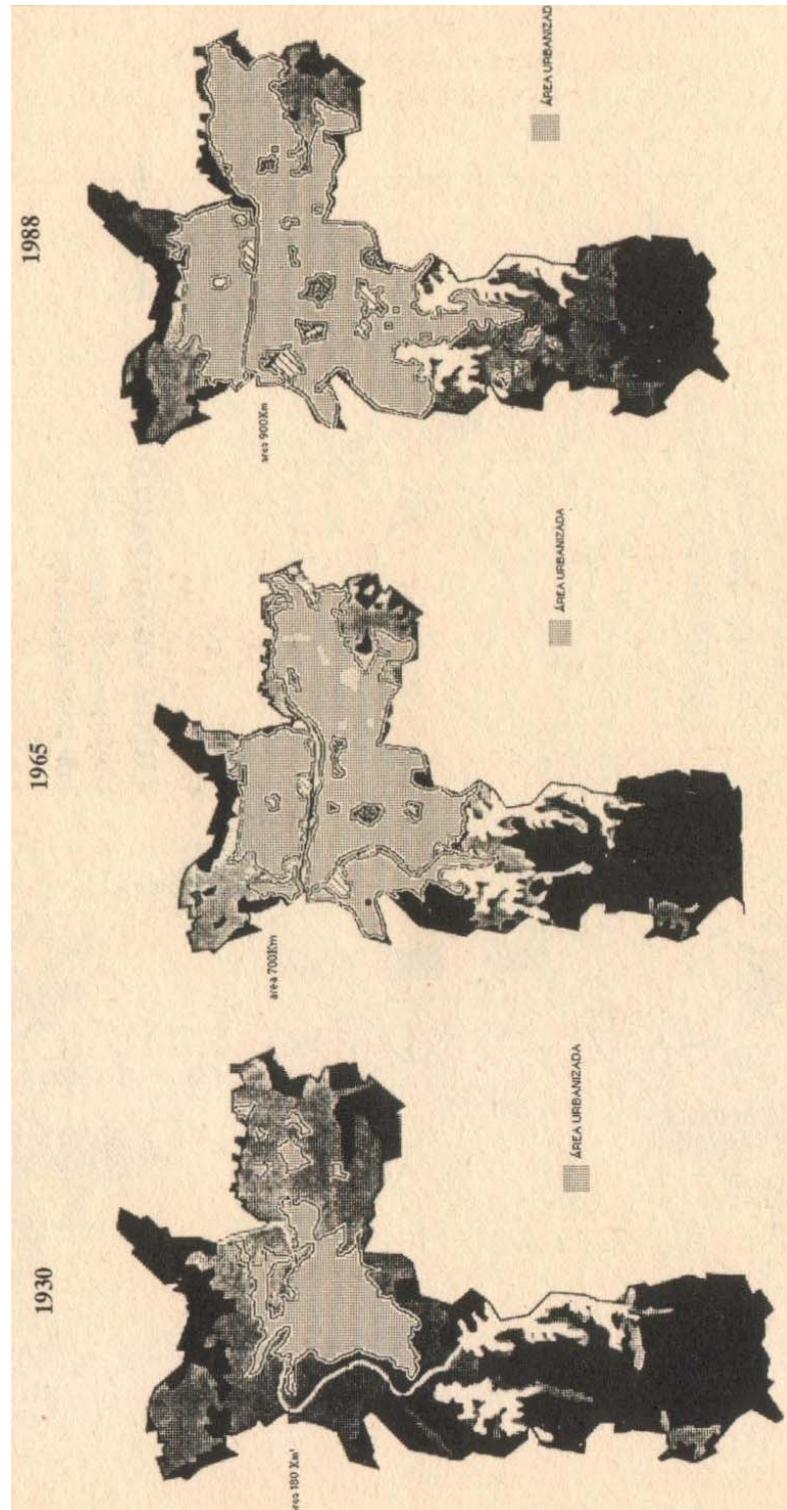


Figura 19 – Mapas da expansão da área urbanizada de São Paulo

<sup>116</sup> Ver figura 19.

## CAPÍTULO II

### 1 – A constituição histórica de Guaianases

#### *O surgimento de Guaianases*

Conhecido durante muito tempo pelo nome de *Lajeado*, Guaianases é um dos bairros mais afastados do centro de São Paulo que, desde o princípio, caracterizou-se como *bairro dormitório* de uma grande parcela da população paulistana. Sua origem remonta a uma comunidade indígena chamada “Guaianás”, que eram os antigos habitantes dessa região até a chegada do primeiro grupo de pioneiros imigrantes que iniciaram o povoamento do bairro.

Localizado numa região antes conhecida como *Baixada das Bananeiras*<sup>117</sup> que facilitava o acesso entre as cidades de São Paulo e Mogi das Cruzes, o vilarejo era composto por um casario de vendas e pequenas propriedades rurais que ficava cerca de 4,5 léguas do centro de São Paulo e 5,5 léguas da cidade de Mogi das Cruzes.<sup>118</sup>

Esse povoado, que em 1802 já é mencionado como aldeia, teve como principal função servir de pouso de viajantes que seguiam em direção ao Vale do Paraíba através da “Estrada do Imperador”. “A topografia favorável, sem grandes barreiras

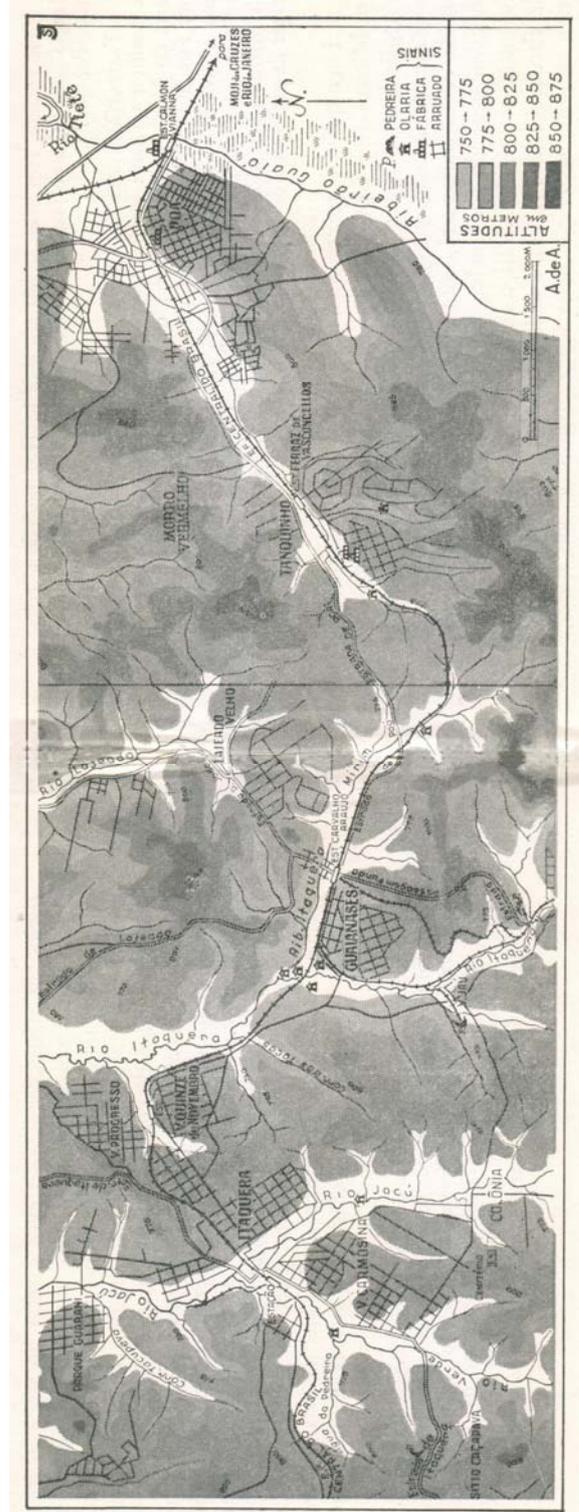


Figura 20 – Relevo da Baixada das Bananeiras

<sup>117</sup> Ver figura 20

<sup>118</sup> LANGENBUCH, Jueren Richard. *A estruturação da grande São Paulo: estudos de geografia urbana*, p. 44.

*naturais, com vales e cursos d'água facilmente transponíveis, torna a região em estudo propícia como zona de passagem. Por isso mesmo, é muito provável que os indígenas a houvessem aproveitado muitas vezes, quando desejavam alcançar o vale do Paraíba".*<sup>119</sup>

Logo que se inicia a exploração do ouro nas Minas Gerais, o que causa uma intensa migração da população paulistana a essa região, essa via de passagem natural torna-se obrigatória e passa a ser amplamente palmilhada. Surge então o “Caminho dos Guaianases”, que no século XVIII fazia a ligação entre essas duas províncias através de uma viagem que levava até semanas e que tinham como primeiras paradas de descanso a região do Lajeado Velho (atual Guaianases) e Mogi das Cruzes. Cessado a exploração do ouro nas Minas, a mesma via continuará a ser utilizada como precária ligação entre a modesta capital paulista e a capital do país, então Rio de Janeiro.

Nas terras da família Bueno<sup>120</sup>, onde hoje se situa o antigo Cemitério Lajeado<sup>121</sup>,



Figura 21 – Foto atual do antigo cemitério do Lajeado onde originou Guaianases

iniciou-se a edificação, a pedido do proprietário Manuel Joaquim Alves Bueno, de uma capelinha. Com o fim da construção é então celebrada, em 03 de maio de 1861, dia de Santa Cruz, a primeira missa pelo vigário de Arujá, Padre João Cardoso Mendes de Souza que, também nessa mesma ocasião, promove a benção do que viria a ser a conhecida como Capela de Santa Cruz do Lajeado.

### *Primeiras atividades econômicas: extrativismo*

No final do século XIX, a pobreza e simplicidade apresentada pelos diversos povoados distantes do centro de São Paulo foram parcialmente superadas em Guaianases graças a prática do extrativismo mineral e vegetal, principal atividade econômica da região devido à abundância de solo argiloso e densas florestas. Assim, os primeiros estabelecimentos comerciais e fabris eram formados por pequenos armazéns que forneciam madeira e lenha

<sup>119</sup> AZEVEDO, Aroldo. *A cidade de São Paulo: estudos de geografia urbana*, v. 4, p. 159.

<sup>120</sup> Uma das primeiras famílias de imigrantes que se fixaram em Guaianases.

<sup>121</sup> Ver figura 21.

pelas olarias que forneciam tijolos e telhas<sup>122</sup> para a construção de casas no local ou nos arredores.

Contudo, logo que é inaugurada a Estrada de Ferro D. Pedro II (posteriormente conhecida como *Central do Brasil*), iniciada em 1855 e passando pela região em 1875, Guaianases se tornará um local atraente para onde viriam se fixar várias famílias de imigrantes estrangeiros, principalmente de espanhóis e portugueses, aumentando as atividades extrativistas e enriquecendo as atividades agrícolas praticadas nas primeiras chácaras da região<sup>123</sup>.

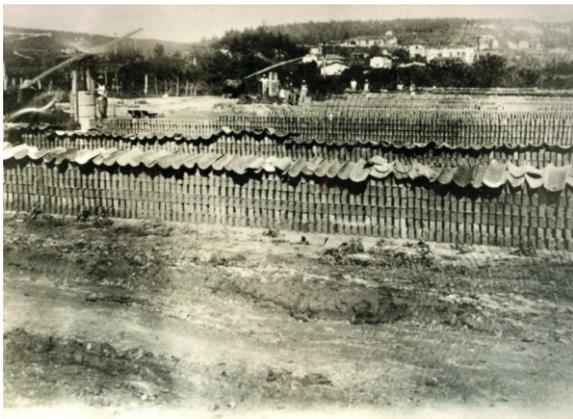
O crescente aumento populacional e o conseqüente incremento da construção civil



Figura 22 – Foto de 1918 da paisagem de Guaianases com suas poucas casas e chácaras

ocorridos na cidade de São Paulo em meados do século XX fizeram com que a extração de granito das pedreiras do Lajeado se tornasse a atividade mais importante para o desenvolvimento econômico da região<sup>124</sup>. Dessa forma, grande parte das pedras utilizadas nos calçamentos e outras obras da capital paulista, assim como os tijolos e telhas empregados nas casas do centro da cidade,

passaram a ser transportados via ferrovia para abastecer o mercado de construção civil em São Paulo<sup>125</sup>.



<sup>122</sup> Ver figura 23.

<sup>123</sup> Ver figura 22.

<sup>124</sup> Ver figura 24.

<sup>125</sup> Devido a importância da região para a construção civil paulistana, foi criado em 1909 um trecho de ferrovia particular ligando a estação do Lajeado (atual Guaianases) até a fazenda Santa Etelvina (atual Cidade Tiradentes) que transportava passageiros e pequenos vagões de cargas com lenha, tijolos, pedras e produtos agrícolas, até ser extinto em 1937.

Figura 23 – Foto de 1925 de uma típica “olaria” de Guaianases

Figura 24 – Foto de 1945 de trabalhadores numa pedreira da região

Como se vê, a extração mineral praticada nas pedreiras da região, a extração de lenha e madeira e a produção de tijolos que visavam o abastecimento tanto da construção civil, quanto das primeiras indústrias de São Paulo, foram as principais atividades econômicas do povoado nas primeiras décadas do século XX e até os dias de hoje continuam a cooperar com a indústria da construção paulistana<sup>126</sup>.



Figura 25 – Foto aérea atual das pedreiras de Guaianases (as duas acima inundadas estão desativadas)

### *A ferrovia e o imigrante em Guaianases*

As transformações da paisagem de Guaianases provocadas com a chegada da ferrovia foram tão grandes que assim que alcançou as mediações do núcleo urbano original, ocorreu uma transferência do antigo povoado em direção ao eixo ferroviário e, conseqüentemente,

<sup>126</sup> Entrevista realizada pelo autor à Virgílio Furtado em 6 de Junho de 2007, na Pedreira São Mateus em Guaianases. Segundo ele, as pedreiras de Guaianases apresentaram vários estágios de desenvolvimento que auxiliaram a expansão da periferia de São Paulo. Primeiramente, através do trabalho manual de grande quantidade de mineradores residentes na região, forneceram os materiais empregados na construção e pavimentação do centro de São Paulo. Depois, na transição do trabalho manual para o mecanizado que diminuiu a quantidade de empregos da atividade mineradora, proporcionou a expansão da rede ferroviária ao fornecer as britas utilizadas nas caixas de sustentação dos trilhos e da rede viária enquanto base da capa asfáltica, neste caso principalmente na construção da Radial Leste. Atualmente, apresenta um processo de produção relativamente mecanizado (britador, esteiras rolantes, implosão, etc.) que fornecem principalmente britas e pedriscos para os depósitos de construção da periferia e para grandes obras viárias como o Rodoanel de São Paulo. Recentemente, a implosão do subsolo com dinamite provocou a interdição de várias moradias do entorno da pedreira. (ver figura 25)

uma reordenação do adensamento urbano com a divisão do bairro em duas partes: *Lajeado Velho* e *Lajeado Novo*. O local onde fora construído a primeira capela de Santa Cruz recebeu o nome de Lajeado Velho, e o núcleo vizinho da estação ferroviária recebeu o nome de Lajeado Novo, o qual no final do século XIX ganhou outra capela, também dedicada a Santa Cruz.

O primitivo núcleo surgiu a uns 2 Km a NE do atual, no vale do ribeirão Lajeado, como simples pouso de viajantes, provavelmente no século XVIII. Mas a estrada de ferro, preferindo o vale do Itaquera-Mirim, decidiu o seu destino: hoje, além do cemitério, lá não existem mais que umas poucas casas semi-abandonadas. Chama-se *Lajeado Velho* e ainda guarda, como relíquia de outros tempos, a capela de Santa Quitéria, reformada em 1855 e em torno de cuja origem existe curiosa lenda<sup>127</sup> <sup>128</sup>.



Figura 26 – Foto de 1962 da antiga capela de Santa Quitéria



Figura 27 – Foto atual da igreja de Santa Quitéria

No extremo leste da cidade, o motivo que levou a ferrovia a ser implantada distante da extensa várzea do Rio Tietê onde se concentravam importantes eixos ferroviários foi a instabilidade do solo gerada pelas periódicas inundações e a facilidade da instalação ferroviária entre os vales de seus afluentes por apresentar um relevo menos acidentado com terraços fluviais regulares.

Desse modo, por ser implantada nas mediações do antigo núcleo, surge um novo povoado próximo à ferrovia que, mesmo distante do núcleo original, mantém ligações tão intensas que a estrada que uniu ambos povoados teve um extenso trecho calçado com lajes e paralelepípedos de granito, o que possivelmente sugeriu o nome do povoado - Lajeado<sup>129</sup>.

<sup>127</sup> A lenda se refere ao fato da igreja ter recebido o nome de uma escrava – Quitéria - que ao fugir de uma fazenda pertencente aos *Carmelitas* na região foi duramente sacrificada.

<sup>128</sup> AZEVEDO, Aroldo. *A cidade de São Paulo: estudos de geografia urbana*, v. 4, pp. 173 e 174. (ver figuras 26 e 27)

<sup>129</sup> Entretanto, outros historiadores associam o nome Lajeado aos aspectos geomorfológicos da região, que apresentava grandes clareiras cobertas por uma *laje rochosa* contínua que vai de Guaianases a Mogi das Cruzes.

Já em áreas situadas nas proximidades das ferrovias, compreendidas, por assim dizer, em seu domínio geográfico, assistia-se a uma reorientação da circulação. Estradas radiais, que punham as áreas mencionadas em comunicação direta com São Paulo, perderam em importância, sendo grandemente substituídas por estradas de direção transversal, mais curtas, que estabeleciam a ligação com uma estação ferroviária próxima. A partir da mesma, carga e passageiro seguiam por trem. Tal se verificou, por exemplo, em Lajeado; a estrada São Paulo – Mogi foi praticamente abandonada, enquanto a pequena estrada que ligava o povoado à estação homônima da Central (hoje Guaianases) chegou a ser calçada com lajes e paralelepípedos de granito.<sup>130</sup>

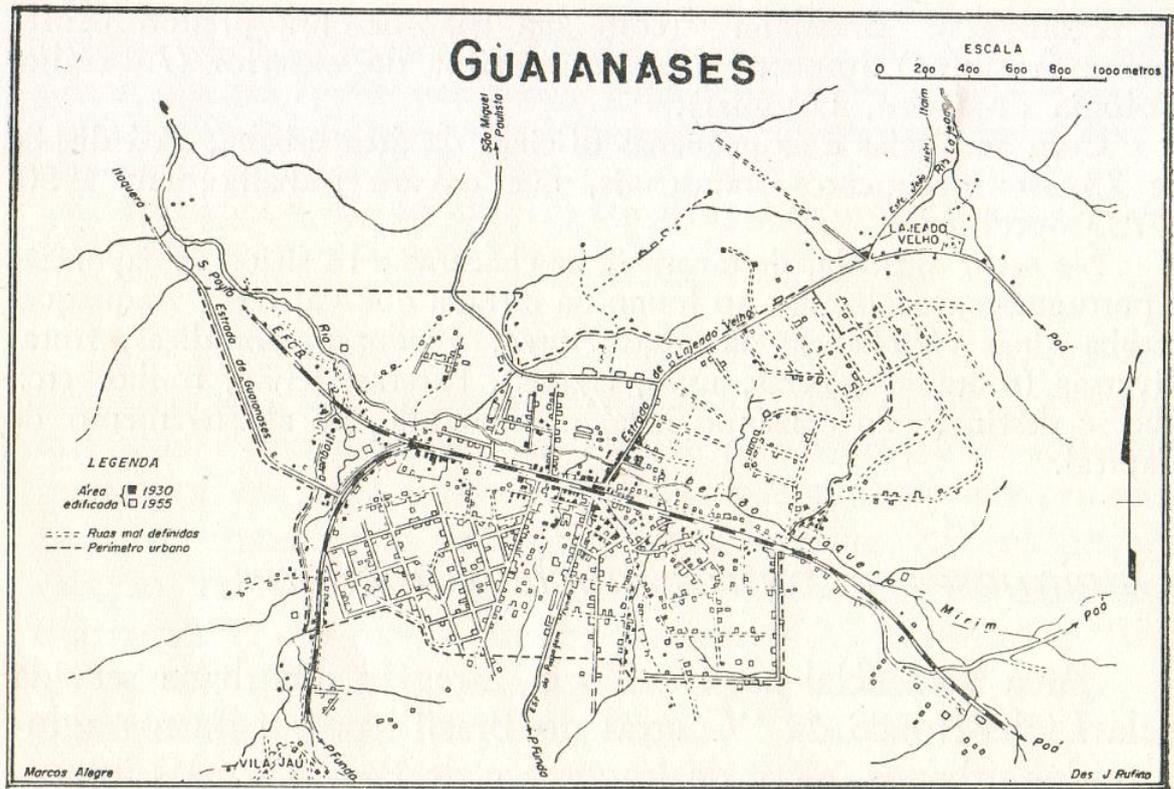


Figura 28 – Mapa do crescimento da área edificada de Guaianases em 1930 e 1955 e da divisão provocada pela ferrovia

A partir de então, enquanto o núcleo original permanecia sem grandes transformações, o novo aglomerado conhecido como *Lajeado Novo* começou a apresentar um constante crescimento urbano<sup>131</sup> com a chegada dos primeiros imigrantes estrangeiros através da ferrovia que, juntamente com as tradicionais famílias já existentes<sup>132</sup>, ajudaram a fornecer alimentos e os materiais empregados na construção civil da cidade, em especial às indústrias e moradias dos bairros da Móoca, Brás, Belém, Bom Retiro e Pari.

<sup>130</sup> LANGENBUCH, Jueren Richard. *A estruturação da grande São Paulo: estudos de geografia urbana*, p. 103.

<sup>131</sup> Ver figura 28.

<sup>132</sup> Ver figuras 29 e 30.



Figura 29 – Foto de 1940 de famílias de imigrantes da região



Figura 30 – Foto de 1945 de famílias de imigrantes em Guaianases

A importância da ferrovia para o desenvolvimento dos núcleos urbanos localizados em suas proximidades foi abordada por alguns autores sobre o tema de *subúrbios-estação*. Ou seja, quando era criada uma estação de trem na periferia da cidade, logo se constituía um ponto de convergência de trabalhadores e serviços fundamentais a vida urbana das áreas circunvizinhas, surgindo desta forma o *subúrbio-estação*. Primeiramente, além de apresentar um modesto comércio e poucas residências, sua função principal era abrigar pequenas indústrias de transformação e beneficiamento de matéria-prima em produtos mais leves para serem transportados via ferrovia. Entretanto, quando a industrialização paulistana passa a exigir a ampliação do exército industrial de reservas para que assim possa garantir uma maior acumulação através do rebaixamento salarial dos trabalhadores da periferia, o *subúrbio-estação* torna-se prioritariamente o local de moradia de grande parte da classe trabalhadora paulistana que, agora, passa a depender da ferrovia para se deslocar para seus empregos no centro da cidade e nas indústrias.

Nos “subúrbios-estação” (...) tende a se esboçar um zoneamento funcional muito simples: junto à estação concentram-se o comércio e a prestação de serviço, na maior parte dos casos apresentando um desenvolvimento modesto e limitado. Em torno estende-se a área residencial. Nesta raramente podem ser distinguidas, por enquanto, subdivisões areolares correspondentes a diferentes camadas sócio-econômicas, eis que predominam largamente as residências operárias. As casas melhores pertencem em geral a comerciantes e profissionais liberais que exercem sua atividade no local.<sup>133</sup>

Apesar da ferrovia *Central do Brasil* cruzar a região de Guaianases desde o ano de 1875, é somente a partir de 1940 que se observará um crescimento mais acentuado da população residente<sup>134</sup>. Em 1934, havia em Guaianases 1.642 habitantes, em 1940 esse número se elevará para 2.942 habitantes e, em 1950, o bairro já contará com uma população

<sup>133</sup> LANGENBUCH, Jueren Richard. *A estruturação da grande São Paulo: estudos de geografia urbana*, p. 151.

<sup>134</sup> Devido a este crescimento, foi criado no ano de 1944 o distrito de Guaianases com sede no povoado de Lajeado, através do *decreto de lei nº 14.334 do mês de Novembro*.

de 10.413 habitantes, sendo que mais da metade viviam em áreas urbanizadas. Como se vê, a região de Guaianases foi mais um dos diversos aglomerados urbanos da Zona Leste da cidade de São Paulo que se beneficiou com a travessia da ferrovia Central do Brasil. Essa região passou a depender fundamentalmente dessa via, tanto em termos de acesso ao bairro, como de circulação periférica. *“Área residencial por excelência, a região suburbana servida pela Linha-tronco da “Central do Brasil” possui outros aglomerados urbanos, além de Itaquera e de Poá. O mais importante é Guaianases, embora também mereçam ser lembrados Ferraz de Vasconcelos e Quinze de Novembro, todos situados entre os dois atrás citados”*.<sup>135</sup>

Por outro lado, quando a consolidação industrial paulistana promoveu o deslocamento das fábricas da região central para a periferia da cidade, em busca de terrenos mais amplos e baratos servidos pelas ferrovias, Guaianases não proporcionou todas as condições necessárias para a instalação de um parque industrial. Ou seja, apesar dessa região possuir um eixo ferroviário consolidado propício ao abastecimento e escoamento da produção industrial, faltou dois outros fatores essenciais para a instalação de indústrias, quais sejam: a presença de áreas planas extensas próximas à ferrovia e os volumosos cursos de água necessários ao abastecimento industrial<sup>136</sup>.

Desse modo, por ter sido o eixo ferroviário do extremo leste da cidade implantado distante dos grandes cursos de água e sobre um relevo bastante irregular, não foi possível se estabelecer em Guaianases o trinômio *ferrovia – áreas extensas – água fluvial*, tão fundamental à instalação industrial nesse período. *“Em virtude da acentuada correlação conclui-se que a presença do citado trinômio constitui um fator de grande peso na implantação industrial suburbana. Na realidade, a topografia movimentada dos citados trechos da linha Jundiaí e Tronco da Central (sobretudo o primeiro) é bastante adversa à instalação de fábricas, mormente de estabelecimentos espaçosos”*.<sup>137</sup>

Essa impossibilidade de se instalar um parque industrial em Guaianases num período em que a indústria passa a empregar contingentes cada vez maiores da classe trabalhadora periférica proporcionará a essa área uma função urbana de caráter puramente residencial – *bairro dormitório*, onde a maior parte da população somente lá residirá, exercendo suas atividades no centro ou em outras regiões da cidade através da circulação ferroviária. *“Trata-*

<sup>135</sup> AZEVEDO, Aroldo. *A cidade de São Paulo: estudos de geografia urbana*, v. 4, p. 173.

