**UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO**

Bruna Callegari

**FAROL INVISÍVEL
fenômeno urbano e paisagem no bairro do Jaguaré**

**São Paulo
2017**

BRUNA CALLEGARI

FAROL INVISÍVEL
fenômeno urbano e paisagem no bairro do Jaguaré

Dissertação apresentada à Faculdade de
Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São
Paulo para a obtenção do título de Mestre em
Arquitetura e Urbanismo.

Área de concentração: Paisagem e Ambiente
Orientador: Prof. Dr. Vladimir Bartalini

São Paulo
2017

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

e-mail: brucallegari@uol.com.br

Catálogo na Publicação
Serviço Técnico de Biblioteca
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo

C157f Callegari, Bruna
Farol invisível: fenômeno urbano e paisagem no
bairro do Jaguaré / Bruna Callegari ; orientador
Vladimir Bartalini. - São Paulo, 2017.
148f.

Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Arquitetura
e Urbanismo da Universidade de São Paulo. Área de
concentração: Paisagem e Ambiente

1. Paisagem - São Paulo. 2. História do Urbanismo.
3. Patrimônio Industrial. 4. Bairro - Jaguaré. 5.
Villares, Henrique Dumont. I. Bartalini, Vladimir,
orient. II. Título.

FOLHA DE APROVAÇÃO

Instituição: _____
Julgamento: _____
Prof. Dr. _____

Instituição: _____
Julgamento: _____
Prof. Dr. _____

Instituição: _____
Julgamento: _____
Prof. Dr. _____

AGRADECIMENTOS

Agradeço aos moradores do bairro do Jaguaré que me levaram pelo território e me ensinaram os valores do lugar: Sr. Piraju, Maria Cecília Martins da Silva, João Pierondi, Padre Roberto Grandmaison, Danielle Grossi, Elias Ferreira dos Santos, Luiz Appel, Maria Gema, Eliana Gimenes, Marilene Buzato de Goes, Milton Alves de Andrade, Professora Clais Barbieri Oliveira, Maria Gema, Sr. José Sores. Agradeço aos especialistas com quem pude conversar sobre o tema: Alexandre Delijaicov, Janes Jorge, José Eduardo Lefevre, Odette Seabra, Saide Kahtouni, Tito Livio. Agradeço à família de Henrique Dumont Villares que se reuniu para me receber em sua casa na cidade de Riberão Preto: sua filha Helena Villares Kowarick e seus netos Ana Cristina Villares Barbosa, Fábio Frederico Villares Kowarick, Maria Helena Villares Kowarick Spiritus e Roberto Frederico Villares Kowarick. Agradeço aos amigos que me apoiaram durante a pesquisa, especialmente Rafael Buosi e Juliana Vicente. Agradeço ao meu orientador Vladimir Bartalini. Agradeço à minha família e, por fim, ao amigo Renato Santiago que me levou ao Farol do Jaguaré pela primeira vez em 2002.

RESUMO

Erguido próximo à confluência dos rios Pinheiros e Tietê, um curioso torreão feito à semelhança de um farol marítimo observa São Paulo há cerca de 70 anos. A cidade já não o vê, mas o invisível está bem ali. Por trás dos prédios, encoberto pela metrópole, esconde-se um monumento cuja razão de existir é um mistério. Sua construção, iniciada no ano de 1942, esteve ligada à iniciativa do urbanista Henrique Dumont Villares de realizar um ambicioso projeto no local: o Centro Industrial Jaguaré, que deu início à ocupação do bairro na década de 1940. Como o Farol do Jaguaré, outros remanescentes obsoletos restaram como marcas impressas na paisagem do bairro – a antiga ponte, os trilhos de trem –, deixados por ações ocorridas em tempos passados, formas às quais o geógrafo Milton Santos chamou de *rugosidades*, e que produzem conflito entre o novo e o antigo. Figurando aparentemente sem função na paisagem urbana, o Farol do Jaguaré nos permite entrever variados desafios arquitetônicos, imobiliários, territoriais e paisagísticos da cidade contemporânea. Em 2000, após duas décadas de reivindicações por parte dos moradores locais, a torre foi tombada pelo Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo (Concresp). Seu tombamento traz à tona inúmeras questões sobre as formas possíveis de sua apropriação pela sociedade. Balizando o horizonte da metrópole, o monumento é capaz de descortinar ideários urbanísticos que marcaram sua existência ao longo dos anos e a disputa de interesses dos variados grupos da sociedade que convivem atualmente a seu redor. É também capaz de disparar reflexões sobre a cidade que temos e aquela que queremos.

Palavras-chaves: paisagem - São Paulo, história da urbanização, patrimônio industrial, Henrique Dumont Villares, Mirante do Jaguaré

ABSTRACT

Built in the confluence of the Pinheiros and Tietê rivers, a curious tower in the likeness of a lighthouse has been overseeing São Paulo for about 70 years. The city no longer sees it, but the invisible is right there. Behind the buildings and swallowed by the metropolis, lies a hidden monument, whose reason for existing is a mystery. Its construction started in 1942 and was linked to an initiative by urbanist Henrique Dumont Villares to undertake an ambitious project at the site: The Industrial Center of Jaguaré, which gave origin to the occupation of the neighborhood in the 1940's. Other obsolete remnants were left by past actions as imprints on the neighborhood's landscape – the old bridge, the train tracks – ; these are urban forms that geographer Milton Santos called *rugosities* and that lead to conflicts between the old and the new. Standing on the urban landscape with no apparent function, the Lighthouse of Jaguaré enables us to see different architectural, real estate, territorial and landscape challenges posed by contemporary cities. In 2000, after nearly two decades of demands by local residents, the monument was designated a protected Historic Landmark by the Municipal Council for the Preservation of Historical, Cultural, and Environmental Heritage of the City of São Paulo (Concresp). Its recognition as heritage raises countless issues concerning the possible ways of making use of it in the contemporary city. Delimiting the megalopolis' horizon, the monument is capable of revealing urban ideologies that have marked its existence throughout the years and the conflict of interests between different social groups that coexist around it. It is also able to encourage reflections on the city that we have and the city that we want.

Keywords: landscape (São Paulo), history of urbanization, heritage, Henrique Dumont Villares, Mirante do Jaguaré

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	9
1.1. Cidades invisíveis	10
1.2. Resíduos e rugosidades: um cenário fragmentado	12
1.3. Espaço-síntese: mônada	13
1.4. Morfologia e significado da paisagem	15
1.5. A cidade como palimpsesto: arqueologia, ideologia e poder	18
1.6. Considerações metodológicas: documentário	22
1.7. Estrutura da dissertação	24
2. FRAGMENTOS DA CIDADE: FRAÇÕES DE VISÕES	27
2.1 Percorrendo o terreno: Farol invisível	31
3. VISÕES DE CIDADE	46
3.1. As formas da cidade	46
3.2. Previsões de cidade: urbanismo modern	47
3.3. Carta de Atenas	48
3.4. Integração e contexto nas grandes cidades: o automóvel	51
3.5. Sentido de lugar e direito à cidade	53
3.6. A crise dimensional da cidade: horizonte degradado	55
3.7. O global e o local: esvaziamento simbólico da cidade	57
3.8. Cidade genérica	59
3.9. Novo urbanismo	62
4. FAROL: ORIGENS (1930-1970)	64
4.1. São Paulo em expansão: o debate urbanístico no horizonte da cidade	64
4.2. Um urbanista no intermédio: Henrique Dumont Villares	67
4.3. Centro Industrial Jaguaré	69
4.4. Visão do urbano: caos e planejamento	72
4.5. Limitação do crescimento como mito-tabu: discursos urbanísticos	74
4.6. Localização além-rio: retificação e ocupação	77
4.7. Planta de lançamento: porto fluvial, <i>stadium</i> e autódromo	83

4.8. Utopia: fugir à paisagem urbana	87
4.9. Ponte do Jaguaré	90
4.10. A questão dos transportes: fluvial, férreo e rodoviário	96
4.11. De empreendedor imobiliário a vereador	100
4.12. Relatório Moses: Robert Moses em São Paulo	101
4.13. Jaguaré e o ideal da cidade-jardim	103
4.14. Distorção do planejamento de H. Dumont Villares	107
5. FAROL: MUTAÇÕES (1970-2010)	115
5.1. Desconcentração industrial	120
5.2. Situação geográfica: conceito	122
5.3. Jaguaré como nova centralidade: regulamentação do espaço	123
5.4. A acessibilidade e o verde	134
5.5. Farol: entre o visível e o invisível	137
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS	139
6.1. Ausências: <i>terrain vague</i>	140
6.2. Visão patrimonial	143
6.3. Retomada do horizonte e paisagem fluvial	145

1. INTRODUÇÃO

*“jamais
mesmo quando lançado em circunstâncias eternas
do fundo de um naufrágio...
abolirá o acaso”
(Um lance de dados, Stéphane Mallarmé, 1897)*

Fig. 1. Contato fotográfico do Farol do Jaguaré, 2004. Arquivo da autora.

Erguido próximo à confluência dos rios Pinheiros e Tietê, o Farol do Jaguaré observa São Paulo há 70 anos. A cidade já não o vê, mas o invisível está bem ali. Por trás dos prédios, encoberto pela metrópole, esconde-se um monumento cuja razão de existir é um mistério.

Muitas controvérsias remontam sua história. A começar por sua função, sugerida pela ambivalência de sua forma: um mirante, um relógio, ou realmente um farol que teria guiado a navegação em São Paulo?

Hoje invisível, o Farol é um documento da enorme transformação espacial que acompanhou o advento da megalópole. Desligado dos rios, o monumento é como uma réplica dessignificada, um estranho objeto em seu próprio ambiente, um simulacro na paisagem urbana.

Problematizar sua identidade, sua função social e seu devir como farol implica investigar a intrigante relação entre espaço, tempo, memória e invenção na produção do urbano. Nessa busca, outra cidade poderá ser revelada.

1.1. Cidades invisíveis

O Farol do Jaguaré poderia facilmente ser símbolo de uma das cidades invisíveis narradas por Marco Polo ao imperador dos tártaros, Kublai Kahn, em *Cidades Invisíveis*, de Italo Calvino (2009).

Embora seja uma peça literária, a obra de Calvino traz ricos elementos que podem disparar reflexões e até pesquisas mais amplas sobre o fenômeno urbano. Suas cidades estendem-se além do urbanismo como disciplina técnica. São únicas em suas paisagens e na construção de seu espaço, ao mesmo tempo que funcionam como arquétipos, servindo a todas e a uma única cidade ao mesmo tempo (MONTEIRO, 2009).

A cidade desse improvável Farol poderia ser qualquer uma daquelas visitadas por Marco Polo. Como em *Isaura*, cidade delgada sobre um profundo lago subterrâneo, uma paisagem invisível condicionaria sua paisagem visível. Construída à beira-rio, igualmente a *Valdrada*, estaria sempre diante de seu reflexo no espelho d'água: suas duas formas viveriam uma para a outra, olhando-se continuamente, mas sem se amar.

O viajante que a ela chegasse, como em *Eutrópia*, não veria somente uma cidade, mas muitas. Ninguém saberia o que ela contém e o que esconde, assim como *Tamara*, debaixo do espesso invólucro de símbolos que a cobre. Seria como *Berenice*, que no passado também foi muitas cidades diferentes, tendo no presente suas futuras configurações.

Poderia finalmente ter se fundado como *Tecla*, em um interminável construir, sob o medo do desmoronamento, caso parassem. Ao pôr do sol, o trabalho de construção se interromperia e, sob o céu estrelado, seus habitantes diriam: este é o projeto.

A cidade do nosso Farol poderia ser qualquer uma dessas cidades visitadas pelo viajante italiano: “De uma cidade, não aproveitamos as suas sete ou setenta e sete maravilhas, mas a resposta que dá às nossas perguntas” (CALVINO, 2009, p. 44).

É, porém, São Paulo.

É no mínimo estranho imaginar que uma cidade afastada do mar cerca de 80 quilômetros esteja provida de um farol como este. Construído no início da década de 1940 sobre o ponto mais alto do bairro do Jaguaré, precisamente a única elevação topográfica na proximidade da confluência dos rios Pinheiros e Tietê, o curioso torreão suscita muitas perguntas acerca de sua existência. É impossível encará-lo e reconhecer suas formas tão

características sem estar imbuído de todo o imaginário que circunda esse tipo de construção.

Os faróis são tão antigos quanto a própria arte de navegar. Desde tempos imemoriais, os homens do mar orientavam-se pelos astros e por fogueiras enormes instaladas ao longo de seus cursos marítimos. Com o tempo, esses fogos ganharam torres de sustentação. Uma dessas construções tornou-se um marco na história da humanidade: o *Farol de Alexandria*, considerado uma das sete maravilhas do mundo antigo.

A torre foi levantada diante do porto de Alexandria, no Egito, no reinado do faraó Ptolomeu II (283-246 a.C.), e destruída por um terremoto no século XIV, por volta do ano de 1375. Situada na Ilha de Faros, de onde provém o nome farol, com aproximadamente 120 metros de altura, em seu interior ardia uma chama que, graças a um conjunto de espelhos, alcançava 50 quilômetros de distância (ROMER, 2000). São muitos os relatos sobre o antigo monumento, cujos restos arqueológicos foram encontrados por mergulhadores em 1994.

A construção dos faróis não experimentou grandes alterações desde então, constituindo-se basicamente como uma torre com um dispositivo luminoso de alta intensidade no topo. O maior desenvolvimento registrou-se na obtenção de fontes de luz e dispositivos refletores e intensificadores a partir da Revolução Industrial. São, portanto, facilmente identificáveis por sua arquitetura característica, que se repete nas mais variadas paisagens marítimas e fluviais ao redor do mundo.

Além da função de orientar os navegantes, sinalizar a entrada de portos e proteger as embarcações de obstáculos nocivos como recifes e bancos de areia, a importância dessas edificações e de seus equipamentos deriva também de seu valor artístico perceptível e de sua simbologia ligada ao mar e à luz.

Geralmente, é belíssima a implantação física dessas torres luminosas em pontos estratégicos e extremos, quase sempre solitários e em ambientes hostis. Os faróis remetem a um universo de incertezas, de perigo, de estagnação ou agitação. São também um guia para o caminho seguro, para a direção correta, para o destino que se almeja alcançar. Marcos de força e resistência, simbolizam iluminação espiritual, proteção, segurança, esperança e inspiração.

Acessar a realidade dos fatos pode ser frustrante ao constataremos que o Farol do Jaguaré nunca passou de uma réplica, jamais tendo funcionado como tal. Mas, justamente por isso, não é menos interessante sua condição existencial numa cidade como São Paulo. Obviamente fora do circuito comum de monumentos históricos da cidade, sua excêntrica aparência, por si só, já justificaria uma pesquisa.

1.2. Resíduos e rugosidades: um cenário fragmentado

Ao olharmos para o Farol do Jaguaré (Fig. 2), não o reconhecemos como parte pertinente à paisagem de São Paulo, nem mesmo como uma construção verossímil em nossa cidade. No entanto, ele está ali e nos provoca com sua materialidade. Fincado há cerca de 70 anos na paisagem, figurando como um estranho objeto em seu ambiente, o Farol parece reclamar para si um novo sentido.

Hoje desativado, com os relógios parados, desligado geograficamente do rio, reduzido em escala por outros edifícios que crescem ao seu redor e prejudicado em sua visibilidade, o que parece se destacar é justamente o que ele esconde, aquilo que guarda invisível em sua razão de existir.

Fig 2. Ao centro, o Farol do Jaguaré, cercado pela favela, por silos de fábricas e pelo Edifício Panoramic. Foto: Bruna Callegari, 2012.

Embora apresente uma beleza de fácil apreensão, o lugar, ao ser analisado mais criticamente, é de difícil leitura. Composta de uma formação urbana complexa, que compreende residências e fábricas antigas, trilhos de trem desativados, favelas e ocupações irregulares recentes, a paisagem requer um olhar investigativo.

De um lado, o rio Pinheiros é um dos elementos marcantes desse quebra-cabeça. De outro, está o Farol, balizando a paisagem (natural, urbana e sociocultural) ao mesmo tempo que, como mirante, a revela.

Diante desse cenário aparentemente confuso e fragmentado, de imediato é impossível apreender o sentido da torre.

Entendido como um *espaço residual*, figurando aparentemente sem função na

paisagem urbana, o Farol do Jaguaré nos permite entrever variados desafios arquitetônicos, imobiliários e territoriais da cidade.

Como o Farol, outros remanescentes obsoletos são marcas impressas na paisagem do bairro – a ponte, os trilhos de trem, o rio –, deixados por ações ocorridas em tempos passados, formas às quais o geógrafo Milton Santos chamou de *rugosidades*, e que produzem conflito entre o novo e o antigo. Na definição de Santos (2012, p. 140):

Chamemos de rugosidade ao que fica do passado como forma, espaço construído, paisagem, o que resta do processo de supressão, acumulação, superposição, com que as coisas se substituem e acumulam em todos os lugares.

Para o geógrafo, a noção de *rugosidade* permite a identificação das técnicas e conjunturas socioculturais de tempos anteriores, refletindo a coexistência de elementos de diferentes épocas na mesma paisagem. São feições moldadas em momentos passados, mas que ainda se impõem frente às novas demandas de produção do espaço presente.

Como *rugosidade*, o Farol do Jaguaré fornece informações para a reconstituição do espaço passado como sistema de objetos e de ações (SANTOS, 2012). No entanto, não apenas o passado deve interessar: são múltiplas as possibilidades de sua apropriação e sentido na São Paulo contemporânea.

1.3. Espaço-síntese: mônada

Do alto de seus 28 metros, galgados pela escadaria interna em caracol, descortina-se uma vista surpreendente em 360 graus de São Paulo. De um lado, o famoso Pico do Jaraguá¹, cartão-postal da cidade (Fig. 3); de outro, uma vista panorâmica ao longo dos rios Pinheiros e Tietê, desde a Lapa até Santo Amaro: uma paisagem fluvial desconhecida da maioria dos paulistanos.

Sua construção, iniciada no ano de 1942, estava ligada à iniciativa do urbanista Henrique Dumont Villares, sobrinho do aviador Santos Dumont, de realizar um ambicioso projeto no local: o Centro Industrial Jaguaré, que deu início à ocupação do bairro na década de 1930.

¹ O Pico do Jaraguá é um marco da história de São Paulo, um dos poucos remanescentes visíveis de sua geofísica, de onde é possível avistar o panorama da megalópole. Em 1946, ele foi transformado em ponto turístico e alguns anos depois, em 1961, foi criado o Parque Estadual do Jaraguá. O parque foi tombado em 1983 pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arqueológico e Turístico (Condephaat) e em 1994 como Patrimônio da Humanidade, pela Unesco.

Fig. 3. Pico do Jaraguá e rio Pinheiros, vistos do Farol do Jaguaré. Foto: Bruna Callegari, 2012.

Passados cerca de 70 anos desde sua edificação, o monumento atravessou diversas fases em uma historicidade complexa e pouco amparada por registros. Em 2000, após quase duas décadas de reivindicações por parte dos moradores locais, o monumento foi tombado pelo Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo, o Concresp.

Tendo sido reconhecida como ponto de interesse histórico e paisagístico da cidade, a torre foi oficialmente nomeada como *Mirante do Jaguaré* e, desde então, segue preservada (para não dizer intocada) no alto do bairro.

Seu tombamento traz à tona inúmeras questões sobre as formas possíveis de sua apropriação na cidade contemporânea. Balizando o horizonte da metrópole, o monumento é capaz de descortinar ideários urbanísticos que marcaram a sua existência ao longo dos anos e a disputa de interesses dos variados grupos da sociedade que convivem ao seu redor atualmente. É também capaz de disparar reflexões sobre a cidade que temos e aquela que queremos.

Não à toa, insisto em chamá-lo de *Farol* em detrimento de relógio ou mirante, pois acredito que seja capaz de lançar luz a novas leituras da cidade a partir de sua memória, valorização e apropriação.

A ideia permite que nos aproximemos do conceito de *mônada*, emprestado de Leibniz por Walter Benjamin, ao tomar o Farol do Jaguaré como nosso objeto:

A cidade imprime a determinados espaços físicos que a conformam, a capacidade de falar pelo todo. Assim como podemos encontrar constelações históricas específicas que assumem o caráter de mônadas

em relação ao presente, também nas cidades existem determinados lugares cuja compreensão transcende os seus limites pela capacidade de iluminar o todo. São lugares que apresentam uma força de representação simbólica capaz de despertar ilhas de afetividade em seus habitantes e de expressar as relações com o todo, assumindo a condição de espaços-síntese. (ORTEGOSA, 2009, p. 11)

Na imobilização da mônada, pode-se flagrar uma configuração saturada das tensões que nela se cristalizam. Partes-todo e não apenas partes de um todo, o conceito de mônada reúne em seu estado presente não apenas o que o precedeu, mas o que está prenhe de futuro (KANG, 2009).