<sup>136</sup> Diferentemente da região de Guaianases foi o processo de formação do parque industrial do ABC paulista. Implantado nas extensas várzeas planas do Rio Tamanduateí, essas indústrias contavam com a presença de água e da ferrovia que ligava a capital ao porto de Santos, o que proporcionou a faixa São Caetano – Santo André a se tornar a única porção dos arredores paulistanos verdadeiramente industriais. (ver figura 17)

<sup>137</sup> LANGENBUCH, Jueren Richard. *A estruturação da grande São Paulo: estudos de geografia urbana*, p. 183.

*se de uma verdadeira pequena cidade, cuja população vive em estreita ligação com a metrópole paulista, pois é nela que a maioria exerce suas atividades costumeiras, como operários, comerciários e funcionários públicos. Daí o movimento da estação de Carvalho de Araújo, que a serve e por onde passam, diariamente, cerca de 4.000 passageiros, em média”.*<sup>138</sup>

### *Guaianases em transformação*

A partir de 1940, quando ocorre um aumento da influência econômica de São Paulo sobre todo o território brasileiro, inicia-se uma intensa corrente migratória em direção a capital paulista provocada tanto pelo deslocamento da população rural que afluía à cidade, quanto por trabalhadores de outras cidades brasileiras que seguiam em busca de emprego na indústria e melhores condições de vida. Chegando a São Paulo com pouca ou nenhuma condição financeira, grande parte desses trabalhadores passaram a procurar a periferia da cidade que, devido a distância do centro e da completa falta de infra-estrutura urbana, ainda apresentava terrenos de baixo valor imobiliário.

Desta forma, a ferrovia *Central do Brasil*, que era o principal eixo de ligação entre o centro da cidade e a periferia, passa a ser cada vez mais utilizada pela população periférica em constante crescimento nas décadas posteriores<sup>139</sup>. “No domínio da *Central do Brasil*, a suburbanização residencial, se bem que já importante em 1940, toma um ímpeto que supera de longe o desenvolvimento até então verificado. Na “linha-tronco” conhecem um notável crescimento os subúrbios Itaquera, Guaianases (como passa a se chamar Lajeado), Ferraz de Vasconcelos, Poá, Calmon Viana, Suzano e Mogi-das-Cruzes”.<sup>140</sup>



Figura 31 – Foto de 1958 da Estação de Trem de Guaianases



Figura 32 – Foto de 1970 da Estação de Trem de Guaianases

<sup>138</sup> AZEVEDO, Aroldo. *A cidade de São Paulo: estudos de geografia urbana*, v. 4, p. 175.

<sup>139</sup> Ver figuras 31 e 32.

<sup>140</sup> LANGENBUCH, Jueren Richard. *A estruturação da grande São Paulo: estudos de geografia urbana*, p. 185.

Contudo, devido ao fato da rede ferroviária não ter expandido no mesmo compasso do crescimento urbano provocado pela indústria paulistana, Guaianases apresentará, desde esse período, graves problemas de acessibilidade, como se observa até os dias de hoje quando constantemente os trajetos ferroviários dessa linha são percorridos por vagões congestionados e superlotados.

Dessa forma, para que Guaianases alcançasse as áreas distantes da abrangência da ferrovia e proporcionasse a expansão da área construída da periferia, foram criadas importantes intervenções na rede viárias que possibilitaram a circulação de novos meios de transporte. Entre eles, é importante destacar a utilização do ônibus à gasolina para o transporte coletivo<sup>141</sup> que integrado às antigas linhas de trens, ajudou a intensificar o crescimento e adensamento do bairro.



Figura 33 – Foto de 1958 de uma reivindicação pela Linha Santa Rita



Figura 34 – Foto de 1953 da rua da estação - Salvador Gianetti

Apesar das significativas transformações da paisagem urbana desse período, até a década de 1950 Guaianases ainda apresentava um pequeno número de residências com pouca infra-estrutura urbana e um comércio bastante modesto restrito à rua da estação<sup>142</sup>. Ainda conservava como principais atividades econômicas a extração de granito, a produção de tijolos e telhas das olarias, bem como uma pequena produção agrícola das pequenas chácaras circunvizinhas destinadas ao abastecimento da cidade. *“Os mesmos problemas que tanto afligem a população das áreas vizinhas, também aparecem em Guaianases, sobretudo a inexistência de água encanada e de rede de esgotos. Sua função comercial é modesta,*

<sup>141</sup> Por pressão da Sociedade Amigos de Guaianases, um das primeiras linhas de ônibus criada na região foi a Expresso Santa Rita Ltda que a partir da década de 1960 fazia a ligação entre Guaianases e a cidade de Santo André, justamente no período de maior industrialização do ABC paulista.(ver figura 33)

<sup>142</sup> Ver figura 34.

*restringindo-se quase à Rua da Estação. No mais, só resta mencionar as diversas olarias, a exploração do granito e pequenas chácaras de legumes e flores”.*<sup>143</sup>

Entretanto, no final da década de 1960, concomitantemente ao processo cada vez mais crescente de desenvolvimento industrial da cidade de São Paulo, verificou-se em Guaianases uma impressionante explosão demográfica. Esse fenômeno, gerado, sobretudo pelo estabelecimento no bairro de milhares de trabalhadores advindos de várias regiões do país em busca de emprego e moradia barata, acabou por alcançar o número de 45 mil habitantes, ou seja, entre os anos 1940 e 1960<sup>144</sup>, Guaianases apresentou um crescimento populacional de 739%.



Figura 35 – Foto de 1967 da Rua Belmiro Valverde em Guaianases



Figura 36 – Foto atual das transformações de sua paisagem

### *O boom de Guaianases*

A partir de 1956, quando pela primeira vez a renda do setor industrial supera a da agricultura, o Brasil inicia um período histórico de intensas transformações sócio-econômicas que marcariam definitivamente a transição da economia de base agrário-exportadora para uma estrutura produtiva de base urbana industrial.

A crescente industrialização apresentada pela cidade de São Paulo nesse período, que se aprofundaria com o Golpe Militar de 1964, exigirá cada vez mais um número maior de trabalhadores que, advindos de outras regiões do país, tem de encontrar agora algum lugar para morar na grande capital. Ao chegar a São Paulo com poucos recursos financeiros esses trabalhadores, que constituiriam o exército industrial de reserva do grande centro industrial,

<sup>143</sup> AZEVEDO, Aroldo. *A cidade de São Paulo: estudos de geografia urbana*, v. 4, p. 175.

<sup>144</sup> A população de Guaianases que na década de quarenta era de 2.942 habitantes saltou, já no final da década de 50, para impressionantes 24.689 habitantes. Essa tendência, como observado, além de se manter, também se aprofundará nos anos posteriores evidenciando, dessa forma, uma íntima e necessária relação entre o crescimento populacional apresentado na periferia e o crescente desenvolvimento industrial que se lograva nesse período.

passariam a se dirigir para as regiões distantes do centro da cidade já bastante adensado, para construir suas moradias através da autoconstrução. Devido sua baixa remuneração, esses indivíduos buscavam substituir o custo do aluguel da moradia pela autoconstrução da casa própria promovendo, desse modo, uma dispersão urbana, fato que contribui tanto para a contenção do adensamento urbano no centro da cidade quanto para a valorização dos imóveis localizados nas regiões mais nobres e consolidadas. “*O modelo das casas autoconstruídas na periferia desequipada evitava a desvalorização das regiões centrais, ao mesmo tempo em que tirava o peso do pagamento do aluguel do custo de vida dos trabalhadores*”.<sup>145</sup> (ROLNIK, 1999, p. 162)

Embora a autoconstrução na periferia já existisse, no começo dos anos 40 a grande maioria das classes trabalhadora e média vivia em casas alugadas. (...) Mas o congelamento dos aluguéis decretado em 1942 e repetidamente renovado nos anos seguintes criou um clima desfavorável para o investimento em casas para alugar e acelerou os despejos na cidade, o que teve como efeito o aparecimento das primeiras favelas em São Paulo e a maior ocupação da periferia. Desde então, o modelo de autoconstrução periférica reinou soberano na cidade.<sup>146</sup> (ROLNIK, 1999, p.203)

Importante ressaltar ainda que por inexistência de um mercado de capitais, consolidado somente a partir de 1965, a maioria dos investimentos concentrava-se no rentável mercado imobiliário que, na virada dos anos 1950, gerará uma expansão da área edificada da periferia de São Paulo absorvendo, inclusive, regiões anteriormente consideradas longínquas, como o distrito de Guaianases no extremo leste da cidade<sup>147</sup>.

Na ausência de um mercado de capitais – só viabilizado em 1965 -, a propriedade imobiliária urbana era a aplicação financeira que apresentava maior rentabilidade e liquidez. A conjuntura da guerra, ao gerar grandes superávits na balança comercial, devido à quebra de importações, inflacionou a base monetária, elevando a oferta de crédito. Aliado à especulação generalizada que afetou todos os mercados e à expansão dos fundos previdenciários, companhias de capitalização, caixas econômicas e companhias de seguro (que modificaram por completo os circuitos financeiros, ampliando sem precedentes a disponibilidade de crédito), o investimento nacional e privado concentrou-se na atividade imobiliária, gerando um *boom* de construção.<sup>148</sup>

Somado a isso, tem-se, em consonância com a histórica política de arrocho salarial brasileira, os baixos níveis salariais estipulados pela nova legislação trabalhista da década de 1930 que, por garantir somente um mínimo necessário à subsistência – salário mínimo - acaba por não incorporar no custo da reprodução a cota correspondente à compra da casa própria.

<sup>145</sup> ROLNIK, Raquel. *A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo*, p. 162.

<sup>146</sup> *Ibid.*, p. 203.

<sup>147</sup> Ver figura 37.

<sup>148</sup> ROLNIK, Raquel. *A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo*, p. 192.

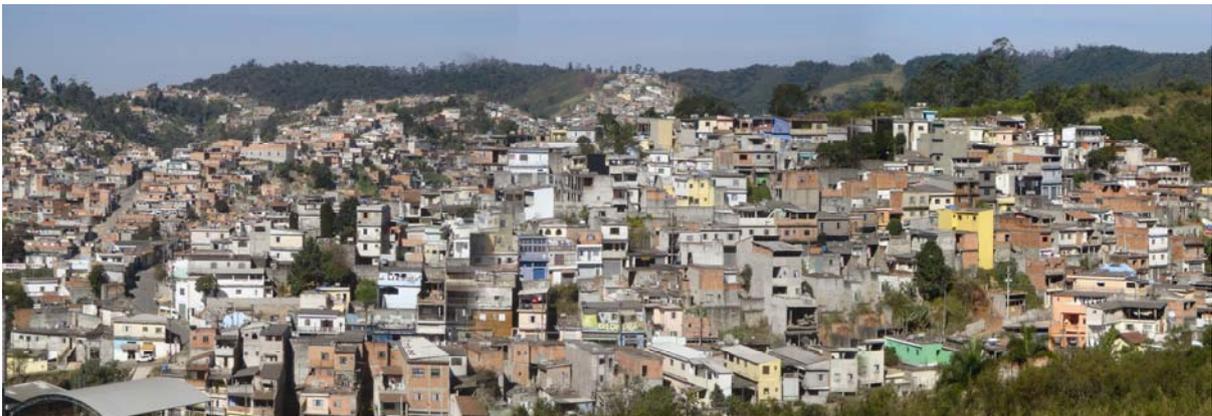


Desse modo, esses trabalhadores têm de construir suas próprias casas, utilizando-se para tanto de suas parcas economias, como também de seu trabalho nas horas de folga nos finais de semana e nas férias.

Importa não esquecer que a legislação interpretou o salário mínimo rigorosamente como ‘salário de subsistência’, isto é, de reprodução; os critérios de fixação do primeiro salário mínimo levavam em conta as necessidades alimentares (em termos de calorias, proteínas etc.) para um padrão de trabalhador que devia enfrentar um certo tipo de produção, com um certo tipo de uso de força mecânica, comprometimento psíquico etc. Está-se pensando rigorosamente, em termos de salário mínimo, como a qualidade da força de trabalho que trabalhador poderia vender. Não há nenhum outro parâmetro para o cálculo das necessidades do trabalhador; não existe na legislação, nem nos critérios, nenhuma incorporação dos ganhos de produtividade do trabalho.<sup>149</sup>

Nesse sentido, a presença maciça de moradias autoconstruídas na paisagem urbana de Guaianases<sup>150</sup> é, em grande parte, também responsável pelas altas taxas de acumulação de capital nos setores modernos de produção industrial. Ou seja, ao não ser incorporado ao salário o custo da construção da casa própria, opera-se uma redução real, redução que se transfere – de forma indireta – para o capital que emprega esse trabalhador, contribuindo dessa forma para o aumento da taxa de exploração:

Uma não insignificante porcentagem das residências das classes trabalhadoras foi construída pelos próprios proprietários, utilizando dias de folga, fins de semana e formas de cooperação como os “mutirões”. Ora, a habitação, bem resultado dessa operação, se produz por trabalho não pago, isto é, super trabalho. Embora aparentemente esse bem não seja desapropriado pelo setor privado da produção, ele contribui para aumentar a taxa de exploração da força de trabalho, pois seu resultado – a casa – reflete-se numa baixa aparente do custo de reprodução da força de trabalho – de que os gastos com habitação são um componente importante e para deprimir os salários reais pagos pelas empresas. Assim, uma operação que é, na aparência, uma sobrevivência de práticas de “economia natural” dentro das cidades, casa-se admiravelmente bem com um processo de expansão capitalista, que tem uma de suas bases e dinamismo na intensa exploração da força de trabalho.<sup>151</sup>



Figuras 38 – Foto atual da paisagem com casas predominantemente autoconstruídas em Guaianases

<sup>149</sup> OLIVEIRA, Francisco. *A Economia brasileira: crítica à razão dualista*, p. 59.

<sup>150</sup> Ver figura 38.

<sup>151</sup> OLIVEIRA, Francisco. *A Economia brasileira: crítica à razão dualista*, p. 59.

Nesse sentido, Sérgio Ferro ainda afirma:

As conseqüências são imediatas: o barateamento da moradia que obteve recorrendo a todas as suas mínimas habilidades e disponibilidade, o seu sacrifício, terá como recompensa automática o abaixamento relativo dos salários, sempre determinado pelo custo menor do absolutamente indispensável à sua manutenção. Seguramente, a economia feita na obtenção da casa seguirá a redução de seu salário real. É a lei do sistema. E o antagonismo é insuperável dentro dele: não pode permanecer sem casa, é levado a construí-la. Faz com que têm: nada, mil “jeitinhos”, economizando na já magra mesa.<sup>152</sup>

Contudo, importante observar ainda, que a maioria das casas de três ou mais cômodos são ampliações de um núcleo original de um ou dois cômodos. Esses novos cômodos ou até mesmo outras “casas” edificadas no mesmo terreno<sup>153</sup>, são geralmente alugados para outras famílias ou para os filhos que se casam. Desse modo, o valor de “uso social”<sup>154</sup> que a casa cumpre inicialmente se transforma em “valor de troca” à medida que a ampliação da construção no lote reproduz um “valor de uso excedente” que pode ser comercializado, como o aluguel.



Figuras 39 – Foto atual da paisagem em Guaianases onde se observa lotes completamente edificados

### *O surgimento dos Conjuntos Habitacionais*

As transformações acima observadas, aliadas à crescente associação da economia brasileira com o grande capital internacional após a década de 1950, vão intensificar o desenvolvimento da indústria no Brasil, fazendo da cidade de São Paulo, que concentrava grande parte dessas indústrias, uma dos maiores centros populacionais do país. Devido ao

<sup>152</sup> FERRO, Sérgio. *Arquitetura e Trabalho livre*, p. 66.

<sup>153</sup> Ver figura 39.

<sup>154</sup> “Da casa, o operário requer, inicialmente, pouco mais que proteção contra chuva e frio, espaço e equipamentos suficientes para o preparo de alimentos e descanso. Enfim, tem com ela a relação direta e não mediatizada, como só surge entre homem e seu instrumento de trabalho pessoal. Não é envolvido por qualquer fetiche, usa simplesmente, sem mistério ou respeito exagerado. A casa é feita para servi-lo e serve-se naturalmente dela.” FERRO, Sérgio. *Arquitetura e Trabalho livre*, p. 63.

intenso êxodo rural que já se verificava em todo território, será promulgada, em 1964, a Lei 4.380, a qual instituía o Banco Nacional de Habitação (BNH) com o objetivo de ampliar a provisão de habitação nas grandes cidades brasileiras.

Nesse sentido, a política de controle salarial e, conseqüentemente, de concentração de renda orientada pelo Estado será fundamental para viabilizar o sistema de financiamento proposto pelo BNH criando as condições econômicas propícias para se desenvolver. “*Em linhas gerais, portanto, o BNH é um captador compulsório de recursos (propriedade de que o Estado se investe), passando-os para a iniciativa privada através de agentes financeiros ou ainda organismos administrativos estaduais e municipais, mobilizando principalmente a indústria de construção civil e com ela a indústria de materiais de construção*”.<sup>155</sup>

Entretanto, a partir de 1966, quando o governo militar passou a substituir a estabilidade de emprego do trabalhador com a criação, através da Lei 5.170, do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço – FGTS, é o BNH que assume a gestão desse fundo<sup>156</sup>:

O Banco Nacional de Habitação – BNH – foi criado em 1964 com o objetivo de “fazer de cada brasileiro o proprietário de sua casa”. Em 1967, assumiu a gestão do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço, o FGTS, fundo comum nacional constituído pela contribuição compulsória de patrões e empregados, responsável pela distribuição dos pagamentos de seguros de trabalhadores desde o estabelecimento da Consolidação das Leis Trabalhistas. Com essa imensa massa de recurso, o BNH financiou companhias de habitação regionais, em programas destinados às faixas populares e também a incorporação imobiliária privada. Depois de uma grande crise financeira e de gestão, o BNH foi fechado em 1986.<sup>157</sup>

A partir de então, o BNH que surgiu com a finalidade expressa de solucionar o grande déficit habitacional do país - principalmente da classe trabalhadora - passou a exercer uma política habitacional contraditória com sua função inicial. Ou seja, após sua criação, o BNH proporcionará às condições necessárias a reprodução do grande capital, isto é, passa a investir seus recursos no financiamento de habitações para classe média e alta, enquanto o ínfimo restante desses recursos era destinado às companhias municipais que financiaram a produção de moradias para a população de até cinco salários mínimos - as Cohabs.

Progressivamente a partir de sua criação, o BNH afastou a aplicação de seus recursos financeiros na habitação popular para investi-los em habitações de alto e médio custo e ainda para obras de infra-estrutura (transporte, saneamento, equipamentos urbano, drenagem), buscando evidentemente atingir um mercado com poder aquisitivo que pudesse fazer frente aos preços dos imóveis e às altas taxas de juros e correção monetárias que aumentam anualmente mais do que o aumento do salário mínimo.<sup>158</sup>

<sup>155</sup> MARICATO, Ermínia. *A Produção Capitalista da Casa (e da Cidade) no Brasil Industrial*, p. 80.

<sup>156</sup> O FGTS é uma espécie de fundo-desemprego constituído pelo recolhimento compulsório de 8% do salário de todos trabalhadores regidos pela CLT.

<sup>157</sup> ROLNIK, Raquel. *A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo*, p. 215.

<sup>158</sup> MARICATO, Ermínia. *A Produção Capitalista da Casa (e da Cidade) no Brasil Industrial*, p. 80.

Assim, a Cohab São Paulo, que foi criada em 1965, construiu até o ano de 1989 aproximadamente 100 mil unidades habitacionais sendo a maioria desses conjuntos erguidos em zonas rurais desvalorizadas e afastados de qualquer rede de infra-estrutura urbana.

Em Guaianases, a construção do Conjunto Cidade Tiradentes<sup>159</sup> pela Cohab somava um total de 40.000 unidades habitacionais e tinham por fim diminuir o grande déficit de moradia da região periférica<sup>160</sup>. Assim, este grande conjunto habitacional planejado para o uso monofuncional por ser destinado apenas à moradia, provocou um crescimento populacional espantoso que transformou completamente a paisagem urbana da região.

Inicialmente, esses conjuntos foram planejados para assentar parte da população paulistana atingida por grandes obras de remodelação urbana dos anos 70, porém, com o aumento do déficit de moradia advindo da constante migração em direção a São Paulo, enormes contingentes de famílias passaram a aguardar na “fila” das companhias habitacionais o momento de possuírem – de forma subsidiada - a tão sonhada casa própria.



Figuras 40 – Foto atual da paisagem forma por conjuntos habitacionais em Cidade Tiradentes

Entretanto, apesar da grande quantidade de unidades de apartamentos criados pelas Cohab na década de 1980, cerca de 50 % do complexo habitacional Cidade Tiradentes foi formado pelo modelo de *casas embriões*, ou seja, unidade habitacional que contém apenas em sua estrutura a cozinha, o quarto e o banheiro, ficando a cargo do recém proprietário concluir a moradia através da autoconstrução. Esse modelo de produção da habitação popular na periferia que leva em consideração apenas as necessidades vitais dos indivíduos (cozinha para se alimentar; quarto para dormir; banheiro para higiene básica) reforça ainda mais que o uso

<sup>159</sup> Devido ao espantoso crescimento urbano provocado pela implantação desses conjuntos habitacionais em Guaianases, no ano de 1992 esse distrito foi dividido em duas partes, ficando ao norte desta área o bairro de Guaianases e ao Sul o de Cidade Tiradentes, atualmente com uma população aproximada de 220.000 habitantes.

<sup>160</sup> Juntamente a COHAB (Companhia Metropolitana de Habitação de São Paulo), participaram da construção dos conjuntos habitacionais de Guaianases a CDHU (Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano do Estado de São Paulo) e grandes empreiteiras que aproveitaram importantes financiamentos do BNH (Banco Nacional da Habitação) anteriormente ao seu fechamento. (ver figura 40)

da casa popular brasileira restringe-se ao mínimo necessário para a manutenção e reprodução da classe trabalhadora, que cria dessa forma a nova relação com sua moradia. “*A casa mínima é o utensílio abrigo puro e elementar dotado exclusivamente do indispensável. A rudeza dos materiais, a primariedade técnica geram o núcleo restrito ao atendimento franco, imediato*”.<sup>161</sup>

Da casa, o operário requer, inicialmente, pouco mais que proteção contra chuva e frio, espaço e equipamentos suficientes para o preparo de alimentos e descanso. Enfim, tem com ela a relação direta e não mediatizada, como só surge entre homem e seu instrumento de trabalho pessoal. (...) O modo de usar evidencia a classe, tal como um produto usado. Limitado econômica e tecnicamente, o produto gera sua forma de consumo, direta, eficaz. Interiorizado, o produto retorna como hábitos ou comportamentos que o confirmam. A eficácia forçada na produção corresponde a eficácia no consumo que se propõe como móvel ideal para qualquer nova produção. E a herança inevitável será transmitida íntegra, imutada.<sup>162</sup>

Outra importante determinante no processo de constituição da paisagem urbana de Guaianases pode ser inferida a partir da observação mais atenta da forma de produção da “indústria” da construção civil brasileira, seja ela a autoconstrução, as habitações financiadas pelo Estado ou pela iniciativa privada.

Segundo o arquiteto Sergio Ferro, esse setor produtivo apresenta características essencialmente manufatureiras, isto é, caracteriza-se por uma forma de produção onde há baixo desenvolvimento técnico e uma utilização extensiva de força de trabalho. Desse modo, esse setor acaba por concentrar uma grande massa de *mais-valia* produzida pelos milhares de trabalhadores da construção civil.

Contudo, importante ressaltar que essa grande massa de mais-valor não é retida nesse setor desenvolvendo-o, mas, ao contrário, irriga outros setores modernos da economia brasileira, mediante uma transferência por meio de operações de créditos, empreendimentos e financiamentos imobiliários, etc.

O processo da construção civil é complexo, havendo combinação da manufatura serial com a manufatura heterogênea e a indústria. Por exemplo: há sinais da manufatura heterogenia na sucessão das várias etapas, quando saem os pedreiros da obra, ou ainda quando peças produzidas fora do canteiro são montadas na obras (caixilhos, armários, etc.). Os produtos industrializados também comparecem, ou como matéria prima (ferro, cimento) ou como peças a serem incluída na obra (metais, ferragens, louças de banheiro, luminárias, etc.). A produção no seu conjunto, ou no interior de cada etapa, entretanto, é predominantemente do tipo da manufatura serial. E o que caracteriza a forma de produção da construção civil é sua forma dominante, e não a do componente mais avançado técnica e historicamente.<sup>163</sup>

<sup>161</sup> FERRO, Sérgio. *Arquitetura e Trabalho livre*, p. 63.

<sup>162</sup> *Ibid.*, p. 63.

<sup>163</sup> *Ibid.*, p. 83.

Com efeito, os materiais empregados nas residências autoconstruídas da periferia reproduzem claramente esse baixo nível técnico de desenvolvimento que se encontra a construção civil brasileira. Em sua maioria, os materiais construtivos são bastante simples e de baixo valor, constituído essencialmente por tijolos e telhas de cimento fabricados na própria região e por portas e janelas de reutilizados de demolição<sup>164</sup>. Quanto ao chão, por vezes *apiloado* ou *atilojado*, e as paredes na maioria sem emboço ou revestimento.



Figuras 41 e 42 – Fotos da produção manual de blocos de cimento e de sua presença bastante comum na paisagem de Guaianases

A “opção” pelo emprego desses materiais nas moradias da periferia está diretamente relacionada ao seu reduzido preço, uma vez que apresentam baixa qualidade, fácil disponibilidade nas proximidades das construções o que desonera seu transporte, como também uma facilidade de manipulação pelo construtor que possui pouca especialização. Entretanto, o fator mais relevante que explica a opção do construtor pela compra desses materiais inferiores, é a possibilidade da sua compra parcelada, mediante o pequeno crédito (*venda a fiado* na expressão popular, ou na base da nota promissória) oferecido pelos pequenos depósitos de construção da periferia – os “BNHzinho” populares. Esta acaba por se tornar uma das únicas saídas que encontra o trabalhador para adquirir os materiais necessários, mesmo que inferiores, para a construção de sua casa. *“O nosso subdesenvolvimento está espelhado nestes materiais. A força de trabalho ainda é o meio de produção mais barato, não porque sua manutenção, com o avanço das forças produtivas, tenha baixado de custo, mas porque o nível desta ‘manutenção’ é baixíssimo”*.<sup>165</sup>

Como se vê, a vinculação desses materiais construtivos utilizados nas casas populares da periferia é assim resultado do rebaixamento contínuo das condições de reprodução de vida dos trabalhadores.

<sup>164</sup> Ver figuras 41 e 42.

<sup>165</sup> FERRO, Sérgio. *Arquitetura e Trabalho livre*, p. 61.

*Guaianases: o bairro do tamanho de uma cidade*

Em fins da década de setenta e início da década de oitenta, Guaianases é um bairro que já tem o tamanho de uma cidade. Entretanto, como visto além desse bairro apresentar inúmeros problemas de infra-estrutura e um grande déficit de moradias, também possui um comércio incipiente e poucas indústrias que empregam uma pequena parte da força de trabalho residente no bairro, não atendendo, dessa forma, às novas necessidades geradas por esse impressionante crescimento populacional.