Ao olharmos para o Farol do Jaguaré com essa perspectiva, não direcionamos nossa interpretação apenas para seu caráter fragmentário, misterioso ou indeciso, mas para a potencialidade de relações ligadas a essa especificidade e que, num mosaico de outras particularidades, é capaz de apontar para um todo reconhecível: a cidade.

Tal qual a mônada, o Farol encontra-se numa constante abertura de significados e conexões com outras partículas elementares presentes no desenrolar do espaço-tempo. Ele é um ponto de vista sobre o mundo, ao mesmo tempo que é todo o mundo sob seu ponto de vista.

Ao caracterizarmos nosso Farol como um “fragmento monadológico”, trazemos à tona também a importância de objetos inconspícuos, efêmeros, entrópicos ou esquecidos como agentes capazes de estimular reflexões mais amplas sobre o fenômeno urbano. A partir desse conceito, buscamos construir sua análise segundo um cruzamento crítico de temporalidades e práticas espaciais envolvendo os diversos atores da produção de seu espaço. Pretendemos, assim, alcançar a conformação de sua paisagem: *marca e matriz* dos inúmeros processos que o envolvem (BERQUE, 1998).

Pelo viés da interpretação da paisagem, que o justifica ao mesmo tempo que é justificada por ele, na qual está inserido e que ele revela como mirante, buscamos disparar questões sobre o fenômeno urbano em São Paulo.

1.4. Morfologia e significado da paisagem

É ponto comum aos pesquisadores ligados à morfologia urbana o fato de que a cidade pode ser “lida” e interpretada por meio de sua forma física. Contudo, os estudos morfológicos não apenas tratam do meio físico da forma urbana, mas também dos processos e das pessoas que o formataram, permitindo o entendimento da forma

característica de um bairro, de uma cidade, de uma paisagem, mas também a análise de sua gênese e das transformações sofridas ao longo do tempo. Para o pesquisador Caio A. Maciel (2001, p. 3):

O potencial elucidativo da morfologia resultou no realce da necessidade de relacionar a fisionomia com os demais aspectos da existência das coisas e objetos, como função, estrutura e processo; por outro lado, é patente o próprio questionamento do modo como são objetivadas as construções mentais, afetivas e ideológicas que interferem na formatação do ambiente vivido e dos discursos que daí emergem.

Para o geógrafo orientalista Augustin Berque (1998), o sentido de uma sociedade se dá essencialmente em sua relação com o espaço, relação que só a paisagem é capaz de exprimir concretamente.

A paisagem é uma marca, pois expressa uma civilização, mas é também uma matriz porque participa dos esquemas de percepção, de concepção e de ação – ou seja, da cultura – que canalizam, em um certo sentido, a relação de uma sociedade com o espaço e com a natureza. (BERQUE, 1998, p. 84-85)

Para Berque (1998), como *marca*, a paisagem pode e deve ser descrita e inventariada, mas sua análise deve ultrapassar o campo do percebido. Também não lhe parece suficiente, embora seja necessário, explicar o que produziu a paisagem como objeto:

É preciso compreender a paisagem de dois modos: por um lado ela é vista por um olhar, apreendida por uma consciência, valorizada por uma experiência, julgada (e eventualmente reproduzida) por uma estética e uma moral, gerada por uma política etc. E, por outro lado, ela é matriz, ou seja, determina, em contrapartida, esse olhar, essa consciência, essa experiência, essa estética, essa moral, essa política etc. (BERQUE, 1998, p. 86)

Embora os dois papéis, de marca e matriz, sejam, segundo Berque (1998), desempenhados pela paisagem perpétua e simultaneamente, desencadeando uma série de processos físicos, mentais e sociais, parecerá sempre mais desafiador qualificar as suas implicações como matriz, pois é a partir dessa dimensão que se pode vislumbrar novas práticas socioespaciais que o desenho urbano seria capaz de impulsionar.

A paisagem, no entanto, é sempre da ordem da imagem: seja imagem mental, verbal, escrita ou produzida sobre o território (BESSE, 2006, p. 64). Implica, portanto, um olhar que a julgue e interprete. Segundo Jean-Marc Besse, está claro que a paisagem é da

ordem do visível; cabe questionar, entretanto, o estatuto atribuído a esse visível, sua função e mesmo sua significação:

(...) o conceito de paisagem não é unicamente uma vista, é antes um território ou um sítio. Mesmo que este sítio ou este território sejam visíveis, seu ser não se reduz à sua visibilidade. O problema que se coloca é o de conseguir apreender a relação entre a dimensão visível da paisagem e aquela que não é. Ler a paisagem é extrair formas de organização do espaço, extrair estruturas, fluxos, tensões, direções, centralidades e periferias. (BESSE, 2006, p. 64)

Ao longo da pesquisa, busquei colocar em prática esse viés de leitura, de modo que muitas vezes foi preciso me afastar do Farol, acessando outros pontos e questões latentes de seu espaço, para poder vê-lo melhor. O foco de análise da pesquisa não foi colocado apenas sobre o Farol como monumento estudado, mas sobre suas relações com modos de pensar e agir manifestados na paisagem do entorno. Seria, portanto, obsoleto discutir a forma dessa paisagem sem remetê-la à dimensão de seu significado na ideologia e na prática das variadas esferas da sociedade que participam de sua realidade: civil, pública e privada.

A relação dialética entre o Farol e seu entorno, investigada no nível *terreno-bairro, bairro-cidade*, foi explorada em uma análise inventiva (LASSUS, 2013), buscando participar diversificadamente das esferas que compõem a produção de seu espaço. A metodologia buscou reconhecer e relacionar em seu campo de pesquisa: objetos técnicos, ações, normas, agentes, escalas, ideologias, discursos, imagens que emergiram do processo histórico, da análise espacial e das visitas ao lugar.

A partir da combinação desses dados no lugar, decorrem as formas de vida concretas e, ao mesmo tempo, podem ser pensadas formas de vida possíveis. A ideia foi também impulsionar novas abordagens para uma reflexão sobre sua conservação e apropriação pelos moradores do bairro e pela própria cidade.

Além de reafirmar as especificidades do lugar onde está inserido, o Farol do Jaguaré pode ser visto como uma instância de análise e de síntese para a questão paisagística na cidade contemporânea. Análise porque permite identificar problemas da urbanidade em seu entorno, pesquisar e, desse modo, compreender os sistemas técnicos e as ações que o circundam. Síntese porque possibilita um olhar horizontal sobre o conjunto, cristalizando o processo permanente da história.

A análise do bairro do Jaguaré, empreendida a partir da compreensão de sua formação e transformação espacial e paisagística em diversos níveis (econômico, sociocultural e simbólico) ao longo de cerca de 80 anos, desde seu planejamento na década de 1930, permite-nos revelar o local como objeto de um profundo debate urbanístico

envolvendo interesses em disputa na apropriação e produção do espaço urbano desde o início de sua ocupação até os dias de hoje. O objeto nos permite refletir sobre questões que envolvem o conceito e as práticas da urbanidade em São Paulo: transporte, habitação, lazer, meio ambiente.

Trata-se, ainda, de uma estratégia para unir o que Milton Santos distinguiu como *a cidade e o urbano* (2008, p. 65-68):

[...] O urbano é frequentemente o abstrato, o geral, o externo. A cidade é o particular, o concreto, o interno. Não há que confundir. Por isso, na realidade, há histórias do urbano e histórias da cidade.

[...] O espaço é uma categoria histórica e, por conseguinte, o seu conceito muda, já que aos modelos se acrescentam novas variáveis no curso do tempo. [...] É através desses dois dados [espaço e tempo] que vamos unir a cidade e o urbano.

De outra forma, poderíamos dizer que a cidade é o horizonte do urbano. É também o horizonte da sociedade, campo de sua realização. Sua história é a de suas formas, não como um dado passivo, mas como um dado ativo na elaboração de seu presente e futuro.

A partir dos conceitos de Milton Santos para a produção de uma história *da cidade e do urbano*, buscando integrá-los na narrativa do espaço onde está situado o Farol do Jaguaré, foi necessário investigar não apenas as ideias que nortearam sua criação, a morfologia e a historicidade de sua paisagem, como também a produção de seu espaço nos dias de hoje. A partir da iluminação de seu entorno, pudemos refletir sobre as diversas significações do Farol do Jaguaré, e como ele pode evidenciar, como um espaço residual, atualmente tombado como patrimônio, questões vitais de nossa cidade.

1.5. A cidade como palimpsesto: arqueologia, ideologia e poder

Em permanente transformação, a cidade abriga todos os tipos de espaços construídos em múltiplas combinações possíveis: por superposição, substituição ou composição. Muitas são as camadas temporais que se fazem presentes em seu tecido urbano, constituindo-se de mosaicos feitos de sucessões e coexistências. Nesse sentido, surge o conceito do *palimpsesto*² como metáfora da cidade, que contém camadas de

² Os palimpsestos generalizaram-se na Europa durante os séculos VII a IX: eram como os pergaminhos nos quais se apresentava a escrita sucessiva de textos superpostos, mas onde a raspagem de um não conseguia apagar todos os caracteres antigos dos precedentes, que se mostravam, por vezes, ainda visíveis, possibilitando recuperação. O termo teria sido aplicado à geografia por Pinchemel (1994). No

escritas ocultas atrás de outras, sedimentadas em suas paisagens. Na definição de Milton Santos (2012, p. 104):

[...] paisagem e espaço são sempre uma espécie de palimpsesto onde, mediante acumulações e substituições, a ação das diferentes gerações se superpõe. O espaço constitui a matriz sobre a qual as novas ações substituem as ações passadas. É ele, portanto, presente, porque passado e futuro.

Memória viva de um passado superado, é justamente seu caráter de palimpsesto que transforma a paisagem em precioso instrumento de trabalho, pois, como afirmou o historiador Marc Bloch (1974, p. 49-50 apud SANTOS, 2012 p. 105): “essa imagem imobilizada permite rever as etapas do passado numa perspectiva de conjunto”.

Nesse sentido, o estudo da paisagem, portanto, pode se assemelhar a uma escavação arqueológica (SANTOS, 2012). Baseada no estudo da cultura material, a arqueologia é antes de tudo uma ciência que busca recuperar e interpretar contextos. É o estudo de sistemas socioculturais extintos, por meio do remanescente de sua cultura material. Dessa forma, é indiferente a localização dos vestígios recuperados pela pesquisa arqueológica desde que estes estejam devidamente contextualizados. Esses vestígios materiais foram produzidos pela ação humana ao longo do tempo, não havendo também limitações cronológicas para definir o que é arqueológico.

Estas “coisas”, que são recuperadas pela pesquisa arqueológica, fazem parte de um universo que sobreviveu de um passado distante ou recente, até o tempo presente, e podem se manifestar sob a forma de objetos ou paisagens. Desse modo, a pesquisa arqueológica não busca o que se perdeu no tempo, mas o que sobreviveu a ele. (ANDRADE; MACEDO; TERRA, 2012, p. 13)

A dimensão arqueológica consiste em revelar na paisagem atual do Jaguaré os fragmentos materiais (vestígios) de um todo já superado pelo tempo. É como um exercício de montar o quebra-cabeça do passado, buscando peças aparentemente desconectadas no contexto atual a fim de construir uma narrativa do espaço que nos leve a interpretá-lo na atualidade e lançá-lo ao futuro.

São elementos referencias de uma realidade encoberta que, ao serem rearranjados em um percurso sistêmico em torno do Farol do Jaguaré, podem fornecer pistas do passado, além de permitirem vislumbraamentos do futuro da cidade, a saber: a antiga Ponte do

campo da história da paisagem, o termo é revisto como *pentimento* pela pesquisadora Dora Shellard Corrêa (2013).

Jaguaré sobre o canal do rio Pinheiros (hoje invisível entre as duas pontes novas), os trilhos de trem desativados que ainda se deixam perceber no terreno ocupado; o próprio rio Pinheiros, apartado do convívio com a sociedade, e outros elementos que foram revelados no processo de “escavação” do Jaguaré. Metaforicamente são fósseis de uma paisagem de outrora, uma realidade sociocultural que foi encoberta com a expansão da cidade, paisagem de uma outra São Paulo que, de alguma forma, subsiste.

Tudo isso, obviamente, relacionando-se com os novos elementos que foram surgindo ao longo do tempo, *reconformando* e *reconfigurando*³ (MAGNOLI, 2006, p. 241) a paisagem atual: a favela, as marginais expressas, os novos empreendimentos imobiliários etc.

Tratou-se, entretanto, não apenas de escavar o terreno do Jaguaré em busca de suas antiguidades materiais, mas de antever narrativas, discursos e utopias que por ele fluíram e que, de algum modo, seguem existindo invisíveis no lugar e que nos permitem abordar o fenômeno urbano nos dias de hoje.

Para a pesquisadora Ana Cristina de Sousa, a paisagem guarda em si a ambiguidade de ser um produto das relações sociais, ao mesmo tempo que também as produz. Seu pensamento aproxima-se da noção *marca-matriz* de Berque (1998):

A incorporação da paisagem, culturalmente determinada como objeto de análise pela arqueologia, resulta da convicção de que, por se tratar de um elemento da cultura material, passível de ser analisado como um artefato, enquadra-se em seu campo de investigação. A perspectiva que concebe as paisagens como artefatos lida, intrinsecamente, com a ambiguidade de sua própria natureza, ou seja, com seu caráter passivo (como produto de relações sociais) e ativo (como vetor de relações sociais). Consequentemente, o seu potencial como instrumento de inferência é redimensionado, o que vem permitindo aos arqueólogos e geógrafos culturais elaborarem profícuas reflexões sobre a forma como a paisagem atua na configuração das sociedades, imprimindo valores, normatizando e influenciando comportamentos, legitimando e naturalizando desigualdades, bem como exprimindo resistências. (SOUSA, 2005, p. 295)

Ao olharmos uma fotografia aérea de determinado território (Fig. 4), percebemos que o palimpsesto da cidade é feito de uma textura complexa, apresentando cheios e vazios, nódulos que representam o conflito entre o homem e a natureza, entre as necessidades

³ Citando Miranda Martinelli Magnoli: “A essas conFORMAções, conFIGURAções, carregadas da interação social com o suporte, temos denominado PAISAGENS”. In: MAGNOLI, Miranda Martinelli. Ambiente, espaços, paisagem. *Paisagem e Ambiente: Ensaios*, n. 21. São Paulo, FAUUSP, 2006. p. 237-244.

administrativas e paisagísticas e entre os atores econômicos e sociais.

Fig. 4. Fotografia área do bairro do Jaguaré apresenta território como palimpsesto: é possível identificar residências de vários tipos, fábricas, trilhos de trem, além do rio Pinheiros.

Fonte: Google Satélite, 2016.

As relações aparentes entre paisagem, cultura e poder, que subsistem e podem ser interpretadas por meio da leitura do palimpsesto das cidades, também são verificadas no pensamento do geógrafo Denis Cosgrove, que as classifica como *paisagens dominantes* e *paisagens alternativas* (1998, p. 92-122).

As *paisagens dominantes* são aquelas que mantêm e reproduzem o poder de determinado grupo sobre outros. É possível historicamente reconhecer nelas o uso de formas e padrões recorrentes, que marcaram e ainda marcam a fisionomia das cidades a partir de escolhas geométricas ou ereções monumentais, que não são apenas estéticas ou estáticas na medida em que reproduzem o poder. Sem dúvida, são as paisagens mais vistas e estudadas.

De outro lado, por sua natureza, as culturas alternativas são menos visíveis na paisagem do que as dominantes. Cosgrove divide as *paisagens alternativas* em outras três: residuais (que sobraram do passado), emergentes (que antecipam o futuro) e excluídas (que são ativa ou passivamente suprimidas). Segundo o autor: “cada uma destas subculturas encontra alguma expressão na paisagem, mesmo se apenas numa paisagem de fantasia” (1998, p. 105).

Efêmeras, transitórias, utópicas ou simplesmente invisíveis, as *paisagens alternativas* estão por toda parte, ainda que seja necessário revelá-las, tal qual uma

escavação, por baixo das paisagens dominantes. Resistem das mais diversas formas e podem motivar novas abordagens da cidade. Enquadramos nessa categoria a paisagem balizada pelo Farol do Jaguaré.

Para Cosgrove, quando lidamos com paisagens suplantadas, paisagens-relíquias ou paisagens-esquecidas na intenção de reconstruir antigas geografias, “é difícil recuperar o significado de tais formas para os que as produziram e, na verdade, a interpretação que fazemos deles nos diz tanto sobre nós mesmos e nossas suposições culturais quanto sobre seu significado original” (1998, p. 117).

Espaços residuais como o Farol do Jaguaré, indecisos ou esquecidos, que estão à margem, caracterizados pela estranheza, seriam sementes para um outro lugar na cidade, delimitado não por uma nostalgia ou salvaguarda de um passado, mas pelo desejo de um futuro.

1.6. Considerações metodológicas: documentário

Direcionando sua crítica ao campo da geografia, Cosgrove reconhece que as paisagens comportam motivações humanas que vão além do funcionalismo utilitário das explicações que geralmente buscamos para interpretá-las. Ao seu modo de ver, a geografia tem ignorado muitas das motivações humanas que influenciam diretamente nosso comportamento diário e informam nossas respostas a lugares e cenas (1998, p. 97):

[...] nossa geografia deixa escapar muito do significado contido na paisagem humana, tendendo a reduzi-la a uma impressão impessoal de forças demográficas e econômicas. A ideia de aplicar à paisagem humana algumas das habilidades interpretativas que dispomos ao estudar um romance, um poema, um filme ou um quadro, de tratá-la como uma expressão humana intencional composta de muitas camadas de significados é claramente estranha para nós.

Em certa medida, esta pesquisa também partiu dessa premissa ao lançar mão de metodologias diversas para construir a aproximação de seu objeto de modo interdisciplinar, utilizando ferramentas provenientes da geografia, da história, da arquitetura e do urbanismo, e também da arte e da comunicação.

Muitos dos materiais que compõem essa pesquisa em seu quadro de fontes foram coletados durante o desenvolvimento do roteiro e captação do documentário *Farol*

*Invisível*⁴, que realizei sobre o Farol do Jaguaré com apoio da Secretaria do Estado da Cultura de São Paulo, filmado em 2012 e finalizado em 2016.

A partir da aproximação cinematográfica, pude reunir uma série de informações e impressões que foram fundamentais para a construção da tese: a descoberta visual e tátil do espaço, fotografias técnicas e poéticas, conversas com moradores, materiais de arquivo etc. O documentário de curta-metragem foi finalizado ao longo da escrita da pesquisa e deve ser visto como parte integrante deste mestrado, apresentando-se como mais uma camada de interpretação de nosso objeto, podendo e devendo ser articulada às discussões apresentadas pelo texto.

Por estar trabalhando com o tema da paisagem, acredito que existe uma importância na documentação audiovisual do lugar, ferramenta que pode fazer emergir dados e impressões que apenas pela via do texto não se pode apreender, e que foram importantes na composição de um pensamento sobre o objeto estudado.

Foram coletados ainda diversos materiais de arquivo, visuais e textuais, de variadas épocas e contextos relacionados à trajetória do Farol do Jaguaré. Uma das fontes primárias de maior importância foi deixada pelo próprio idealizador do monumento, o urbanista Henrique Dumont Villares. Ele publicou quatro livros diretamente relacionados ao projeto do Centro Industrial Jaguaré, onde o torreão foi instalado, os quais foram lidos e relidos a fim de esclarecer diversos aspectos de seu plano urbanístico original. São eles: *São Paulo Industrial* (1937), *A Indústria em São Paulo – Estudo para Sua Localização* (1939), *Indústria e Urbanismo em São Paulo* (1946) e *Urbanismo e Problemas de São Paulo* (1948).

Os livros forneceram à pesquisa um rico material histórico sobre o ideário urbanístico de Henrique Dumont Villares, estudos técnicos, plantas, infográficos e fotografias de época que auxiliaram a reconstituir a paisagem do local e sua relação com o contexto mais amplo da cidade de São Paulo naquele momento.

Empreendeu-se também um levantamento de mapeamentos da cidade de São Paulo feitos ao longo do século, a fim de realizar um estudo comparativo e evolutivo sobre a produção do espaço urbano do Jaguaré. Foram aprendidas técnicas de georreferenciamento e utilização do software QGIS para manipulação e interpretação das fontes.

Realizou-se ainda uma intensa pesquisa de matérias de jornais, sobretudo no acervo da *Folha da Manhã*, a fim de recuperar debates e discursos que emergiram na época de idealização do bairro e construção do Farol.

⁴ O filme deve ser visto como parte integrante desta tese e está disponível em DVD e também pelo link: <<https://vimeo.com/187125285>> (senha: farol).

A pesquisa também teve acesso ao processo de tombamento do Farol do Jaguaré, concluído em 2000, e disponível nos arquivos do Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo, o Concresp.

Buscando dar apoio teórico à pesquisa, revisitamos um conjunto bastante heterogêneo de autores, de variadas épocas e que transitam entre geografia, história, arquitetura, urbanismo e arte. A saber: Milton Santos, Denis Cosgrove, Augustin Berque, Marc Besse, Bernard Lassus, François Ascher, Paul Virilio, Rem Koolhaas, Nelson Brissac Peixoto, Lucrecia D'Alessio Ferrara, Odette Seabra, Ermínia Maricato, Candido Malta Campos Neto, Raquel Rolnik, Paulo Perulli e Ignasi de Solà-Morales.

1.7. Estrutura da dissertação

A tese está dividida em seis capítulos, além do documentário que a integra. O primeiro é a introdução.

No segundo capítulo, *Fragments de cidade: frações de visões*, faremos um percurso pelo bairro do Jaguaré inventariando a paisagem do lugar e buscando destacar os pontos de interesse e rugosidades do território. O percurso busca fundamentar-se na metodologia de Bernard Lassus para construir uma análise inventiva da paisagem, percorrendo o terreno de fora para dentro até alcançar o Farol do Jaguaré. O intuito é apresentar o campo de pesquisa em nível tátil e visual e, ao mesmo tempo, verificar os níveis de integração, visibilidade e invisibilidade do monumento em relação ao seu próprio ambiente.

No terceiro capítulo, *Visões de cidade*, tomaremos a cidade como instância central de análise a fim de reunir conceitos em torno da noção de planejamento urbano. Será traçado um breve histórico do desenvolvimento urbano ao longo do século XX, com foco na *Carta de Atenas*, sua crítica e a necessidade de fazer emergir um novo urbanismo a partir de diversas visões de cidade. Serão abordadas visões da cidade contemporânea a fim de conceituar problemas típicos da urbanidade nos dias de hoje: esvaziamento simbólico dos lugares, fragmentação e degradação das paisagens, globalização e direito à cidade. Buscaremos articular teorias de cidade, como cidade global, cidade-mundo e cidade genérica, à metrópole de São Paulo.

No quarto capítulo, *Farol: origens (1930-1970)*, faremos um mergulho histórico na criação do bairro do Jaguaré e na origem do monumento, abordando o período de 1930 a 1970. Buscamos situar o empreendimento numa discussão urbana maior, em sintonia com o

urbanismo mundial de que falamos no capítulo anterior. Será construído o perfil de Henrique Dumont Villares, urbanista responsável pela construção do Farol, e de outros, como Prestes Maia e Anhaia Melo, que tiveram papel fundamental no planejamento urbano da cidade a partir de um polarizado debate urbanístico em torno da expansão urbana.

O capítulo busca problematizar a imagem e representação de São Paulo às vésperas de sua metropolização e ainda apresentar as visões de urbano que teriam motivado a criação do Farol e ocupação do Jaguaré, abordando a dicotomia entre plano e projeto a partir de seu imaginário e materialização. A discussão histórica é amparada por uma interpretação da evolução espacial verificada em mapas, plantas e fotografias em sequência cronológica. São apontadas as possíveis distorções do planejamento original, como favelização, degradação ambiental e desconcentração industrial. Também são localizadas e historicizadas as rugosidades identificadas no segundo capítulo, reconhecendo discursos e visões do urbano que elas suscitaram no período analisado.

No quinto capítulo, *Farol: mutações (1970-2010)*, traçaremos a trajetória da evolução do bairro do Jaguaré a partir de sua desconcentração industrial e da afirmação do capital financeiro na economia da cidade, abordando as tensões entre as *rugosidades* que identificamos e o avanço do mercado imobiliário até a atualidade. O objetivo é descrever em linhas gerais como se deu a mudança no sistema produtivo da cidade, que impactou diretamente a configuração espacial do bairro e a identidade do Farol do Jaguaré. Buscou-se verificar, quantificar e qualificar a desconcentração industrial, e a passagem do Jaguaré de situação periférica para uma centralidade na metrópole. E ainda questionar como o urbanismo atua sobre as iniciativas e propostas para a reestruturação desse espaço da cidade, no âmbito dos lançamentos imobiliários e da análise de discursos que os fundamentam, mais especificamente no que tange à apropriação do verde e da acessibilidade. O capítulo aborda os diversos agentes que disputam atualmente a produção do espaço do Jaguaré, focando mais especificamente no setor público, por meio de instrumentos de regulamentação do uso do solo e padrões de zoneamento, e no setor imobiliário, a partir de projetos que se colocam no local. A ideia do capítulo é relacionar a mutação do entorno à própria instabilidade identitária do Farol do Jaguaré, a fim de explicar seu processo contínuo de desvalorização a partir da década de 1970 até seu tombamento, em 2000.

No último capítulo (a conclusão), discutiremos as possíveis abordagens para uso e apropriação do Farol do Jaguaré pelo entorno e, de modo mais amplo, pela cidade a partir dos conceitos de rugosidade, patrimônio e *terrain vague*. A partir das discussões trazidas ao

longo dos capítulos, faremos considerações acerca do processo de tombamento do Farol do Jaguaré, sua significação e atualização na cidade.

A tese pretende discutir de modo geral as relações entre o discurso do urbanismo consciente e as formas desarticuladas de produção do espaço da cidade. Ao dar visibilidade ao Farol do Jaguaré, a pesquisa busca novas abordagens de cidade, questionando a qualidade e a identidade de nossas paisagens e ambientes, a segregação social manifesta no território do entorno e como são formulados os discursos que fabricam uma imagem de cidade que, muitas vezes, nos é alheia. O conhecimento e a valorização de espaços como o Farol do Jaguaré podem nos fazer avançar no exercício de nossa urbanidade nas cidades contemporâneas.

2. FRAGMENTOS DA CIDADE: FRAÇÕES DE VISÕES

Apresentando área de aproximadamente 6,6 quilômetros quadrados e uma população de 42,4 mil habitantes, o Jaguaré é um *distrito* localizado na Zona Oeste da cidade de São Paulo (Mapa 1), subordinado à subprefeitura da Lapa.

Formado por uma população relativamente heterogênea, compreendendo em sua maioria as classes baixa e média, foi projetado na década de 1930 como um centro industrial. Nas décadas seguintes, atraiu centenas de fábricas, tornando-se uma das localidades mais industrializadas da cidade.

No entanto, a partir dos anos 1980, começou a perder suas características de distrito industrial, intensificando seu caráter residencial e comercial, passando por forte processo de adensamento, parcelamento e verticalização.

Mapa 1. Distrito do Jaguaré, São Paulo: a imagem mostra a delimitação do distrito do Jaguaré em relação ao município de São Paulo. No detalhe, vemos a relação do terreno com sua edificação.

Buscando recompor a paisagem fragmentada do atual bairro do Jaguaré a fim de investigar os sentidos da existência do Farol em seu território, antes mesmo de lançarmos às perspectivas do tempo histórico ou a uma historiografia que pudesse adiantar respostas, fomos ao encontro do terreno.

Frequentemente, em minhas visitas, busquei realizar o exercício de me aproximar e

me afastar do Farol, observando os contrastes entre suas escalas tátil e visual. Visando construir uma narrativa possível da paisagem ao redor do *Farol do Jaguaré*, registrei os seguintes pontos de interesse (Mapa 2) que compõem a paisagem urbana de seu entorno:

- Margem do rio Pinheiros, na proximidade do bairro
- Ponte do Jaguaré
- Comunidade Vila Nova Jaguaré
- Trilho de trem da antiga Estrada de Ferro Sorocabana
- Moinho Anaconda, na zona industrial
- Farol do Jaguaré (Praça do Relógio), na Rua Salatiel de Campos e entorno

Mapa 2. Pontos de onde foram feitos os registros audiovisuais: fragmentos no entorno do Farol do Jaguaré. O material foi coletado durante o desenvolvimento do roteiro e captação do filme.

O percurso no terreno foi pensado em função de uma aproximação cinematográfica da paisagem, que resultou no documentário *Farol Invisível*¹, parte integrante deste mestrado.

Ao longo de seis meses, realizei um giro de 360 graus em torno do Farol, documentando, a partir de diversos ângulos, como ele via a paisagem do entorno e como era visto por ela. Dessa forma, muitos pontos do bairro foram documentados em plano e

¹ O filme pode ser acessado no link: <<https://vimeo.com/187125285>> (senha: farol).

contraplano. A estratégia buscou, por meio do registro visual, investigar quais eram os modos de integração espacial do Farol com sua paisagem.

Como na experiência do paisagista Bernard Lassus², que, em 1969, ao passear pelo cais do porto de Estocolmo, viu revelar-se diante de seus olhos a silhueta de um enorme navio de guerra até então mimetizado no horizonte, penetramos na paisagem do Jaguaré a fim de descobrir variáveis visíveis e invisíveis na ligação daquele Farol com o entorno.

Na passagem da escala visual para a tátil, ocorrem fatos perceptíveis de interesse devido à relação entre o objeto e a paisagem. Essa relação se dá pelo trânsito entre paisagem e lugar: assim que é atingida, a paisagem torna-se lugar, podendo voltar a paisagem com uma simples mudança de foco do olhar. A diferença entre aparência visual e descoberta tátil resulta, portanto, de um “ir em direção a” (LASSUS, 2013, p. 77).

Para Lassus (2013), a paisagem é uma leitura que cristaliza as frações de aparências. À medida em que se avança em sua direção, pode-se indagar sobre a natureza dessas frações, organizando-as em conjuntos ou não. Decorre dessas frações a abertura a paisagens imaginárias.

Em um movimento de aproximação, afastamento e retorno em direção ao navio e ao Farol do Jaguaré, iniciava-se, tanto para Lassus quanto para mim, a descoberta do espaço concreto. Esse espaço concreto, por sua vez, poderia engendrar novas paisagens, conforme admite Lassus (2013, p. 78) ao se lançar à investigação tátil.

Quando se parte em busca dos objetos da paisagem, diversas coisas se oferecem à verificação; ao mesmo tempo, estas coisas, ao evocarem outras e a elas se associarem, podem ser reinseridas em outros conjuntos, não evidentes de início, e evocar, assim, estratos entitários não necessariamente presentes na sua totalidade nos lugares explorados [...] Estes objetos, reagrupados em categorias, pertencem a escalas específicas e diferentes, correspondendo a entidades espacialmente abstratas, não apreensíveis por uma visão mais ampla, como ocorre em uma paisagem. Eles podem no entanto, em certas condições, evocar paisagens imaginárias [...]

Essas paisagens imaginárias de que fala Lassus muitas vezes surgem evocadas em frações de visões que acessamos ao percorrermos o espaço concreto, podendo perder sentido no conjunto maior da paisagem. No caso do Jaguaré, esse tipo de evocação

² LASSUS, Bernard. A obrigação da invenção da paisagem às ambiências sucessivas. In: BARTALINI, Vladimir (Org). *Paisagem textos*. São Paulo: FAUUSP, 2013. p. 75-88.

imaginária surge diretamente ligado à forma do monumento e à sua visibilidade a partir de pontos de vista internos do bairro e do rio Pinheiros.

Do confronto entre aparência, paisagem e espaço concreto, tratando de investigar o visível e o invisível que compõem a percepção dos lugares, buscamos exercitar no Jaguaré o que Lassus definiu como *análise inventiva*, abordando o sítio em sua singularidade. Tratava-se não somente de redescobrir o bairro, mas de reinventá-lo a partir de dados nele existentes.

Era preciso tornar possível uma interpretação que não negasse nem o dado natural, nem o dado patrimonial, nem o dado social. Isso supõe uma análise inventiva tanto para fazer um inventário físico, histórico etc. como para identificar os processo de evolução física e das práticas nestes lugares. [...] Isto supõe igualmente discernir, nos diferentes tempos, o que seria mais adequado para a relação específica entre lugar e prática que nele se dão e vice-versa. (LASSUS, 2013, p. 83)

Para Lassus, a *análise inventiva*, mais do que um método de interpretação das aparências de um lugar, é também um método para definição de práticas paisagísticas concretas. Sua teoria está fortemente atrelada à sua prática profissional como paisagista: Lassus fala da posição de um projetista, alguém que trabalha com a paisagem em nível prático, criando e recriando espaços como o Parque de La Villette, o Jardim do Retorno e das Tuileries, ou a obra do Poço no Jardim da Universidade de Montpellier, em que frequentemente *reinventa os lugares*: “É preciso tornar esta multiplicidade do lugar poeticamente sensível e trazê-la até o presente” (LASSUS, 2013, p. 83).

Se o espaço concreto é aquele dos objetos à nossa volta, enquanto a paisagem seria a interpretação que fazemos sobre ele (BARTALINI, 2013), surge nesse contexto outro conceito caro à visão de Lassus: a *entidade paisagística*, diretamente articulada à sua proposta de *análise inventiva*: “A entidade da paisagem é o resultado do confronto entre as diversas escalas de entidades que emergem da análise inventiva” (LASSUS apud BARTALINI, 2013, p. 19).

Segundo o paisagista, a busca pela *entidade paisagística* do lugar “não pode ser abordada apenas como um problema visual ou tátil. Ele é da ordem do simbólico. [...] Há um valor de identidade próprio a certos lugares, que os torna, por um momento, indivisíveis” (2013, p. 81).

A *entidade paisagística* pode estar relacionada à memória e ao passado dos lugares, ou à forma como foram constituídos em sua origem. Contudo, recuperar essa noção não basta para que seja feita uma análise inventiva da paisagem: cuidar para que sejam

evidenciadas suas potencialidades do presente é fundamental. Nas palavras de Lassus (apud BARTALINI, 2013, p. 19):

Analisar o existente é também descobrir, nos usos dos lugares, o que foi ocultado pela erosão do tempo e o que está em vias de desaparecer. É evitar reconstruí-lo de imediato ou em poucos anos, e, por fim, é manter seu potencial para novas presenças [...] É também necessário dar visibilidade aos traços de novas práticas não identificadas [...]

A partir das considerações de Lassus, busquei, num primeiro momento, investigar a paisagem do Farol do Jaguaré a fim de inventariar seus pontos de integração, reconhecimento e pertencimento. Frações de aparências, visibilidades e invisibilidades foram evidenciadas e documentadas a partir de pontos de vista localizados no entorno. O percurso procurou construir uma narrativa visual do espaço estudado.

2.1. Percorrendo o terreno: Farol invisível

Antes de adentrar o Jaguaré, é possível avistar grande porção dele de longe, de fora. Em um dos poucos lugares da cidade de São Paulo onde isso é possível – posicionar-se em “face da cidade” e não apenas dentro dela –, deparamo-nos com o seguinte desenho topográfico caracterizando o sítio sobre o qual está localizado o bairro: uma colina, margeada por lotes planificados ao nível do rio Pinheiros, ocupados por edificações híbridas entre galpões, indústrias, residências e edifícios empresariais, acessível por meio da Ponte do Jaguaré, que cruza o canal.

Fig. 5. No centro, o Farol do Jaguaré, cercado pela favela, silos de fábricas e o enorme Edifício Panoramic. No rio Pinheiros, o Farol ainda preserva seu reflexo. Foto: Bruna Callegari, 2012.

Trata-se, portanto de um bairro à beira-rio (Fig. 5), o que imediatamente nos remete ao significado do Farol, porém não de maneira conclusiva, pelo contrário: é uma constatação pitoresca, que nos leva a imaginar outras paisagens já retratadas e conhecidas, mas absolutamente distantes da que percorremos no Jaguaré.

O rio Pinheiros, hoje apartado do convívio com a cidade, poluído e sem uso social (Fig. 6), figura apenas como uma divisa, uma barreira imóvel e sem vida que a cidade precisa cruzar ao preço de sua integração. Sua visibilidade está totalmente comprometida pelo arrimo das infraestruturas que o encerram: pontes e vias marginais de alta velocidade. Muitas das construções que se colocam à sua volta, como conjuntos habitacionais ou edifícios empresariais, parecem dar as costas a sua existência. À sua volta, nada existe para ser apreciado ou notado.

Ocultado em uma triste realidade nada promissora, de horizonte sem futuro, constituído hoje como um espaço intersticial, foco de resíduos que ninguém quer ver, dificilmente poderíamos antevê-lo como uma *entidade paisagística* do lugar (LASSUS, 2013), menos ainda valorizá-lo como foco fundador em torno do qual se constituiu todo o tecido urbano daquela região.

Invisível tanto quando o Farol, o rio também pode ser entendido como uma ausência na cidade. A partir de seu esvaziamento simbólico, todo o entorno passou a sofrer as consequências dessa ruptura contextual.

Fig. 6. Canal do rio Pinheiros, poluído e apartado do convívio com a cidade, sobre o qual se localiza a Ponte do Jaguaré, que dá acesso ao bairro. Foto: Bruna Callegari, 2012.

O acesso ao bairro, para quem vem do centro da cidade, requer a transposição do rio pela movimentada Ponte do Jaguaré. Dois viadutos de concreto, construídos no início da década de 1970, apresentam forte fluxo de automóveis, caminhões, motocicletas, ônibus. Apesar das estreitas passagens para pedestres que os viadutos oferecem, há um fluxo considerável também de pessoas que atravessam a ponte cotidianamente para se dirigir à estação próxima da CPTM ou ao Parque Villa-Lobos. A infraestrutura não privilegia a escala humana, atravessada por pedestres e ciclistas de forma precária em caminhos improvisados sobre a grama.

Ladeada pelos dois viadutos, salta aos olhos de quem atravessa o canal uma ponte menor, completamente abandonada, cujo arco principal se eleva acima do nível da pista das pontes novas (Fig. 7). Trata-se de uma ponte antiga, do final dos anos 1930, atualmente sem uso e desconectada do sistema do qual fazia parte. O que chama atenção, no entanto, é uma exuberante vegetação que dela se apropriou para crescer selvagemmente (Fig. 8). Tal qual uma *terceira paisagem* na cidade (CLÉMENT, 2007), um território-outro, distinto e autônomo da paisagem dominante, não expressando poder nem submissão a ele, marcado pela informalidade, invisível no conjunto maior da cidade, o local poderia sugerir novas práticas na cidade por meio de seu uso e apropriação.

Fig. 7. A antiga Ponte do Jaguaré, encerrada entre as duas pontes novas. Foto: Bruna Callegari, 2012.

Fig. 8. Uma exuberante vegetação toma conta da estrutura, construída na década de 1930 e que ainda resiste na paisagem. Foto: Bruna Callegari, 2012.

Como é comum aos baixios de viadutos da cidade, o lugar reúne certo tipo de ocupação irregular, apresentando barracos e acúmulo de lixo. Realizam-se no local serviços informais ligados à Ceagesp, como limpeza e reforma de caixas de madeira, com muito acúmulo desse material. Famílias de baixa renda moram ali, sem infraestrutura como água encanada e eletricidade. Acessam suas residências autoconstruídas por uma escada colocada por elas no lugar (Fig. 9).

Fig. 9. Cabeceira da ponte interrompida, moradias ao fundo e acesso via escada colocada por moradores. Foto: Bruna Callegari, 2012.

Ao adentrarmos o perímetro do bairro, é comum cruzarmos com antigos galpões, fábricas e silos industriais igualmente abandonados. A paisagem mescla-se com novas

estruturas, reformas e usos desses antigos espaços, trazendo ao bairro serviços de estacionamento e centros de logística para carga e descarga de produtos. No bairro, percebe-se a presença massiva de caminhões estacionados, assim como pequenos restaurantes e locais que reúnem caminhoneiros.

Entre as estruturas obsoletas que se apresentam no lugar, uma delas pode ser particularizada por sua dimensão e expressão arquitetônicas, ocupando espaço privilegiado na entrada do bairro, e também por seu nível de desmantelamento, apresentando avançada deterioração. Trata-se do conjunto de Galpões da Cooperativa Agrícola de Cotia – CAC (Fig. 10), instituição inaugurada em 1910 por imigrantes japoneses produtores de batata. É por isso que a rua de entrada do Jaguaré tem o nome de Kenkiti Shimomoto, que exerceu papel de gerente-diretor da CAC durante os anos 1950.

Fig. 10. Galpões da Cooperativa Agrícola de Cotia na entrada do bairro. Detalhe mostra a deterioração da estrutura, hoje tombada pelo Conpresp. Foto: Bruna Callegari, 2012.

O local é considerado um marco no desenvolvimento econômico, social e urbano da região do Jaguaré, tendo atingido seu auge na década de 1980, a ponto de se tornar a maior entidade do gênero na América do Sul, com mais de 16 mil associados. O encerramento de suas atividades ocorreu em 1994, quando se iniciou um intenso processo de deterioração de sua infraestrutura, que hoje se desmantela a olhos nus, em uma das principais vias de entrada do bairro.