Figura 43 – Foto de casas construídas sob regime de mutirão em Guaianases

Nesse sentido, são freqüentes em Guaianases as inúmeras ocupações de áreas livres “residuais” da malha urbana<sup>166</sup>, como também – mais recentemente - de mutirões<sup>167</sup> promovidos pela união de milhares de trabalhadores que não possuem a casa própria, mas que passam a erguer suas moradias em áreas insalubres, sujeitas a enchentes e de alto risco de deslizamento.



Figura 44 – Foto de uma ocupação em antiga pedreira de Guaianases – atual Vila Rosa

Outro importante componente da paisagem urbana de Guaianases, além da já mencionada precariedade urbana, é a grande quantidade de comércio informal presente nas principais ruas do bairro. Instalados nas estreitas e irregulares ruas da região, disputando espaço com veículos e pedestres, os *camelôs* garantem não somente o sustento de suas

<sup>166</sup> Ver figura 44.

<sup>167</sup> Ver figura 43.

famílias, mas principalmente cooperam para a diminuição do custo de reprodução da força de trabalho dos moradores, através da venda de produtos de consumo<sup>168</sup> acessíveis aos baixíssimos salários mediante margem de lucro ínfima, que poderia ser enquadrada como salário de subsistência para o camelô.



Figura 45 – Foto de camelôs com produtos eletrônicos e roupas



Figuras 46 – Foto de camelôs vendendo frutas e legumes

Como se sabe, a gestação tardia da industrialização brasileira exigirá como contrapartida uma ampla e diversificada divisão social do trabalho, devido inclusive a contemporaneidade das indústrias. No entanto, essa exigência de uma ampla e diversificada divisão social do trabalho chocar-se-á “*contra a exigüidade inicial – uma razão estrutural – dos fundos disponíveis para acumulação, que devem ser rateados entre a indústria propriamente dita e os serviços*”.<sup>169</sup>

Ora, como então resolver esse problema, como satisfazer a exigência de uma estruturada e diversificada divisão social do trabalho sem recursos suficientes?

A solução encontrada, que denuncia a relação dialética existentes entre o surgimento do “moderno” Brasil industrial e a permanência do “atrasado” na economia brasileira, pode ser facilmente notada pela ampla dimensão do Terciário que se consubstanciou no crescimento dos serviços de forma horizontal, isto é, “*sem quase nenhuma capitalização, à base de concurso quase único da força de trabalho e do talento organizatório de milhares de pseudo-pequenos proprietários, que na verdade não estão mais que vendendo sua força de trabalho às unidades principais do sistema, mediadas por uma falsa propriedade que consiste numa operação de ‘pôr fora’ dos custos internos de produção fabris a parcela correspondente aos serviços*”.<sup>170</sup>

<sup>168</sup> Ver figuras 45 e 46.

<sup>169</sup> OLIVEIRA, Francisco. *A Economia da Dependência Imperfeita*, pp. 67 e 68.

<sup>170</sup> *Ibid.*, p. 68.

Tanto é assim que, tal como observa Oliveira<sup>171</sup>, não há em toda legislação desse período qualquer disposição que vise gerar, por meio de concessão prioritária de crédito, isenção para importação de equipamentos, concessão de incentivos fiscais, disposições de natureza tarifária, uma maior capitalização no setor de serviços. Em outras palavras, a reestruturação do padrão de acumulação nesse período operou na perspectiva de que o setor de serviços poderia atuar satisfatoriamente com exígua capitalização, ou melhor, “*os serviços ‘não apenas podiam como deveriam’ ser implantados apoiando-se na oferta de força de trabalho barata*”.<sup>172</sup>

Vale ressaltar ainda mais uma importante determinação da ‘dita’ inchação do setor terciário. A forma particular de expansão industrial no Brasil e a adrede desigualdade na distribuição dos ganhos de produtividade entre lucros e salários “*pôs em movimento um outro acelerador do crescimento dos serviços, tanto de produção como os de consumo pessoal*”<sup>173</sup>, isto é, com a própria expansão industrial e, conseqüentemente, com a expansão urbana, necessário foi a criação de um diversificado rol de serviços (mercearias, lojas, oficinas de reparos, salões de serviços pessoais) com vistas a atender essas novas populações, de baixo poder aquisitivo, nucleadas na periferia. Será, portanto, o baixo salário dessas populações que determinarão o nível de ganho – também baixo - desses pseudo-proprietários, operação que garantia, por sua vez, um baixo custo de comercialização de produtos industriais - estimulando indiretamente esse setor - uma vez que eram esse pseudo-proprietários responsáveis pela comercialização de grande parte da produção industrial para esse tipo de mercado. Assim, descreve Oliveira:

Esse modelo nada tem de parecido com o Terciário “inchado”, embora sua descrição possa coincidir: aqui, trata-se de um tipo de crescimento para esse setor – o dos serviços em geral – *que não é contraditório* com a forma de acumulação, *que não é obstáculo* à expansão global da economia, *que não é consumidor excedente*. A razão básica pela qual a negatividade do crescimento dos serviços – sempre do ponto de vista da acumulação global – é que a aparência de “inchação” esconde um mecanismo fundamental da acumulação: os serviços realizados à base de pura força de trabalho, que é remunerada a níveis baixíssimos, transferem, permanentemente, para as atividades econômicas de corte capitalista, uma fração do seu valor, “mais-valia” em síntese. Não é estranha a simbiose entre a “moderna” agricultura de frutas, hortaliças e outros produtos de granja com o comércio ambulante? Qual é o volume de comércio de certos produtos ‘industrializados’ – o grifo é proposital – tais como lâminas de barbear, pentes, produtos de limpeza, instrumentos de corte, e um sem-número de pequenos objetos, que é realizado pelo comércio ambulante das ruas centrais de nossas cidades? Qual é a relação que existe entre o aumento da frota de veículos particulares em circulação e os serviços de lavagem de automóveis realizados braçalmente? Existe alguma incompatibilidade entre o volume crescentes da produção automobilística e a multiplicação de pequenas oficinas destinadas à *ré-produção* dos veículos? Como explicar que todos os tipos de serviços de consumo pessoal cresçam mais exatamente quando a indústria recupera seu

<sup>171</sup> OLIVEIRA, F. *A Economia da Dependência Imperfeita*, p. 68.

<sup>172</sup> OLIVEIRA, F. *Crítica a Razão Dualista*. p. 68.

<sup>173</sup> *Ibid.*, p. 68.

dinamismo na criação de empregos e quando todo um processo se cristaliza – conforme os resultados do censo demográfico de 1970 – numa distribuição de renda mais desigual? Esses tipos de serviços, longe de serem excrecência e apenas depósito do “exército de reserva”, são adequados para o processo da acumulação global e da expansão capitalista e, por seu lado, reforçam a tendência à concentração da renda.<sup>174</sup>



Figura 47 – Foto de camelôs vendendo frutas, legumes e hortaliças



Figura 48 – Foto de loja de conserto de produtos eletrônicos

Essa particularidade da economia brasileira se apresentará claramente no bairro de Guaianases onde, como demonstrado na tabela abaixo, cerca de 84 % do total de empregos oferecidos na região concentram-se no setor de serviços:

*Estabelecimentos e Empregos por Número de Empregados em Guaianases*

Atividade	Nº Estabelecimentos	%	Nº Empregos	%
Serviços	651	41,25	6.183	44,66
Comércio	749	47,47	5.539	40,01
Indústria	100	6,34	971	7,01
Construção Civil	76	4,82	1.141	8,24
Agropecuária, extração vegetal, caça e pesca	2	0,13	10	0,07
Outros	0	0	0	0
Total	1.578	100	13.844	1000

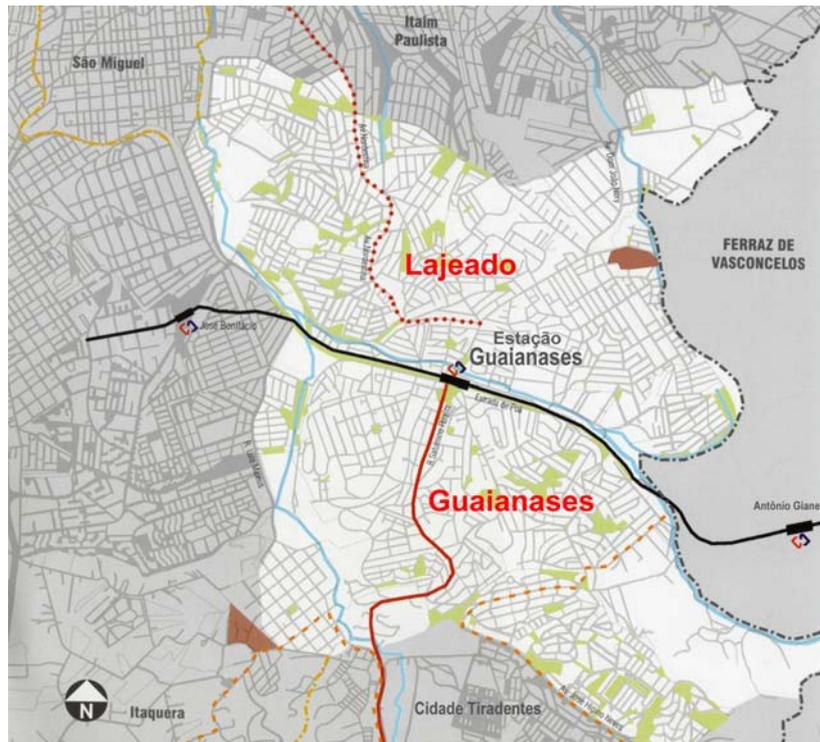
Fonte: Ministério do Trabalho e Emprego. RAIS 2000

Elaboração: Secretaria Municipal de Planejamento Urbano/PMSP

Atualmente, Guaianases apresenta uma população de aproximadamente 256.000 habitantes, dividido em dois distritos – Lajeado e Guaianases - e pertencentes à Subprefeitura de Guaianases<sup>175</sup>.

<sup>174</sup> OLIVEIRA, Francisco. *A Economia brasileira: crítica à razão dualista*, pp. 57 e 58. (ver figuras 47 e 48)

<sup>175</sup> A área total de seu território é de 17,80 Km<sup>2</sup>, sendo 8,60 km<sup>2</sup> pertencem ao distrito de Guaianases e 9,60 Km<sup>2</sup> ao distrito de Lajeado, o que resulta numa densidade demográfica de 14.399,9 habitantes por km<sup>2</sup>. (ver figura 49)



Figuras 49 – Mapa dos distritos de Guaianases e Lajeado

Apesar do incremento dos últimos anos em infra-estrutura urbana ter proporcionado à maioria das residências de Guaianases rede de água (99,08 % das casas) e rede de esgoto (80,34 % das casas)<sup>176</sup>, o acesso a moradia continua sendo o maior problema enfrentado pelos moradores do bairro, uma vez que cerca de 15,5 % da população total, em torno de 40.000 mil pessoas, ainda vive nas 41 favelas do distrito<sup>177</sup>.

Outra importante determinante da região de Guaianases diz respeito a seus indicadores socioeconômicos. Estes, como se pode observar na tabela a seguir, demonstram claramente a baixa remuneração dos residentes no bairro, tendo a grande maioria, ganhos de até 5 salários mínimos:

*Indicadores Socioeconômicos de Guaianases*

<b>Rendimento Chefes de Família</b>	<b>% Guaianases</b>	<b>% Município de São Paulo</b>
Sem Rendimentos	15,58	10,43
Até 5 Salários Mínimos	66,19	47,55
Mais de 5 a 20 Salários Mínimos	17,79	32,58
Mais de 20 Salários Mínimos	0,44	9,44
Rendimento Médio dos Chefes de Família (R\$)	493,58	1.325,43

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) – Censo Demográfico 2000.

<sup>176</sup> Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) – Censo Demográfico 2000.

<sup>177</sup> Fonte: Secretaria da Habitação e Desenvolvimento Urbano/PMSP e Companhia de Processamento de Dados do Município de São Paulo (PRODAM). Base Cartográfica Digital das Favelas do Município de São Paulo, 2000.

Como se viu, a exposição realizada até aqui buscou percorrer todo o processo de constituição histórica de Guaianases apontando as principais determinantes histórico-estruturais que reproduziram uma paisagem urbana que, apesar de particular, é muito semelhante àquela que caracteriza grande parte da periferia de São Paulo. Agindo desse modo, buscamos demonstrar, tal como sugere Artigas<sup>178</sup>, que os problemas enfrentados pela maioria dos bairros da periferia da cidade não são consequência da falta de planejamento ou do descontrolado crescimento populacional mas, pelo contrário, são frutos da forma específica de relações sociais e de produção presentes no capitalismo brasileiro. Ou seja, buscamos demonstrar que algumas das particularidades encontradas na constituição da periferia paulistana – tais como a falta de infra-estrutura urbana, a especulação imobiliária, a obtenção da casa própria por meio da autoconstrução, do mutirão ou do parco financiamento do Estado, a grande concentração de trabalhadores no setor de serviços e no mercado informal, etc. -, são resultados da forma específica de acumulação capitalista brasileira, forma que, como vimos, se assenta, sobretudo na *superexploração do trabalho*.



Figura 50 – Foto aérea que retrata a grande dimensão de Guaianases atualmente

<sup>178</sup> “O remédio que unicamente se recomenda para aliviar as situações [os problemas enfrentados pela cidade] é a planificação (...). Os Planos são a solução. Planos, projetos, levantamentos, dados estatísticos, ‘elementos para um grande diagnóstico, pois a cidade é um organismo vivo’. Planos que iludam o povo e deixem a impressão de que alguma coisa se está fazendo. Que o proletariado se convença de que o cortiço, a ignorância, a fome, a ‘reduzida e mesquinha forma de vida que é obrigado a levar’, têm sua origem não na exploração do homem pelo homem, na essência do regime capitalista, mas ‘no estado atual de nossas cidades’, no caos urbano!” ARTIGAS, Vilanova. *Caminhos da Arquitetura*, pp. 30 e 31.

## CAPÍTULO III

### 1 – Apropriação social da Praça de Guaianases

No presente capítulo, centraremos nossos esforços na análise crítica da apropriação social de uma *Praça* em Guaianases que, entre anos de 2001 e 2003, passou por um processo de intervenção realizado pelo Programa Municipal de Intervenções Urbanas intitulado *Centralidades Urbanas*<sup>179</sup>. Entretanto, não pretendemos aqui nos restringir apenas a apontar as contradições das diretrizes do programa acima referido - embora também seja importante conhecê-las -, mas nos interessa, sobretudo, compreender a forma concreta da apropriação social desse espaço de acordo as condições sociais efetivas que delineiam a sociabilidade dos indivíduos desse bairro.

Localizada no extremo leste da cidade, a *Praça* em Guaianases situa-se no centro desse bairro ao redor da antiga estação de trem Carvalho de Araujo (atualmente desativada) e da nova estação de trem de Guaianases. Desse modo, caracteriza-se como um importante espaço de convergência de pessoas que vivem na região e utilizam a ferrovia como principal meio de acesso ao bairro. Associado a isso, concentram-se também nesse local uma grande quantidade de comércios e serviços ao redor dessas estações, reunindo desde os camelôs, os freqüentadores do Mercado Municipal de Guaianases, os alunos e professores de escolas da rede municipal, estadual e da Biblioteca Municipal do bairro, além dos fiéis das igrejas e templos do entorno<sup>180</sup>.



Figura 51 – Antiga estação de trem Carvalho de Araujo



Figura 52 – Nova Estação de trem de Guaianases

<sup>179</sup> Totalizando uma área aproximada de um milhão de metros quadrados divididos em cinquenta áreas de interferência, o Programa Municipal de Intervenções Urbanas foi implantado pela Empresa Municipal de Urbanização – EMURB, através da elaboração de um *plano de diretrizes* voltado ao convívio social, lazer, esporte, meio-ambiente e segurança, evidenciando desta forma um programa de atividades de uso social bastante utilizado na criação das *Praças* de hoje.

<sup>180</sup> Ver figuras 51 a 56.



Figura 53 – Bolsão de camelôs



Figura 54 – Mercado Municipal de Guaianases



Figura 55 – Biblioteca Municipal Cora Coralina



Figura 56 – Igreja Santa Cruz

Formada por um conjunto de espaços livres “residuais” da malha urbana<sup>181</sup>, a Praça de Guaianases, que possui uma área estimada em 25.000 m<sup>2</sup>, compreende a *Praça Jesus Teixeira* (1), a *Praça Carlos Chagas* (2), as alças do Viaduto Dep. Antônio da Silva Cunha Bueno (3), e toda a área livre ao entorno do Mercado Municipal de Guaianases (4), onde o córrego Itaquera Mirim está localizado (5).



Figura 57 – Foto aérea da área de intervenção do programa

<sup>181</sup> Usamos este termo porque as cinco áreas analisadas neste trabalho são espaços livres residuais da malha urbana, isto é, são resultantes da remodelação viária provocada pela a construção de um grande viaduto na região que acabou por “garantir” a permanência de áreas não edificadas num espaço extremamente adensado, que é uma característica presente na periferia paulistana. (ver figura 57)

Contudo, antes de prosseguirmos na análise crítica da apropriação social da Praça de Guaianases no tópico seguinte, gostaríamos de descrever aqui, de forma breve, como se estruturou a intervenção do Programa Municipal, operação que, a nosso ver, evidencia mais uma vez a superexploração dos trabalhadores que vivem na periferia.

A implantação do programa municipal, como a maioria das obras públicas atualmente, passou por um processo de *licitação*<sup>182</sup>. Assim, várias empresas se candidataram e foram eleitas aquelas que apresentaram o menor orçamento. Entretanto, para diminuir ainda mais o custo da implantação das cinquenta praças programadas<sup>183</sup>, a Emurb abriu vários processos de licitação, de maneira que cada um deles correspondesse a um “lote” com várias praças. Duas foram as empresas mais relevantes<sup>184</sup> e seus portes eram diretamente proporcionais a quantidade de praças que deveriam construir.

Desta forma, o “lote 2”, composto por dez áreas de interferência<sup>185</sup> - entre elas a Praça de Guaianases -, foi gerenciado por uma grande empresa que subcontratou outras empresas menores para construção das praças. Por sua vez, essas pequenas empresas, que pelo baixo nível de capitalização se utilizam da máxima exploração da força de trabalho, também subcontrataram os trabalhadores – a maioria residindo no local - no período das obras, garantindo mediante toda essa operação uma maior rentabilidade para a empresa vencedora da licitação<sup>186</sup>.



Figura 58 e 59 – Fotos da grande quantidade de trabalhadores/ajudantes empregados nas obras do programa

<sup>182</sup> A *Licitação Pública* é um procedimento que possibilitou a Emurb selecionar a proposta de menor custo da implantação das praças dentro da parceria público-privado.

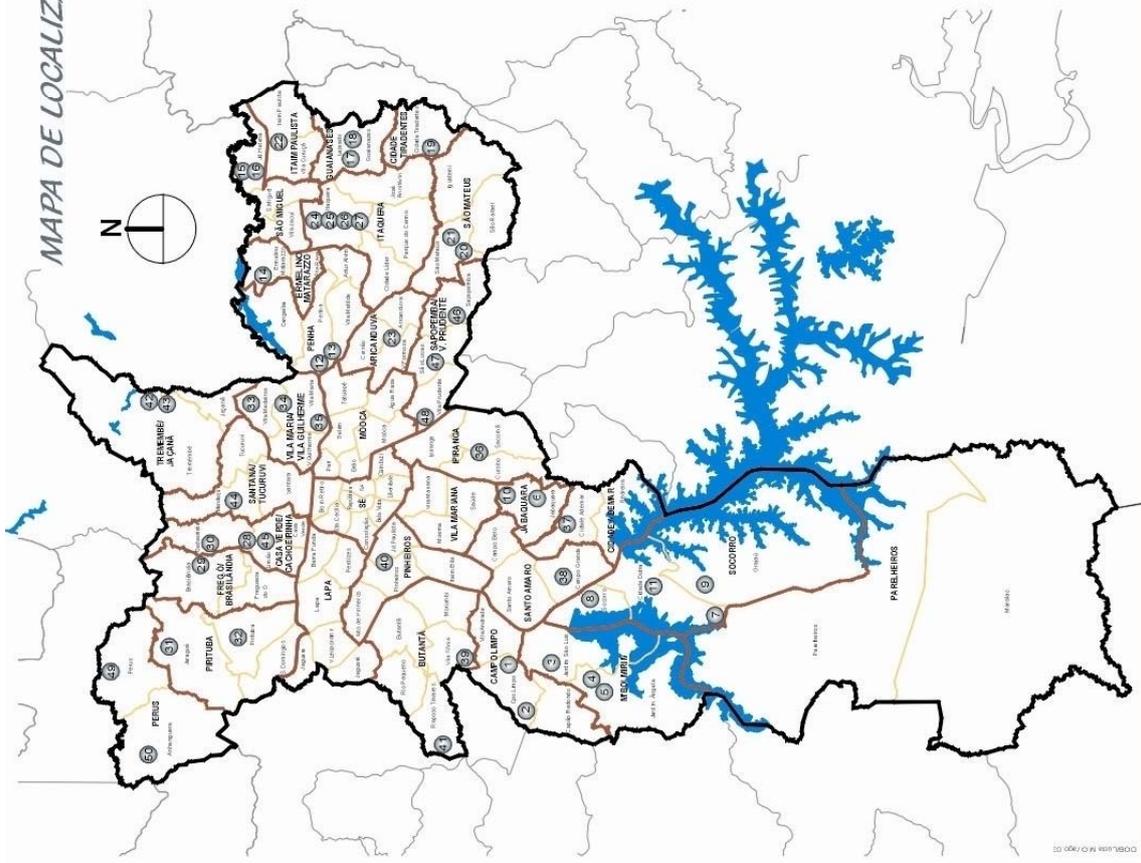
<sup>183</sup> Ver figura 60.

<sup>184</sup> CONSLADEL – Construtora, Laços Detectores e Eletrônica Ltda (Rua Min. Rafael Barros Monteiro, nº 181, Barueri –SP) e H GUEDES - Engenharia Ltda (Rua Quatá, nº 930, São Paulo-SP)

<sup>185</sup> São Paulo (Município). *Lista de distribuição das áreas de intervenção do programa municipal por Lotes*. Empresa Municipal de Urbanização (EMURB), 2004. (Mimeo)

<sup>186</sup> A divisão do trabalho de um canteiro de obra geralmente resume-se: ao *engenheiro* ou *arquiteto*, responsável pelo gerenciamento da obra; ao *encarregado*, responsável pela organização da obra e cujo salário corresponde a 25 % do engenheiro; e ao *ajudante*, que trabalha fundamentalmente no processo de execução da obra (processo de manufatura serial presente na indústria da construção brasileira) recebendo um salário referente a 25 % do encarregado. Desta forma, a empresa vencedora do Lote 2, que neste caso disponibilizou um único engenheiro para gerenciar as dez praças, conseguiu extrair altas taxas de lucro a partir da subcontratação dos trabalhadores/ajudantes empregados diretamente na obra. (ver figuras 58 e 59)

MAPA DE LOCALIZAÇÃO DAS OBRAS NO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO



LEGENDA

1. LARGO DO ARARIBA
2. LARGO DO CAMPO LIMPO
3. FEIRAÇÃO SÃO LUÍZ (R. GERALDO FRAGA DO OLIVEIRA X R. ARRAIAL DOS COUROS)
4. PRAÇA BAMBUZAL (R. NICOLINO LEO X R. COLÔNIA NOVA)
5. PRAÇA SANTOS DIAS DA SILVA
6. PRAÇA DO ENCONTRO
7. PRAÇA DO TRABALHADOR
8. AV. IPANEMA X AV. DOS LAGOS
9. ÁREAS VERDES DO CONJ. HAB. FÁRIA LIMA (GRAJAU)
10. AV. ARMANDO ARRUDA PEREIRA
11. VARZEZA DO CORREGO SÃO JOSÉ
12. PRAÇA DORIVAL RODRIGUES ALVES (ENTORNO DO MERCADO MUNICIPAL DA PENHA)
13. LARGO DO ROSÁRIO. PRAÇA 8 DE SETEMBRO E ENTORNO DO POLO CULTURAL DA PENHA
14. PRAÇA JOÃO AMAZONAS (AV. ANTONIO CASTRO LOPES)
15. ENTRADA DE SÃO MIGUEL (AV. SÃO MIGUEL X AV. JACU PÉSSEGO)
16. R. SÃO GONÇALO DO RIO DAS PEDRAS
17. ÁREAS DO ENTORNO DO MERCADO MUNICIPAL DE GUIAANAZES
18. ALÇAS DO VIADUTO DEPUTADO CUNHA BUENO E PRAÇA JESUS TEIXEIRA
19. PRAÇAS NO FINAL DA AV. DOS METALÚRGICOS
20. LARGO SÃO MATEUS
21. PRAÇA DA R. BASSAIO DEL GRAPPA
22. PRAÇA SILVA TELES
23. PRAÇA SAMPAIO VIDAL
24. MARGEM DA AV. JACU PÉSSEGO 1
25. MARGEM DA AV. JACU PÉSSEGO 2
26. MARGEM DA AV. JACU PÉSSEGO 3
27. MARGEM DA AV. JACU PÉSSEGO 4
28. LARGO DO JAPONÊS
29. JARDIM VISTA ALEGRE
30. PARQUE VILA NOVA CACHOEIRINHA
31. PRAÇA CITY JARAGUA
32. PRAÇA JOÃO BOLDO
33. PRAÇA LOURENÇO DE BELLIS
34. PRAÇA GAL MILTON TAVARES DE SOUZA (PRAÇA DAS NASCENTES)
35. ALÇAS DA PONTE PRES. JÂNIO QUADROS (PONTE DA VILA MARIA)
36. ENTORNO DA CASA DE CULTURA CHICO SCIENCE (AV. TANCREDO NEVES)
37. PRAÇA LIGIA MARIA SALGADO NOBREGA
38. PRAÇA ALEXANDER AKASOF
39. PRAÇA WILSON MOREIRA DA COSTA
40. AV. REBOUÇAS
41. PRAÇA NO JARDIM JOÃO XXIII
42. PRAÇA VILA NILO
43. PRAÇA CABUCU
44. PRAÇA VEREDADOR ANTONIO SAMPAIO
45. PRAÇA SANTÍSSIMA TRINDADE
46. PRAÇA TORQUATO PLAZA (JARDIM GRIMALDI)
47. PRAÇA LUÍZ AUGUSTO CANTEIRO (PARQUE INDUSTRIAL)
48. PRAÇA PADRE DAMIÃO (LARGO VILA PRUDENTE)
49. PRAÇA ALBERTO GENTILI (ENFEE REIMO)
50. PRAÇA IMACIA DIAS

ÁREA TOTAL: 938.313 m<sup>2</sup>

PROGRAMA CENTROS DE BAIRROS



Figura 60 – Mapa das localizações das Praças do Programa Municipal Centralidades Urbanas

O *desenho*<sup>187</sup> também foi fundamental no processo de remodelação dessas praças, uma vez que serviu ao programa tanto para nortear as intervenções propostas pela equipe de arquitetos, urbanistas, paisagistas e engenheiros que participaram da elaboração dos projetos e do gerenciamento das obras, quanto para estipular o orçamento necessário para a construção das praças programadas. Entretanto, não coube ao *desenho* apenas essas funções, mas, como veremos abaixo, também a ele coube outra função muito mais velada.