Outro resíduo marcante no bairro são os trilhos de trem desativados, espalhados massivamente pelo terreno em ramais e desvios que foram feitos devido à demanda de sua antiga estrutura industrial. Hoje soterrados ou descontinuados, até mesmo indecifráveis, ainda são capazes de surpreender quem percorre a região, revelando-se como cicatrizes no chão do bairro.

Fig. 11. Áreas de ocupação sobre os trilhos desativados do trem. Foto: Maria Augusta Justi Pisani, 2008.

Muitos desses trilhos, ao longo dos anos, foram sendo ocupados por barracos e moradias precárias (Fig. 11), constituindo diversos focos de favelas que hoje também se impõem e disputam o território no bairro. As favelas permeiam partes da área industrial, recuos de antigas indústrias desativadas e terrenos vagos que inicialmente estavam previstos como cobertura vegetal do bairro.

Uma das mais conhecidas é a Vila Nova Jaguaré que, com área de 160 mil metros quadrados, foi considerada a maior favela de São Paulo em área contínua (sem malha viária), hoje urbanizada. O núcleo da Vila Nova Jaguaré, estimado em 4.500 domicílios pela Secretaria Municipal de Habitação (Sehab) em 2016, ocupa justamente a parte sul da colina onde está situado o Farol (Fig. 12), antigamente chamada de Morro do Sabão, tornando a paisagem do bairro ainda mais heterogênea.

Acaba sendo uma das imagens mais marcantes do bairro, por ocupar a vista frontal do terreno, para quem o acessa via Ponte do Jaguaré. Trata-se de uma imagem que São Paulo não quer assumir (FERRARA, 2000), mas que dificilmente se consegue esconder.

Para alcançarmos o Farol por este lado do bairro, é inevitável que a favela seja transposta. Ela situa-se como uma fração limiar entre o rio e o Farol. No movimento de tentar ocultar essa realidade da cidade de São Paulo na lógica de sua representação como cidade global (FERRARA, 2000), é possível que também o Farol tenha sido invisibilizado.

Fig. 12. Comunidade Vila Nova Jaguaré ocupando a colina aos pés do Farol do Jaguaré. Foto: Bruna Callegari, 2012.

Buscamos percorrer o terreno da comunidade Vila Nova Jaguaré para descobrir o grau de visibilidade do Farol a partir daquele ponto de vista. Pudemos notar uma visão privilegiada dos moradores com relação ao rio Pinheiros, devido à baixa verticalização da antiga área industrial à sua frente. O morador da comunidade Elias Ferreira dos Santos nos contou que o Farol foi, até a década de 1980, o melhor ponto da região para empinar pipa, devido ao vento forte no local (informação verbal)³. A prática não é mais comum entre os

³ Informação fornecida à autora em entrevista gravada para o documentário *Farol Invisível*, 2012.

jovens da comunidade, pois a praça onde está situada a torre está cercada e adensada com a ocupação do entorno.

Para Elias, que conhece um pouco da história do bairro, o Farol do Jaguaré é um marco histórico. Ele acredita que o monumento tenha guiado as navegações no rio Pinheiros, “quando ainda havia navegação e embarcações traziam produtos para a cidade”, mas reconhece que o monumento hoje em dia “não tem grande importância para os moradores do bairro, pois ninguém sabe a sua história”. Em sua opinião, “o seu status de patrimônio tombado não muda nada. Ele continua desconhecido de todos, ninguém o valoriza” (informação verbal)⁴.

Figs. 13 e 14. Residência autoconstruída na Comunidade Vila Nova Jaguaré. Plano e contraplano. Foto: Bruna Callegari, 2012.

⁴ Informações fornecidas à autora em entrevista gravada para o documentário *Farol Invisível*, 2012.

A planície ao norte do bairro apresenta uma paisagem um tanto mais ordenada e homogênea, composta sobretudo de grandes loteamentos ocupados por antigas indústrias em pleno funcionamento, como Bunge, Anaconda, Pancrom, Givaudan, Roche, entre outras. Ali também é possível avistar os antigos trilhos da linha férrea desativada, uma paisagem quase bucólica preservada na medida em que está localizada no âmbito dos terrenos privados das grandes empresas. É possível dizer que ali se preservam frações da paisagem original de ocupação do bairro.

Fizemos uma visita à parte interna do Moinho Anaconda (Fig. 15), fábrica de farinha de trigo inaugurada no Centro Industrial Jaguaré em 1951.

Fig. 15. Parte interna do Moinho Anaconda. Todo processo é mecanizado, sem manipulação direta dos funcionários. Foto: Bruna Callegari, 2012.

Em 2012, ainda chegava ao Moinho um único trem vindo do Porto de Santos trazendo matéria-prima. O trem fazia viagens raras, de seis em seis meses, e não foi possível documentá-lo. Registramos a paisagem fabril em relação à colina do Farol do Jaguaré (Fig. 17). O antigo morador do bairro sr. João Pierondi, 82 anos, contou que o relógio guiava a vida dos operários, soando as horas cheias com badaladas precisas: “Escutava-se de longe, pois ainda havia muito silêncio. Nunca o visitei, mas tenho boas lembranças de suas badaladas. As coisas se perdem, vão sendo descontinuadas, assim como o trem que acabou. Hoje é só caminhão, a cidade poluída, congestionada. Tenho pena de termos perdido tantas coisas antigas que eram bonitas” (informação verbal)⁵.

⁵ Informações fornecidas à autora em entrevista gravada para o documentário *Farol Invisível*, 2012.

Figs. 16 e 17. Dependências da fábrica com os trilhos de trem e vista interna para o Farol do Jaguaré, de onde se ouviam as badaladas do relógio. Foto: Bruna Callegari, 2012.

Quando atravessamos a colina em direção à porção norte do bairro, avistamos edifícios residenciais de diversos padrões e inúmeros anúncios de novos lançamentos imobiliários. Um desses edifícios situa-se a poucos metros do Farol, na mesma rua Salatiel de Campos. Foi construído em 1988, data anterior ao tombamento do monumento, interrompendo a vista de 360° que se teria do mirante não fosse a presença do edifício ao lado. Não por acaso, o prédio recebeu o nome de Edifício Panoramic.

Nomes que sugerem a potencialidade topográfica do bairro são comuns entre os novos lançamento imobiliários no local. Caminhando pelo bairro avistamos alguns deles: Horizonte Cidade Universitária, Panorama Building, Ecolife, entre outros.

O edifício em questão é interessante por deter uma vista curiosa do Farol (Figs. 16 e 17). Visitando o 11^o andar, pude conversar com a proprietária Daniele Grossi, 35 anos, que se disse surpresa ao visitar o apartamento pela primeira vez: “No início eu estranhava seus relógios parados. Aquilo me dava um certo incômodo, era muito estranho ter que encará-lo todos os dias olhando para meu apartamento. Hoje ele não é mais um relógio pra mim, é apenas uma figura na paisagem. Nunca o visitei por dentro, mas sei que foi construído por Santos Dumont para proteger suas terras da entrada de inimigos” (informação verbal)⁶.

Figs. 18 e 19. Daniele Grossi trabalhando em seu apartamento no Edifício Panoramic. Plano e contraplano. Foto: Bruna Callegari, 2012.

⁶ Informações fornecidas à autora em entrevista gravada para o documentário *Farol Invisível*, 2012.

A alguns metros ainda na mesma rua, está o terreno do sr. Piraju, conhecido no bairro como o “guardião do Farol”. Seu verdadeiro nome ninguém sabe. Conta que é índio e veio morar, não sabe explicar como, no terreno em frente ao monumento (Fig. 20), construindo sua casa pouco a pouco com recursos próprios. É uma espécie de curandeiro do local, frequentemente consultado pela comunidade. No quintal, com vista para o Farol, há uma porção de plantas medicinais e sempre a mesa posta do dominó, que joga todas as tardes observando o torreão.

O sr. Piraju foi o responsável por plantar a variedade de árvores que hoje cerca o Farol: pau-de-ferro, fícus, goiabeira, carambola, ipê, limoeiro, palmeirinha, quiri. Ele cuida da chave do monumento, que fica sempre fechado, e entra apenas para cuidar das plantas e varrer o mirante.

Fig. 20. Terreno onde mora o sr. Piraju, em frente ao Farol. Foto: Bruna Callegari, 2012.

Ele também não sabe contar a história do Farol, apenas imagina que tenha algo a ver com a vinda dos portugueses ao Brasil (informação verbal)⁷. Na falta de história, inventa-se uma.

Logo ali em frente, parcialmente escondido por trás da frondosa árvore que quase alcança a altura de seus 28 metros, o Farol do Jaguaré se deixa ver apenas por aqueles que, com algum esforço, buscam-no olhando para o alto. É preciso saber que ele está ali antes de avistá-lo. Muitos duvidariam de sua existência. Em plena metrópole de São Paulo, onde não há sinal de água que se possa navegar, o torreão não contradiz o famoso provérbio português: “Aos pés do farol, faz escuro”.

⁷ Informação fornecida à autora em conversa para preparação do documentário *Farol Invisível*, 2012.

Percorrendo seu entorno, foi possível perceber uma importante integração visual do monumento com a paisagem do bairro, documentada a partir de diversos ângulos e enquadramentos. No entanto, sua integração visual não significa pertencimento. De modo geral, verificou-se que os moradores não conhecem sua história e que muitos nunca o visitaram. O monumento, contudo, é cercado de lendas sobre sua verdadeira função. Alimenta a nostalgia de uns, o desinteresse de outros e a imaginação de muitos.

Por trás dos galhos e de um emaranhado de folhas que balançam ao vento forte, os relógios parados e a ferrugem do mirante demonstram os sinais da deterioração. Lanterna não há. Em sua obsolescência, a certeza de um lugar esquecido no tempo, fincado em uma paisagem incerta e expectante de novos sentidos.

Figs. 21 e 21. Escadaria interna e torreão. Foto: Bruna Callegari, 2012.

Do alto de seus 28 metros, galgados pela escadaria interna em caracol, vê-se a imensa cidade que ele testemunhou crescer ao seu redor. Só seu relógio parou, todo o resto seguiu se expandindo. De seu mirante, o monumento ilumina uma ampla paisagem que a megalópole encobre: o rio e a montanha. Traduz a possibilidade de retomada do horizonte em uma cidade incapaz de reconhecer a própria topografia.

Embora verdadeiramente nunca tenha funcionado como farol, preserva o devir em sua existência. Resta saber que cidade iluminará.

Fig. 22. Rio Pinheiros e raia da USP vistos do Farol. Foto: Bruna Callegari, 2012.

3. VISÕES DE CIDADE

“O catálogo das formas é infinito: enquanto houver uma forma que não tenha encontrado a sua cidade, continuarão a nascer novas cidades. Onde as formas esgotam as suas variações e se desfazem, começa o fim das cidades”
(CALVINO, 2009, p. 140)

Suburbia, sprawling city, edge city, cidade dispersa, megalópole, cidade-tela, cidade-mosaico, cidade-mundo. Para a pesquisadora Raquel Rolnik (2003), a cidade de São Paulo identifica-se com todas as definições e rótulos de cidades, genuinamente brasileiros ou importados, presentes nos discursos de urbanistas, artistas, políticos, pesquisadores, comunicadores. Entre todas as expressões forjadas nas teorias do urbanismo, desde cidade-jardim a cidade global, metápolis ou *generic city*¹, nenhuma se destaca para definir a capital paulista: “São Paulo contém as características quantitativas e qualitativas de todas as definições” (ROLNIK, 2003, p. 74).

Partindo dessa ampla premissa, neste capítulo tomaremos “a cidade” como objeto de estudo a fim de investigar alguns dos princípios gerais que nortearam sua urbanização no século XX e quais as mutações verificadas em sua urbanidade no século XXI. A intenção é revelar como ocorreu a produção de seu espaço urbano e o que ele tem a nos dizer sobre o significado presente do Farol do Jaguaré e de seu entorno.

3.1. As formas da cidade

Cada vez mais as ciências sociais de modo geral têm voltado seu interesse à dimensão espacial da vida humana. Os processos ligados ao espaço têm sido decisivos para a interpretação da sociedade e de suas especificidades no espaço-tempo global.

Para o urbanista François Ascher (2010, p. 25): “As formas da cidade, sejam projetadas, sejam resultantes mais ou menos espontaneamente de dinâmicas diversas, cristalizam e refletem as lógicas das sociedades que as acolhem”. É preciso ter em mente, porém, que as formas urbanas não apenas refletem, mas também são capazes de reproduzir ou até criar novas lógicas.

¹ Os autores das teorias mencionadas são, na ordem: Ebenezer Howard, Saskia Sassen, François Ascher e Rem Koolhaas.

A era da simultaneidade, da justaposição e do disperso hoje se manifesta inevitavelmente na forma das cidades, demandando novas categorias para interpretação e valorização de suas paisagens cada vez mais degradadas, descontínuas e fragmentadas.

No livro *Visões da Cidade*, o sociólogo italiano Paolo Perulli (2012) reflete sobre as teorias e principalmente sobre as práticas das transformações urbanas a partir de categorias diretamente ligadas às formas da cidade: centro, círculo, borda, zona, vazio, rede. Cada uma delas, investigadas na fisionomia das paisagens urbanas, permite a ele disparar inúmeras reflexões acerca dos princípios urbanísticos que nortearam o desenvolvimento das cidades até os dias de hoje. Para ele, a palavra “visão” não remete apenas ao olhar, significa mais a “ideia de cidade”, que na contemporaneidade não se traduz mais em formas estabelecidas, mas em uma contínua mutação, elaborada nos mapas cognitivos de quem a habita, a atravessa, a experimenta, a vivencia (2012, p. 14).

Tomaremos emprestada sua definição de “visão” para inicialmente propor o mesmo caminho: apontar certos princípios que nortearam de maneira geral o desenvolvimento das cidades no século XX e que sofreram importantes mutações na cidade contemporânea.

Neste capítulo, abordaremos alguns conceitos do urbanismo que nos ajudarão a refletir sobre a cidade contemporânea que o Farol do Jaguaré vê e pela qual também é visto.

3.2. Previsões de cidade: urbanismo moderno

Ao longo do século XX, a visão da cidade transformou-se diversas vezes, tendo sido motivada por questão de múltiplas origens: políticas, ambientais, culturais, econômicas, sociais. Para a disciplina do urbanismo que, recém-formulada no início do século XX, buscou guiar a construção de diversas cidades em todo o mundo, a “visão” contudo não bastou. Até meados do século passado, mais importante teria sido a “previsão”: o pleno domínio técnico sobre o mundo, sua racionalização e planejamento (PERULLI, 2012, p. 14).

A modernidade caracterizou-se, entre outras coisas, por sua obsessão com o futuro. Não teria sido, entretanto, um futuro aberto às contingências do imprevisível, mas um futuro forjado por meio de sua ação.

A cidade moderna é projeto, cristaliza a ambição de definir o porvir, de dominar o futuro, de ser marco espacial de uma nova sociedade: ela é o desenho de um desígnio. De fato ela dará origem às utopias que são em si formas derradeiras (ASCHER, 2001, p. 25)

Nesse sentido, na paisagem das cidades contemporâneas estão inscritas não apenas a nossa visão do passado, mas principalmente a do futuro. No começo do século passado, algo parecia claro aos planejadores urbanos: o único futuro que a cidade deixava prever era o da expansão.

De certo modo, todos os fundadores do urbanismo, desde Cerdà, Haussmann, Sitte, Howard e Le Corbusier, tomaram suas cidades como objeto de expansão. Mesmo tendo propostas diferentes, todos eles estavam movidos, em suas práticas ou reflexões, por uma mesma preocupação de adaptação de suas cidades à sociedade industrial em pleno e inevitável crescimento (ASCHER, 2001, p. 28).

O urbanismo moderno aplica, no campo das cidades, os princípios estabelecidos na indústria. A noção-chave é a da especialização, que foi colocada em prática, entre outras coisas, sob a forma do zoneamento funcional, amplamente divulgado pela *Carta de Atenas*, escrita e publicada por Le Corbusier em 1933.

A influência da *Carta de Atenas* no planejamento de diversas cidades do mundo é amplamente reconhecida por pesquisadores que se dedicaram a estudar os mais diversos aspectos das morfologias urbanas, nem sempre com avaliações positivas, como veremos. Muitos de seus preceitos foram aplicados à reconstrução de cidades europeias após a Segunda Guerra Mundial e, no Brasil, à criação, por exemplo, de Brasília pelo arquiteto Lucio Costa.

Em São Paulo, também é possível reconhecer suas influências, senão na cidade como um todo, mas em fragmentos planejados, como é o caso do bairro do Jaguaré, onde se localiza nosso monumento. O assunto será detalhado no próximo capítulo, quando aprofundaremos o plano urbanístico do bairro, proposto em meados da década de 1930 pelo urbanista Henrique Dumont Villares.

3.3. Carta de Atenas

Elaborada por um grupo internacional de arquitetos depois de uma série de congressos – os CIAMs (Congresso Internacional de Arquitetura Moderna) –, a *Carta de Atenas* objetivava dar respostas aos problemas causados pelo rápido crescimento das cidades. O documento viria a formalizar uma série de princípios urbanísticos que foram estabelecidos, sobretudo, no IV CIAM, realizado na cidade de Atenas, em 1933, o qual teve a *cidade funcional* como tema central.

A partir da análise de 33 cidades de diversos pontos do planeta, a *Carta* fornecia diretrizes que, na teoria, poderiam ser aplicadas mundialmente para gestão e planejamento do meio urbano. Enfatizava, para isso, o potencial da arquitetura e da planificação como definidores da forma da cidade e, consequentemente, da sociedade que a habitaria.

Segundo o documento, o espaço da cidade deveria ser concebido de modo racional, favorecendo a divisão das várias áreas urbanas segundo a tipologia funcional: residência, trabalho, lazer e circulação. Aconselhava a setorização do espaço urbano e assim influenciou o desenho de diversas cidades no mundo.

Em linhas gerais, a *Carta* supunha a obrigatoriedade de um planejamento regional e intraurbano, a implantação do zoneamento funcional, a submissão da propriedade privada do solo urbano aos interesses coletivos, a industrialização e padronização das construções e a edificação concentrada em equilíbrio com as amplas áreas de vegetação na cidade (SCHERER, 1993).

De acordo com a pesquisadora Rebeca Scherer (1993, p. 16-17), que assina a apresentação da reedição da *Carta de Atenas*:

O documento incorpora as contribuições de mais de um século de arquitetura, incluindo desde as propostas do socialismo utópico até as da Bauhaus, passando por Morris, Howard e Tony Garnier, entre outros. É frequente a afirmação de que a Carta, excetuados os tópicos relativos ao patrimônio histórico, não trazia nada de novo.

A *Carta* deu atenção especial ao tema do patrimônio, incluindo-o como seu quinto tópico de aconselhamento, após discorrer detalhadamente sobre as quatro tipologias funcionais da cidade. Segundo o documento, o patrimônio seria testemunho do passado, devendo ser respeitado por seu valor histórico ou social e por seu interesse arquitetônico.

Entretanto, ele não deveria escapar ao funcionalismo da cidade, não podendo obstruir a circulação, a salubridade das instalações urbanas nem qualquer outra necessidade técnica para a realização das funções urbanas. O patrimônio deveria ser avaliado em sua condição residual, devendo ser eliminado caso não fosse “útil” aos interesses funcionais da cidade.

Se os interesses da cidade são lesados pela persistência de determinadas presenças insígnias, majestosas, de uma era já encerrada, será procurada a solução, capaz de conciliar dois pontos de vista opostos: nos casos em que construções repetidas em numerosos exemplares, algumas serão conservadas a título de documentário, as outras demolidas; em outros casos poderá ser isolada uma única parte que constitua uma lembrança ou um valor real; o resto será modificado de maneira útil. (CARTA DE

Ao mesmo tempo que busca valorizar as marcas do passado em uma cidade que precisa crescer proporcionando qualidade de vida a seus moradores, a *Carta* admite que, em certos casos, esse passado poderia ser incompatível com “os interesses da cidade”. A preocupação da *Carta* com os espaços antigos é a de que, em sua obsolescência, eles atrapalhassem a modernização da cidade, sua fruição como máquina produtiva e reprodutora da ordem, articulada à “justiça social”.

Um culto estrito do passado não pode levar a desconhecer as regras da justiça social. Espíritos mais ociosos do estetismo do que da solidariedade militam a favor da conservação de certos velhos bairros pitorescos, sem se preocupar com a miséria, a promiscuidade e as doenças que estes abrigam. O problema deve ser estudado e pode às vezes ser eliminado por uma solução engenhosa; mas, em nenhum caso, o culto do pitoresco da história deve ter primazia sobre a salubridade da moradia da qual dependem então estreitamente o bem-estar e a saúde moral do indivíduo. (CARTA DE ATENAS, 1993, item 67)

Como instrumento teórico, a *Carta* não teve função de legislar sobre o Patrimônio, mas forneceu embasamento filosófico para que os órgãos competentes pudessem legislar.

Atualmente, essa questão parece ter alcançado uma situação limítrofe frente ao agressivo processo de globalização, sendo ainda hoje um dos desafios da preservação patrimonial nas grandes cidades: o antigo precisa continuar útil, seja a partir de novos usos integrados à urbanidade, seja por sua valorização e rentabilidade museológica. Contudo, quem define os parâmetros de sua utilidade? Útil para quem? O Farol do Jaguaré é um rico exemplo para refletirmos sobre o assunto.

A *Carta* resumiu à época a visão do urbanismo racionalista, que hoje sabemos ser insuficiente para responder questões cada vez mais complexas das cidades contemporâneas. Algumas delas, inclusive, parecem ter sido engendradas justamente pela aplicação de seus conceitos ao território urbano.

As fragilidades da *Carta de Atenas* ficariam evidentes, sobretudo, a partir da década de 1960, quando foi lançado o célebre livro *Morte e Vida de Grandes Cidades*, da ativista americana Jane Jacobs (1961), no qual apontou o urbanismo moderno como responsável pela “grande praga de monotonia” que assolava determinados territórios das grandes cidades. A homogeneidade da cidade estandardizada e o zoneamento dos espaços urbanos teriam estimulado a inutilidade, a desvalorização e a falta de segurança de certos espaços vazios da cidade.

Na mesma época viu-se desenvolver ao lado da cidade funcional outra cidade igualmente complexa e espontânea, legitimada pela ocupação de áreas urbanas ociosas, muitas vezes dedicadas a vegetação ou lazer em seu planejamentos originais, como proposto pela *Carta* em referência ao modelo da cidade-jardim de Ebenezer Howard (1889): era o início do desenvolvimento de favelas e *slums* que transformaram as paisagens e a dinâmica das grandes cidades no mundo todo.

Sobretudo a partir do crescimento populacional, a cidade contemporânea aos poucos foi se transformando em algo completamente diferente do modelo previsto pela *Carta de Atenas*. A própria noção de planejamento urbano passou a ser questionada frente ao constatado desenvolvimento imprevisível das cidades.

3.4. Integração e contexto nas grandes cidades: o automóvel

Passou-se a rediscutir alguns princípios do urbanismo moderno no sentido de combater os “males” que ele havia desencadeado. Em 1977, no Encontro Internacional de Arquitetos em Machu Picchu, foi redigida a *Carta de Machu Picchu*², na qual a proposta do zoneamento funcional foi, por fim, revista e alterada: “adquiriu-se consciência de que o processo urbanístico não consiste em setorizar, mas em criar definitivamente uma integração polifuncional e contextual da cidade”.

A integração da cidade, tida como responsabilidade do processo urbanístico, tornou-se um desafio ainda maior com a expansão horizontal do território urbano. Aumentaram-se as malhas periféricas em torno dos grandes centros, separando a cidade formal e controlada publicamente da informal, baseada em leis próprias.

O desafio da integração territorial e funcional, baseada sobretudo no planejamento para circulação, foi encarado pela *Carta de Atenas* como uma condição urbana preponderante: “a circulação tornou-se hoje uma função primordial da vida urbana” (CARTA DE ATENAS, 1993, item 57). Parece lógico que a mobilidade das pessoas, das informações e dos bens tenha assumido papel de maior importância, uma vez que a primeira necessidade da cidade industrial era se adaptar fisicamente às novas exigências da produção, do consumo e das trocas mercantis. Isso requeria um planejamento que considerasse redes de água em abundância, saneamento, energia, comunicação e, sobretudo, uma malha de grandes vias de circulação.

² *Carta de Machu Picchu*, Encontro Internacional de Arquitetos, dez. 1977. Disponível em: <www.vitruvius.com.br/documento/patrimonio/patrimonio18.asp>.

A partir dos anos 1950, o automóvel se firmaria como o principal meio de transporte ao qual o urbanismo moderno passou a acomodar a cidade. Em São Paulo, como em muitas cidades do mundo, a crescente automobilização rendeu importantes intervenções de ajuste viário, sendo o *Plano de Avenidas*, projetado por Prestes Maia e iniciado nos anos 1940, um dos mais decisivos para constituição da forma da cidade como conhecemos hoje. O assunto será abordado à luz do planejamento histórico do Jaguaré no próximo capítulo.

Segundo Raquel Rolnik (1997), a concepção urbanística de caráter rodoviarista, que privilegiou o transporte sobre pneus, acabou determinando os rumos da cidade, sendo totalmente compatível com sua expansão ilimitada.

A partir daí, segundo a autora, o espraiamento periférico da cidade com as ocupações irregulares e a autoconstrução, combinado ao modelo flexível do transporte rodoviário que garantia acesso à periferia, solucionava, ao menos temporariamente, a necessidade de espalhar uma cidade que se adensava em torno dos trilhos e ameaçava o conforto espacial das elites. Estavam lançadas as bases de uma cidade marcada pela exclusão social e pela segregação espacial (ROLNIK, 1997).

Com o acelerado desenvolvimento dos transportes e da tecnologia da informação, a imagem das cidades de modo geral passaria a estar associada a arquiteturas de infraestrutura. Vias e mais vias de circulação constituíram o tipo de paisagem urbana que se firmou em definitivo por volta de 1970 em cidades do mundo todo, regra da qual não fugiu a cidade de São Paulo, com suas marginais expressas, pontes e viadutos. Tudo isso ao custo da poluição de suas águas e do ar, da depreciação da qualidade ambiental da cidade a ponto de ser considerada “feia” por seus moradores em fins do século XX (FERRARA, 2000).

Para Julio Moreno, autor do livro *Futuro das Cidades*, os efeitos dos grandes projetos do urbanismo moderno, que privilegiaram a planificação das redes para mobilidade tendo o carro como protagonista, devem ser vistos a partir de uma contradição fundamental: ao mesmo tempo que gerou ligações e aproximou territórios distantes da cidade, também fragmentou o espaço urbano, levando a uma maior segregação social.

O que fazer com o automóvel? Ele viabiliza a compartimentação da cidade em atividades, segregando residências, escritórios, comércio e indústrias. Mas também incentiva a expansão desmesurada do território urbano. Ele é o elemento-chave de coesão das estruturas urbanas atuais e, simultaneamente, uma das principais causas de sua erosão. (MORENO, 2002, p. 89)

Em São Paulo, por exemplo, podemos verificar inúmeros espaços urbanos que foram cortados ou obstruídos pela criação de vias expressas para automóveis, desencadeando o

desequilíbrio de bairros inteiros, o esvaziamento do lugar do pedestre, a desvalorização de áreas públicas como locais de convivência e produção cultural, além do aparecimento crescente de espaços obsoletos, residuais, que escapam à atenção dos urbanistas e gestores da cidade. Quem sofre com esse processo são geralmente os espaços públicos da cidade, como atesta, por exemplo, o caso do Parque D. Pedro, que, sufocado por vias e viadutos que foram sendo implantados no seu entorno, perdeu as características que o definiram por muito tempo como um dos principais parques da cidade.

Em resumo, é possível afirmar que o modelo de mobilidade adotado por inúmeras cidades passou a ter o meio urbano como uma gigantesca infraestrutura, contribuindo para a degradação de suas paisagens, o distanciamento do convívio social e o cruzamento, nem sempre ordenado, das várias escalas da mesma cidade. Nesse cenário fragmentado, característico das cidades contemporâneas, surgem enigmas como o Farol do Jaguaré, que restam descontextualizados na paisagem urbana.

3.4. Sentido de lugar e direito à cidade

Um dos maiores ícones desse processo foi, sem dúvida, o urbanista Robert Moses, que atuou por quase 30 anos remodelando a cidade de Nova York com gigantescas intervenções viárias, megaprojetos empresariais e de moradia. Acusado por seus opositores de retalhar a cidade, supervalorizar o carro como transporte urbano e destruir quarteirões e bairros históricos inteiros para construir novos prédios, uma coisa é inquestionável: se Nova York tem a forma que tem hoje, Moses é um dos grandes responsáveis, tendo representado o ápice do urbanismo moderno aplicado à cidade.

Jane Jacobs tornou-se uma de suas maiores opositoras. Moradora de Greenwich Village, um dos bairros-alvos do projeto de Moses para a construção da *Lower Manhattan Expressway*, uma giganteca via expressa que rasgaria o bairro, atravessando Manhattan de leste a oeste, Jacobs atacava fortemente o urbanismo moderno dos megaprojetos, nos quais uma arquitetura monumental e burocrática, viadutos elevados, vias expressas e florestas de concreto configuravam a paisagem das grandes cidades e afastavam as pessoas das ruas e calçadas (BERMAN, 2009).

Para Jacobs, deveria-se fomentar um planejamento na escala humana no qual as referências culturais e os locais de encontro dariam sustentação à vitalidade da cidade e a um *sentido de lugar*, fundamental para a manutenção da identidade de seus moradores. Em

sua visão, a diversidade de pessoas e usos era um dos princípios norteadores para a qualidade de vida da cidade.

Na visão do geógrafo urbano David Harvey (2015)³, trata-se de adotar o *direito à cidade* como ideal político, levantando a questão de quem comanda a relação entre a urbanização e o sistema econômico. Para ele, a urbanização desempenha um papel especialmente ativo na absorção da produção capitalista excedente, ao preço, porém, de espoliar as massas de qualquer direito à cidade:

A qualidade da vida nas cidades virou uma mercadoria, num mundo onde o consumismo, o turismo e as indústrias culturais e do conhecimento se tornaram aspectos importantes da economia urbana. Nessas condições, os ideais de identidade urbana, cidadania e pertença tornam-se muito mais difíceis de sustentar.

[...] O investimento capitalista na transformação das cidades tem um aspecto ainda mais sinistro. Ele acarretou repetidas ondas de reestruturação urbana através da “destruição criativa”, que quase sempre tem uma dimensão de classe, uma vez que são os pobres, os menos favorecidos e os marginalizados do poder político que sofrem mais com o processo. A violência é necessária para construir o novo mundo urbano sobre os destroços do velho. (2015, p. 82)

Para Harvey, o crescimento exponencial das cidades seria sintoma de uma crise sistêmica da acumulação do capital, na qual a urbanização desempenharia papel de absorver, reequilibrar e reproduzir na forma das cidades. Esse processo teria criado cidades cada vez maiores e mais segregadas.

Segundo o autor, o legado de Robert Moses a Nova York, que motivou reformas urbanas mundo afora, remonta ainda à influência exercida pelo barão Haussmann na remodelação de Paris no século XIX.

Quando o arquiteto Jacques Ignace Hittorff mostrou a Haussmann seus planos para uma nova avenida em Paris, Haussmann os atirou de volta, dizendo: “Não é bastante larga. O senhor quer 40 metros de largura, e eu quero 120” (2013, p. 76)

Em 1942, uma extensa avaliação dos esforços de Haussmann foi publicada na revista *Architectural Forum*. A matéria documentava em detalhes o que ele tinha feito e tentava analisar seus erros, mas procurava recuperar sua reputação como um dos maiores urbanistas de todos os tempos. O autor do artigo foi ninguém menos que Robert Moses, que

³ HARVEY, David. O direito à cidade. In: *Lutas sociais*, v. 15, n. 29. São Paulo: PUC-SP, 2015.

depois da Segunda Guerra Mundial fez com Nova York o que Haussmann tinha feito em Paris: ampliou violentamente a escala com que se pensava a cidade (HARVEY, 2015).

3.6. A crise dimensional da cidade: horizonte degradado

Alcançamos, surpresos, o futuro que havia sido previsto para a cidade pelo urbanismo moderno: sua expansão total. Frente a seu crescimento ilimitado, permitido e instigado por modelos urbanísticos que foram adotados mundo afora a partir da *Carta de Atenas*, vemos imperar hoje em nossas cidades o que o arquiteto Rem Koolhaas (2010, p. 16) chamou de *Bigness*, ou a *Grandeza*: “Alimentadas desde o início pela energia impensada do puramente quantitativo, a Grandeza é uma condição quase destituída de pensadores, uma revolução sem programa”.

Embora a maioria das grandes cidades tenha registrado no final do século um declínio do crescimento populacional ou cenários de estabilização do crescimento⁴, a *Grandeza* vem operando como um paradigma arquitetônico no horizonte do urbano.

Segundo Koolhaas (2010), nesse novo paradigma, a rua torna-se um resíduo, um dispositivo organizativo, um mero segmento do plano metropolitano contínuo em que os vestígios do passado se confrontam com os equipamentos novos num desconfortável impasse: “a Grandeza transforma a cidade em um acúmulo de mistérios [...]” (2010, p. 17).

A *Grandeza* não precisa da cidade: ela compete com a cidade; ela antecipa-se à cidade, gravitando oportunisticamente para todas as localizações com sua máxima promessa infraestrutural. Agregada a uma série de rupturas que afetam diretamente a escala da cidade e sua composição arquitetônica, a Grandeza não se integra ao tecido urbano precedente: “[...] a Grandeza já não faz parte de nenhum tecido urbano. Existe. Quando muito, coexiste. O seu subtexto é ‘que se lixe o contexto’” (2010, p. 18).

A partir de um esvaziamento contextual, enfraquecimento dos espaços públicos e da ruptura dos tecidos urbanos, a cada dia, vemos nossas cidades excessivamente fragmentadas, lidando com tensões econômicas, políticas e socioculturais frente à afirmação do global sobre o local. Esse processo resulta também do aprofundamento das redes de

⁴ As décadas de 1980 e 90 foram marcadas por uma mudança no processo de crescimento populacional em São Paulo. O município como um todo – que, segundo a contagem da população de 2000, possuía 10,43 milhões de habitantes – passou a registrar baixas taxas de crescimento populacional, que caiu de 1,16% ao ano para 0,91% entre 1991 e 2000. O saldo migratório do período ficou negativo em 457 mil pessoas. O município de São Paulo só não viu sua população diminuir em termos absolutos porque na mesma época nasceram 2 milhões de pessoas na cidade (ROLNIK, 2003, p. 66).

comunicação e transportes de alta velocidade.

Para Ascher (2010, p. 38), o aumento das possibilidades de ação e interação em uma distância espacial ou temporal tem se refletido no progressivo enfraquecimento dos lugares:

[...] os indivíduos têm a impressão de poder estar em muitos lugares e tempos simultâneos. Um sentimento de ubiquidade e multitemporalidade acompanha assim um duplo processo de “deslocação” e “desistantaneamento”. A deslocação se traduz concretamente pelo enfraquecimento progressivo das comunidades locais. [...] O local já não é lugar obrigatório para a maioria das práticas sociais nos diversos campos do trabalho, da família, do lazer da política, da religião etc.

Ainda segundo Ascher (2010, p. 68), os frequentes processos de *deslocamento* e *dessincronização* constituem um dos principais traços da uma urbanidade emergente:

[...] os cidadãos podem cada vez mais escolher o lugar e a hora da sua atividade; podem também arbitrar entre uma mudança de local (um deslocamento) e uma mudança de temporal (uma dessincronização). De fato, as ferramentas, técnicas e modalidades que permitam modificar o tempo e o lugar das atividades individuais e coletivas constituem um dos principais traços da nova revolução urbana moderna.

Para o filósofo e urbanista francês Paul Virilio (1993), estaríamos vivendo uma crise dimensional nas cidades, motivada por uma súbita poluição das distâncias, uma fratura morfológica sustentada por uma ruptura radical entre o espaço e a sua forma-imagem. A crise da noção de dimensão surgiria, dessa forma, da crise do inteiro, do espaço substancial, homogêneo e contínuo, herdado da geometria arcaica, em benefício de um espaço acidental, heterogêneo, submetido a frequentes rupturas de escala e tempo, ao custo da própria topografia urbana.

Atualmente, a abolição das distâncias de tempo operada pelos diversos meios de comunicação e telecomunicação resultou em uma confusão cujos efeitos (diretos e indiretos) são sofridos pela imagem da cidade, efeitos de torção e distorção iconológicas cujas referências mais fundamentais desaparecem uma após a outra: referências simbólicas e históricas, com o declínio da centralidade, da axialidade urbanas; referências arquitetônicas, com a perda de significado dos equipamentos industriais, dos monumentos, mas, sobretudo, referências geométricas, com desvalorização do antigo recorte, da antiga repartição das dimensões físicas. (VIRILIO, 1993, p. 22)

A situação explicaria a crescente degradação do habitat humano, impactando negativamente suas paisagens a partir da desqualificação do horizonte aparente.

Reduzido progressivamente a nada pelos diversos meios de transporte e comunicação instantâneos, o meio geofísico sofre uma inquietante desqualificação de sua “profundidade de campo” que degrada as relações entre o homem e o seu ambiente. Dessa forma a espessura ótica da paisagem diminui rapidamente, resultando em uma confusão entre o horizonte aparente, sobre o qual toda cena se destaca, e o horizonte profundo do nosso imaginário coletivo, em benefício de um último horizonte de visibilidade, fruto da amplificação ótica (eletro-ótica e acústica) do meio natural do homem. (VIRILIO, 1993, p. 106)

A crescente fragmentação do horizonte, que Virilio (1993) define pluralmente como “aparente”, “profundo” e “trans-aparente”, motiva o autor a sugerir a necessidade de uma *ecologia urbana*: “uma ecologia que não se dedicaria mais somente às poluições atmosféricas e sonoras das grandes cidades, mas à súbita poluição das distâncias e dos períodos de tempo que vem igualmente degradando o nosso habitat” (VIRILIO, 1993, contracapa).

Dessa forma, o autor aponta para a necessidade de repensarmos a articulação da cidade contemporânea com seu espaço geofísico, seu sítio. Ao problematizar a paisagem que estamos construindo (ou degradando), ele levanta a hipótese de uma cidade total (cidade-mundo) colidindo com a efemeridade de um tempo fugaz, num espaço fragilizado tanto materialmente como culturalmente, tendendo retoricamente ao global. Faz-nos refletir: já não haveria tempo para uma narrativa do espaço?⁵

O Farol do Jaguaré, em sua função de mirante e patrimônio de São Paulo, ao mesmo tempo que se insere e é produto dessa mesma cidade contemporânea de que falam Koolhaas, Ascher e Virilio, também pode representar seu reverso. Seu uso e apropriação podem garantir aos paulistanos uma reaproximação de seu meio geofísico, a valorização de seu horizonte aparente (ou o que resta dele) e a retomada de sua paisagem. Em resposta aos desafios colocados pela cidade contemporânea, o Farol pode estimular novas práticas espaciais e uma nova abordagem do urbano a partir de sua história e identidade.

3.7. O global e o local: esvaziamento simbólico da cidade

Para a pesquisadora Lucrécia D’Alessio Ferrara (2000), no caso de São Paulo, o processo de desarticulação do tecido urbano em função da adesão a uma imagem pretensamente mundial, globalizada e mediada pela tecnologia dos transportes e da informação é recorrente. No período de 1938 a 1945, que marca as origens de nosso

⁵ FERRARA, Lucrécia D’Alessio Ferrara. *Os significados urbanos*. São Paulo: Edusp, 2000. p. 57.

monumento, São Paulo já se apresentava como o maior centro industrial da América Latina e tratava-se de construir uma imagem digna daquela função. Para tanto, era necessário apagar os traços provincianos a fim de que a cidade adquirisse uma face mais condizente com estágios avançados e insólitos de urbanização na mentalidade da época. O prefeito urbanista responsável por essa tarefa foi Prestes Maia que, com seu Plano de Avenidas em sistema de anéis concêntricos, pretendia transformar a imagem de São Paulo e aproximá-la de outras grandes capitais, notadamente de Paris. Para a pesquisadora, atualmente, a cidade, sobretudo a região do rio Pinheiros e suas margens, sofre “análogo impulso destrutivo/construtivo” (2000, p. 60). Enfrenta-se uma cidade global e local ao mesmo tempo. A demolição e a reconstrução incessantes de São Paulo criam um descompasso na imagem da cidade e precisam ser dissimuladas na paisagem dominante.

A São Paulo que se quer moderna e eternamente nova procura ocultar o desafio perceptivo de sua constante reconstrução. Pretende empolgar por sua ampla visibilidade e quer ocultar o descompasso da cidade entre o gigantismo e o subdesenvolvimento (2000, p. 77)

Lucrécia realizou uma série de experimentos fotográficos no rio Pinheiros a fim de problematizar a imagem e narrativa da cidade em uma das regiões que mais vêm sendo impactadas por iniciativas de reestruturação urbana. Segundo a autora, a imagem de São Paulo é de difícil identificação: sem marcas proeminentes que a notabilizem por um padrão turístico natural, como no Rio de Janeiro, Recife ou Natal, ou construída e marcada por claras referências históricas, como em Brasília, Ouro Preto e Belém, “São Paulo apenas se expande, cresce, desdobra-se sem emblemas e sem códigos” (2000, p. 56). A cidade, entretanto, adere osmoticamente a uma imagem-padrão, transfigurada nas metáforas de verticalidade e velocidade.