Figura 61 – Desenho (manual) do projeto

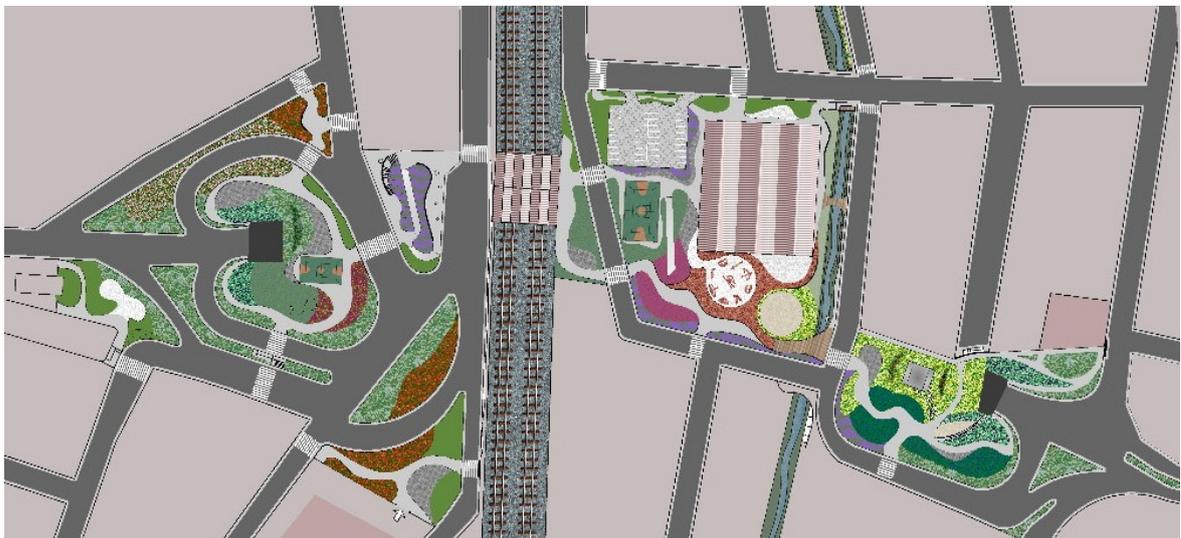


Figura 62 – Desenho (computador) do projeto

<sup>187</sup> Ver figuras 61a 63.

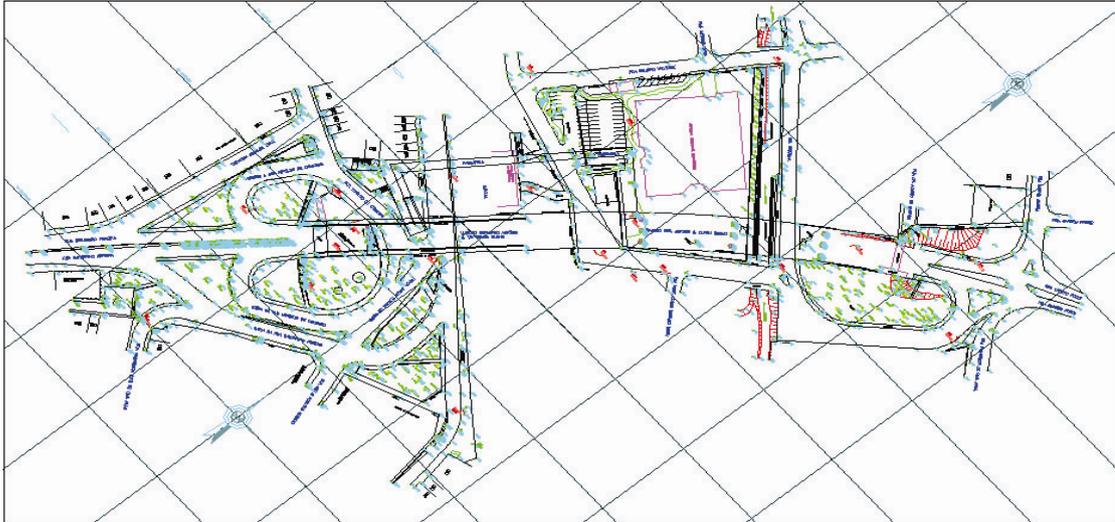


Figura 63 – Levantamento Topográfico do projeto

O *desenho*, como salienta Sérgio Ferro, além de redefinir com maior rigor as parcelas da produção de uma determinada mercadoria, retira dos trabalhadores sua autodeterminação na produção, afinal somente aqueles que podem decodificar suas informações – arquitetos, urbanistas, engenheiros - é que se utilizam desta ferramenta<sup>188</sup>.

O desenho, com suas categorias atuais, é filho da separação. Se a produção é separada, o desenho, para impor-se como norma (regra e medida) de coagulação do trabalho dividido no produto que é mercadoria, não pode perder-se do movimento da produção. Para rejeitar o trabalho dividido, faz-se direção despótica – e, portanto, separada. Separado, o desenho só, em si. Na ausência de necessidade efetivamente real que resultaria de sua dispersão transformadora no movimento da produção, procura envolver-se de necessidades abstratas – harmonia, equilíbrio, marginação... Mas tais recursos têm como corolário o aprofundamento da separação. O desenho separado da produção, ao hipostasiar sua intervenção autoritária, se exhibe como desenho da separação. Inclui a separação, agora sua essência – seu conceito. Filho, absorve sua origem. E, no seu isolamento separado, só lhe resta a separação como coisas a edificar, isto é, exaltar.<sup>189</sup>

<sup>188</sup> “O desenho, gravando um saber meio apropriado, meio derivado da nova situação da produção, envolve de anacronismo o saber ainda exclusivamente transmitido pela experiência. Por outro lado, sua simbolização convencional, já notamos, sustenta uma primeira hierarquização pela exclusão de alguns. O preço da univocidade de informação é seu monopólio inicial e seu estranhamento: editado pelos mestres, sua imagem não inclui mais a familiaridade de que se nutriu”. FERRO, Sérgio. *Arquitetura e Trabalho livre*, pp. 153 e 154.

<sup>189</sup> *Ibid.*, p. 181.

## A Praça dos Trabalhadores de Guaianases

Localizada na Rua Otelo Augusto Ribeiro, a *Praça Jesus Teixeira* (Figura 57, nº 1) compreende uma área que faz divisa com a Escola Municipal de Ensino Fundamental – EMEF - Vinte e Cinco de Janeiro<sup>190</sup> e a Biblioteca Municipal Infanto Juvenil Cora Coralina<sup>191</sup>. Seu traçado atual remonta a um antigo espaço livre que surgiu em frente a antiga estação de trem de Guaianases<sup>192</sup>, até passar a ser denominada *Praça Jesus Teixeira*<sup>193</sup> pelo decreto municipal nº 30.833 de 17 de dezembro de 1991.<sup>194</sup>



Figura 64 – Foto de 1970 do espaço livre em frente à estação de trem



Figura 65 – Foto da configuração atual da *Praça Jesus Teixeira*

Por estar localizada ao lado da linha de trem metropolitano que liga Guaianases com a cidade de Mogi das Cruzes<sup>195</sup>, essa área tornou-se um ponto de intensa convergência de pessoas e veículos que chegam dos municípios vizinhos para alcançar o centro de São Paulo.

<sup>190</sup> Localizada na Rua Caranaíba, nº 23, a Escola Municipal de Ensino Fundamental “25 de Janeiro” atende um média de 600 alunos de 1ª a 8ª série, além das turmas do EJA (Educação de Jovens e Adultos).

<sup>191</sup> A Biblioteca Municipal Infanto Juvenil Cora Coralina está localizada na Rua Otelo Augusto Ribeiro, nº 113. Inaugurada em 21 de maio de 1966, seu acervo de 48.162 volumes é constituído, sobretudo, de obras de referência, didáticos, paradidáticos e de literatura infantil e juvenil. Atende uma média mensal de 15.865 usuários, chegando a atingir, em termos anuais, um público de 190.384 pessoas. Entre as bibliotecas da região (extremo zona leste) existem 4 bibliotecas municipais em Itaquera, 1 em São Miguel Paulista e 2 em Guaianases.

<sup>192</sup> Ver foto 64.

<sup>193</sup> Ver figura 65.

<sup>194</sup> BRASIL, Decreto - lei nº. 30.833, Dez. 1991. Decreto de criação da *Praça Jesus Teixeira* no distrito de Guaianases. (Mimeo)

<sup>195</sup> Essa linha férrea que liga o centro de São Paulo a diversos municípios vizinhos é parte da antiga *Estrada de Ferro Norte São Paulo*, posteriormente denominada *Estrada de Ferro Central do Brasil (REFASA)*. Atualmente funciona sob controle da *Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)*. Com uma extensão de quase 51 km, este percurso é denominado pela CPTM como “linha E” (cor laranja), ligando o centro da cidade ao município de Mogi das Cruzes. Importantíssima para a formação dos primeiros aglomerados urbanos na região de Guaianases, atualmente sua presença provoca grandes transtornos ao bairro por fragmentá-lo em duas partes que se interligam apenas por um grande viaduto e por poucas passarelas. Com a remodelação das linhas da CPTM, a estação de trem Carvalho de Araujo foi desativada para a criação de uma nova estação de trem que interligasse os dois trechos da Linha E. O primeiro trecho vai da Estação do Brás até Guaianases, com trens mais novos, porém insuficiente para a demanda de moradores que vivem nessa região e nos municípios vizinhos. O segundo trecho vai de Guaianases até o município de Mogi das Cruzes, com trens em péssimo estado e com intervalos demorados.

Devido ao fato desse espaço estruturar todo o acesso às cidades de Ferraz de Vasconcelos<sup>196</sup> e Poá<sup>197</sup> - também consideradas cidades dormitórios por ter grande parte de sua população trabalhando em São Paulo - é intenso o tráfego de veículos e pedestres nesse local, gerando dessa forma uma grande concentração de estabelecimentos comerciais e camelôs<sup>198</sup>.



Figura 66 – Foto de concentração de camelôs na Praça Jesus Teixeira

O constante crescimento do bairro e dos municípios vizinhos gerou a necessidade da remodelação viária na Avenida Salvador Gianetti<sup>199</sup> que faz limite com a Praça Jesus Teixeira. Contudo, essa remodelação viária suprimiu parte do espaço que antes pertencia a praça, demonstrando, desse modo, a premência da necessidade de ampliação da malha viária como definidora da forma específica de apropriação desse espaço.



Figura 67 – Foto da Avenida Salvador Gianetti que liga a Praça Jesus Teixeira e a estação de trem

<sup>196</sup> Localizada a poucos quilômetros de Guaianases, Ferraz de Vasconcelos deixou de pertencer ao município de Poá no ano de 1953, tornando-se um município independente diante do extraordinário crescimento desse período que coincidiu com a industrialização paulistana. Atualmente, possui aproximadamente 176 mil habitantes que em sua maioria utiliza a Linha E da CPTM como principal meio de acesso à São Paulo.

<sup>197</sup> A cidade de Poá foi elevada a categoria de município no ano de 1948. Atualmente, possui uma população em torno de 110 habitantes que também utilizam as linhas da CPTM como meio de acesso, como a Linha E e F (Calmon Viana).

<sup>198</sup> Ver figura 66.

<sup>199</sup> Ver figura 67.



Figura 68 – Foto de 1975 da Avenida Salvador Gianetti com intenso fluxo de trabalhadores.

Como nessa avenida encontra-se também a estação ferroviária, é intenso o fluxo de trabalhadores que, chegando à estação deslocam-se para essa via, onde se encontra a maioria dos pontos de ônibus e vans que percorrem as regiões distantes do trajeto da ferrovia. Dessa forma, é grande a concentração de camelôs<sup>200</sup>, de comércio e serviços nesse local.



Figura 69 - Foto da grande concentração de camelôs na Avenida Salvador Gianetti

Outros trabalhadores que também se apropriam da *Praça Jesus Teixeira* são os que oferecem serviços de frete e transporte a um preço acessível aos baixos salários dos moradores do bairro. Ao estacionar seus caminhões<sup>201</sup> no entorno da *Praça*, local de grande fluxo de pessoas, esses trabalhadores oferecem seus serviços, possibilitado, desse modo, o deslocamento - bastante habitual<sup>202</sup> - dos pertences de famílias que se transferem para outras moradias.

<sup>200</sup> Ver figura 69.

<sup>201</sup> Na maioria das vezes, esses veículos são comprados por meio de financiamento a longo prazo com juros altíssimos, o que diminui a renda mensal desses trabalhadores. (ver figuras 70 e 71)

<sup>202</sup> Digo bastante habitual, uma vez que uma das características desse bairro é o grande número de loteamentos irregulares, o que provoca uma grande instabilidade na permanência das famílias em suas moradias.



Figura 70 – Foto de caminhões estacionados na Praça



Figura 71 – Foto de caminhões de transporte próximo a Praça

De acordo com as diretrizes<sup>203</sup> do Programa Municipal, houve na Praça Carlos Chagas (Figura 57, nº 2), a remoção de um estacionamento da Subprefeitura de Guaianases, localizado abaixo do Viaduto Dep. Antônio da Silva Cunha Bueno, para a construção de uma quadra poliesportiva.<sup>204</sup>



Figura 72 – Foto do antigo estacionamento abaixo do viaduto



Figura 73 – Foto da quadra construída abaixo do viaduto



Figuras 74, 75 e 76 – Fotos da Praça Carlos Chagas anteriormente a intervenção, durante a obra e atualmente, respectivamente

<sup>203</sup> Dentre as diretrizes do programa, pregava-se a necessidade “criar ambiências urbanas de vizinhança, em áreas públicas, nas regiões carentes da cidade de São Paulo, quer com equipamentos de lazer, esporte e cultura, quer como referência paisagístico-ambiental, prioritariamente para a comunidade moradora e frequentadora destas áreas”. OLIVEIRA, Sérgio Marin. *Op. cit.*, p. 64

<sup>204</sup> Ver figuras 72 e 72.

Nesse local, era freqüente a presença de desempregados e “sem tetos” que se apropriavam dessa *Praça* como sua “moradia”, utilizando-se de sua estrutura física (áreas pavimentadas, muros, muretas, etc.) para se protegerem do tempo. Prevendo essa forma de apropriação social presente na realidade concreta de diversas praças brasileiras, o programa buscou se antecipar, dificultando a permanência dessas pessoas no referido local com a instalação de “pedras pontiagudas” no solo. Entretanto, como era de se esperar, tais “precauções” não evitaram esse modo de apropriação da praça enquanto espaço de habitação temporária.<sup>205</sup>



Figura 77– Foto abaixo do viaduto que serve de habitação



Figura 78- Foto de um grupo de desempregados e “sem tetos”

Por se localizar abaixo do viaduto Dep. Antônio da Silva Cunha Bueno<sup>206</sup>, a Praça Carlos Chagas apresenta outra especificidade.



Figura 79 – Foto atual da Praça Carlos Chaves

<sup>205</sup> Ver figuras 77 e 78.

<sup>206</sup> Este viaduto foi criado na gestão do prefeito Jânio Quadros no final da década de 70, período de grande produção industrial no ABC paulista. Assim, além do viaduto facilitar a ligação das duas partes do bairro separadas pela ferrovia, também possibilitou um novo o acesso às marginais e rodovias para escoamento industrial. Sua implantação é muito criticada por moradores do bairro, pois como a maioria dos viadutos da zona leste, recortou a malha urbana original (ver figura 82 e 83), desapropriando diversas moradias e danificando as que restaram no entorno.



Figura 80 – Foto da Praça Carlos Chagas que é utilizada como retorno do viaduto

Ou seja, como esse viaduto possui um grande movimento de veículos em alta velocidade por interligar distritos como Itaim Paulista e Cidade Tiradentes, além de cidades como Santo André as Rodovias Ayrton Sena e Presidente Dutra, é elevadíssimo o índice de acidentes e atropelamentos causados pela falta de visibilidade prévia dos veículos que utilizam esta praça como retorno<sup>207</sup>.



Figura 81 – Foto de uma das travessias de pedestres bastante perigosa para alcançar a praça Carlos Chagas



Figura 82 – Foto do viaduto obstruindo a Rua Dr. Almirio de Campos



Figura 83 – Foto do acesso à Praça criado pelo programa

A maioria das *Praças* do programa onde foram instalados postes de iluminação pública nos passeios, quadras esportivas<sup>208</sup>, áreas de convívio e “playground” tiveram a fiação elétrica subterrânea arrancada e furtada<sup>209</sup>.

<sup>207</sup> Ver figuras 80 e 81.

<sup>208</sup> Ver figura 84.

<sup>209</sup> Ver figura 85.



Figura 84 – Foto de quadra com postes de iluminação

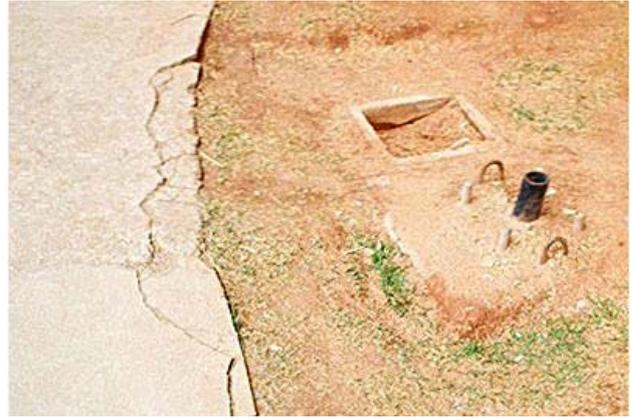


Figura 85 – Foto de uma base de poste de iluminação de onde é furtado os fios

Entretanto, ao contrário de vermos nesse fenômeno o resultado de uma simples ação depredatória, observamos outra determinante que deve ser levada em consideração. Ou seja, em entrevista<sup>210</sup> com uma moradora do bairro, que criou seus quatro filhos e construiu sua casa com o dinheiro proveniente da “cata” de ferro velho, foi colocado que o valor pago pelo quilo do cobre – que é a base de fabricação da fiação elétrica utilizada em *Praças* - é elevadíssimo nos ferros velhos da região, o que possivelmente coopera com elevado índice de furto desse material na periferia da cidade devido ao grande índice de desemprego. Como se vê, a “degradação” dessas *Praças* que, quase sempre é associada a atos de vandalismo gratuito e isolado de pretensos indivíduos que desconsiderariam o espaço público revela, no entanto, as condições e necessidades materiais de uma população que para sobreviver é levada até mesmo a cometer essas ações. Ainda segundo a moradora, os valores pagos pela compra de materiais metálicos e não metálicos no mercado informal são:

<b>Materiais (Kg)</b>	<b>Valores (R\$)</b>
Garrafa Pet	8 centavos
Ferro	13 centavos
Papelão	15 centavos
Alumínio	17 centavos
Lata	3 reais
Cobre	8 reais

Além disso, devido a precariedade de infra-estrutura urbana da periferia, onde geralmente inexistem galerias subterrâneas, bocas de lobo, rede de esgoto adequada, entre outros, foi necessário fazer um redimensionamento de uma “calha” de captação de águas pluviais que transbordava na *Praça Carlos Chagas*<sup>211</sup>. Assim, a água da chuva que escorre pelas ruas do bairro em direção à *Praça*, foi transferida para esta calha, o que, entretanto, não

<sup>210</sup> Entrevista realizada pelo autor à Suely, em 24 de Abril de 2007, em sua residência na Vila Rosa em Guaianases.

<sup>211</sup> Ver figura 86.

evitou os constantes problemas apresentados nas redes de esgoto mal dimensionadas do bairro<sup>212</sup>.



Figura 86 – Foto da “calha” de coleta de água da Praça



Figura 87 – Foto da rede de esgoto mal dimensionada transbordando

Ainda nessa Praça, é constante a presença de aposentados e desempregados que se apropriam desse espaço em busca de trabalho – em sua maioria informal -, tão conhecidos como “bicos”. Assim, enquanto esperam a possibilidade de conseguir um trabalho que complemente a aposentadoria ou sustente toda família, esses aposentados e desempregados concentram-se ao redor das mesas da Praça para jogar “dominó”, “baralho” e até fazer aposta no “jogo do bicho”.



Figura 88 – Foto de aposentados e desempregados na Praça



Figura 89- Foto de aposentados e desempregados jogando

A área que compreende as “alças” do viaduto Deputado Antônio da Silva Cunha Bueno<sup>213</sup> (Figura 57, nº 3) também apresenta algumas particularidades.

<sup>212</sup> Ver figura 87.

<sup>213</sup> Com uma extensão de aproximadamente 300 metros esse viaduto, que estrutura grande parte do trânsito de Guaianases, colaborou com a diminuição do grave índice de acidentes na travessia da ferrovia ao proporcionar uma ligação mais segura entre as duas partes do distrito - Guaianases e Lajeado. Cf. Entrevista realizada pelo autor à Elias Benedito, em 24 de Abril de 2007, na Biblioteca Municipal Cora Coralina.



Figura 90 – Foto da construção do viaduto na década de 1980



Figura 91 – Foto do cruzamento da ferrovia na década de 1970

Por se tratar de um dos poucos acessos de travessia da linha férrea que divide o bairro, é intenso o fluxo de pedestres nesse percurso que, juntamente com a presença da antiga e da nova estação ferroviária em suas proximidades, provocou uma grande concentração de camelôs<sup>214</sup> que se apropriam da *Praça* para trabalhar.

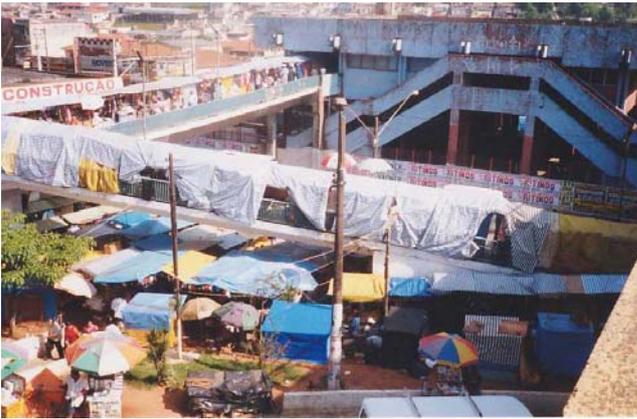


Figura 92 – Foto da concentração de camelôs antes da intervenção



Figura 93 – Foto da permanência dos camelôs após a intervenção



Figura 94 – Foto dos camelôs na *Praça* abaixo da passarela

<sup>214</sup> Ver figuras 92 a 94.

Esses camelôs estão concentrados principalmente na passarela da antiga estação de trem Carvalho de Araújo<sup>215</sup>, que faz a ligação da *Praça Jesus Teixeira* com o Mercado Municipal de Guaianases. Segundo entrevista com alguns dos camelôs que trabalham nessa passarela<sup>216</sup>, a renda mensal dos camelôs de Guaianases gira em torno de quatrocentos reais por família e muitos deles instalaram-se na região a partir do início da década de 1990.



Figura 95 – Foto da concentração de camelôs na passarela da antiga estação

No período de intervenção do Programa Municipal, foi necessário realocar uma grande quantidade de camelôs instalados nessa área para as estreitas calçadas do entorno, de forma a viabilizar a remodelação presente nas diretrizes do programa. Desta forma, a Subprefeitura de Guaianases ficou responsável pela reinstalação permanente apenas dos camelôs “cadastrados” com a criação de 515 pontos<sup>217</sup>, o que provocou a expulsão de grande parte desses trabalhadores que não possuíam o *termo de permissão de uso*.

Nesse mesmo período, a prefeitura de São Paulo criou o Decreto n° 42.600, de 11 de Novembro de 2002, regulamentando a Lei n° 11.039, de 23 de Agosto de 1991, que disciplina o exercício do comércio e a prestação de serviços ambulantes nas vias e logradouros públicos do Município de São Paulo.<sup>218</sup>

Esses instrumentos legais que buscavam regulamentar essa atividade econômica amplamente praticada nas ruas paulistanas, mediante o estabelecimento de um conjunto de

<sup>215</sup> Ver figura 95.

<sup>216</sup> Entrevistas realizadas pelo autor aos camelôs Marleide e Ronaldo em 17 de Maio de 2007, na passarela da antiga estação de Guaianases.

<sup>217</sup> São Paulo (Município) Prefeitura Municipal. *Proposta de reorganização de comércio ambulante em Guaianases*. Secretaria de Implementação das Subprefeituras, Administração Regional de Guaianases. (Mimeo).

<sup>218</sup> BRASIL, Decreto - lei n°. 42.600, Nov. 2002. Decreto que disciplina o exercício do comércio e a prestação de serviços ambulantes nas vias e logradouros públicos do Município de São Paulo, de acordo com o dispositivo na Lei n° 13.399, de 1 de agosto de 2002, que dispôs sobre a criação das Subprefeituras. (Mimeo)

normas técnicas que deveriam ser cumpridas pelos trabalhadores<sup>219</sup>, acabou por dificultar ainda mais as condições de trabalho dos camelôs, gerando constantes conflitos entre o Estado e essa categoria de trabalhadores. Entretanto, graças à função social que esses trabalhadores cumprem na dinâmica da economia brasileira<sup>220</sup>, as *Praças de Guaianases*, assim como diversas outras de São Paulo, continuam a aglomerar milhares de camelôs que nelas se instalam diariamente, buscando vender, mesmo sob perseguição policial, os mais diversos produtos - alimentos, roupas, produtos eletrônicos, etc.<sup>221</sup>



Figura 96 – Foto dos camelôs instalados nas ruas estreitas do bairro



Figura 97- Foto dos produtos comercializados pelos camelôs



Figura 98 – Foto da intervenção abaixo da passarela



Figura 99 – Foto do retorno dos camelôs na área de intervenção

<sup>219</sup> Inclusive para estabelecer o preço público a ser cobrado pela área utilizada como ponto de venda, conforme Capítulo VI do Decreto.

<sup>220</sup> Segundo o presidente do Sindicato dos Camelôs Independentes de São Paulo, foi colocado que o número de trabalhadores que participam da economia informal em São Paulo corresponde a uma média de 70.000 trabalhadores, distribuídos geralmente em locais de grande tráfego de pedestres. Contudo, é importante considerarmos que são 70.000 trabalhadores que participam diretamente do mercado informal, sendo que indiretamente pode alcançar mais de 200.000 trabalhadores quando acrescentados seus ajudantes, como exemplo os camelôs itinerantes - pipoqueiro, vendedor de picolé – com até duas pessoas, e os camelôs com ponto fixo – vendedores de roupas, alimentos, produtos eletrônicos – com até quatro pessoas. Cf. Entrevista realizada pelo autor à Afonso Camelô, em 15 de Maio de 2007, na sede do Sindicato dos Camelôs Independentes de São Paulo.