As vias expressas são comuns como imagem real ou almejada de todas as capitais globais e apagaram a rua como espaço de apropriação coletiva e como possibilidade de um conhecimento tátil da cidade. Eliminou-se a possibilidade de conhecer a cidade pela planta dos pés: o andarilho é uma figura do passado. Em síntese o discurso e a imagem da cidade global operam sob o risco de uma única face comum, sem diversificações ou saliências locais. (2000, p. 77-79)

Nesse movimento, é comum que as cidades contemporâneas descartem suas rugosidades espaciais, em especial velhas estruturas sem função, terrenos ou edifícios em decadência. Por décadas, o Farol do Jaguaré sofreu ameaça de demolição para dar lugar a novas formas de uso do espaço.

A partir de análises de remodelações urbanas em São Paulo, o pesquisador Nelson Brissac Peixoto (2000) discute a reestruturação da espacialidade em locais decadentes ou marginais frente ao processo de globalização, e seus impactos sobre os valores locais e identitários na cidade:

Desenvolvem-se grandes projetos de reurbanização e reabilitação de áreas até então decadentes ou marginais, para novos usos empresariais ou residenciais, acarretando uma reconstrução em grande escala das cidades. Um processo que intensifica as descontinuidades: disparidade entre locações, coexistência de espaços vazios e extrema densidade. [...] O resultado é uma espacialidade desigualmente desenvolvida, com a formação de centros e periferias em todas as escalas espaciais. A matriz espacial é constantemente reconfigurada, estruturando paisagens cada vez mais amplas. [...] É engendrada uma geometria urbana que, dada sua configuração cambiante e alcance global, não é mais abarcada pela experiência dos habitantes da metrópole. (PEIXOTO, 2000, p. 99)

Para o autor, o resultado é uma completa desarticulação e desagregação dos tecidos urbanos consolidados. O espaço resultante apresenta-se como uma coleção amorfa de pedaços justapostos, sem ligação uns com os outros.

É um amálgama de seções estritamente ordenadas e arranjos cada vez mais livres em todo o restante da área. O resultado é uma enorme proliferação de parafernália de conexões, passarelas, pontes, viadutos e todo tipo de passagens. A infraestrutura, normalmente integrada e totalizadora, torna-se cada vez mais competitiva e local. Não pretende mais criar conjuntos operativos, mas apenas entidades funcionais. Em vez de redes, a nova infraestrutura gera enclaves e impasses. (PEIXOTO, 2000, p. 103)

Para além da morfologia que essa nova prática urbanística impõe à cidade, reforçando a megaescala em detrimento de um espaço urbano mais humanizado, é possível reconhecer um esvaziamento histórico e consequentemente simbólico da cidade, além de sua crescente desarticulação com seu meio biofísico e esvaziamento de seus espaços públicos. Isso ajudaria a explicar a trajetória do Farol num bairro industrial como o Jaguaré, que hoje também passa por uma intensa remodelação, como veremos no quarto capítulo.

3.8. Cidade genérica

Em 1994, o arquiteto Rem Koolhaas publicou *Cidade Genérica*, no qual divulgou sua visão sobre a cidade contemporânea, voltando sua análise inicialmente para as novas aglomerações da Ásia e da África, mas é possível reconhecer também seu movimento em

alguns fragmentos de São Paulo, sobretudo aqueles em que vêm ocorrendo as reestruturações urbanas⁶:

A Cidade Genérica é a cidade libertada da clausura do centro, do espartilho da identidade. [...] É a cidade sem história. [...] É o que resta depois de grandes setores da vida urbana terem passado para o ciberespaço (2010, p. 35-37).

Para Koolhaas, a identidade deriva da substância física, do histórico, do contexto e do real, sendo, portanto, dispensável no paradigma da cidade genérica: se é pequena, expande-se; se é velha, autodestrói-se e renova-se. Longe do espartilho da história, da identidade e do centro, a cidade genérica não tem manutenção; tem, antes, identidades descartáveis. Ela não melhora, apenas abandona: “A Cidade Genérica é tudo o que fica do que costumava ser a cidade. A Cidade Genérica é a pós-cidade que se está a preparar no lugar da ex-cidade” (2010, p. 42).

A cidade tradicional segue existindo em sua modesta presença física nos intervalos que não foram consumidos pelo genérico. Um de seus recantos é o da horizontalidade: “existe horizontalidade, mas está em vias de extinção. Consiste da história que ainda não foi apagada” (KOOLHAAS, 2010, p. 46-47).

Se a horizontalidade seria um refúgio à cidade genérica, uma conexão com sua história e seu passado, o Farol do Jaguaré, como mirante para o horizonte perdido da cidade, também pode ser visto como uma resposta à generalização da cidade.

Articulada à ideia da *Grandeza*, a cidade genérica busca atingir novos mercados mundiais materializando-se arquitetonicamente em projetos de intervenções que cada vez mais ignoram o contexto e o entorno, levando a uma profunda desvalorização dos lugares e à completa alienação do cidadão em relação ao próprio horizonte urbano.

Assumindo uma tremenda insensibilidade pelo particular, a cidade genérica, articulada à Grandeza, oferece duas alternativas ao que resta fora dela: o desmantelamento, decompondo o mundo em incompatíveis unidades fractais, e o desaparecimento, por meio de sua crescente demolição, virtualização ou simulação. A situação faz proliferar espaços residuais e rugosos, colocando-os em uma situação limítrofe na cidade contemporânea.

Infinitamente expansível, sem limites, renovável, fractal, multirracial e multicultural, a cidade genérica remonta à ideia da *tábula rasa*, que igualmente marcou o pensamento do urbanismo moderno com sua pretensa planificação da cidade funcional. Contudo, na cidade de Koolhaas, o termo, de mesmo sentido, ganha outra direção: “Todas as Cidades Genéricas

⁶ Geralmente antigos espaços industriais, como Mooca, Lapa, Tatuapé e Jaguaré, entre outros.

surgem da tábula rasa; se não havia nada, agora elas estão lá; se já existia algo, elas substituíram-no. Teria que ser assim, de outro modo seriam históricas” (2010, p. 44).

No limite, sua ideia leva ao questionamento da própria noção de planejamento:

A Cidade Genérica apresenta a morte definitiva do planejamento. Não porque não seja planejada – de fato, enormes universos complementares de burocratas e promotores imobiliários canalizam fluxos inimagináveis de energia e dinheiro para sua concretização. [...] Mas sua descoberta mais perigosa e estimulante foi que o planejamento não faz qualquer diferença. Os edifícios podem colocar-se bem [...] ou mal [...]. Todos florescem/morrem de maneira imprevisível (KOOLHAAS, 2010, p. 47-48).

O desafio que Koolhaas propôs quando nos confrontou com esse conceito foi o de refletir sobre as vantagens do genérico, da cidade sem história. Justamente por isso, tem sido frequentemente criticado por seus opositores.

Acusado de ter formulado a ideia como um *mea culpa* para sua atuação profissional, espalhando uma visão autoritária e igualmente genérica das cidades – um arquiteto globalizado, com obras realizadas nos cinco continentes⁷ e filiais de seu escritório Office of Metropolitan Architecture (OMA) em 17 países, que leciona, dá conferências, participa de seminários e workshops em universidades espalhadas por todo o mundo –, seu manifesto sustenta a afirmação de que, como criador-panfletário da cultura arquitetônica do final do século XX, Koolhaas soube aproveitar os processos de midiatização e globalização em curso. Eis uma das características que o ligam a outro grande criador-panfletário desse mesmo século – Le Corbusier, autor da *Carta de Atenas* –, mesmo que alguma crítica conservadora tenda a ignorá-lo⁸.

A história se repete? A produção do urbano frequentemente foi impulsionada por discursos, personagens e iniciativas que se pretenderam hegemônicas, impactando (mesmo por meio de distorções e diluições) cidades ao redor do mundo.

Se encarmos os paradigmas da *Grandeza* e da *cidade genérica* como resultados do processo de industrialização e de planejamentos urbanísticos que buscaram acomodá-los em nossas cidades sem questionamento, hoje verificaremos que são partes fundamentais do meio urbano. Contudo, como podemos evitar, ou minimizar, seus efeitos nocivos à cidade,

⁷ Algumas de suas principais obras: Nederlands Danstheater (Haia, 1987), Villa Dall’Ava (Paris, 1991), Nexus Housing (Fukuoka, 1991), Kunsthal (Roterdã, 1992), Biblioteca Central de Seattle, Educatorium (Utrecht, 1997), Prada (Nova York, 2001), Casa da Música (Porto, 2005), Central Chinese Television (Pequim, 2012), Embaixada dos Países Baixos (Berlim, 2004). Fonte: Site OMA, disponível em: <<http://oma.eu/>>.

⁸ Observação do editor Nuno Grande em nota editorial da publicação portuguesa de *Cidade Genérica*, pela editora GG. In: KOOLHAAS, Rem. *Três textos sobre a cidade*. Barcelona, 2010.

propriamente àqueles que promovem a fragmentação e o esvaziamento simbólico até as últimas consequências?

A resposta talvez passe por preservar a identidade das particularidades como o Farol do Jaguaré, tentando adequá-las à cidade em vez de lhes voltar as costas. Nesse sentido, uma nova abordagem dos espaços públicos, residuais e patrimoniais pode ser fundamental.

3.9. Novo urbanismo

A questão que se coloca é: qual o impacto da constituição de um território de escala global nos espaços locais da cidade? É possível que seja um problema mais de ordem política do que técnica, como defende David Harvey. Para Peixoto (2000), os novos sistemas urbanos implantados em megaescala só têm sentido funcional e urbanístico no vasto território metropolitano, causando erosão de toda a organicidade local. Trata-se de uma visão em que a cidade se coloca mais como um padrão de eventos do que uma composição de objetos. O que será das paisagens nessa nova configuração urbana? Como valorizar as formas de uma cidade sem objetos?

Será o urbanismo capaz de inventar e implementar na escala requerida pelo desenvolvimento demográfico e espacial das cidades? A urbanização perversiva modificou a condição urbana para além de todo reconhecimento. Um novo urbanismo é requerido aqui, que seja capaz de criar campos que acomodem processos sem forma definida, de expandir noções, de negar fronteiras, descobrindo inomináveis híbridos, de manipular infraestrutura para permanentes intensificações e diversificações, irrigando territórios com potencial, e de gerar uma massa crítica de renovação urbana. (PEIXOTO, 2000, p. 101)

A questão nos leva a refletir sobre a cidade que temos, aquela que queremos e como poderemos alcançá-la. Ainda para Peixoto (2000, p. 101):

Intervir aqui significa operar com essas tensões, propor novas relações entre elementos distantes, novas escalas metropolitanas, refletir a perda da escala humana, própria da cidade tradicional, provocada pelas dimensões da nova situação, e considerar a supressão de um padrão de medida, produzindo estruturas descontínuas e relações sem hierarquia.

Ascher propõe como solução um neourbanismo que se apoie em uma atitude mais reflexiva, adaptada a uma sociedade complexa e a um futuro incerto. Se, nos primórdios do urbanismo, havia a possibilidade de planejar o futuro, a contemporaneidade já não o

permite. A cidade deve ser planejada no presente.

O neo-urbanismo derruba a antiga cronologia que encadeava o diagnóstico, a identificação das necessidades e a elaboração eventual dos cenários, a definição de programa, o projeto, a realização e a gestão. Ele substitui essa linearidade por uma gestão heurística, iterativa, incremental e recorrente⁹, isto é, através de ações que servem simultaneamente para elaborar e provar hipóteses, com realizações parciais que reinformem o projeto e permitem procedimentos mais cautelosos e duráveis, pelas avaliações que integram o feedback e que se traduzem na redefinição dos elementos estratégicos. [...] Sua performance e sustentabilidade são obtidas pela variedade, flexibilidade e capacidade de reação. (ASCHER, 2010, p. 83-85)

Por mais sedutores que possam parecer, não se trata de adotar determinado posicionamento frente às várias visões de cidade, invalidar as teorias ou admitir as percepções de certos autores em detrimento de outros. Trata-se antes de articular as variadas visões para, além de compreendê-las, utilizar determinados conceitos que elas carregam.

As diversas visões da cidade contemporânea nos obrigam a equacionar novos métodos de intervenção arquitetônica e urbanística para além do habitual binômio maniqueísta centro-periferia, urbano-suburbano, bonito-feio, bom-mau. Se, por um lado, pode ser perverso fazer tábula rasa dos valores correntes e consensuais do desenho urbano, por outros é um impulso a se repensar as definições tradicionais, com uma maior elasticidade de conceitos.

Daí a importância de presenças como a do Farol do Jaguaré na cidade contemporânea, capazes de estimular o debate em torno dos variados desafios urbanos justamente por sua condição residual, indecisa, imaginativa. Não estanques em relação ao passado, essas presenças apontam para futuros alternativos, cidades sonhadas, utopias possíveis.

⁹ “*Método heurístico*: que serve para a descoberta, que opera em avaliações sucessivas e hipóteses provisórias. *Iteração*: método de solução de uma equação por aproximações sucessivas. *Incremento*: quantidade que se acresce a uma variável a cada ciclo de giro de um programa. *Recorrente*: em cada termo é uma função dos termos imediatamente anteriores” (ASCHER, 2010, p. 100).

4. FAROL: ORIGENS (1940-1970)

*“O urbanista é na sua essência um vidente.
Qualquer plano urbanístico deve endereçar-se a
uma cidade vindoura.”*
(VILLARES, 1946, p. 54)

As palavras que abrem este capítulo são do engenheiro agrônomo e urbanista Henrique Dumont Villares. Foi ele quem idealizou e construiu o Farol do Jaguaré no início da década de 1940, sobre a colina próxima da confluência dos rios Pinheiros e Tietê.

Sua real motivação e o que ele esperava exatamente do monumento que construiu são assunto passível de muita especulação. Sabe-se que sua construção, iniciada por volta de 1942, estava ligada à iniciativa de um ambicioso projeto urbanístico para o local: o Centro Industrial Jaguaré. À frente de sua empresa imobiliária, localizada na avenida São João, na época o principal centro comercial de São Paulo, H. Dumont Villares sonhava em planificar e promover a ocupação de um novo núcleo urbano a cerca de 12 quilômetros dali. Seu aparelhamento, segundo os mais modernos e eficientes preceitos do urbanismo americano e europeu, viria a suprir as necessidades de acomodação de indústrias e operários, demanda urgente da cidade às vésperas de sua metropolização.

No ponto mais alto de seu novo loteamento, olhando a distância a cidade de São Paulo, instalou seu Farol. Por décadas, o monumento permaneceu ali, como quisera seu criador, aguardando a cidade vindoura.

4.1. São Paulo em expansão: o debate urbanístico no horizonte da cidade

As décadas de 1920-40, anteriores à efetiva metropolização da cidade de São Paulo, foram de intenso debate em torno da formulação de um planejamento urbanístico que pudesse acomodar o vertiginoso crescimento da capital paulista. Duas personalidades destacaram-se nesse embate de ideias, propondo concepções para o futuro da cidade e exercendo forte influência na divulgação de teorias e ideários urbanísticos que até hoje estão presentes na mentalidade sobre a questão urbana: Luiz Ignácio de Anhaia Mello e Francisco Prestes Maia, ambos estudiosos do urbanismo, que chegaram a ocupar o cargo de prefeito de São Paulo: Anhaia Mello em 1930-31 e Prestes Maia em 1938-45 e 1961.

Eles foram os principais expoentes do urbanismo na cidade de São Paulo daquele período, tendo suas teorias e propostas disseminadas entre os profissionais, sobretudo engenheiros e arquitetos, que atuaram na área. Sintonizadas com a discussão do urbanismo mundial, muitas de suas propostas acabaram materializadas no desenho da cidade. A experiência do Jaguaré não escapou às suas influências, aplicando em sua ocupação o debate em curso.

Em linhas gerais, ficaram conhecidos por defender propostas urbanísticas distintas para a cidade: a primeira, de Anhaia Mello, apostava no controle do ciclo metropolitano por meio da contenção do crescimento urbano e da aplicação da concepção teórica da cidade-jardim, formulada pelo inglês Ebenezer Howard; a segunda, de Prestes Maia, sintonizada com teorias desenvolvimentistas, pregava a promoção de adaptações às novas demandas e dimensões da cidade existente, equacionando, de forma econômica, as dificuldades oriundas do processo de expansão da cidade, porém sem nunca limitá-la.

Em sua conferência “O Plano Regional de São Paulo – Uma Contribuição da Universidade para o Estudo de um Código de Ocupação Lícita do Solo”, proferida em novembro de 1954, no Dia Mundial do Urbanismo, Anhaia Mello tece as seguintes recomendações para um plano municipal de São Paulo:

1. Limitar o crescimento da conurbe paulistana;
2. Rearticular a população da conurbe com as respectivas atividades, relacionando de novo “folk, work and place” e reequilibrando as quatro funções: residência, trabalho, recreio e circulação e os dois ritmos – o humano (4 km) e o mecânico (100 km) ou o cotidiano e o intermitente;
3. Regular e limitar o crescimento de todas as cidades e vilas da área regional. As maiores como Santos, Campinas e Santo André devem estacionar, melhorar o standard de vida em vez de crescer mais;
4. Criar novas cidades tipo cidade-jardim em sítios a determinar;
5. Criar ‘trading-estates’ para localização de grandes e médias indústrias;
6. Reorganizar técnica, econômica e espiritualmente toda a área rural da região;
7. Conservar o primeiro, tornando-o acessível para o recreio e comunhão com a natureza, revigoramento físico e espiritual das populações regionais. (MELLO, 1954, p. 23)

Mello é categórico sobre o crescimento da cidade:

Melhor em vez de maior. O que mede a excelência da vida urbana é o índice de integração moral e social, e não o número de habitantes. (MELLO, 1954, p. 23)

Mais adiante, ele revela sua concepção social do urbanismo:

Abrir avenidas, irradiando de praças estreladas, e não cuidar da habitação das classes mais desfavorecidas da fortuna; abandonar os bairros periféricos, permitindo favelas enquistadas nos morros ou afogadas nas várzeas e alagadiços, não é plano.

Não proporcionar transporte seguro, rápido, cômodo e barato aos trabalhadores; não lhes dar parques e áreas de recreio, escolas e hospitais, continua a não ser plano. [...]

A era da “city-beautiful” já passou; passou também a era da “city-on-wheels”, da cidade circulatória, da cidade econômica dos alargamentos de ruas e “super highways nondescript”.

Hoje, o objetivo social – o maior bem do maior número – é a garantia para todos, e não apenas para um pequeno número de privilegiados, de um standard de vida elevada e seguro. (MELLO, 1954, p. 23)

Prestes Maia defendia opiniões divergentes das de Anhaia Mello no que se referia ao crescimento e circulação da cidade, tendo elaborado em 1930, com a colaboração do engenheiro João Florence Ulhôa Cintra, seu famoso *Estudo de um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo*. O sistema viário proposto compreendia basicamente dois esquemas: um perimetral e um radial. O sistema perimetral era composto de três anéis viários. Unindo as avenidas perimetrais, eram propostas avenidas radiais principais e secundárias. De acordo com a análise de Cristina Leme sobre o *Plano*:

[...] pode-se identificar a existência de um modelo de estrutura urbana explícito na proposta: mononuclear, de baixa densidade, de ocupação extensiva do solo, sem barreiras para o crescimento da área urbanizável. [...] Estavam, desta forma, formuladas as bases para o padrão de ocupação periférica de São Paulo, que se concretizará a partir do momento em que as obras viárias são implantadas no período de 1934 a 1945. (LEME, 1993, p. 70)

Plano de avenidas do prefeito Prestes Maia, 1935.

Fig. 23. Sistema projetado pelo Plano de Avenidas (1930). | Fig. 24. Prestes Maia apresenta seu Plano de Avenidas, 1936.

Dessa forma, o *Plano de Avenidas* de Prestes Maia viria a favorecer o crescimento ilimitado e periférico de uma cidade pensada a partir de um núcleo central teoricamente mononuclear. Opunha-se, desse modo, ao pensamento de Anhaia Mello, que apontava a polinucleação como alternativa à congestão da cidade, por meio da criação de cidades-jardim e satélites.

Esses dois debates, aparentemente contraditórios, colocam-se no horizonte da cidade de São Paulo no momento anterior à sua metropolização. A partir daí, a cidade é pensada, estruturada e finalmente materializada, concretizando soluções e desenhos urbanos diversificados em cada fragmento. Estavam em discussão temas que até hoje definem os paradigmas da urbanidade, como integração, circulação, crescimento, qualidade de vida.