<sup>221</sup> Ver figura 96 a 99.

Atualmente, os camelôs de Guaianases estão bastante organizados e são representados pelo Sindicato dos Camelôs Independentes de São Paulo, onde existe uma média de sete mil trabalhadores associados segundo presidente do sindicato.<sup>222</sup>

Ainda nas proximidades da área acima referida, a remoção da escola de samba G.R.C.E.S. UNIDOS DE GUAIANASES<sup>223</sup>, prevista nas diretrizes do Programa Municipal para a construção de uma quadra de areia<sup>224</sup>, gerou graves conflitos com a comunidade local.



Figura 100 – Foto da escola de samba antes da intervenção



Figura 101 – Foto da quadra de areia criada no local da escola



Figura 102 – Foto do novo local da escola de samba

Por ter sua sede construída em uma área “residual” da malha urbana considerada pública<sup>225</sup>, a escola de samba também foi desconsiderada pelo programa que, para diminuir o desgaste político da gestão pública, propôs a remoção da sede da escola para outro local<sup>226</sup> (na outra extremidade do viaduto), em um terreno cedido pela Subprefeitura de Guaianases sob permissão de uso.

<sup>222</sup> Entrevista realizada pelo autor à Afonso Camelô, em 15 de Maio de 2007, na sede do Sindicato dos Camelôs Independentes de São Paulo.

<sup>223</sup> Localiza na Rua Hipólito de Camargo, abaixo de viaduto Dep. Antônio da Silva Cunha Bueno e ao lado da antiga estação de Trem Carvalho de Araujo, essa escola de samba foi fundada em 17 de Fevereiro de 1980 e desde então é o local de encontro dos carnavalescos de Guaianases.

<sup>224</sup> Ver figuras 100 e 101.

<sup>225</sup> Ver figura 103.

<sup>226</sup> Ver figura 102.



Figura 103 – Foto da área onde a escola de samba foi removida

Importante ainda observar que, mesmo sendo realizada pelo Programa Municipal a instalação de outros equipamentos de lazer e de prática esportiva (pista de “Skate”, arquibancada, palco de eventos, etc.)<sup>227</sup>, ainda é patente a escassez de equipamentos de cultura<sup>228</sup> e esporte nessa região, como demonstrado na tabela a seguir:

*Equipamentos de Cultura e Esporte em Guaianases*

Área	Tipos de Equipamentos	Guaianases	Município de São Paulo
Cultura	Biblioteca	2	64
	Casa de Cultura/Centro Cultural	0	16
	Casa Histórica/Museu	0	12
	Teatro	0	8
	Total	2	100
Esportes	Clubes da Cidade	0	41
	Clubes Desportivos Municipais (CDMs)	1	197
	Equipamentos Especiais (Estádios, Autódromos, Centro Olímpico)	0	6
	Total	1	244

Fonte: *Secfeteria Municipal da Cultura/PMSP, 2004 e Secretaria Municipal de Esportes, Lazer e Recreação/PMSP, 2003.*

<sup>227</sup> Ver figuras 104 e 105

<sup>228</sup> É importante ressaltar aqui que na década de 1950, período de grande crescimento urbano do bairro, Guaianases possuía uns dos poucos cinemas da periferia de São Paulo, até que nas décadas posteriores, a valorização imobiliária da rua onde estava localizado – Av. Salvador Gianetti - estimulou a transferência do uso do edifício para o comércio. Atualmente, funciona nesse edifício a rede de lojas Pernambucanas. (ver figuras 106 e 107)



Figura 104 – Foto da pista de “skate” durante a obra



Figura 105 – Foto da pista de “skate” atualmente



Figura 106 – Foto de 1953 do cinema de Guaianases



Figura 107 - Foto do cinema substituído pela Pernambucanas

Outra importante determinante presente na *Praça* de Guaianases consubstancia na presença do Mercado Municipal Leonor Quadros<sup>229</sup>. Este, que hoje se localiza ao lado da antiga estação de trem, foi construído a partir da desapropriação de uma área abaixo do viaduto Dep. Antônio da Silva Cunha Bueno onde antes existia um *favelinha*, segundo um antigo morador do bairro<sup>230</sup>.



Figura 108 – Foto atual do Mercado Municipal de Guaianases abaixo do viaduto

<sup>229</sup> Localizado na Rua Belmiro Valverde, s/nº, o mercado possui uma área construída de 3.100 m<sup>2</sup> e foi inaugurado no dia 5 de Maio de 1989, na gestão do ex-prefeito Jânio Quadros. Além dos “boxes” de vendas, o mercado possui um Telecentro (centrais de informática de utilidade pública). (ver figura 226)

<sup>230</sup> Entrevista realizada pelo autor à Elias Benedito, em 24 de Abril de 2007, na Biblioteca Municipal Cora Coralina.

O motivo de sua implantação no extremo leste da cidade de São Paulo foi facilitar a distribuição de alimentos nos distantes bairros gerados pela impressionante expansão urbana das últimas décadas. Dessa forma, conjuntamente com outras cinco unidades de abastecimento da zona leste - Penha, São Miguel, Sapopemba, Vila Formosa e Central de abastecimento Leste - São Miguel –, o Mercado Municipal de Guaianases<sup>231</sup> passou a colaborar com a distribuição de alimentos na periferia e atualmente é administrado pela Supervisão Geral de Abastecimento da Secretaria Municipal de Serviços da Prefeitura do Município de São Paulo.



Figura 109 – Foto atual da fachada do Mercado Municipal de Guaianases

Contudo, como grande parte das áreas institucionais destinadas à educação, a saúde, lazer e abastecimento estão localizadas em terrenos menos valorizados que sobraram no processo de intenso adensamento urbano da periferia - como as margens de córregos, fundo de vales, terrenos acidentados – o mercado de Guaianases não foi exceção, isto é, também foi construído as margens do córrego Itaquera Mirim que têm propensão a inundação, o que provoca grandes transtornos aos trabalhadores desse local.

Os problemas causados pelas freqüentes inundações desse córrego foram agravados ainda mais quando o programa municipal propôs a limpeza superficial da “calha” do córrego que, a partir de então, passou a apresentar constantes desmoronamentos devido ao “solapamento” das margens do córrego, além de desproteger as bases de sustentação do mercado (fundações) localizado a menos de dez metros de sua margem<sup>232</sup>.

<sup>231</sup> Ver figura 109.

<sup>232</sup> Ver figuras 110 e 111.



Figura 110 – Foto do “solapamento” das margens do córrego



Figura 111 - Foto do desmoronamento da margem do córrego

No período de intervenção urbana no entorno do mercado (Figura 57, nº 4), uma boa parte dos “boxes” de venda encontravam-se desativados diante do reduzido número de consumidores. Tal fato foi associado, segundo relatos dos “permissionários” desses boxes, ao aumento do número de grandes redes de supermercado na região de Guaianases<sup>233</sup> (Rede Extra de Supermercados, Rede D’avó etc.) e, principalmente, a concorrência estabelecida com os camelôs instalados nas suas mediações que também comercializam produtos de gênero alimentícios<sup>234</sup> – principalmente frutas e hortaliças - mais baratos que no mercado.



Figura 112 – Foto de camelô vendendo frutas em Guaianases



Figura 113- Foto de camelô vendendo mandioca na Praça de Guaianases

Outra remodelação requerida pelas diretrizes do programa municipal foi a remoção de um grande estacionamento situado em frente ao Mercado Municipal para a implantação de uma Praça composta por um “playground”<sup>235</sup>, um palco de eventos<sup>236</sup> e uma área de convívio com mesas e bancos, além do plantio de árvores.

<sup>233</sup> Principalmente durante a década de 1990, período de abertura da economia brasileira que possibilitou a instalação de grandes empresas multinacionais - inclusive de rede de supermercados..

<sup>234</sup> Ver figuras 112 e 113.

<sup>235</sup> Ver figuras 114 e 115.

<sup>236</sup> Apesar da necessidade de instalações elétricas nos palcos de eventos para o funcionamento de caixas de sons, microfones, entre outros, o programa dificilmente previa nos palcos de suas praças esse tipo de suporte técnico devido ao alto índice de ligações elétricas clandestinas na periferia da cidade. (ver figuras 116 e 117)



Figura 114 – Foto do estacionamento antes da intervenção



Figura 115 - Foto do "playground" instalado abaixo do viaduto



Figura 116 – Foto do estacionamento antes da intervenção



Figura 117- Foto do palco instalado abaixo do viaduto

Nessa remodelação, foi proposto um redimensionamento do número de vagas de veículos desse estacionamento. No entanto, contrariados com a diminuição do número de vagas que foi transferido para a lateral do mercado<sup>237</sup>, a maioria dos proprietários dos boxes foram contra a intervenção dessa área sob alegação de diminuir a venda de suas mercadorias.



Figura 118 – Foto do estacionamento com pedrisco após intervenção



Figura 119- Foto do estacionamento atualmente asfaltado

<sup>237</sup> Ver figuras 118 e 119.

Assim como nas outras áreas analisadas até aqui, também é grande a concentração de camelôs ao redor do mercado, principalmente na passarela que o une a antiga estação Carvalho de Araujo. Desse modo, para que fosse possível o redimensionamento das vagas do estacionamento na lateral do mercado, grande parte desses trabalhadores foi removida permanentemente desse local<sup>238</sup>, sendo poucos deles – somente os cadastrados - transferidos para uma estreita área na Rua Capitão Pucci<sup>239</sup>.



Figura 120 – Foto do bolsão de camelôs antes da intervenção



Figura 121- Foto do estacionamento implantado na mesma área

Outra importante característica evidenciada nesse local é existência de um grande número de aposentados e desempregados<sup>240</sup> que se apropriam da *Praça* do entorno do Mercado Municipal a procura de trabalho para sustentar suas famílias. Além deles, a quantidade de crianças e adolescentes que se apropriam dessa *Praça* é também bastante significativo, tanto que freqüentemente é necessária a substituição dos brinquedos instalados no “playground” devido à intensa utilização por parte destas<sup>241</sup>.



Figura 122 – Foto do “playground” instalado na intervenção



Figura 123- Foto do “playground” substituído atualmente

<sup>238</sup> Ver figura 120 e 121.

<sup>239</sup> A Rua Capitão Pucci é atualmente o prolongamento da Radial Leste até o centro de Guaianases, o que à torna uma via de tráfego bastante intenso e propensa a atropelamentos e acidentes de trânsito. Cf. AQUI. São Paulo. *Nova Radial: caminho mais fácil*. Boletim da Subprefeitura de Guaianases. Maio de 2007, p. 4.

<sup>240</sup> Ver figura 124 e 125.

<sup>241</sup> Ver figura 122 e 123.



Figura 124 – Foto de aposentados na frente ao mercado



Figura 125- Foto de desempregados na frente ao mercado

Assim como em grande parte da periferia de São Paulo, Guaianases também apresenta elevados índices de violência. Diante disso, o equipamento urbano mais reivindicado pela população nas áreas de interferência do programa foi a instalação de bases policiais. Em Guaianases, a implantação de um posto da Polícia Militar<sup>242</sup> foi realizada em um local “estratégico” da praça do entorno do mercado, de onde era possível acessar facilmente tanto as ruas que contornam o mercado, quanto o outro lado da linha de trem através da passarela que une o mercado a Praça Jesus Teixeira.

O córrego Itaquera Mirim (Figura 57, nº 5), que se localiza ao lado do Mercado Municipal, é um dos afluentes do Rio Itaquera, ambos pertencentes à bacia hidrográfica do Rio Tietê. Na cidade de São Paulo, os rios e córregos presentes em sua paisagem, tanto os que correm a céu aberto quanto os que se encontram canalizados, apresentam elevados índices de poluição que é agravado, em grande parte, pela expressiva falta de saneamento básico de regiões carentes como Guaianases, assim como em toda a periferia.

Associado a isso, o elevado índice de adensamento urbano das últimas décadas, provocado pela completa ocupação dos lotes, acabou por extrapolar os limites da malha urbana “regulamentada” alcançando, em grande parte da periferia, as margens dos rios e córregos<sup>243</sup>. Dessa forma, essas áreas de várzeas que deveriam permanecer livres de construção para o refluxo das águas<sup>244</sup>, foram completamente ocupadas por inúmeras famílias

<sup>242</sup> Muitos desses postos policiais implantados pelo programa já sofreram algum tipo de atentado, como aconteceu numa *Praça* do programa em Campo Limpo, na zona sul da cidade, onde o posto policial foi “metralhado” durante o dia.

<sup>243</sup> Ver figuras 126 e 127.

<sup>244</sup> Segundo “Lei Federal”, é preciso manter 30 metros livres de construção nas duas margens de rios com até 10 metros de largura, 50 m livres para rios de 10 a 50 metros de largura e 100 metros livres para rios de 50 a 100 metros de largura.

desabrigadas que passaram a sofrer as conseqüências dos constantes alagamentos, enchentes e desmoronamentos de suas margens.



Figura 126 – Foto das margens do córrego ocupada por moradias



Figura 127- Foto das margens do córrego ocupada por moradia

Em Guaianases, onde se verifica elevados índices de impermeabilidade do solo devido ao grande aproveitamento construtivo, é freqüente a ocorrência de inundações no córrego Itaquera Mirim, que é o principal canal da bacia hidrográfica do bairro<sup>245</sup>, expondo desse modo milhares de famílias que vivem nesses locais ao perigo constante.



Figura 128- Foto da bacia hidrográfica do córrego Itaquera Mirim completamente adensada

Nesse sentido, na tentativa de amenizar os problemas acima referidos, o programa municipal procedeu, de acordo com suas diretrizes, na limpeza das “calhas” e preservação das bordas e margens com vegetação. Contudo, importante ressaltar que durante o período de intervenção, grande parte da população que residia nas proximidades dos leitos reivindicava a canalização permanente desses rios e córregos alegando ser eles responsáveis pela grande proliferação de roedores e insetos, bem como do mau cheiro provocado pelo acúmulo de lixo.

O trecho de interferência do programa municipal no córrego de Guaianases correspondeu a aproximadamente 150 metros lineares. A montante<sup>246</sup> do trecho do mercado,

<sup>245</sup> Ver figura 128.

<sup>246</sup> “Direção de onde correm as águas duma corrente fluvial”. Cf. Dicionário Aurélio.

onde as margens do córrego encontram-se completamente ocupadas por residências<sup>247</sup>, foi feito, como se pode observar nas fotos abaixo, uma limpeza da “calha” do córrego que provocou grandes transtornos aos moradores do local.



Figura 129 – Foto das margens do córrego antes da intervenção



Figura 130- Foto dos gabiões instalados na margem do córrego

Ou seja, ao ser removido uma boa parte do lixo do córrego, o que provocou o aumento da velocidade da água, iniciou-se um processo de erosão em suas margens que, além de afetar a estrutura de uma ponte bastante importante no bairro, ocasionou o desmoronamento de algumas habitações que precisaram ser interditadas imediatamente pela subprefeitura<sup>248</sup>. Entretanto, enquanto o problema de solapamento da ponte foi resolvido pelo programa com a construção de gabiões<sup>249</sup>, as casas destruídas pela erosão tiveram de ser reconstruídas pelos próprios moradores<sup>250</sup> que, mesmo sob o risco iminente de novos desmoronamentos, necessitaram retornar a este local por não terem outra opção de moradia.



Figura 131 – Foto de residências desmoronadas nas margens do córrego



Figura 132- Foto das residências reconstruídas pelos moradores

<sup>247</sup> Ver figura 129.

<sup>248</sup> A maioria dessas habitações fazia parte de um grande cortiço situado entre o córrego e a Rua Prof. Cosme Deodato Tadeu, onde viviam várias famílias. Essas famílias foram despejadas sem nenhum auxílio da prefeitura. (ver figura 131)

<sup>249</sup> Muro de sustentação feito de pedras reunidas dentro de uma tela. (ver figura 130)

<sup>250</sup> Ver figura 132.

No trecho do mercado de Guaianases, a limpeza do córrego também provocou a danificação de suas margens<sup>251</sup>. Por possuir uma “calha” com aproximadamente dois metros de altura margeada por uma rua de grande movimento<sup>252</sup>, é freqüente a ocorrência de acidentes de veículos bem como a queda de pessoas no canal, fatos que foram constantemente observados no período de nosso trabalho no local. Contudo, o que queremos salientar nesse



Figura 133 – Foto do novo local da escola de samba

fato é que, independente das medidas paliativas que são tomadas para diminuir esses índices de acidente<sup>253</sup>, o seu principal causador é o processo particular da urbanização da periferia de São Paulo que “despreza” as condições do meio geográfico para o máximo aproveitamento do solo, criando situações perigosas como essa para a população residente.



Figura 134 – Foto da “calha” do córrego percorrendo paralelamente a Rua Getulina

A jusante<sup>254</sup> do trecho do mercado, as características do córrego são semelhantes ao lado de cima. Após a limpeza desse trecho, o que também provocou o aumento da velocidade da água, ocorreram vários desmoronamentos<sup>255</sup> chegando a causar até mesmo a interdição

<sup>251</sup> Ver figura 133.

<sup>252</sup> Rua Getulina onde se concentra estabelecimentos comerciais e escolas. (ver figura 134)

<sup>253</sup> Muros de contenção, corrimão, etc.

<sup>254</sup> “O sentido em que correm as águas de uma corrente fluvial”. Cf. Dicionário Aurélio.

<sup>255</sup> Ver figura 136.

parcial de uma moradia<sup>256</sup>, que teve sua estrutura comprometida por se localizar as margens desse córrego, como relata o morador em carta enviada a Subprefeitura<sup>257</sup>.



Figura 135- Foto da residência interditada pela subprefeitura



Figura 136- Foto do desmoronamento na Rua Getulina

Claro está, portanto, que as questões ambientais que envolveram a análise do córrego em Guaianases, assim como as que abrangem todo o *habitat* em que está inserido, não podem ser tratadas de modo separado da forma específica como se constitui a paisagem urbana na periferia, por isso é um equívoco reduzir os problemas ambientais a um produto de uma *falta de consciência*, se ponderarmos que ninguém gostaria de dormir pensando que seu quarto pode desabar ou ser inundado.

<sup>256</sup> Ver figura 135.

<sup>257</sup>“Eu, Cleuto Antônio da Silva, morador da cidade de São Paulo no Bairro de Guaianases, na rua Antônio Cari, 04 – IPTU: 115.053.0052-8, página do guia 137 R22; venho à vocês solicitar que resolvam o meu problema. Há alguns dias vocês fizeram uma limpeza no córrego que passa no fundo de minha residência, só que quando vocês limparam o rio tiraram com a máquina uma proteção que eu possuía contra as enchentes, com o início das chuvas formou-se um buraco muito grande, levando inclusive a própria Prefeitura a interditar parcialmente a minha residência. Como moro na região central do bairro, a minha casa virou ponto turístico para os moradores. Sem falar que a mesma está toda rachando por inteiro, e inclusive está desabando, causando um transtorno para mim e minha família porque não possuo condições para mudar. Certo da compreensão de vocês, aguardo deferimento o mais urgente possível”. Cf. Carta enviada à Subprefeitura de Guaianases pelo Sr. Cleuto Antônio da Silva. (Mimeo)

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Essa pesquisa buscou contribuir com os estudos referentes ao tema - espaços livres urbanos da periferia de São Paulo - através da análise da apropriação social de uma Praça localizada em Guaianases, extremo leste da cidade.

Contudo, para apreendermos a forma particular de apropriação social da *Praça* de Guaianases enquanto categoria da paisagem urbana da periferia, ou seja, tendo como base as principais determinantes que conformam a paisagem em que está inserida, iniciamos a pesquisa estudando o processo histórico de formação da cidade de São Paulo.

Juntamente a este estudo, percorremos os nexos constitutivos mais determinantes da urbanização brasileira que, nas últimas décadas, provocou a impressionante expansão urbana da cidade de São Paulo constituindo o que atualmente é classificada como periferia.

Assim, após apresentarmos os múltiplos significados que o termo periferia adquiriu nas diversas áreas do conhecimento social, demonstramos que o surgimento da periferia de grandes cidades, como no caso de São Paulo, não pode ser entendido separadamente das relações de reprodução social desigual e organicamente combinada com o centro, ou seja, ainda que tal relação também se expresse espacialmente, ela é muito mais o produto de uma forma particular de relação social que constitui a paisagem e, conseqüentemente, a cidade.

Analizamos as principais transformações da cidade de São Paulo, desde o período colonial, quando se deu a fixação da vila quinhentista e sua importância enquanto centro de um sistema topográfico acessível ao homem e obrigatório para quem desejasse adentrar no interior do rico planalto brasileiro.

Em seguida, mostramos como sua interligação com os diversos núcleos de povoamentos, aldeamentos e propriedades rurais do interior do Brasil possibilitou sua ascensão enquanto centro do capital comercial dos produtos cultivados no planalto, que foi a base da restauração da economia paulista até se tornar um próspero entreposto comercial da produção agrário-exportadora brasileira, iniciado com o cultivo da cana-de-açúcar e, posteriormente, com o café.

Ressaltamos ainda a importância desses produtos para a inserção da cidade de São Paulo na economia mundial, bem como as grandes transformações provocadas pela emergência de um novo modo de produção de mercadorias baseado no trabalho assalariado. As determinantes desse processo foram a construção das primeiras ferrovias no território brasileiro financiada pelo capital estrangeiro, a intensificação da imigração estrangeira

financiada pelo governo para efetivar essa produção e, principalmente, as alterações das relações de trabalho causadas pela substituição da força de trabalho escrava pela livre e assalariada.

Acompanhamos, a partir de 1930, a inversão do padrão de acumulação capitalista rumo à industrialização analisando, dentre as condicionantes desse processo, a regulamentação da *Legislação Trabalhista*, a combinação do padrão “primitivo” com novas relações de produção do setor agropecuário brasileiro, o financiamento em infra-estrutura como a expansão da rede ferroviária e a criação das rodovias. O desdobramento dessa transição econômica de base agrário-exportadora para uma estrutura produtiva de base urbano-industrial provocou profundas transformações na paisagem da cidade de São Paulo, principalmente após 1956 quando pela primeira vez a renda do setor industrial supera a da agricultura.

Também ressaltamos nesse período como a inexistência de um mercado de capitais, consolidado somente a partir de 1965, gerou na virada dos anos 1950 uma grande concentração de investimentos no mercado imobiliário, o que provocou a expansão da área edificada da periferia de São Paulo absorvendo, inclusive, regiões anteriormente consideradas longínquas, como o distrito de Guaianases localizado a 27 Km do centro da cidade.

Apontamos ainda que a partir da década de 1960, período de instauração da Ditadura Militar, teve-se o início de um intenso processo de aprofundamento do capitalismo brasileiro e, conseqüentemente, um maior desenvolvimento do parque industrial da cidade de São Paulo que, para se efetivar, gerou a necessidade de freqüentes intervenções urbanísticas que buscaram proporcionar a infra-estrutura necessária à instalação industrial, bem como promoveram a expansão da área construída da cidade.

Associado a isso, vimos como a impressionante migração de milhares de trabalhadores da zona rural para a capital paulista para compor o exército industrial de reservas necessário ao desenvolvimento industrial geraria, por sua vez, uma intensa ocupação das periferias, ocupação que se daria, sobretudo, mediante loteamentos populares e criação de favelas. Em geral, eram abertos loteamentos apenas arruados, sem qualquer infra-estrutura e de difícil acesso.

Percorremos todo o processo de formação histórico de Guaianases, desde seu surgimento enquanto pouso de viajantes bandeirantes, até se tornar um dos bairros mais populosos de São Paulo. Assim, apontamos suas principais atividades econômicas - extrativismo mineral e produção de telhas e tijolos - que cooperaram com o desenvolvimento da construção civil paulistana na virada do século XX, a importância da ferrovia para o

desenvolvimento do núcleo urbano e, principalmente, a impressionante explosão demográfica ocorrida entre os anos 1940 e 1960, quando se verificou em Guaianases um crescimento populacional de 739%. Esse fenômeno, que ocorreu concomitantemente ao processo cada vez mais crescente de desenvolvimento industrial da cidade de São Paulo, foi gerado, sobretudo pelo estabelecimento no bairro de milhares de trabalhadores advindos de várias regiões do país em busca de emprego e moradia barata.

Analizamos como os baixos níveis salariais estipulados pela nova legislação trabalhista da década de 1930, que não incorporou no custo da reprodução a cota correspondente à compra da casa própria, obrigou milhares desses trabalhadores a construir suas próprias casas, utilizando-se para tanto de suas poucas economias, como também de seu trabalho nas horas de folga nos finais de semana e nas férias.

Também vimos como a associação da economia brasileira com o grande capital internacional após a década de 1950, intensificou o desenvolvimento da indústria no Brasil, fazendo da cidade de São Paulo, que concentrava grande parte dessas indústrias, uma dos maiores centros populacionais do país. Com isso, diante a necessidade de habitação gerada por este crescimento urbano devido ao intenso êxodo rural que já se verificava em todo território, mostramos que foi promulgada, em 1964, a Lei 4.380 que instituía o Banco Nacional de Habitação (BNH) com o objetivo de ampliar a provisão de habitação nas grandes cidades brasileiras. Um ano depois, em 1965, foi criada a Cohab São Paulo que construiu até o ano de 1989 aproximadamente 100 mil unidades habitacionais, sendo a maioria desses conjuntos erguidos em zonas rurais desvalorizadas e afastados de qualquer rede de infraestrutura urbana. Entre eles, demonstramos que em Guaianases, a construção do Conjunto Cidade Tiradentes, que somava um total de 40.000 unidades habitacionais planejadas para o uso monofuncional por ser destinado apenas à moradia, provocou um crescimento populacional espantoso que transformou completamente a paisagem urbana da região.

Buscamos demonstrar até aqui que a forma de constituição do bairro de Guaianases, vinculado a forma específica de reprodução da força de trabalho no Brasil, acabou por determinar uma paisagem urbana produzida essencialmente pela autoconstrução e pela criação de conjuntos habitacionais populares pelos quais se deu o assentamento residencial da população que migrou para a cidade.

Aliado a isso, outro importante componente da paisagem urbana de Guaianases analisada nesse trabalho foi a grande quantidade de comércio informal presente nas principais ruas do bairro. Mostramos que os *camelôs* garantem não somente o sustento de suas famílias, mas, principalmente, cumprem uma função social importante na economia brasileira uma vez

que cooperaram para a diminuição do custo de reprodução da força de trabalho mediante a venda de produtos à preços acessíveis aos baixíssimos salários dos trabalhadores da periferia.

Também vimos que a relação dialética existente entre o surgimento do “moderno” Brasil industrial e a permanência do “atrasado” na economia brasileira, pode ser facilmente notada em Guaianases pela grande concentração de empregos no setor terciário que, graças a exígua capitalização, teve de ser implantado apoiando-se na grande oferta de força de trabalho barata garantindo, desse modo, altas taxas de acumulação que foram, posteriormente, transferidas para outros setores modernos da economia.

Como se viu, nossa pesquisa buscou apreender parte significativa da complexa constituição histórico-social de Guaianases e de suas *Praças* mediante uma ampla pesquisa histórica - iconográfica, documental, bibliográfica e oral. Desta forma, após analisarmos as *Praças* Jesus Teixeira da Costa e Carlos Chagas, as alças do Viaduto Dep. Antônio Silva da Cunha Bueno e o entorno do Mercado Municipal de Guaianases, revelando a apropriação concreta desses espaços livres, isto é, desde as crianças que jogam bola ou que brincam nos brinquedos ali instalados, os adolescentes que utilizam a pista de Skate, o transeunte que passa com pressa para o trabalho, o camelô que vende seu produto, o trabalhador que compra a fruta para levar para casa, o idoso que joga seu dominó, o morador de rua que faz do viaduto seu abrigo, o perueiro que ali trabalha, etc., demonstramos que todos compõem a paisagem da *Praça*, todos contribuem para conformar os modos de apropriação social específico desse espaço.

Nesse sentido, a *Praça* aqui estudada é a “*Praça viva*”, é a *Praça* cuja paisagem reflete a história do bairro de Guaianases, como também a história de seus moradores. Assim, esse trabalho buscou retratar uma *Praça* singular, de um bairro singular, bairro composto predominantemente por trabalhadores - formais e informais - dos quais a grande maioria trabalha em bairros distantes de suas casas, remunerados com baixos salários e sob extensas jornadas.

A *Praça* representada aqui não é a *Praça* idealizada pelos “planejadores”, mas é a *Praça* do trabalhador, da criança que vê nela um espaço de brincadeira que muitas vezes não tem em seu bairro, do idoso que encontra os amigos, do desempregado que procura trabalho, do camelô, do desabrigado. É a *Praça* conformada por esse universo de ações, de usos, de respostas que os indivíduos que nela convivem promovem. Indivíduos que, no enfrentamento das dificuldades cotidianas da vida, agem diariamente nessa paisagem, construindo e transformando suas casas, seu bairro, sua *Praça* - suas vidas.

Por fim, gostaríamos de salientar que seria impossível trazer a tona, nos limites deste trabalho, e principalmente dessas considerações finais, todas as determinantes apreendidas no decorrer da pesquisa. No entanto, fica aqui o desenvolvimento de uma problematização que instiga seu futuro aprofundamento.

Para tal, disponibilizamos ao final desse trabalho, um estudo mais amplo do processo de formação histórica da *Praça* brasileira realizado no decorrer de nossa pesquisa. Contudo, apesar desse estudo ter contribuído na melhor compreensão de nosso objeto, decidimos por sua não incorporação ao corpo do texto dissertativo, uma vez que, a nosso ver, tal não se adequava a orgânica formal da exposição que pretendíamos apresentar. Assim, devido a sua importância, resolvemos incluí-lo como anexo para que o leitor mais curioso possa ter acesso a outras importantes determinantes da constituição histórico-social da *Praça* brasileira em outros períodos.

Com o intuito de facilitarmos o acesso às fontes históricas utilizada na pesquisa, no final do trabalho disponibilizamos um “CD-ROW” que contém uma boa parte das fontes digitalizadas.

## FONTES

### I – Escritas

#### 1 – Jornais

- Acidente de ônibus na linha de trem de Guaianases. *Folha da Tarde*. São Paulo, 20 Abril 1973. Editorial, p.12.
- A pobreza sob céu azul. *Folha da Tarde*. São Paulo, 16 Fev. 1970, p.12.
- Muitos os Problemas de Guaianases. *Folha da Tarde*. São Paulo, 20 de Abr. 1973, p.12.
- 22 Mortos na Passagem de Nível. *Folha da Tarde*. São Paulo, 24 de Ago. 1977, p. 24.
- Programa reurbaniza áreas em 23 bairros da Capital. *Diário de São Paulo*. São Paulo, 20 de Julho de 2002. Editorial, p. 25.
- Itaquera/Guaianases Região tem pouco lazer e muitas obras. *Folha de São Paulo*. São Paulo, 25 de Jan. de 2004. SP450, p. 36.
- Espaço para todas as idades. *Folha da Tarde*. São Paulo, 29 de Maio de 2002. Cidade, p. 20.
- *Praça Vira Paraíso das Crianças*. *Jornal Agora*. São Paulo, 14 de Out. 2002, p. A-3.

#### 2 – Informativos e Boletim da Prefeitura

- SP VOCÊ. São Paulo. *Administração recupera centro de bairros*. Informativo da Prefeitura Municipal de São Paulo, Secretaria da Comunicação e Informação Social. nº 14, Novembro/Dezembro de 2002, p. 5.
- SP VOCÊ. São Paulo. *Projeto revitaliza 57 áreas*. Informativo da Prefeitura Municipal de São Paulo, Secretaria da Comunicação e Informação Social. nº 7, Março de 2002, p. 4.
- AQUI. São Paulo. *Nova Radial: caminho mais fácil*. Boletim da Subprefeitura de Guaianases. Maio de 2007, p. 4.

#### 3 – Planos e Ofícios (Prefeitura Municipal de São Paulo)

- São Paulo (Município). Prefeitura Municipal. *Plano de diretrizes do Programa Municipal Centralidades Urbanas*. Empresa Municipal de Urbanização (EMURB), 2004.

- São Paulo (Município). Prefeitura Municipal. *Plano Regional Estratégico da Subprefeitura de Guaianases*. Secretaria de Planejamento Urbano, 2004.
- São Paulo (Município). *Objetivos e Critérios para definição das áreas de intervenção do programa “Centro de Bairros”*. Empresa Municipal de Urbanização (EMURB). (Mimeo)
- São Paulo (Município). *Lista de distribuição das áreas de intervenção do programa municipal por Lotes*. Empresa Municipal de Urbanização (EMURB). (Mimeo)
- São Paulo (Município) Prefeitura Municipal. *Proposta de reorganização de comércio ambulante em Guaianases*. Secretaria de Implementação das Subprefeituras, Administração Regional de Guaianases. (Mimeo)

#### 4 – Carta de moradores

- Carta enviada à Subprefeitura de Guaianases pelo Sr. Cleuto Antônio da Silva. (Mimeo)

#### 5 – Decretos

- BRASIL, Decreto - lei nº 14.334, Nov. 1944. Decreto de criação do distrito de Guaianases.
- BRASIL, Decreto - lei nº. 30.833, Dez. 1991. Decreto de criação da *Praça Jesus Teixeira* no distrito de Guaianases. (Mimeo)
- BRASIL, Decreto - lei nº. 42.600, Nov. 2002. Decreto que disciplina o exercício do comércio e a prestação de serviços ambulantes nas vias e logradouros públicos do Município de São Paulo, de acordo com o dispositivo na Lei nº 13.399, de 1 de agosto de 2002, que dispôs sobre a criação das Subprefeituras. (Mimeo)

## II – Orais

- Entrevista realizada pelo autor à Afonso Camelô, em 15 de Maio de 2007, na sede do Sindicato dos Camelôs Independentes de São Paulo.
- Entrevista realizada pelo autor à Elias Benedito, em 24 de Abril de 2007, na Biblioteca Municipal Cora Coralina.
- Entrevista realizada pelo autor à Jorge Teixeira, em 24 de Abril de 2007, na sede da Folha de Guaianases.

- Entrevista realizada pelo autor à Marleide (camelô), em 17 de Maio de 2007, na passarela da antiga estação de Guaianases.
- Entrevistas realizadas pelo autor à Ronaldo (camelô), em 17 de Maio de 2007, na passarela da antiga estação de Guaianases.
- Entrevista realizada pelo autor à Suely, em 24 de Abril de 2007, em sua residência na Vila Rosa em Guaianases.
- Entrevista realizada pelo autor à Virgílio Furtado, em 6 de Junho de 2007, na Pedreira São Mateus em guaianases.

### III - Iconográficas

- Figura 1 e 2 – MESQUITA, Ruy Filho. *São Paulo de Piratininga: de pouso de tropas a metrópole*. 1. ed. São Paulo: O Estado de S. Paulo: Editora Terceiro Nome, 2003. (p. 153)
- Figura 3 - Autor (março de 2005)
- Figura 4 - AB´SÁBER, Aziz Nacib. *São Paulo: Ensaios Entreveros*. São Paulo: Edusp, 2004. (p. 119)
- Figura 5 - AZEVEDO, Aroldo. *A cidade de São Paulo: estudos de geografia urbana*. Coleção “A evolução urbana”, Volume II. São Paulo: Editora Nacional, 1958. (p. 52)
- Figura 6 - [www.novomilenio.inf.br/santos/h0102n.htm](http://www.novomilenio.inf.br/santos/h0102n.htm) (acesso em 10/02/07)
- Figura 7 - KOSSOY, Boris. *Fotografia & História*. São Paulo: Ateliê Editorial, 2001. (p. 119)
- Figura 8 - AB´SÁBER, Aziz Nacib. *São Paulo: Ensaios Entreveros*. São Paulo: Edusp, 2004. (p. 155)
- Figura 9 - ROLNIK, Raquel. *A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo*. São Paulo: Studio Nobel, 1999. (p. 256)
- Figura 10 - MESQUITA, Ruy Filho. *São Paulo de Piratininga: de pouso de tropas a metrópole*. 1. ed. São Paulo: O Estado de S. Paulo: Editora Terceiro Nome, 2003. (p. 233)
- Figura 11 - AZEVEDO, Aroldo. *A cidade de São Paulo: estudos de geografia urbana*. Coleção “A evolução urbana”, Volume II. São Paulo: Editora Nacional, 1958. (p. 120)
- Figura 12 - BRUAND, Yves. *Arquitetura contemporânea no Brasil*. São Paulo: Perspectiva, 2005. p. 330.
- Figura 13 - MARX, Murilo. *Cidade brasileira*. São Paulo: Edusp, 1980. (p. 121)
- Figura 14 - <http://www.estacoesferroviarias.com.br/ramais/cp-tronco.jpg> (acesso em 10/02/07)
- Figura 15 – AZEVEDO, Aroldo. *A cidade de São Paulo: estudos de geografia urbana*. Coleção “A evolução urbana”, Volume III. São Paulo: Editora Nacional, 1958. (p. 86)
- Figura 16 - CARLOS, Ana Fani. A. *Geografias de São Paulo: representação e crise da metrópole*. São Paulo: Contexto, 2004. (p. 110)
- Figura 17 - Google Earth (acesso em 16/02/07)
- Figura 18 - AB´SÁBER, Aziz Nacib. *São Paulo: Ensaios Entreveros*. São Paulo: Edusp, 2004. (p. 99)
- Figura 19 - ROLNIK, Raquel. *A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo*. São Paulo: Studio Nobel, 1999. (p. 256)
- Figura 20 - AZEVEDO, Aroldo. *A cidade de São Paulo: estudos de geografia urbana*. Coleção “A evolução urbana”, Volume VI. São Paulo: Editora Nacional, 1958. (pp. 158 e 159)
- Figura 21 - Autor (março de 2007)
- Figura 22 – Acervo particular de Jorge Teixeira da Costa
- Figura 23 e 24 – Acervo particular de Jorge Teixeira da Costa
- Figura 25 - Google Earth (acesso em 20/04/07)
- Figura 26 - Acervo particular de Jorge Teixeira da Costa
- Figura 27 - Autor (março de 2007)
- Figura 28 - AZEVEDO, Aroldo. *A cidade de São Paulo: estudos de geografia urbana*. Coleção “A evolução urbana”, Volume VI. São Paulo: Editora Nacional, 1958. (p. 174)
- Figura 29 a 35 – Acervo particular de Jorge Teixeira da Costa
- Figura 36 - Autor (janeiro de 2007)
- Figura 37 - CARLOS, Ana Fani. A. *Geografias de São Paulo: representação e crise da metrópole*. São Paulo: Contexto, 2004. (p. 423)
- Figura 38 e 39 – Autor (março de 2007)

- Figura 40 - Google Earth (acesso em 20/04/06)
- Figura 40 a 48 – Autor (março de 2007)
- Figura 49 – Prefeitura do Município de São Paulo – Secretaria de Planejamento. Planos Regionais Estratégicos – PRE – Guaianases. Série Documentos – Novembro de 2004 (p. 28)
- Figura 50 – Prefeitura do Município de São Paulo – Secretaria de Planejamento. Planos Regionais Estratégicos – PRE – Guaianases. Série Documentos – Novembro de 2004 (p. 29)
- Figura 51 a 56 – Autor (março de 2007)
- Figura 57 - Google Earth (acesso em 20/04/06)
- Figura 58 e 59 – Autor (junho de 2002)
- Figura 60 a 63 – Empresa Municipal de Urbanização – EMURB (2002)
- Figura 64 - Acervo particular de Jorge Teixeira da Costa
- Figura 65 a 67 – Autor (março de 2007)
- Figura 68 - Acervo particular de Jorge Teixeira da Costa
- Figura 69 a 71 - Autor (março de 2007)
- Figura 73 – Autor (outubro de 2002)
- Figuras 74 e 75 – Autor (agosto de 2002)
- Figura 76 – Autor (março de 2007)
- Figura 77 a 79 – Autor (março de 2007)
- Figura 80 e 81 – Autor (março de 2007)
- Figura 82 – Autor (agosto de 2002)
- Figuras 83 e 84 – Autor (março de 2007)
- Figura 85 – Autor (outubro de 2002)
- Figura 86 - Autor (março de 2007)
- Figura 87 – Autor (outubro de 2002)
- Figura 88 e 89 - Autor (março de 2007)
- Figura 90 e 91 - Acervo particular de Jorge Teixeira da Costa
- Figura 92 – Autor (agosto de 2002)
- Figura 93 a 97– Autor (março de 2007)
- Figura 98 – Autor (outubro de 2002)
- Figura 99 - Autor (março de 2007)
- Figura 100 - Autor (agosto de 2002)
- Figura 101 a 103 - Autor (março de 2007)
- Figura 104 - Autor (outubro de 2002)
- Figura 105 - Autor (março de 2007)
- Figura 106 - Acervo particular de Jorge Teixeira da Costa
- Figura 107 a 109 - Autor (março de 2007)
- Figura 110 e 111 - Autor (outubro de 2002)
- Figuras 112 e 113 - Autor (março de 2007)
- Figura 114 - Autor (agosto de 2002)
- Figura 115 - Autor (março de 2007)
- Figura 116 - Autor (agosto de 2002)
- Figura 117 - Autor (março de 2007)
- Figura 118 - Autor (outubro de 2002)
- Figura 119 - Autor (março de 2007)
- Figura 120 - Autor (outubro de 2002)
- Figura 121 - Autor (março de 2007)
- Figura 122 - Autor (outubro de 2002)
- Figuras 123 a 125 - Autor (março de 2007)
- Figura 126 - Autor (outubro de 2002)
- Figuras 127 a 128 - Autor (março de 2007)
- Figura 129 - Autor (agosto de 2002)
- Figuras 130 e 131 - Autor (março de 2007)
- Figuras 132 - Autor (março de 2007)
- Figura 133 - Autor (outubro de 2002)
- Figura 134 - Autor (março de 2007)
- Figura 135 e 136 - Autor (março de 2007)
- Figura 137 - BENEVOLO, Leonardo. *História da Cidade*. São Paulo: Perspectiva, 2003. (p. 479)
- Figura 138 - BENEVOLO, Leonardo. *História da Cidade*. São Paulo: Perspectiva, 2003. (p. 489)
- Figura 139 - MESQUITA, Ruy Filho. *São Paulo de Piratininga: de pouso de tropas a metrópole*. 1. ed. São Paulo: O Estado de S. Paulo: Editora Terceiro Nome, 2003. (p. 134)

- Figura 140 - MACEDO, Sílvio Soares; ROBBA, Fabio. *Praças Brasileiras*. São Paulo: Edusp, 2003. (p. 16)
- Figura 141 - MESQUITA, Ruy Filho. *São Paulo de Piratininga: de pouso de tropas a metrópole*. 1. ed. São Paulo: O Estado de S. Paulo: Editora Terceiro Nome, 2003. (p. 107)
- Figura 142 - MESQUITA, Ruy Filho. *São Paulo de Piratininga: de pouso de tropas a metrópole*. 1. ed. São Paulo: O Estado de S. Paulo: Editora Terceiro Nome, 2003. (p. 201)
- Figura 143 - MESQUITA, Ruy Filho. *São Paulo de Piratininga: de pouso de tropas a metrópole*. 1. ed. São Paulo: O Estado de S. Paulo: Editora Terceiro Nome, 2003. (p. 28)
- Figura 144 - MESQUITA, Ruy Filho. *São Paulo de Piratininga: de pouso de tropas a metrópole*. 1. ed. São Paulo: O Estado de S. Paulo: Editora Terceiro Nome, 2003. (p. 27)
- Figuras 145 e 146 - MESQUITA, Ruy Filho. *São Paulo de Piratininga: de pouso de tropas a metrópole*. 1. ed. São Paulo: O Estado de S. Paulo: Editora Terceiro Nome, 2003. (p. 234)
- Figura 147 - MESQUITA, Ruy Filho. *São Paulo de Piratininga: de pouso de tropas a metrópole*. 1. ed. São Paulo: O Estado de S. Paulo: Editora Terceiro Nome, 2003. (p. 106)
- Figura 148 - AB'SÁBER, Aziz Nacib. *São Paulo: Ensaio Entreveros*. São Paulo: Edusp, 2004. (p. 99)
- Figura 149 - MACEDO, Sílvio Soares; ROBBA, Fabio. *Praças Brasileiras*. São Paulo: Edusp, 2003. (p. 22)
- Figuras 150 - MESQUITA, Ruy Filho. *São Paulo de Piratininga: de pouso de tropas a metrópole*. 1. ed. São Paulo: O Estado de S. Paulo: Editora Terceiro Nome, 2003. (p. 171)
- Figuras 151 - MESQUITA, Ruy Filho. *São Paulo de Piratininga: de pouso de tropas a metrópole*. 1. ed. São Paulo: O Estado de S. Paulo: Editora Terceiro Nome, 2003. (p. 204)
- Figuras 152 - MESQUITA, Ruy Filho. *São Paulo de Piratininga: de pouso de tropas a metrópole*. 1. ed. São Paulo: O Estado de S. Paulo: Editora Terceiro Nome, 2003. (p. 205)
- Figuras 153 - MESQUITA, Ruy Filho. *São Paulo de Piratininga: de pouso de tropas a metrópole*. 1. ed. São Paulo: O Estado de S. Paulo: Editora Terceiro Nome, 2003. (p.181)
- Figura 154 - MACEDO, Sílvio Soares; SAKATA, Francine G. *Parques Urbanos no Brasil*. São Paulo: Edusp, 2003. (p. 16)
- Figura 155 - MACEDO, Sílvio Soares; ROBBA, Fabio. *Praças Brasileiras*. São Paulo: Edusp, 2003. (p. 32)
- Figura 156 - MACEDO, Sílvio Soares; ROBBA, Fabio. *Praças Brasileiras*. São Paulo: Edusp, 2003. (p. 26)
- Figura 157 - SEGAWA, Hugo. *Prelúdio da Metrópole: Arquitetura e Urbanismo em São Paulo na passagem do século XIX ao XX*. São Paulo: Ateliê Editorial, 2004. (p. 60)
- Figura 158 - BRUAND, Yves. *Arquitetura contemporânea no Brasil*. São Paulo: Perspectiva, 2005. (p. 40)
- Figuras 159 - MESQUITA, Ruy Filho. *São Paulo de Piratininga: de pouso de tropas a metrópole*. 1. ed. São Paulo: O Estado de S. Paulo: Editora Terceiro Nome, 2003. (p. 202)
- Figura 160 - MACEDO, Sílvio Soares; SAKATA, Francine G. *Parques Urbanos no Brasil*. São Paulo: Edusp, 2003. (p. 23)
- Figura 161 - MACEDO, Sílvio Soares; ROBBA, Fabio. *Praças Brasileiras*. São Paulo: Edusp, 2003. (p. 74)
- Figura 162 - MACEDO, Sílvio Soares; ROBBA, Fabio. *Praças Brasileiras*. São Paulo: Edusp, 2003. (p. 55)
- Figura 163 - MACEDO, Sílvio Soares; ROBBA, Fabio. *Praças Brasileiras*. São Paulo: Edusp, 2003. (p. 113)
- Figura 164 - MARX, Murilo. *Cidade brasileira*. São Paulo: Edusp, 1980. (p. 56)
- Figura 165 - MACEDO, Sílvio Soares; ROBBA, Fabio. *Praças Brasileiras*. São Paulo: Edusp, 2003. (p. 113)
- Figura 166 - MACEDO, Sílvio Soares; ROBBA, Fabio. *Praças Brasileiras*. São Paulo: Edusp, 2003. (p. 162)
- 
- Figura 167 - MACEDO, Sílvio Soares; ROBBA, Fabio. *Praças Brasileiras*. São Paulo: Edusp, 2003. (p. 131)
- Figura 168 - MACEDO, Sílvio Soares; ROBBA, Fabio. *Praças Brasileiras*. São Paulo: Edusp, 2003. (p. 165)
- Figura 169 - MACEDO, Sílvio Soares; ROBBA, Fabio. *Praças Brasileiras*. São Paulo: Edusp, 2003. (p. 187)
- Figura 170 - MACEDO, Sílvio Soares; ROBBA, Fabio. *Praças Brasileiras*. São Paulo: Edusp, 2003. (p. 140)
- Figura 171 - MACEDO, Sílvio Soares; ROBBA, Fabio. *Praças Brasileiras*. São Paulo: Edusp, 2003. (p. 41)

## BIBLIOGRAFIA

- AB´SÁBER, Aziz Nacib. *São Paulo: Ensaios Entreveros*. São Paulo: Edusp, 2004.
- ALVES, Antônio J. L. *A Individualidade nos Grundrisse de Karl Marx*, 1999, Dissertação (Mestrado em Filosofia), UFMG, Belo Horizonte.
- ARTIGAS, Vilanova. *Caminhos da Arquitetura*. São Paulo: Cosac & Naify, 1999.
- AZEVEDO, Aroldo. *A cidade de São Paulo: estudos de geografia urbana*. Coleção “A evolução urbana”, Volume I, II, III e IV. São Paulo: Editora Nacional, 1958.
- BARTHES, Roland. *A câmara clara: nota sobre a fotografia*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1989.
- BENEVOLO, Leonardo. *História da Cidade*. São Paulo: Perspectiva, 2003.
- BRUAND, Yves . *Arquitetura contemporânea no Brasil*. São Paulo: Perspectiva, 2005.
- CARLOS, Ana Fani. A. *Geografias de São Paulo: representação e crise da metrópole*. São Paulo: Contexto, 2004.
- DEÁK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos. *O Processo de urbanização no Brasil*. São Paulo: Edusp, 2004.
- FERRO, Sérgio. *Arquitetura e Trabalho livre*. São Paulo: Cosace Naify, 2006.
- HOLANDA, Sérgio Buarque. *Raízes do Brasil*. São Paulo: Cia das Letras, 2003.
- KOSSOY, Boris. *Fotografia & História*. São Paulo: Ateliê Editorial, 2001.
- KOSSOY, Boris. *Realidades e Ficções na Trama Fotográfica*. São Paulo: Ateliê Editorial, 2002.
- LYRA, Maria de Lourdes Viana. *A Utopia do Poderoso Império – Portugal e Brasil: Bastidores da Política*. Rio de Janeiro: Ed. Sette Letras, 1994.
- LANGENBUCH, Jueren Richard. *A estruturação da grande São Paulo: estudos de geografia urbana*. Rio de Janeiro: IBGE, 1971.
- MACEDO, Sílvio Soares; SAKATA, Francine Gramacho. *Parques urbanos no Brasil*. São Paulo: Edusp, 2003.
- MACEDO, Sílvio Soares; ROBBA, Fabio. *Praças Brasileiras*. São Paulo: Edusp, 2003.
- MARICATO, Erminia. *A Produção Capitalista da Casa (e da Cidade) no Brasil Industrial*. São Paulo: Alfa-Omega, 1982.
- MARX, Murilo. *Cidade brasileira*. São Paulo: Edusp, 1980.
- MESQUITA, Ruy Filho. *São Paulo de Piratininga: de pouso de tropas a metrópole*. 1. ed. São Paulo: O Estado de S. Paulo: Editora Terceiro Nome, 2003.

- NOVAIS, Fernando A. *Portugal e Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial*. São Paulo: Ed. Hucitec, 1995.
- OLIVEIRA, Francisco. *A Economia brasileira: crítica à razão dualista*. São Paulo: Boitempo Editorial, 2003.
- OLIVEIRA, Francisco. *A Economia da Dependência Imperfeita*. Rio de Janeiro: Ed. Graal, 1977.
- OLIVEIRA, Sérgio Marin. *Paisagismo e as Centralidades Urbanas*. Revista Paisagem e Ambiente: ensaios, São Paulo, n. 20, p. 61 – 83, 2005.
- PRADO, Caio Junior. *Evolução política do Brasil e outros estudos*. São Paulo: Brasiliense, 1972.
- ROLNIK, Raquel. *A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo*. São Paulo: Studio Nobel Fapesp, 1999.
- SANDEVILLE, Euler Junior. *Paisagem*. Revista Paisagem e Ambiente: ensaios, São Paulo, n. 20, p. 47 – 60, 2005.
- SANTOS, Milton. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: Edusp, 2004.
- SEGAWA, Hugo. *Ao amor do Público Jardins no Brasil*. São Paulo: Stúdio Nobel, 1996.
- SEGAWA, Hugo. *Prelúdio da Metrópole: Arquitetura e Urbanismo em São Paulo na passagem do século XIX ao XX*. São Paulo: Ateliê Editorial, 2004.
- SINGER, Paul. *Desenvolvimento econômico e evolução urbana*. São Paulo: Edusp, 1968.

## **Anexo**

## A formação histórica da *Praça* brasileira

Quando afirmamos que ao interpretarmos o processo de constituição histórico-social da paisagem de uma cidade estaremos compreendendo a natureza de sua própria sociedade, queremos salientar que para entender as diversas formas de apropriação social da *Praça* enquanto categoria da paisagem é necessário partir do modo de produção e reprodução da vida material de seus indivíduos.

Assim, quando fazemos referências à função da *Praça* grega – a *ágora* - na cidade da antigüidade, ou da conformação das *places royales* francesas, das *piazze* italianas, das *plazas mayores* espanholas e das *squares* inglesas dos últimos séculos, na tentativa de traçar parâmetros de comparação com a *Praça* brasileira, podemos incorrer num grave erro que nada ajuda no entendimento da apropriação social da *Praça* atual de acordo com o modo de produção e reprodução da vida material dos indivíduos em determinado período histórico.