Hoje enfrentamos uma nova configuração, na qual a cidade passou de metrópole a megalópole. Novas demandas passam a se impor à produção espacial da cidade. Contudo, os temas e problemas parecem ser os mesmos, ainda movidos por ideários que disputam a forma da cidade.

4.2. Um urbanista no intermédio: Henrique Dumont Villares

É no contexto desse profundo embate teórico sobre o futuro da cidade de São Paulo, gestado desde as primeiras décadas do século XX e marcado por disputas políticas, realizações concretas e ideais utópicos, que se insere o plano industrial de Henrique Dumont Villares para a região do Jaguaré.

Antes, porém, cabe contextualizar essa interessante figura, que esteve próxima de Prestes Maia e Anhaia Mello e que, a partir da década de 1940, tornou-se uma peça importante do debate urbanístico, tendo sido vereador da cidade em 1946 e presidindo a Comissão de Urbanismo, Obras e Serviços Públicos da Câmara Municipal de São Paulo entre 1949 e 1952.

Fig. 25. Retrato de Henrique Dumont Villares aos 15 anos, 1907. Arquivo cedido pela família.

Henrique Dumont Villares nasceu em 30 de agosto de 1892, em São Paulo. Era filho de Guilherme de Andrade Villares e de dona Virgínia Santos Dumont Villares, irmã do inventor Alberto Santos Dumont, que foi seu padrinho de batismo, a quem costumava fazer visitas regulares na Europa.

Passou os primeiros anos de sua vida na casa dos pais, na avenida Paulista nº 105, em São Paulo. Tinha três irmãos e duas irmãs: Guilherme, Arnaldo, Jorge, Flávia e Margarida. Os irmãos, também envolvidos com os rumos da cidade, trabalharam na Companhia City e no famoso escritório de arquitetura de Ramos de Azevedo, Severo & Villares, responsável pelas principais obras arquitetônicas das cidade, como a Pinacoteca do Estado, o Teatro Municipal, o Palácio das Indústrias, entre outros.

Villares iniciou seus primeiros estudos no Grupo Escolar Maria José, na Bela Vista, mas aos 7 anos foi levado para a Inglaterra, em Tavistock, no Condado de Devonshire, onde ingressou na escola primária. Depois, passou a estudar no Kelly College, na mesma cidade, onde permaneceu até os 18 anos. Continuou os estudos na Europa, onde cursou a École Agronomique de Gembloux, na Bélgica, e se formou engenheiro agrônomo em 11 de novembro de 1912.

Segundo depoimento da família, foi em uma viagem à Holanda, país vizinho à Bélgica, que Henrique Dumont Villares teve a inspiração para construir o seu Farol (informação verbal)¹.

Somente em 1916, regressou ao Brasil e casou-se com dona Madaglena Schmidt, filha do coronel Francisco Schmidt e de dona Albertina Schmidt. Seu sogro era um dos mais importantes fazendeiros da região de Riberão Preto, proprietário de mais de 62 fazendas na região, tendo recebido, em 1913, o título de “Rei do Café”².

Membro típico da elite paulistana, H. Dumont Villares também se estabeleceu como empreendedor no país, porém não ligado à produção cafeeira, em crise após 1929, mas à produção do urbano, campo especulativo que crescia vertiginosamente na cidade de São Paulo.

4.3. Centro Industrial Jaguaré

Em 1935, H. Dumont Villares adquiriu a área que hoje tem o nome de Jaguaré, pertencente na época à Cia. Suburbana Paulista, empresa fundada por Ramos de Azevedo, e

¹ Informação fornecida à autora em entrevista gravada para o documentário *Farol Invisível*, 2012.

² Informação obtida no site: <<https://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/turismo/parque/i99schmidt.php>>.

formou a Sociedade Imobiliária Jaguaré, com a qual lançou o loteamento e o plano urbanístico do Centro Industrial Jaguaré.

A empresa, sediada no centro de São Paulo, na rua São Bento nº 329, e posteriormente na rua 15 de Novembro nº 228, incumbiu-se de todos os estudos necessários para a implantação do loteamento, tendo produzido fotografias do local, mapas e impressos com o objetivo de divulgar o empreendimento.

Fig. 26. Vista geral da propriedade, 1938. É possível avistar a confluência dos rios Pinheiros e Tietê, a linha férrea Sorocabana, parte do loteamento dedicado às indústrias e ao fundo a colina onde Henrique Dumont Villares instalou o Farol. Fonte: VILLARES, 1946.

O lançamento de seu empreendimento foi notadamente noticiado pela *Folha da Manhã*, em 11 de julho de 1936, sob a manchete: “Um novo bairro industrial para São Paulo” (Fig. 27). A matéria, que apresentava tom mais do que otimista, não deixou de reproduzir o discurso progressista que marcava o espírito paulistano da época, às vésperas de sua metropolização:

Fig. 27. Matéria da Folha da Manhã, 11/7/1936.

Berço do bandeirante pertinaz e ousado, para quem os obstáculos por mais ásperos e perigosos não constituíam nunca motivo de desânimo ou recuo, São Paulo procura manter o seu bastão de líder em todas as iniciativas que visam o seu engrandecimento e o da pátria comum.

[...] Não é de se estranhar portanto, que o surgimento de um bairro novo na cidade vertiginosa e dinâmica das chaminés e arranha-céus, mereça imediatamente a atenção e o aplauso dos homens de destaque nas suas múltiplas atividades.³

A matéria narra heroicamente a transformação do local e o surgimento dos primeiros sinais de sua urbanização:

Além de Pinheiros, entre o Butantan e o Rio Tietê, estende-se a ampla área do Jaguaré. Local belíssimo, otimamente situado, onde se deparam as maiores possibilidades de expansão da metrópole paulistana. Numeroso e complicado maquinário ali se movimentando, cortando morros, drenando baixadas, elevando aterros, num empolgante espetáculo de dinamismo. Há meses que centenas de operários ali trabalham, transformando dia a dia, como que num golpe de mágica, a feição e as condições topográficas do terreno. É que ali se projeta a localização de um novo bairro de São Paulo, sob aspectos urbanísticos mais modernos e com finalidades mais amplas e racionais do que os até agora abertos na cidade. (FOLHA DA MANHÃ, 1936, p. 6)

Fig. 28. Henrique Dumont Villares posando nas obras de terraplanagem no rio Pinheiros, década de 1930. Arquivo cedido pela família.

³ FOLHA DA MANHÃ. Um novo bairro para São Paulo, 11/7/1936, p. 6.

Segundo Villares (1946, p. 253), o Centro Industrial Jaguaré viria suprir uma falha do aparelhamento econômico de São Paulo, inspirado por planos industriais de sucesso no exterior do país, como Trafford Park, nos arrabaldes de Manchester, Inglaterra, e North Kansas Industrial District e The Central Manufacturing District, em Chicago, Estados Unidos.

Desde o final do século XIX, a cidade fora objeto de preocupação de diversos urbanistas que buscaram soluções para melhor acomodar a crescente população industrial em núcleos urbanos mais qualificados. Em sua juventude, cursando a escola na Bélgica, H. Dumont Villares esteve próximo do intenso debate sobre planejamento urbano que acontecia nas cidades da Europa, sobretudo em Londres, onde se espalhavam as ideias sobre as cidades-jardim de Ebenezer Howard, Raymond Unwin e Barry Parker.

H. Dumont Villares trazia consigo do exterior o conhecimento do que declarava ser uma nova ciência para o planejamento das cidades: o urbanismo.

Para corresponder às novas condições de desenvolvimento das cidades, surgiu uma nova técnica especializada: o Urbanismo. [...] Urbanismo não é simples engenharia. A necessidade de orientar tecnicamente o crescimento das cidades, corrigindo aos mesmo tempo, sempre que possível, os erros do passado, é a origem do Urbanismo. A organização de um plano urbanístico consiste essencialmente em preparar a cidade para o futuro. [...] O seu principal objetivo é restituir à cidade a sua função de ambiente humano, proporcionando aos habitantes um meio saudável, ameno, satisfatório para a vida e para o exercício eficiente das atividades. [...] Os interesses em jogo são por demais importantes para serem abandonados ao acaso. (1946, p. 18-21)

A partir de uma visão racionalista, influenciada pelas recomendações da *Carta de Atenas*, H. Dumont Villares passou a laborar seu urbanismo com um viés social e humanista.

4.4. Visão do urbano: caos e planejamento

Em sua visão do urbano, que documentou no livro *Urbanismo e Indústria em São Paulo* (1946), a expansão das cidades ocorria de modo anárquico, podendo conduzir ao caos caso não houvesse planejamento adequado. Para ele, a técnica especializada do urbanismo deveria buscar soluções não apenas para demandas do presente, mas sobretudo para demandas futuras.

Uma de suas concepções interessantes é a de “cidade orgânica”, a qual cumpriria devidamente sua função desde que assentada sobre um plano sistemático que considerasse as demandas de expansão da cidade.

A cidade do futuro é a Cidade Orgânica, com aparelhos diferenciados para proporcionar à população quatro requisitos essenciais: 1) locais e condições de trabalho em um ambiente adequado à atividade produtiva; 2) habitações salubres; 3) facilidades de recreação para o corpo e para o espírito; 4) transporte eficiente.

Princípios são esses que devem estar presentes a todo estudo das questões do Urbanismo. Na solução harmônica dos vários problemas suscitados por esses quatro requisitos cifra-se a função social das cidades. (VILLARES, 1946, p. 24-25)

Verificamos aí a consonância do discurso de H. Dumont Villares com as influências da *Carta de Atenas* (1933): necessidade de expansão, planejamento para o futuro e a circulação como elemento central para fazer cumprir a função social das cidades.

O caos urbano também era tema de preocupação do urbanista, sobre o qual tece um discurso alarmante e engajado:

[...] Nos grandes centros populosos de hoje, o homem é a vítima do caos urbano. Generaliza-se entre os indivíduos uma atitude de resignação, em face da desorganização caótica da vida urbana. É crença passiva que as cidades têm de ser o que são, e não poderão ser outra coisa, é simples conformismo. Esta opinião parte de um postulado errôneo. É preciso corrigir tal noção, reafirmando uma velha verdade esquecida: as cidades existem para o bem-estar físico, econômico e mental das suas populações. O maior milagre que ocorre nas cidades de hoje é ainda haver quem queira morar nelas.” (VILLARES, 1946, p. 43, 48, 79)

O que estava em pauta era a ambiguidade do crescimento urbano, podendo se configurar catastrófico caso não fosse planejado. Estampado na *Folha da Manhã* (Fig. 29), um anúncio de 1942 esclarece mais detalhadamente a que se propunha o Centro Industrial Jaguaré, mesclando o tom progressista e otimista ao prenúncio ameaçador de uma cidade que se expandia sem planejamento:

Uma imposição do momento!

São Paulo tem que se preparar para qualquer emergência! O Centro industrial Jaguaré – moderno parque para fábricas e armazéns, a 12 km do coração da cidade – foi idealizado para atender às necessidades da nossa tradicional e preponderante riqueza agrícola e do espantoso progresso da nossa indústria, ambos fortemente impulsionados pela atual situação mundial gravíssima.

O debate ganhava os jornais e Henrique Dumont Villares era um de seus agentes propulsores, publicando continuamente anúncios publicitários sobre seu loteamento na primeira página da *Folha da Manhã*. Os anúncios acabavam por fomentar uma discussão em torno dos rumos da cidade, tornando públicas noções de urbanismo. Interessava-lhe impulsionar a discussão e informar a população geral sobre o assunto, uma vez que era

[illegible]

4.5. Limitação do crescimento como mito-tabu: discursos urbanísticos

73

habitantes, construída de longa data na memória dos bandeirantes, por outro, assombrava a população quando verificada fisicamente. A situação caótica da cidade, suas urgências e necessidades eram comumente estampadas no jornal, que disseminava a discussão para a sociedade.

O mito da expansão e da pujança econômica que se almejava como futuro da cidade de São Paulo, capitaneado pelo crescimento da indústria, acabou determinando o debate urbanístico na época, em linhas gerais representado pela oposição de Anhaia Mello a Prestes Maia.

A limitação do crescimento da cidade era, se dúvida, um dos pontos mais polêmicos da proposta de Anhaia Melo, conforme ele mesmo admitiu:

[...] a tese da limitação do crescimento é incontestável. Desagrada a muita gente, porque põe termo a muita exploração imobiliária, a muita fortuna fácil – mas sociedade é uma organização sob uma autoridade (MELLO, 1954, p. 14).

Em matéria da *Folha da Manhã* (Fig. 30) publicada em 24/12/1953, com foto estampada de Anhaia Melo, o urbanista é enfático em suas declarações, cedidas ao jornal no contexto da reunião da Comissão Orientadora do Plano da Cidade, da qual também eram membros Prestes Maia e Henrique Dumont Villares:

ENGENHARIA E ARQUITETURA

ENCARECIDA A NECESSIDADE DE LIMITAR O CRESCIMENTO VERTICAL DE SÃO PAULO

Assuntos debatidos em reunião da Comissão Orientadora do Plano da Cidade — Movimento do
veículos nas vias Anchieta e Anhanguera — O Brasil e o sistema rodoviário pan-americano

Reuniu-se ontem, pela terceira vez, a Comissão Orientadora do Plano da Cidade. Tomaram parte nos trabalhos os srs. João Caetano Alvares Junior, Anhaia Melo, Prestes Maia, Gofredo T. da Silva Teles, Henrique Neves Lefevre, Ernani Nogueira, Rogério Cesar de Andrade Filho, Dacto A. de Moraes Junior, Julio Cesar Lacreta, Amador Cistra do Prado, Henrique Dumont Villares, Leo Ribeiro de Moraes, Nicolau Tuma, Francisco José Koslitz e José Maria da Silva Neves. Justificaram sua ausência à reunião os srs. Antonio Tavoreri e Valdemar Teixeira Pinto.

Aprovado o regimento interno

Na reunião de ontem, foi aprovado o regimento interno da Comissão.

O regimento interno, ontem votado, será submetido à apreciação do prefeito municipal.

Prof. Anhaia Melo

“O novo Plano Rodoviário Nacional, elaborado em 30 de outubro de 1947, e aprovado pelo ministro da Viação e Obras Públicas, ampliou o anterior, estabelecendo outras ligações rodoviárias de interesse pan-americano, conforme a seguinte discriminação: 1) — Ligações rodoviárias com o Uruguai — a) Pelotas-Rio Grande-Talm-Santa Vitória do Palmar-Chuí; b) São Gabriel-Bagé-Arenópolis; c) Pelotas-Bagé-Livramento-Quaraí-Uruquai. 2) — Ligações rodoviárias com a Argentina — a) Uruguai-Quaraí-Livramento-Bagé-Pelotas; b) Florianópolis-Laje do Itapiranga. 3) — Ligações rodoviárias com o Paraguai — a) São Paulo-Sorocaba-Curitiba-Porto Epitácio-Porto 15 de Novembro-Rio Brilhante (ex-Entre Rios); b) São Paulo-Sorocaba-Curitiba-Porto Mendes-Poz de Cruzeiro do Sul (em direção a Paraguai). 4) — Ligações rodoviárias com a Venezuela — Manaus-Caracas-Bon Vista-Fronteira da Venezuela (em di-

Fig. 30. Matéria na Folha da Manhã, 24/12/1953.

O sr. Anhaia Melo discorreu durante a reunião [...] afirmando: ‘As ideias sobre a limitação das cidades são, atualmente, dominantes em todo

mundo. As áreas urbanas não podem ficar entregues à exploração imobiliária. [...] O sr. Anhaia Melo fez referência à necessidade de limitar-se radicalmente o crescimento vertical da cidade, para criar condições de vida mais humanas a seus habitantes.⁴

Estava-se pensando naquele momento na formulação de um Plano Diretor para a cidade de São Paulo:

Na próxima reunião [...], o sr. Anhaia Melo deverá discorrer novamente sobre o problema da limitação do crescimento da capital, trazendo elementos que permitam fazer recomendações de ordem geral contra tal expansão. Esses subsídios e outros, encaminhados às reuniões pelos membros da Comissão, servirão no futuro para a elaboração do Plano Diretor da Cidade.⁵

Anhaia Melo e Prestes Maia encarnavam não apenas opiniões divergentes, mas duas vertentes maiores do pensamento do urbanismo, ambas originárias de teorias e práticas do século XIX. Anhaia Mello alinhava-se à E. Howard e sua cidade-jardim imaginada e apenas possível com um número limitado de habitantes. Já Prestes Maia era tributário de Georges-Eugène Haussmann, “artista demolidor”, responsável pela reforma urbana de Paris, o que deixa transparecer em seu relatório sobre o trabalho de Anhaia Melo, *O Relatório sobre o Esquema Anhaia*, solicitado pela Comissão do Plano Diretor da Cidade:

O Plano Diretor não precisa ser estático, mas deve ser dinâmico, não tanto um projeto cristalizado, mas uma nova ação. As reformas, as cirurgias, as remodelações de serviços, fazem parte dos processos normais de crescimento e de obsolescência funcional: não vemos razão para temer cirurgias periódicas e prudentes.⁶

Para uma cidade como São Paulo, àquela época em plena expansão econômica, orgulhosa de seus arranha-céus históricos (Edifício Martinelli, de 1929, ou Edifício Altino Arantes, de 1947), que então eram estampados em seus cartões-postais, a crítica ao crescimento urbano e à verticalização era um verdadeiro tabu. Segundo análise do pesquisador Rodrigo Alberto Toledo:

A tese da limitação do crescimento representava uma verdadeira provocação, pois ser uma das cidades que mais crescem no mundo era

⁴ FOLHA DA MANHÃ, Encarecida a necessidade de limitar o crescimento vertical de São Paulo, 24/12/1953, p. 5.

⁵ Idem, p. 5.

⁶ A Coordenadoria Geral de Planejamento (Cogep), no ano de 1981, organizou todos os pareceres em volume intitulado *O planejamento urbano na cidade de São Paulo: contribuições para recuperação de sua memória (1900/1971)*. Informação retirada do artigo de Rodrigo Alberto Toledo, “Anhaia Mello x Prestes Maia: do embate de ideias à formulação de uma corrente urbanística”, 2001.

mais que um lema, era uma meta a ser sustentada e ampliada pelas administrações municipais paulistanas da época. A despeito de a proposição de Anhaia Mello ter ganhado alguns adeptos, lançou uma nuvem escura sobre as vantagens constantemente alardeadas do crescimento sem limites. (TOLEDO, 2001, p. 6)

A questão envolvendo a centralidade e o crescimento urbano ficou conhecida como um dos famosos pontos de atrito entre os dois urbanistas. Se de fato houve divergências entre seus ideários urbanísticos, o modo como elas se decantaram nas intervenções concretas e no pensamento da cidade, a partir da atuação de outros sujeitos e dispositivos, é absolutamente diverso, para além da verificação maniqueísta.

O debate histórico desse período, que coincide com a criação do Centro Industrial Jaguaré e a instalação do Farol na cidade, contribuiu para a formulação de uma série de leis e regimentos administrativos que hoje definem e impulsionam o uso do solo urbano. A produção do espaço da cidade, contudo, não está apenas sujeita à legislação. Outras forças atuam em seu desenvolvimento, definindo de modo complexo os rumos da grande cidade e interferindo diretamente na caracterização dos lugares. Esse conjunto de tensões fica, de certa forma, sempre impresso na paisagem. Em nosso caso, uma de suas marcas é a própria construção do Farol do Jaguaré sinalizando o ponto mais alto daquelas terras que, na época, eram consideradas longínquas da cidade.

4.6. Localização além-rio: retificação e ocupação

Desde o início, a questão primordial a ser equacionada por H. Dumont Villares para a implementação de seu Centro Industrial Jaguaré foi, sem dúvida, a da localização. Por ter finalidades industriais, alguns pressupostos eram fundamentais para o sucesso de seu empreendimento: a proximidade em relação ao centro mercantil, a oferta de mão de obra, os recursos naturais e matérias-primas disponíveis, as fontes de energia e vias de transporte para o escoamento da produção.

A urbanização na cidade de São Paulo foi fortemente atrelada ao seu processo de industrialização, fator propulsor do surgimento de diversos bairros paulistanos. Os bairros industriais, não por acaso, formaram-se na proximidade das ferrovias: Brás, Belenzinho, Mooca, Belém, Penha e Tatuapé, ao longo da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí; e Bom Retiro, Barra Funda e Lapa, ao longo da Sorocabana.

O parque industrial de São Paulo, que inicialmente era restrito aos arredores das áreas centrais da cidade, a partir das primeiras décadas do século XX expandiu-se para áreas mais afastadas do centro, ainda acompanhando os eixos representados pelas vias férreas

que cortavam o município (ROLNIK, 1997). É nesse contexto que podemos entender a localização do Centro Industrial do Jaguaré.