Atualmente, a presença “significativa” de *Praças* na paisagem urbana faz parte do próprio processo de urbanização que a inclui como elemento fundamental da estrutura urbana. Entretanto, o surgimento da *Praça* na formação da cidade previamente ao ato de concretização da paisagem vai ocorrer com maior frequência somente a partir do século XVIII. Até esse período, as *Praças* da cidade caracterizavam-se como os poucos *espaços livres de construção*, ou seja, sem obstáculos físicos e cuja apropriação social reproduzia uma forma específica de sociabilização de acordo as necessidades estabelecidas pelo momento histórico.

No Brasil, como a *Praça* está presente na paisagem urbana desde a criação das primeiras cidades do território recém descoberto, é a partir desse contexto histórico – a colonização - que começaremos a analisar a constituição histórica da *Praça* brasileira.

### *A Praça colonial: o largo*

O surgimento das primeiras cidades do Novo Mundo através da colonização portuguesa, com o propósito de assegurar parte do continente conquistado com a fundação de pequenos núcleos urbanos no litoral brasileiro, apresentava uma paisagem urbana bastante diferente das cidades criadas nos territórios colonizados pelos espanhóis. Entretanto, apesar das diferenças significativas<sup>258</sup> apresentadas pelas cidades da colonização portuguesa e espanhola, a essência fundamental da atividade colonizadora continuava sendo a máxima exploração do novo continente, através da tomada da posse e de firmar sua ocupação definitiva.

No século XVI, a exploração de além-mar está reservada às duas nações ibéricas, Espanha e Portugal; somente no século seguinte, intervém as outras potências banhadas pelo Atlântico, França, Inglaterra e Holanda. (...) Os portugueses, em seu hemisfério, encontram territórios pobres e inóspitos (sobretudo a África Meridional) ou então, no Oriente, Estados populosos e aguerridos que não podem ser conquistados; assim, fundam somente uma série de bases navais, para controlar o comércio oceânico, e não têm condições de realizar uma verdadeira colonização em grande escala. Ao contrário, os espanhóis encontram em sua zona os territórios mais adequados à colonização: os planaltos da América Central e Meridional, com os impérios indígenas mais ricos e desenvolvidos, mas incapazes de resistir aos conquistadores europeus.<sup>259</sup>

Assim, baseado no trabalho escavo indígena (Astecas, Maias, Incas), a exploração do ouro pelos espanhóis em seu território garantiu um elevado grau de acumulação de riquezas que cooperou com surgimento de cidades mais organizadas e racionais na América espanhola<sup>260</sup>, diferentemente dos portugueses que permitiam uma ocupação mais livre da terra.

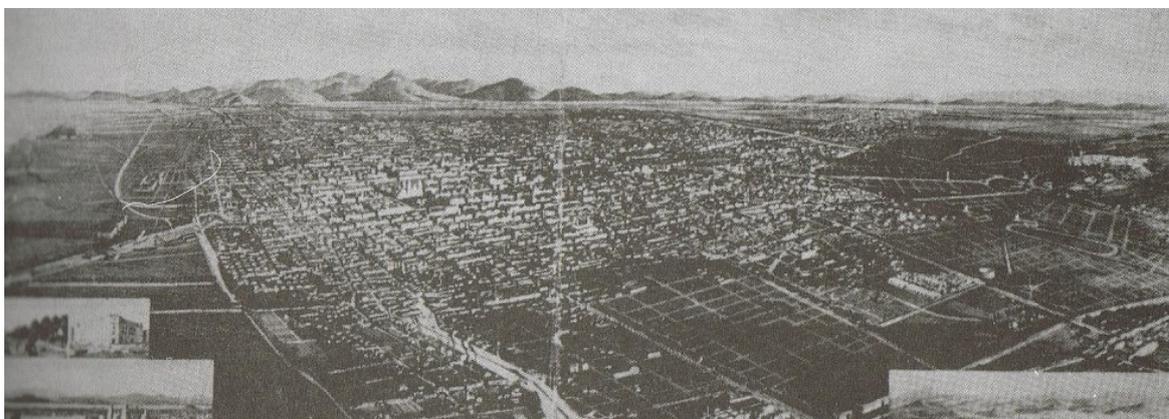


Figura 137 – Vista do traçado urbano regular da Cidade do México em 1905

<sup>258</sup> Essas diferenças eram mais relevantes quanto ao “aspecto formal” de produção da paisagem.

<sup>259</sup> BENEVOLO, Leonardo. *História da Cidade*, p. 475.

<sup>260</sup> Ver figura 137.

Em *Ordenanzas de Descubrimiento Nuevo y Población*, de 1563, os espanhóis delimitavam precisamente as regras de construção das cidades, mesclando a leitura renascentista das clássicas recomendações vitruvianas aos requisitos de sua própria estratégia de dominação dos impérios inca, maia e asteca. Em contraste, os portugueses permitiam uma ocupação mais livre da terra, desde que os lucros do comércio real e a ocupação da colônia estivessem garantidos. A precisão dos engenheiros militares portugueses, expressa na escolha das locações, na simetria e na racionalidade do desenho dos fortes, contrastava com a irregularidade formal dos centros urbanos no Novo Mundo.<sup>261</sup>

Desta forma, enquanto as cidades portuguesas possuíam um traçado urbano mais irregular, os espanhóis aplicavam em suas cidades um modelo de urbanização mais racional fundamentado nos estudos desenvolvidos pelos pensadores renascentistas, ou seja, basicamente um traçado urbano em “tabuleiro” com uma *Praça* central na malha urbana<sup>262</sup>, como coloca Sérgio Buarque de Holanda:

A construção da cidade começaria sempre pela chamada *Praça* maior. Quando em costa mar, essa *Praça* ficaria no lugar do desembarque do porto; quando em zona mediterrânea, ao centro da povoação. A forma da *Praça* seria um quadrilátero, cuja largura correspondesse a dois terços do comprimento, de modo que, em dias de festa, nelas pudesse correr cavalos. Em tamanho, seria proporcional ao número de vizinhos e, tendo-se em conta que as povoações podem aumentar, não mediria menos de duzentos pés de largura por trezentos de comprimento, nem mais de oitocentos de comprimento por 532 de largo; a medida e boa proporção seria a de seiscentos pés de comprimento por quatrocentos de largo. A *Praça* servia de base para o traçado das ruas; as quatro principais saíam do centro de cada face da *Praça*. De cada ângulo saíam mais duas, havendo o cuidado de que os ângulos olhassem para os quatro ventos.<sup>263</sup>

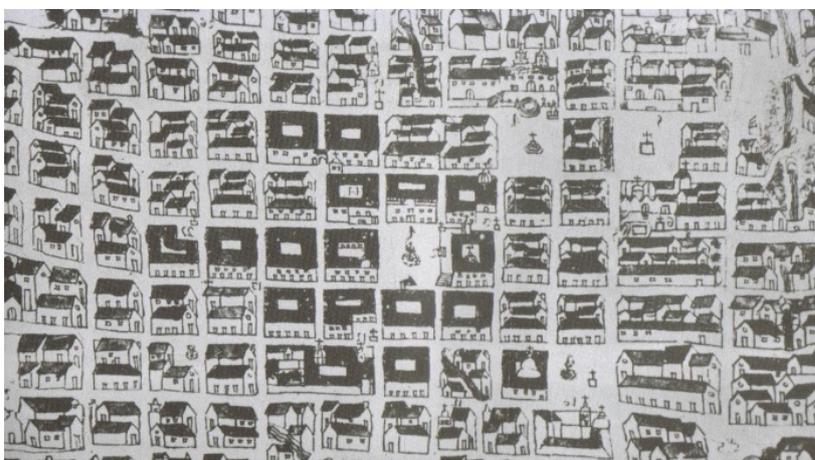


Figura 138 – Desenho do século XVIII da malha urbana em “tabuleiro” com a *Praça* central da cidade de Quito – Equador

Contudo, apesar de alguns autores considerarem o processo de formação da cidade colonial brasileira – com seus traçados irregulares - semelhante ao da cidade medieval européia, traçando parâmetros de aproximação entre elas, devemos esclarecer que a partir de

<sup>261</sup> ROLNIK, Raquel. *A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo*, pp. 16 e 17.

<sup>262</sup> Ver figura 138.

<sup>263</sup> HOLANDA, Sérgio Buarque. *Raízes do Brasil*, p. 97.

um novo contexto histórico, as cidades que surgiam na América se concretizavam através de um plano regulador preestabelecido de acordo com as necessidades colonizadoras, ora para facilitar e exploração do continente, ora para assegurar sua defesa com a fixação de numerosos núcleos urbanos na costa do território.

Desta forma, a relação que se estabelece entre a cidade medieval com a cidade colonial brasileira, deve ser feita apenas quando levadas em consideração a semelhança da estrutura morfológica da malha urbana, visto que a formação da cidade medieval surge em um período histórico onde as relações de produção da vida material eram completamente diferentes das que geraram os primeiros núcleos urbanos da colonização brasileira:

Ao comparar os assentamentos coloniais brasileiros com as cidades medievais, podemos constatar algumas semelhanças na sua organização geral, pois a colonização portuguesa trouxe arraigadas as tradições urbanísticas da Europa medieval, o que justifica a necessidade de verificação do modelo urbano respectivo. (...) O desenvolvimento dos núcleos urbanos coloniais brasileiros assemelhava-se ao da cidade medieval européia, quando analisado do ponto de vista da estrutura morfológica. Ruas, largos e *Praças* iam se configurando a partir da construção do casario, resultando em ruas estreitas e tortuosas, que convergiam para a edificação central do assentamento. Diferiam, porém, quanto à função, ao uso e à apropriação do espaço livre público.<sup>264</sup>



Figura 139 – Foto de 1860 do Largo do Piques em São Paulo

Diferentemente das cidades fundadas na colonização espanhola que apresentavam um tecido urbano mais regular e ordenado, a paisagem urbana da cidade colonial crescia sem nenhum esquema pré-concebido<sup>265</sup>, partindo a priori das condições topográficas do relevo, assim com aponta Bruand:

Enquanto os colonizadores hispânicos esforçavam-se para criar conjuntos urbanos disciplinados, com planos regulares em xadrez, com uma *Praça* central agrupando os edifícios monumentais administrativos e religiosos, seus vizinhos deixavam-se guiar pela natureza dos locais, explorando a topografia e deixando que as aglomerações crescessem livremente, sem nenhum esquema imutavelmente preconcebido. Eles se instalaram sistematicamente nas alturas, mais fáceis de proteger e mais salubres do que as terras baixas frequentemente pantanosas, em todo caso, menos ventiladas. Essa preferência absoluta pelas colinas, que semeiam um relevo movimentado, explica parcialmente a flexibilidade do traçado adotado nas velhas *Praças* do Brasil, onde com muita frequência as ruas serpenteiam para prender-se melhor a um terreno difícil. Contudo, mesmo quando o crescimento dos núcleos primitivos levava à ocupação das planícies vizinhas, nenhuma tentativa de organização racional foi realmente perceptível e a expansão ocorreu de maneira espontânea na medida das necessidades.<sup>266</sup>

<sup>264</sup> MACEDO, Sílvio Soares; ROBBIA, Fabio. *Praças Brasileiras*, pp. 20 e 21.

<sup>265</sup> Ver figura 139.

<sup>266</sup> BRUAND, Yves. *Arquitetura contemporânea no Brasil*, p. 325.

Através dessa distinção entre a cidade colonial brasileira e as cidades da colonização espanhola, assim como de ambas à cidade medieval européia, podemos entender que a forma de apropriação da *Praça* colonial brasileira reproduzia “apenas” as condições e necessidades materiais apresentadas pela sociedade que aqui se formara. Ou seja, enquanto a *Praça* medieval era um espaço fundamental da troca de mercadorias não produzidas por cidadãos e camponeses numa sociedade baseada na *economia de subsistência*, a *Praça* colonial brasileira surge como o espaço livre em frente à igreja<sup>267</sup> mais voltado a estruturar a malha urbana, visto que as relações de produção de desse período concentrava suas atividades no campo e na grande propriedade monocultura.

Em volta da capela, embrião de nossas cidades, foram construídos paulatinamente o casario e as edificações que compunham uma freguesia, arraial ou vila. Tal estrutura de formação das cidades coloniais foi também à força geradora dos primeiros espaços livres públicos brasileiros: os adros das igrejas. O espaço deixado em frente aos templos é justamente o espaço de formação da *Praça*. Conforme a povoação cresce, o adro da igreja se consolida como (...), o mais importante pólo da vila (...), pois atrai para seu entorno as mais ricas residências, os mais importantes prédios públicos e o melhor comércio.<sup>268</sup>



Figura 140 – Foto atual do Terreiro de São Francisco em Salvador



Figura 141 – Foto de 1887 do Largo do São Francisco em São Paulo

No livro *São Paulo: Ensaio Entreveros*, o autor Ab’ Saber demonstra que muitos dos espaços livres urbanos, onde surgiram às primeiras *Praças* brasileiras, restringiam-se à área do *rocio*<sup>269</sup>, caracterizado por ele como o espaço urbano onde obrigatoriamente deveriam permanecer os cavalos e muares dos camponeses ou sitiantes que vinham à cidade para ouvir missa, vender ou trocar mercadorias.

<sup>267</sup> Ver figuras 140 e 141.

<sup>268</sup> MACEDO, Sílvio Soares; ROBBA, Fabio. *Praças Brasileiras*, p. 19.

<sup>269</sup> A designação da palavra *rocio* com “c” e *rossio* com dois “s”, apesar da mesma pronúncia, têm significados diferentes. A palavra *rossio*, que remonta aos fins do século XIII, denota o espaço da *Praça* popular de caráter periurbano na estruturação das cidades portuguesas. No outro sentido, a palavra *rocio*, remete aos descampados de antigas lavouras transformadas em capinzal, independentemente de uma posição geográfica rural ou urbana. Apesar das características do *rossio* com dois “s” se aproximar mais da função da *Praça* brasileira, a palavra que passou a ser utilizado no Brasil a partir do século XVII e XVIII foi *rocio* com “c”. Cf. AB’SÁBER, Aziz Nacib. *São Paulo: Ensaio Entreveros*, p. 495. (nota)

Nesse mesmo sentido, Aroldo Azevedo também associa o rocío como o espaço livre que originou algumas das principais *Praças* da cidade de São Paulo. “*As Praças públicas brasileiras eram todas acanhadas e irregulares, destacando-se apenas as do Palácio (Pátio do Colégio), da Sé e da Câmara Municipal. A atual Praça da República era um logradouro semi-abandonado – o chamado ‘Largo dos Curros’; em idêntica condição, apresentava-se o chamado Jardim Botânico, germe do atual Jardim da Luz*”.<sup>270</sup>



Figura 142 – Foto de 1890 do Largo dos Curros, tradicional campo de cocheiros em São Paulo – e atual *Praça da República*

Num primeiro momento, a *Praça* colonial brasileira vai se configurando a partir da construção dos primeiros edifícios do entorno que passam a delimitar seu perímetro, constituindo-se assim como um espaço livre onde se concentravam as primeiras edificações necessárias à forma de organização social desse período – igreja, comércio, casa de câmara e cadeia - e cuja função era respaldar as atividades agrícolas praticadas com a colonização.



Figura 143 – Foto de 1860 do Largo da Sé em São Paulo



Figura 144 – Foto de 1900 da *Praça do Palácio do Governo* em São Paulo

<sup>270</sup> AZEVEDO, Aroldo. *A cidade de São Paulo: estudos de geografia urbana*. V. 2, p. 53. (ver figura 142)

A caracterização do largo como espaço livre público da cidade colonial dependia reciprocamente de seu entorno. Ao mesmo tempo que o espaço em frente à igreja era atrativo para a construção de casas e estabelecimentos comerciais, sua estrutura morfológica dava-se a partir da consolidação de edificações em seu entorno. Largos, *Praças* e ruas, na cidade colonial brasileira, eram configurados pelo casario. As *Praças* coloniais brasileiras tinham, pois, como característica formal dominante a presença de um templo em seu entorno: posteriormente toda sorte de edifícios importantes da cidade também passaram a ser implantados nas suas imediações.<sup>271</sup>

Assim, a partir desta configuração urbana onde geralmente a *Praça* localizava-se no centro das primeiras vilas coloniais, este espaço para onde convergiam as principais ruas do núcleo urbano tornava-se um local de encontro e de passagem obrigatória à grande parte dos moradores. “*Era na rua – e não dentro de casa – que a família se socializava: os homens, no dia-a-dia dos largos e Praças; as mulheres, nas procissões e festas públicas*”.<sup>272</sup>

Desta forma, a *Praça* colonial como o espaço central da vila, permitia que diversas funções acontecessem no mesmo local, conglomerando diversas atividades comerciais, civis e militares:

A *Praça* - até este momento chamado de largo, terreiro e rossio - era o espaço de interação de todos os elementos da sociedade, abarcando os vários estratos sociais. Era ali que a população da cidade colonial manifestava sua territorialidade, os fiéis demonstravam sua fé, os poderosos, seu poder, e os pobres, sua pobreza. Era um espaço polivalente, palco de muitas manifestações dos costumes e hábitos da população, lugar de articulação entre os diversos estratos da sociedade colonial.<sup>273</sup>

Entretanto, apesar de se tornarem um espaço bastante importante na estrutura urbana pela própria configuração espacial – no centro da cidade – o contraste entre domínio público e privado presente na paisagem da cidade colonial era cada vez reforçado com a demarcação mais precisa dos limites da *Praça* com as casas do entorno.

Alguns autores insistiram em reafirmar a influência da função cívica da *Praça* da Antiguidade na formação da *Praça* colonial, assim como descreveu Aroldo Azevedo ao analisar a cidade de São Paulo nesse período:

Tinha o povo participação ativa e direta na administração, quando convocados nos “ajuntamentos”, em *Praça* pública, para dirigir petições ao Conselho pela voz de seu Procurador, ao qual ia dar apoio imediato. Distribuindo justiça, baixando posturas a respeito de assuntos de interesse, zelando pelo patrimônio municipal (...), olhando pela limpeza das vias e cuidando do sossego das mesmas, os camaristas e seus subordinados, por deficiente que fosse sua atuação (e muitas vezes o foi), concorriam para que se regularizasse o vilarejo incipiente.<sup>274</sup>

<sup>271</sup> MACEDO, Sílvio Soares; ROBBA, Fabio. *Praças Brasileiras*, p. 19. (ver figuras 143 e 144)

<sup>272</sup> ROLNIK, Raquel. *A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo*, p. 29.

<sup>273</sup> MACEDO, Sílvio Soares; ROBBA, Fabio. *Praças Brasileiras*, p. 19

<sup>274</sup> AZEVEDO, Aroldo. *A cidade de São Paulo: estudos de geografia urbana*. V. 2, pp. 13 e 14.

Contudo, esta forma particular da apropriação social da *Praça* paulistana ocorreu num período em que a vila bandeirante encontrava-se completamente isolada (física e econômica) do desenvolvimento das forças produtivas de outros países do mundo, sendo obrigadas, para sobreviver, estabelecer uma forma de reprodução social mais cooperativa. “Assim, de início e por muito tempo, a existência do pequeno grupo humano foi necessariamente simples e rude, sendo condicionada pelas influências poderosas e peculiares do meio físico, que lhe impunha padrões de vida mais ou menos distanciados dos ‘costumes, técnicas ou tradições vindas da Metrópole’”.<sup>275</sup>

Com o passar dos séculos, as formas de apropriação das *Praças* coloniais, utilizadas para se comercializar, para manifestação de cunho militar e político e para outras atividades urbanas espontâneas, vão perdendo algumas funções e recebendo outras no lugar. Aos poucos, o mercado da feira-livre se transfere para as edificações, às demonstrações militares se deslocam para as grandes avenidas e o que se pretende da *Praça* é torná-la um belo cenário ajardinado destinado à contemplação, ao passeio e às atividades recreativas.<sup>276</sup>

Desta forma, o processo de evolução histórico apresentada pela cidade colonial, tanto na consolidação da estrutura urbana que manteve esses espaços livres<sup>277</sup>, quanto nas transformações da formas de reprodução social, trouxeram profundas alterações na apropriação social das *Praças* coloniais, que deixavam de ser o local do encontro dos moradores da vila e onde se praticava diversas atividades urbanas para se tornar um espaço mais especializado.



Figuras 145 e 146 – Fotos de 1862 e 1914, respectivamente, do Largo do Brás após reformulação urbana

<sup>275</sup> Ibid., p. 17.

<sup>276</sup> Cf. MACEDO, Sílvio Soares; ROBBA, Fabio. *Praças Brasileiras*, p. 28.

<sup>277</sup> Ver figuras 145 a 148.



Figura 147 e 148 – Fotos de 1862 e 2002, respectivamente, das transformações do Largo São Francisco em São Paulo

### *A Praça ajardinada*

Desde o momento em que houve uma separação entre campo e cidade, quando o homem passou a se organizar de maneira mais efetiva numa estrutura social eminentemente urbana, a sobreposição do ambiente artificial provocado pela compactação urbana trouxe grandes contrastes entre a paisagem *campo - cidade* que se formara.

Com isso, o próprio processo de urbanização, gerado pela necessidade de elementos construídos que abrigassem o homem das variações climáticas e que respaldassem suas atividades produtivas, distanciou cada vez mais a inclusão de elementos do meio natural – como árvores, jardins e plantas diversas - na paisagem urbana, diferentemente da paisagem do campo onde eram o elemento predominante.

Entretanto, essa forma particular de urbanização que desprezou a inclusão da vegetação na cidade, começou a se modificar no momento em que estas começaram a apresentar uma elevada concentração populacional cujas bases de reprodução social passaram a promover um ambiente urbano inóspito à sobrevivência humana. Assim, a partir do século XVIII, quando a industrialização européia - baseada na *superexploração* da classe trabalhadora - provoca um elevado grau de degradação da paisagem urbana que dificultava a manutenção e reprodução da força de trabalho necessária à efetivação desse sistema produtivo, tornou inevitável a criação e execução de grandes projetos de reestruturação e remodelação urbana para “amenizar” este problema.



Figura 149 – Foto do começo do séc. XX da Avenida Central no Rio de Janeiro arborizada.

Nesse contexto histórico, simultaneamente ao que acontecia em cidades européias, as novas influências urbanísticas provocadas pelas correntes higienizadoras desse período, aliado as descobertas científicas que comprovaram a função saneadora proporcionadas pelas plantas, fizeram aumentar mais efetivamente a inclusão da vegetação na paisagem urbana brasileira<sup>278</sup>.

Primeiramente, os jardins que estavam presentes em cidades de outros períodos históricos encontravam-se confinados em palácios, mosteiros e conventos, proporcionando tranqüilidade e tendo como função principal ser o local de meditação e de apreciação da natureza. Entretanto, no caso brasileiro, o surgimento do jardim nas mediações das construções residenciais e religiosas apresentou uma função completamente distinta do jardim europeu, visto que a sua especificidade doméstica revelava claramente as necessidades e condições materiais dos indivíduos desse período. *“Os jardins eram raros na cidade colonial brasileira. Resumiam-se a parcelas das grandes propriedades religiosas e dos quintais das residências. E, nesses casos, o fim utilitário predominava, com a cultura de frutas, ervas de cheiro, flores e plantas medicinais. A labuta diária exigida pela vida monacal e o apoio à cozinha eram as maiores motivações para o cultivo daquelas áreas; mais do que o seu desfrute para o recreio”*.<sup>279</sup>

A arborização e o ajardinamento dos espaços públicos principiam na segunda metade do século passado, época em que se difunde como nova exigência pelo mundo. Há poucas gerações, portanto, que as plantas passaram a ornar e a amenizar nossas ruas e *Praças*. Além dos jardins comuns, raros e criados apenas nas cidades principais, a imagem urbana desconhecia árvores e canteiros nas vias e nos largos. De tratamento muito pobre, estes conheciam a sombra dos beirais e de uma ou outra árvore plantada por trás dos muros de algum terreno particular. O que pode parecer hoje uma atmosfera árida e causticante ao sol do meio-dia era então a expressão clara da vida não rural e muito menos sertaneja. As matas, os matos, os campos e as roças ficavam fora do perímetro urbano que guardava o chão limpo batido de terra. As plantas, as suas flores e frutos, fartos por toda a redondeza só entrava na cidade para satisfazer a necessidade ou gosto do dono de alguma propriedade.

<sup>280</sup>

<sup>278</sup> Ver figura 149.

<sup>279</sup> MARX, Murilo. *Cidade brasileira*, p.58. (ver figura 150)

<sup>280</sup> *Ibid.*, p. 67.



Figura 150 – Foto de 1920 de jardins nos fundos das residências (pomares, hortas etc)

Assim, enquanto a especificidade da apropriação social do jardim europeu correspondia ao estágio de desenvolvimento de sua sociedade, o jardim no Brasil surge primeiramente como uma maneira de auxiliar, e para os mais pobres suprir, as necessidades essenciais de muitos habitantes urbanos que viviam da auto-subsistência. Quando o jardim não cumpria essa função, no caso dos *Jardins Botânicos*, prestava-se a fornecer conhecimentos científicos que possibilitava a exploração e comercialização da flora brasileira:

Os jardins botânicos, concebidos inicialmente como centros de pesquisa da flora tropical, foram instalados nas principais aglomerações urbanas a partir do final do século XVIII, como Belém (1789), no Rio de Janeiro (1808), em Olinda (1811), Ouro Preto (1825) e São Paulo (1799), à margem do núcleo central. Sua criação foi resultado de um aviso régio de 17 de novembro de 1798, que, juntamente com a Carta Régia de 1796, estabeleceu uma política de criação de uma série de estabelecimentos botânicos na colônia, a fim de propiciar as bases de um intercâmbio de plantas úteis à economia portuguesa.<sup>281</sup>

Desta maneira, paralelamente ao que acontecia na Europa, surgiram os primeiros exemplos de *Praças* ajardinadas brasileiras que traziam uma configuração espacial completamente diferente da *Praça* seca colonial – o largo, tornando-se um espaço com um aspecto formal mais elaborado destinado à contemplação da natureza e ao descanso, uso anteriormente reservado ao jardim.

Também nesse momento as ruas e *Praças* mais importantes passam a receber tratamento de jardim, sendo ornadas com canteiros de árvores e flores ornamentais. Como era de se esperar, o sucesso de ajardinamento da cidade é enorme, e em algumas das *Praças* coloniais mais antigas e tradicionais recebem vegetação e tratamento paisagístico, perdendo algumas das suas peculiaridades como largo, pátio e terreiro.<sup>282</sup>

<sup>281</sup> MACEDO, Sílvio Soares; SAKATA, Francine Gramacho. *Parques urbanos no Brasil*, p. 22.

<sup>282</sup> MACEDO, Sílvio Soares; ROBBA, Fabio. *Praças Brasileiras*, p. 26. (ver figuras 151 e 152)



Figuras 151 e 152 – Fotos de 1860 e 1887, respectivamente, de antigo largo colonial ajardinado – atualmente *Praça João Mendes*

A evolução urbana apresentada pelas cidades brasileiras a partir da segunda metade do século XIX, para onde convergiam as ricas famílias dos fazendeiros e também os pequenos proprietários e agricultores, modificaram grandemente o modo de vida urbana e provocou profundas transformações na paisagem urbana com a inclusão do jardim como elemento de composição da cidade. “*Nesse período de transição do modelo de urbanização colonial para um novo modelo de cidade – bela, higiênica e pitoresca – é que surge uma nova tipologia urbana: a ‘Praça ajardinada’*. A *Praça ajardinada* irá cruzar as duas tradições anteriores da *Praça e do jardim*”.<sup>283</sup>

A rua colonial, estreita e de calçamento rústico, já não era compatível com os novos meios de transporte coletivo e individual. As calçadas deveriam ser mais largas, comportar arborização e iluminação pública, e as velhas construções, de taipa e pedra, foram substituídas por soberbas construções de alvenaria, que exibiam em suas fachadas as últimas tendências estampadas nos manuais e obras de referência da arquitetura européia.<sup>284</sup>



Figura 153 – Foto de 1920 das primeiras ruas arborizadas em São Paulo

Influenciados por modelos europeus, onde a urbanística adquire novos instrumentos na utilização dos elementos vegetais - a árvore, os canteiros, as plantas e os prados -, surgem nas

<sup>283</sup> MACEDO, Sílvio Soares; ROBBA, Fabio. *Praças Brasileiras*, p. 28.

<sup>284</sup> MACEDO, Sílvio Soares; SAKATA, Francine Gramacho. *Parques urbanos no Brasil*, p. 25. (ver figura 153)

principais cidades do Brasil vários exemplos de espaços que incluem a vegetação na paisagem urbana, tendo como precursor o *Passeio Carioca*<sup>285</sup>, construído em meados do século XIX e reformado em 1862:

A reforma do Passeio Público deu-se contemporaneamente às mudanças que ocorreram na segunda metade do século XIX, com a proliferação dos jardins em residências, a abertura dos jardins botânicos para visita pública e a arborização de vias e ruas. As áreas ajardinadas passaram a constituir um elemento considerável no conjunto das edificações e dos espaços livres das cidades brasileiras. Tais mudanças criam um novo hábito: o da jardinagem.<sup>286</sup>



Figura 154 – Foto de 1875 do Passeio Público do Rio de Janeiro Figura 155 – Foto do início do séc. XX da Avenida Beira-Mar

Aliado a influência européia que marcou profundamente a configuração espacial da *Praça* ajardinada brasileira, a forma específica de apropriação social presente nesses novos espaços livres também passou a ser imitada da Europa. “*Nesse momento já começava a existir uma elite urbana que viria a freqüentar os jardins públicos, consolidando no Brasil o hábito europeu do ‘passeio’ e do ‘corso’, o que motivou a construção, reforma e manutenção de jardins e passeios urbanos*”.<sup>287</sup>

Assim, de acordo com os novos hábitos praticados nas *Praças* ajardinadas européias, voltadas para o usufruto ao ar livre desses espaços pela burguesia, as *Praças* ajardinadas tornaram-se também o local de encontro da elite brasileira que passou a freqüentar estes locais para ver e ser vista. “*Fazer-se público de sua presença, exhibir pompa, ver homens e mulheres bem vestidos e bonitos, mostrar filhas nas buscas de maridos, contar e ouvir novidades, assistir a apresentações musicais, homens finos admirando e fazendo a corte à cortesãs*”.<sup>288</sup>

<sup>285</sup> Ver foto 154.

<sup>286</sup> MACEDO, Sílvio Soares; ROBBIA, Fabio. *Praças Brasileiras*, p. 25.

<sup>287</sup> *Ibid.*, p. 24.

<sup>288</sup> SEGAWA, Hugo. *Ao amor do Público Jardins no Brasil*, pp. 45 e 46.



Figura 155 – Foto do início do séc. XX da Praça XV de Novembro no Rio de Janeiro

Ao findar o século XIX, quando as transformações sócio-econômicas promoveram a expansão urbana de importantes cidades brasileiras rumo à consolidação do modelo da cidade moderna, a segregação sócio-espacial apresentada pela paisagem através do surgimento de bairros pobres da classe trabalhadora sem infra-estrutura urbana em contraponto com a criação dos *bairros-jardins* e exclusivos da elite brasileira, logo surtiu efeitos nas Praças das cidades nesse período. “Trazendo essa tradição do jardim público, a Praça ajardinada devia ser freqüentada segundo algumas normas de conduta e comportamento bastante rígidas e hierarquizadas, não se assemelhando em nada ao polivalente largo colonial. A Praça ajardinada foi palco para o desfile das elites exportadoras brasileiras na virada do século XIX para o século XX”.<sup>289</sup>

Nesse sentido, algumas cidades brasileiras que atingiram uma grande concentração populacional somente no final do século XIX, entre elas São Paulo, passaram a apresentar diversas menções legislativas à necessidade de disciplinar o trânsito, ordenar as ruas e regularizar os “usos” praticados nos espaços livres coletivos, como coloca Rolnik:

É importante afirmar aqui que o movimento tinha duplo sentido. Por um lado, pretendia-se retirar o convívio dos homens de bem da mistura das ruas, criando espaços exclusivos para isso no interior das casas (a sala de visitas e os escritórios) e fora destas (café, salões e clubes privados). Por outro lado, iniciou-se também nesse momento um conflito histórico – jamais resolvido – entre apropriação da rua como espaço de circulação e todos os demais usos, automaticamente excluídos. O conflito teve uma primeira manifestação no expurgo da atividade de quitanda – prática corrente de venda de produtos em banquinhas, esteiras ou tabuleiros nas ruas – pela Câmara Municipal, autoridade da gestão da cidade. Retirar quem atrapalhava o trânsito para finalmente regularizar o tráfego, por meio de reformas e alargamentos iniciados na virada do século, foi uma das estratégias adotadas para a captura do espaço da rua – antes destinado a uma multiplicidade de usos – ao uso exclusivo dos meios de circulação.<sup>290</sup>

<sup>289</sup> SEGAWA, Hugo. *Ao amor do Público Jardins no Brasil*, p. 29.

<sup>290</sup> ROLNIK, Raquel. *A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo*, pp. 31 e 32.

A consolidação do modo de produção capitalista dos países europeus que, através do intenso processo de industrialização necessitou desenvolver formas de produzir um ambiente urbano mais equilibrado para gerar uma cidade mais produtiva, reverberou no Brasil de forma significativa e provou profundas transformações na tipologia apresentada pelas *Praças* criadas ou reformadas nesse período. “*Naturalmente, a crescente valorização do uso de vegetação na cidade, de forma a amenizar os efeitos da urbanização intensa dos grandes centros urbanos, fortaleceu ao longo desse século a tipologia da Praça ajardinada, sendo encontrado no Brasil poucos projetos de espaços livres públicos que não fazem uso de vegetação*”.<sup>291</sup>

### *A Praça eclética: Belle Époque Tropical*

No começo do século XX, o grande crescimento apresentado pelas principais cidades brasileiras gerou a necessidade de constantes intervenções urbanas para assegurar a expansão das atividades produtivas praticadas no Brasil – em sua maioria exportadora de produtos agrícolas.

A influência cultural exercida pela França e Inglaterra e a necessidade de o país conectar-se com a nova ordem social, econômica e produtiva global da virada do século XIX proporcionaram o surgimento de campanhas de modernização, salubridade e embelezamento das cidades. Grandes reformas foram feitas para transformar a cidade colonial em uma cidade republicana. (...) Todos os planos de embelezamento e reformas urbanas do final do século XIX tinham por objetivo modernizar o país. A dominação cultural européia, aliada à necessidade de a nação afirmar-se e ganhar credibilidade como exportadora de produtos agrícolas para a Europa, colaborou para a transformação da paisagem das cidades, sempre à imagem e semelhança dos centros europeus.<sup>292</sup>

Contudo, “*embalado pelas políticas sanitaristas vigentes, o processo de remodelação urbana foi usado como justificativa para expulsar as camadas mais pobres da população que porventura ocupassem as áreas centrais*”<sup>293</sup>, gerando com isso a valorização imobiliária.

As grandes reformas urbanas na administração do Barão de Haussmann em Paris (1853-1870) e o empreendimento similar pelo prefeito Pereira Passos no Rio de Janeiro (1903-1906) inspiraram iniciativas de mesma natureza para São Paulo. Mas esse encantamento reformador não acontecia apenas pelo suposto idealismo de uma vontade de equiparação em matéria urbanística às grandes capitais “civilizadas”, tampouco pelo entusiasmo por uma cultura urbanística referenciada no surgimento de um debate dessa natureza na Europa e nos Estados Unidos. O resultado mais sedutor e prático em todo o processo era a perspectiva de diversificação e aplicação de capitais num âmbito inédito.<sup>294</sup>

<sup>291</sup> MACEDO, Sílvio Soares; ROBBIA, Fabio. *Praças Brasileiras*, p. 30.

<sup>292</sup> *Ibid.*, p. 27.

<sup>293</sup> *Ibid.*, p. 27.

<sup>294</sup> SEGAWA, Hugo. *Prelúdio da Metrópole: Arquitetura e Urbanismo em São Paulo na passagem do século XIX ao XX*, p. 17. (ver figuras 157 e 158)

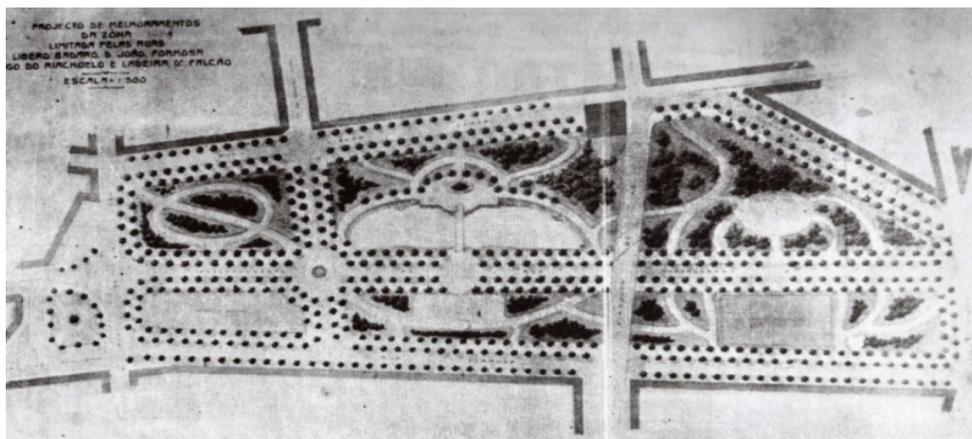


Figura 157 – Projeto de 1910 da Reurbanização do Vale do Anhangabaú em São Paulo



Figura 158 – Foto de 1920 do Parque do Anhangabaú em São Paulo

Desta forma, baseado nos modelos europeus, as constantes reformulações urbanas apresentadas pelas cidades brasileiras no começo do século XX passaram a incluir a *Praça* ajardinada como elemento fundamental de composição da paisagem urbana dessa “nova” cidade, e até os mais antigos e tradicionais logradouros receberam tratamentos paisagísticos e ajardinamentos, como descreve Segawa ao analisar a cidade de São Paulo:

Mas já nos primeiros anos do século a Diretoria de Obras, sob direção do engenheiro Victor da Silva Freire, estabeleceu uma sistemática arborização das ruas paulistas, com a criação de um viveiro anexo ao Jardim da Luz. O ajardinamento da *Praça* da República, iniciado em 1902, estava completo em 1904. Os outros logradouros foram entregues nesse ano, completamente transformados, como os Largos do Carmo, 7 de Setembro, General Osório, Guaianases e da Concórdia, e as *Praças* João Mendes e São Paulo. Os relatórios do prefeito Antônio Prado apresentados à Câmara Municipal, nesse período, traziam pormenorizadas relações de árvores plantadas nos logradouros públicos, preocupação inspirada nos movimentos salubristas na Europa, do qual Silva Freire seria um dos baluartes em São Paulo.<sup>295</sup>

<sup>295</sup> SEGAWA, Hugo. *Prelúdio da Metrópole: Arquitetura e Urbanismo em São Paulo na passagem do século XIX ao XX*, p. 57. (ver figuras 159 e 160)

Figura 159 – Foto de 1890 da *Praça da República*Figura 160 – Foto do início do séc. XX da *Praça da República* ajardinada

A nova *Praça*, com seus caminhos arborizados e lagos límpidos de aspecto bucólico, distinguia completamente das características dos largos coloniais que, até então, compreendiam os espaços livres de construção configurados pelas edificações de seu entorno, sem vegetação ou sem elementos pitorescos.

O processo de ajardinamento dos espaços livres urbanos como *Praças*, largos e avenidas, que transformou a paisagem urbana na virada do século, modificou também sua forma de apropriação pública. O largo colonial, utilizado de diversas formas para atividades de comércio, lazer, convivência e passagem, deu lugar à praça-jardim, repleta de regras e normas de comportamento social e destinada apenas ao passeio e a contemplação. A fusão da tradição contemplativa do jardim do século XVII e XVIII com o espaço urbano praça alterou significativamente sua função: o largo deixa de ser o espaço multifuncional de articulação urbana e passa a ser um belo cenário naturalista para o deleite das camadas privilegiadas da população.<sup>296</sup>

Este novo aspecto formal da *Praça* - agora ajardinada - acontece sob grande influência cultural francesa e inglesa e será o maior exemplo de uma linha de projetos da arquitetura



Figuras 161 – Foto atual de equipamentos ecléticos pitorescos encontrados na linha românica

paisagística brasileira denominada *Eclétismo*. “O *Eclétismo* foi um período muito fértil de criação e de grandes transformações na paisagem urbana brasileira. Juntamente com as radicais mudanças da função da *Praça* na cidade, sua forma e imagem transformaram-se com igual rigor. Foi durante este período que a *Praça pública* passou a ser projetada pelos primeiros paisagistas e jardineiros”.<sup>297</sup>

<sup>296</sup> MACEDO, Sílvio Soares; ROBBA, Fabio. *Praças Brasileiras*, p. 54.

<sup>297</sup> *Ibid.*, p. 55.

No livro *Praças Brasileiras*, os autores classificam duas tipologias básicas da *Praça* ajardinada a partir dos desenhos apresentados por esses espaços livres ecléticos: a *linha clássica* e a *linha romântica*. “As linhas orgânicas e sinuosas, a cenarização e a vegetação exuberante caracterizavam os projetos românticos, também pontuados pela presença de equipamentos pitorescos, como grutas artificiais, malocas, castelinhos, pavilhões, pontes imitando troncos de árvores, estátuas, todos esses elementos buscando criar uma atmosfera *árcade*, de paisagens pitorescas”.<sup>298</sup> Quanto a linha clássica:

Inspirada nos jardins franceses dos séculos XVI e XVII, que, por sua vez, buscaram referências nos jardins renascentistas, a linha clássica estruturou-se sobre uma rigidez geométrica no traçado e plantio, buscando sempre a ortogonalidade e a centralização. Os jardins clássicos ecléticos tiveram como grandes modelos as obras dos jardins palacianos franceses, (...), com seus grandes eixos, pontos focais e perspectivas infinitas. Naturalmente, devido ao porte territorial desses jardins, apenas foram transportadas algumas diretrizes de projeto e desenho para as praças brasileiras, como a geometrização e a centralidade. Os caminhos dispostos em cruz, conduzindo a um estar central marcado por um ponto focal, geralmente um elemento verticalizado (monumento, fonte, chafariz, coreto, obelisco), tudo isso envolto por um passeio perimetral, caracterizavam a chamada *triade clássica básica*, que permeia a grande maioria dos projetos clássicos.<sup>299</sup>



Figura 162– Foto atual da *Praça Paris* no Rio de Janeiro - exemplo de linha clássica

### *A Praça moderna: função lazer*

A partir do primeiro quartel do século XX, quando o Brasil inicia um processo de transição econômica com a substituição da estrutura produtiva de base agrário-exportadora pela urbano-industrial, o desenvolvimento da indústria associado a expansão urbana provocou grandes transformações na paisagem das grandes cidades e tornou cada vez mais escasso a

<sup>298</sup> MACEDO, Sílvio Soares; ROBBA, Fabio. *Praças Brasileiras*, p. 73. (ver figura 161)

<sup>299</sup> *Ibid.*, p. 56. (ver figura 162)

presença de espaços livres de edificações dentro do perímetro urbano. *“Isso pôde ser percebido, primeiro, em cidades como o Rio de Janeiro e São Paulo, que passaram por um processo de urbanização intenso e extenso, no qual bosques, campos e pastagens, quintais e chácaras foram ocupados, divididos e redivididos para construção urbana”*.<sup>300</sup>

Contudo, apesar das transformações significativas desse período, a implantação *Praça* ajardinada continua a ser o modelo escolhido na produção de espaços livres urbanos. Na maioria, a função predominante continua a ser o lazer contemplativo resgatado das *Praças* ecléticas, destinadas principalmente aos passeios e à apreciação da natureza, mesmo numa época em que o lazer esportivo praticado nos espaços livres urbanos tornava-se um hábito bastante comum entre a população brasileira, apesar de restritos aos clubes e associações esportivas para os mais ricos e caminhos e várzeas não urbanizados para a população pobre. Assim, mesmo apresentando uma tipologia que manteve as mesmas características formais das *Praças* criadas no começo do século XX, a consolidação do modelo urbanístico que priorizava a utilização dos veículos automotores provocou profundas transformações na forma de apropriação dessas novas *Praças*. *“O crescimento urbano passa a ser uma realidade, que exige adaptações da antiga cidade à nova conjuntura. Com o surgimento da energia elétrica, do automóvel, dos modernos meios de transporte coletivo e a decorrente consolidação de padrões modernos de urbanização, as ruas não podiam mais ser estreitas e tortuosas, e sim largas e arborizadas para comportar o tráfego crescente”*.<sup>301</sup>

A consolidação da malha viária nos grandes centros urbanos, que a partir de agora passou a ser planejada e constantemente redimensionada para satisfazer a necessidades de



Figura 163 – Foto da década de 1940 do centro da cidade de São Paulo

circulação, possibilitou que o espaço destinado a se tornar uma *Praça* surgisse anteriormente à concretização da paisagem urbana que estava inserida. Ou seja, através do planejamento urbano, a implantação da *Praça* poderia acontecer anteriormente ao ato da construção dos edifícios de seu entorno.

<sup>300</sup> MACEDO, Sílvio Soares; SAKATA, Francine Gramacho. *Parques urbanos no Brasil*, p. 34.

<sup>301</sup> MACEDO, Sílvio Soares; ROBBA, Fabio. *Praças Brasileiras*, p. 32.

A idéia de construção de loteamentos urbanos alterou significativamente o modo de estruturação do espaço livre. A cidade colonial tinha suas *Praças* configuradas pelas edificações do entorno, e, sem elas, a *Praça* perderia seu significado. Na cidade ou bairro planejado, no entanto, o traçado viário e o arruamento predeterminavam a localização da chamada *Praça*, mesmo que sua estrutura morfológica, definida por edifícios ao seu redor, viesse a configurar-se depois de anos. A necessidade de ruas para a passagem de veículos entre os edifícios do entorno e a *Praça* também alterou sua relação com a comunidade lindeira. A *Praça* adquiriu outros significados na cidade moderna.<sup>302</sup>

O surgimento da *Praça* planejada reproduz fielmente uma das funções estabelecidas pelo urbanismo moderno que definia a *Praça* como o espaço urbano destinado ao lazer e ao cultivo do corpo, complementando o quadro das necessidades funcionais da cidade moderna estabelecido por Le Corbusier através da Carta de Atenas: habitar, trabalhar, circular e lazer.



Figura 164 – Foto de Brasília com *Praças* setorizadas entre prédios



Figura 165 – Foto atual de uma *Praça* considerada moderna

A cidade moderna, então populosa, produtiva e motorizada, não comporta mais os padrões urbanísticos ecléticos, e os novos parques e *Praças* começaram a incluir em seu conjunto equipamentos voltados à prática esportiva e recreação infantil, como quadras esportivas, playgrounds, pistas de *cooper*, palcos e anfiteatros ao ar livre, etc.

Parques e *Praças* passaram a englobar, em seus programas, o lazer ativo – principalmente as atividades esportivas e a recreação infantil – seguindo o exemplo dos jardins particulares, que deixaram de ser projetados como uma moldura da edificação principal, onde o morador contemplava a natureza, para serem planejados como uma área de lazer ativo, integrada à casa. Surgem, então, nos jardins particulares e posteriormente nas áreas públicas, equipamentos como quadras para prática desportiva, brinquedos para recreação das crianças e churrasqueiras.<sup>303</sup>

A consolidação deste novo modelo de *Praça* que englobava o lazer ativo, aliado às inovações do aspecto formal e aos novos programas de uso diversificado que caracterizavam esta linha de projeto paisagístico modernista, atribuiu à *Praça* moderna uma nova forma de apropriação social que “reduzia” sua função ao lazer e ao esporte.

<sup>302</sup> MACEDO, Sílvio Soares; ROBBA, Fabio. *Praças Brasileiras*, p. 34. (ver figura 165)

<sup>303</sup> *Ibid.*, p. 36.

## A Praça contemporânea

Ao findar o século XX, as maiorias das cidades brasileiras que apresentaram um rápido crescimento urbano, necessitaram constantemente reconstruir e ampliar a infraestrutura urbana para se adaptar às transformações da paisagem urbana. A partir disso surgem então as primeiras “tentativas” de revitalizações de *Praças*, e até mesmo de bairros inteiros, que procuram solucionar os problemas de degradação urbana que já se esboçava.

Processos de revitalização de trechos urbanos são a expressão de uma tendência vanguardista do urbanismo e paisagismo contemporâneos. A valorização de antigos ícones e de ideais do passado evidencia uma postura que não cabia plenamente na ideologia moderna, marcada pela rejeição a muitos padrões tradicionais clássicos e românticos da cidade oitocentista. (...) Cidades como Rio de Janeiro, Recife, Salvador e São Luis passam, nos anos de 1980 e 1990, por grandes reformas em seus centros históricos. Nesta última década, são comuns as propostas de revitalização de áreas de patrimônio com mudança do tipo da ocupação, isto é, o arcabouço formal e cenográfico das antigas edificações é mantido e restaurado, alterando-se, no entanto, a utilização dos imóveis<sup>304</sup>.



Figura 166 – Foto do Largo do Pelorinho em Salvador Revitalizado



Figura 167 – Foto da Praça da Sé no centro de São Paulo Revitalizada

O aspecto formal da *Praça* contemporânea também sofreu alterações. Desenhos geométricos, grandes vazios e representações de formas de antigos ícones são utilizados na implantação dessas novas *Praças*, caracterizando-se, assim, uma nova corrente projetual, a linha *contemporânea*.

O desenho dos projetos denominados contemporâneos transita livremente entre os traçados geométricos, gráficos, rígidos e as mais irreverentes formas pós-modernas, passando também propostas que valorizam cenicamente o projeto. Liberdade e irreverência são as palavras mais adequadas para definir essa linha de projeto em formação. Desenhos arrojados, geométricos, cênicos, coloridos, gráficos, orgânicos, evocativos e celebrando formas do passado ou antigos ícones ao aceitos

<sup>304</sup> MACEDO, Sílvio Soares; ROBBA, Fabio. *Praças Brasileiras*, p. 162. (ver figura 166)

e propostos, além de serem implantados elementos e equipamentos dos ais diversos tipos e formas, como pórticos coloridos, colunas, ruínas, esculturas.<sup>305</sup>



Figuras 168 e 169 – Fotos atuais de *Praças* consideradas contemporânea em Campo Grande e Fortaleza, respectivamente

Outra particularidade da *Praça* contemporânea é a presença de grandes pisos e esplanadas de circulação com o mínimo de obstáculos físicos devido ao aumento do volume de pedestres e veículos que circulam pelo centro das grandes cidades:

A partir dos anos de 1960, com o crescimento urbano e o processo de metropolização de cidades, observou-se que as áreas centrais se tornaram importantes pontos de articulação urbana, com intenso trânsito de veículos e pedestres. Milhares de pessoas que trabalhavam no centro ou perto dele e moravam em bairros afastados deveriam cruzar a área central para alcançar seu destino. No final da década de 1970, o congestionamento das áreas centrais exigiu, por parte do poder público, a tomada de medidas profiláticas, visando preservar a sua integridade e evitar possíveis fugas de investimentos e usuários. A pedestrianização de trechos de rua foi a solução proposta e adotada pelos órgãos municipais responsáveis, que optaram por soluções-padrão, com as testadas nos Estados Unidos.<sup>306</sup>

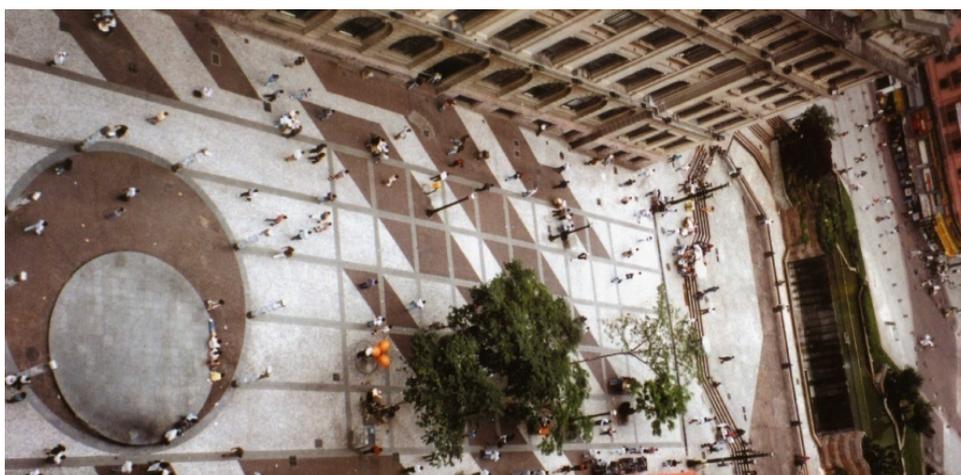


Figura 170 – Foto atual do calçadão no centro de São Paulo - passagem de pedestres

<sup>305</sup> Ibid., p. 42. (ver figuras 168 e 169)

<sup>306</sup> MACEDO, Sílvio Soares; ROBBA, Fabio. *Praças Brasileiras*, p. 136. (ver figura 170)

Associado a isso, a presença cada vez maior de atividades voltadas ao comércio informal nessas áreas de grande centralidade urbana, atribuiu outra função a *Praça* contemporânea que passou a englobar em seu programa locais específicos para a prática



Figura 171 – Foto atual de *Praça* no centro de Recife com camelódromo

*destinadas a abrigar feiras e mercados.*”<sup>307</sup>

dessas atividades, ou seja, “*surgiram projetos que se utilizam desse artifício como meio de atrair usuários, propondo mercados, lanchonetes, lojas e instituição públicas na praça. Em alguns casos, o projeto oficializará a apropriação informal do espaço público, isto é, praças ocupadas por feiras livres e camelôs. Alguns autores propuseram camelódromos e edificações*

<sup>307</sup> MACEDO, Sílvio Soares; ROBBA, Fabio. *Praças Brasileiras*, p. 41. (ver figura 171)