A partir de fotografias, plantas e mapas do bairro em diversas épocas, pudemos traçar a evolução do projeto original de H. Dumont Villares, sua implementação e expansão até a configuração atual.

Quando, em 1935, Villares adquiriu a propriedade do terreno onde seria implantando o Centro Industrial Jaguaré, a área de 150 alqueires destinada ao loteamento, localizada além do rio Pinheiros, à margem oeste do canal, era praticamente remota àquela altura do desenvolvimento urbano de São Paulo. Uma de suas primeiras aparições provavelmente foi na *Planta da cidade de S. Paulo mostrando todos os arrabaldes e terrenos arruados* (Mapa 3), documento de 1924, de Johann Baptist von Spix.

No mapa, a foz do rio Pinheiros no Tietê aparece a oeste, bem próxima do limite da folha, a partir de onde conseguimos situar o território do futuro Jaguaré. O desenho das curvas de nível, em marrom, fornece uma ideia do relevo do terreno, porém é impossível precisá-lo topograficamente.

Mapa 3. SPIX, Johann Baptist von. *Planta da cidade de São Paulo, com demarcação da localização do atual bairro do Jaguaré, 1924.* Indicação da autora.

A planta deixa transparecer que o território seria ainda irrelevante na composição da cidade, sem representação de sua hidrografia e estando, inclusive, fora das quadriculas do mapeamento. Já contava com o arruamento nos bairros próximos Vila Leopoldina e Butantã. É interessante notar que a planta apresenta uma série de arruamentos sem nome em outras porções esparsas, o que pode significar a presença de loteamentos recentes na cidade em expansão, como Vila Pompeia, Indianópolis, Vila Helena e Vila Saúde.

No mapeamento Sara Brasil (Mapas 4 e 5), de 1930, já é possível apreender com maior precisão a topografia do terreno do Jaguaré, que aparece descrita alcançando a altitude máxima de 864 metros. O ponto mais alto do bairro seria escolhido mais tarde por Villares para servir de mirante do Centro Industrial Jaguaré, onde instalaria a torre de 28 metros, conhecida como *Farol do Jaguaré*. Também já se vê mapeado o Ribeirão Jaguaré, de onde Villares tirou o nome para o distrito.

Percebemos a sinuosidade do Pinheiros, um rio de meandros, caracterizado por mudar constantemente o desenho e a posição de seu canal ao longo da planície, por meio de um processo contínuo de erosão e deposição em suas margens. O mapa traz o desenho dessa variação em canais tracejados por baixo da demarcação principal do canal em cor azul.

Vê-se que o terreno elevado é ocupado por consistente vegetação na encosta do rio.

Mapa 4. Detalhe do Mapa Sara Brasil de São Paulo, Folha 48, 1930.

Mapa 5. Jaguaré em 1930. Fonte: Mapa topográfico do Município de São Paulo executado por Sara Brasil S/A. Fonte: GOLDESNTIN; ROSSINI, 1972.

Podemos recorrer à importante pesquisa do geógrafo Aziz Ab'Saber (1958) para caracterizar o sítio ali presente. Publicado sob o título "O Sítio Urbano de São Paulo" na coletânea organizada por Aroldo de Azevedo (*A Cidade de São Paulo*, 1958), o estudo resultou de um exaustivo trabalho de campo, com minuciosa observação direta das diferentes áreas da capital paulista ao longo do decênio 1950. Pela datação das fotos, de autoria do próprio autor, estima-se que a investigação direta no campo foi conduzida entre 1949 e 1953.

Embora já em acelerado crescimento, a cidade de meio século atrás não atingia a complexidade megalopolitana de hoje. Isso permitiu ao geógrafo uma minuciosa abordagem que, dificilmente, poderia ser realizada nos dias de hoje (MONTEIRO, 2010).

Repete-se com a vertente esquerda do Pinheiros o mesmo quadro geomórfico observável na vertente direita do Tietê. Na realidade, ali

também, após as planícies aluviais do fundo do vale, seguem-se flancos íngremes e encostas bem marcadas de outeiros alinhados e de altas colinas do nível de 790-810 m.

[...] Junto ao Butantã, nas proximidades da Cidade Universitária, e em alguns pontos da Vila Industrial Jaguaré, existem testemunhos inexpressivos dos terraços fluviais típicos de São Paulo (fill terrace de 723-730 m). Mas é somente em Presidente Altino, já na zona de confluência Tietê-Pinheiros, que tais terraços adquirem maior expressão espacial e geomórfica. (AB'SABER, 2010, p. 197)

Sua análise geomorfológica e geoecológica é intimamente relacionada ao processo de urbanização, preocupando-se em apontar os acertos e adequações da edificação urbana aos atributos das paisagens naturais. Sobre a ocupação urbana, Aziz ab'Saber (2010, p. 200) reitera o afastamento daquela região:

Na região de além-Pinheiros, pode ser estudado um novo bloco do organismo urbano metropolitano, em plena fase inicial de instalação. Sítios, fazendas e chácaras, de todos os tipos e tamanhos, ocupavam a região, até há bem poucos anos. O Pinheiros constituía um limite rígido para o crescimento da cidade naquele setor. Exceção feita do núcleo modesto do Butantã e do loteamento estagnado de Cidade Jardim, nada mais existia naquela grande área. [...] A Metrópole não se animou a transpor as várzeas e o canal do Rio Pinheiros, relegando toda a vertente esquerda do vale a um abandono sensível.

Nas fotografias a seguir (Figs. 31 e 32), de 1936, vemos a paisagem do rio Pinheiros, marcada pelo “abandono sensível” de que fala Ab'Saber. Sua retificação havia se iniciado em 1928, estendendo-se até a década de 1950, porém a cidade ainda não havia se instalado ali.

Fig. 31. Rio Grande, um dos afluentes do rio Pinheiros, 1930. Fonte: Fundação Energia e Saneamento.

Fig. 32. Rio Pinheiros, ao sul da avenida Cidade Jardim, 1936. Fonte: Fundação Energia e Saneamento.

O mapa Sara Brasil de 1930 (Mapa 5) e a descrição do geógrafo Aziz Ab'Saber sobre a região além-Pinheiros corroboram a tese de Odette Seabra (1987), que problematizou a expansão da cidade ao longo do rio Pinheiros a partir de sua retificação. A transposição do rio foi condição fundamental para o sucesso do plano de H. Dumont Villares e para a expansão horizontal da cidade.

Pode-se dizer que o bairro existe graças às obras de retificação dos rios Pinheiros e de seus dois formadores (o Grande e o Guarapiranga), feita tendo em vista o aumento do potencial do reservatório Billings. O leito do Pinheiros era sinuoso e de fraca declividade, percorrendo uma várzea frequentemente inundável. Até a retificação o Pinheiros marcava, de certa forma, o limite do aglomerado urbano da capital, pois a oeste da várzea inundável – excluídos os centros afastados, como Osasco, por exemplo – só havia residências isoladas e pequenas instalações industriais. (GOLDENSTEIN; ROSSINI, 1972, p. 33)

Segundo Seabra (1987), a incorporação das várzeas à cidade foi fundamental para entender a consolidação desses espaços industriais mais recentes em São Paulo, bem como a expansão da mancha urbana para áreas cada vez mais distantes do centro.

Com as retificações dos dois rios, a várzea do rio Tietê foi ocupada praticamente em toda sua extensão por galpões industriais ou de atividades de suporte à atividade industrial, sobretudo pelo setor de estocagem, distribuição e transporte. E a várzea do rio Pinheiros, por sua vez, foi ocupada, em sua maior parte, por loteamentos residenciais. A retificação dos rios e a implantação de uma malha viária mais densa levaram a novos usos dos espaços na

região, integrando-os.

As estratégias de valorização das terras em direção ao rio Pinheiros, no entanto, tornaram-nas muito caras para que nelas se generalizassem usos. As exceções são o Distrito Industrial do Jaguaré e da Vila Leopoldina, ao norte do Pinheiros, o Distrito Industrial de Jurubatuba, entre Interlagos e Socorro, e o de Santo Amaro, ao sul (SEABRA, 1987).

4.7. Planta de lançamento: porto fluvial, *stadium* e autódromo

A primeira planta descritiva do plano urbanístico de H. Dumont Villares para o Centro Industrial Jaguaré foi publicada em agosto de 1937 (Mapa 6), na brochura *São Paulo Industrial*, de autoria do próprio urbanista, em que expõe as características e vantagens de seu planejamento.

A planta mostra o rio Pinheiros já retificado no trecho do loteamento, transposto pela Ponte do Jaguaré, sem a qual não seria possível o estabelecimento de ligação entre o distrito industrial e a cidade. Está representado o zoneamento (comercial, industrial e residencial) proposto por Villares e o ambicioso *Stadium e Autódromo do Jaguaré*, além de um curioso *Porto Fluvial*, estes últimos nunca construídos.

Mapa 6. Planta do Centro Industrial Jaguaré, 1937.

Para entender a presença do Porto Fluvial no planejamento de Villares, é necessário voltar um pouco no tempo na história da retificação do Pinheiros. Na década de 1920, a São Paulo Light and Power, a Cia. Light, trouxe ao Brasil o engenheiro norte-americano Whitney Asa Billings para planejar um modelo energético para a cidade que aos poucos se transformava na maior potência industrial do país.

A retificação do canal do rio Pinheiros prevista no projeto de Billings tinha em vista três objetivos: formar um reservatório que alimentaria as turbinas de uma usina a ser construída no sopé da Serra do Mar, em Cubatão, para a produção de energia hidrelétrica que atenderia São Paulo e toda a Baixada Santista; acabar com as frequentes enchentes que afetavam principalmente o bairro de Pinheiros, na beira do rio; e, por fim, criar uma via de transporte fluvial de modo que cargas provenientes de Goiás e Mato Grosso chegassem pelos rios Tietê e Pinheiros até o topo da Serra do Mar, e dali até o porto de Santos por meio de um sistema de elevadores. Ao final da retificação, apenas os dois primeiros objetivos se concretizaram (DELIJAICOV, 2005).

Henrique Dumont Villares, que era amigo pessoal do engenheiro Billings, apostava na realização da terceira e mais visionária das propostas apresentadas, conforme deixou documentado em seu livro:

Nos planos de retificação do Tietê e Pinheiros, ora em execução, tudo está previsto para a navegação comercial; e as barragens construídas nas obras da Serra já deixam ver os vãos, que devem receber elevadores necessários à passagem dos batelões. É, pois, fora de dúvida que o transporte sobre água tomará entre nós grande incremento. Teremos a possibilidade de despachar ou receber mercadorias sobre água [...] o que constitui vantagem que deve merecer a atenção dos industriais, beneficiados todas as vezes que possam obter transporte mais econômico. (1939, p. 92)

A planta em questão (Mapa 6) era apenas um projeto. Embora passível de georreferenciamento, apresentando pontos de controle reais do território, grande parte de sua substância era ficcional, ainda não materializada no território à época de sua publicação em 1937. O interessante é notar, como veremos por meio da comparação com plantas posteriores, como de fato se produziu o espaço planejado.

Conceitualmente, o Centro Industrial Jaguaré apresentava dois tipos de zona distintos, além de um centro comercial. A primeira compunha o polo industrial propriamente dito, destinado à localização dos estabelecimentos industriais e de suas respectivas extensões, tais como depósito, armazéns e pátios de embarque e recepção. A segunda, para a qual foi reservada uma área de 800.000 metros quadrados, formava um

bairro residencial de características operárias em que se alojariam os empregados dos estabelecimentos rigorosamente ali instalados.

O zoneamento do bairro deferia, portanto, áreas específicas destinadas a habitação, indústria e lazer. A zona residencial do bairro foi implantada, com lotes em curvas de nível, nas áreas mais íngremes, apresentando um arruamento com traçado orgânico. Já a área industrial, formada por um aterro de um trecho de várzea do rio Pinheiros, ladeava a zona residencial dos dois lados, estendendo-se do rio Pinheiros e seus afluentes à estrada de Itu (atual avenida Corifeu de Azevedo Marques), e apresentava uma malha viária bastante geometrizada em forma ortogonal.

Situada nas colinas ao redor da área industrial, a zona residencial (Fig. 33) reservava ainda espaço para equipamentos comunitários, como escola, igreja, restaurante, praça de esportes e centros de recreação.

[...] [O Centro Industrial] não descuidou dos fatores exigidos para uma atividade social, sadia e satisfatória, dos seus operários. Para este fim foram construídas residências, escola, restaurante e outros elementos que, modéstia à parte, podem ser comparados ao que de melhor se tem feito no estrangeiro (VILLARES, 1946, p. 268)

Na visão de Henrique Dumont Villares, o bairro residencial deveria ser “um verdadeiro centro de vida exuberante” (1946, p. 66). O urbanista descreve sua preocupação com a qualidade ambiental da habitação de seus operários:

O homem não mora apenas dentro da casa de sua habitação; mora dentro do ambiente em que ela está situada. Esse ambiente é constituído de características físicas, topográficas e de elementos de vida social. O ambiente não é só doméstico, mas circunstante, em que vive o indivíduo, exerce sobre ele uma influência muito mais profunda do que se poderia talvez, à primeira vista, supor (1946, p. 56).

Fig. 33. Vista parcial do bairro residencial na década de 1940. Fonte: VILLARES, 1946.

Fig.34. Casas dos operários “com sua saudável moldura vegetal”. Fonte: VILLARES, 1946.

4.8. Utopia: fugir à paisagem urbana

Tido como um homem utópico pela pesquisadora Odette Seabra (informação verbal)⁷, em depoimento concedido à autora, H. Dumont Villares explorava a retórica humanista, social. Mesmo que, em grande medida, seu discurso fizesse parte de um marketing para valorizar seu planejamento urbanístico, ele estava claramente na contra-mão dos empreendedores da época. Seu urbanismo considerava o bem-estar dos operários, poupados, graças ao seu planejamento, da predação de uma cidade em crescimento, e para quem dedicou ainda uma excelente área de lazer.

O absoluto destaque, embora ainda não identificado na planta de 1937, seria a implantação de um *belvedere* com um torreão feito à semelhança de um farol marítimo, que também serviria para sinalizar o Centro Industrial (Fig. 35).

Sobre o monumento, H. Dumont Villares (1946, p. 258) apenas escreveu: “Torreão com mirante e relógio, útil e decorativo construído na zona residencial”, sem nunca mencionar objetivamente sua possível funcionalidade como sinalizador do porto fluvial, que integrava o plano urbanístico do loteamento conforme sua planta original (Mapa 6), mas que nunca foi construído.

⁷ Informação fornecida à autora em entrevista gravada para o documentário *Farol Invisível*, 2012.

CENTRO INDUSTRIAL JAGUARÉ.

Torreão com mirante e relógio, útil e decorativo,
construído no bairro residencial,

Fig. 35. Farol do Jaguaré, início da década de 1940. A seus pés, seu construtor H. Dumont Villares, de acordo com reconhecimento da família.

Fig. 36. Vista parcial do Centro Industrial Jaguaré, ao fundo, no alta da colina, em plena zona residencial, o ponto onde foi instalado o Farol do Jaguaré. Fonte: VILLARES, 1946.

É de se pensar que, embora claramente empenhado em construir uma imagem da cidade a partir da retórica da qualidade de vida, valorização do ambiente e pujança econômica, argumentos que até hoje vemos ilustrar os panfletos de empreendimentos imobiliários, H. Dumont Villares era no mínimo espirituoso. Seu Farol sintetizava, de certa forma, sua visão do urbano, simbolizando a força da indústria, o planejamento racional e a segurança do futuro. Ao mesmo tempo, era um monumento dedicado ao descanso, um *belvedere*.

Dispõe o bairro de um centro recreativo [...] com um belvedere de que se descortina vasto panorama, que proporciona distração tranquila e repousante aos que desejam gozar momentos de calma. (1946, p. 269)

Para o urbanista, a valorização da paisagem do entorno garantia a distração do espírito e o divertimento dos operários:

[...] consideramos como espetáculos que distraem o espírito e que divertem o indivíduo que os contempla, uma paisagem, uma perspectiva urbana de largas linhas, o cenário aprazível de um parque onde, num banco, o homem pode descansar por instantes [...]
É uma aspiração natural de todo habitante da cidade procurar, sempre que lhe é possível, fugir à paisagem urbana. [...] pequenos hortos onde, em recantos tranquilos, haja possibilidade de passear, de repousar, de observar coisas interessantes, ou um belvedere, para poderem descansar o espírito na contemplação de perspectivas amenas. (1946, p. 160-163)

Dessa forma, o Farol do Jaguaré, ainda que servisse para sinalizar a expansão da cidade, também havia sido projetado como um local de fuga, descanso e valorização paisagística. Assim, em suas primeiras décadas de existência, o bairro do Jaguaré, considerado um subúrbio longínquo do centro, lutou para se integrar à lógica da grande cidade lançando mão de diversos argumentos urbanísticos, os quais, em certo ponto, foram até mesmo contraditórios, como veremos.

Como empreendedor imobiliário, parece óbvio que H. Dumont Villares se preocupasse com o retorno de seus investimentos. Nesse sentido, é possível imaginar que seu torreão tivesse ainda outra função para o loteamento: servia como excelente atrativo para o lugar. O monumento poderia vir a ser um ponto turístico da cidade, como era comum na Europa, valorizando suas terras e atraindo as atenções para o empreendimento.

Contudo, nada seria possível sem que o acesso viário às terras do loteamento também fosse providenciado.

4.9. Ponte do Jaguaré

A Ponte do Jaguaré, embora conste na planta de 1937 (Mapa 6), somente foi concluída e entregue à cidade em novembro de 1938. Na matéria publicada na *Folha da Manhã* de 26/11/1938 (Fig. 37), temos a descrição da ponte:

SECCAO **FOLHA DA MANHÃ** 14 PAGIN

S. Paulo—Sabbado, 26 de Novembro de 1938

ISSAÇÃO AO DIRECTOR DA DE DE DIREITO

DAS FÉRIAS ESCOLARES

O INTERVENTOR FEDERAO SÃO BERNARDINA

TERMINADAS AS OBRAS DA PONTE DO JAGUARÉ SOBRE O CANAL DO RIO PINHEIROS

A construção era concluída representa uma economia de quinze kilometros para os automobilistas que de lta' demandam Campinas — O melhoramento ainda não foi entregue ao publico

Já se avista da ponte do Jaguaré, vista de frente e de lado

Ainda não foi entregue ao tráfego

Após de ser concluída a construção da ponte do Jaguaré, sobre o canal do rio Pinheiros, perto do bairro de Pinheiros, próximo ao bairro de Itaquera, em São Paulo, a ponte não foi entregue ao tráfego. A ponte, que tem 150 metros de comprimento, foi construída durante a administração do prefeito Paulo de Almeida Faria.

A ponte possui três arcos, a saber: um vão central, com 50 metros, sobre o canal do rio Pinheiros, que vem sendo retificado pela Light; e dois vãos laterais com 20 metros cada um, sobre as avenidas

Fig. 37. Matéria na Folha da Manhã, 26/11/1938.

A ponte em questão possui três arcos, a saber: um vão central, com 50 metros, sobre o canal do rio Pinheiros, que vem sendo retificado pela Light; e dois vãos laterais com 20 metros cada um, sobre as avenidas

marginais que ali estão sendo abertas em obediência a antigo plano traçado pelo poder municipal. Além disso a ponte tem dois encontros com 12 metros cada um, os quais, incluídos os tamanhos dos arcos, dão uma extensão de 114 metros de comprimento, por 12 de largura. Toda de concreto armado, com as fundações feitas sobre estacas “franki”, a ponte do Jaguaré vem favorecer, a todos quantos, procedentes de Itu, se dirijam a Campinas e vice-versa. (FOLHA DA MANHÃ, 1938, p. 14)

A partir da reportagem, verificamos que o rio estava terminando de ser retificado em seu primeiro trecho, desde a foz no Tietê até exatamente onde foi construída a ponte, que, em novembro de 1938, já estava pronta mas não podia ser utilizada, pois a avenida que lhe dava acesso (a Jaguaré) ainda não estava construída.

Ainda de acordo com a matéria, a ponte teve sua construção iniciada em novembro de 1937 pela Sociedade Imobiliária Jaguaré, que detinha os direitos de loteamento do bairro, que, aterrado e com o rio retificado, deixava de ser um “pântano”. A prefeitura entrou com um auxílio de 500 mil-réis para a construção, fazendo da ponte mais um exemplo de parceria público-privada na história da infraestrutura urbana de São Paulo.

Fig. 38. Mapeamento Sara Brasil, 1930, antes da canalização do rio Pinheiros. A indicação em vermelho mostra onde seria oito anos mais tarde construída a Ponte do Jaguaré, sobre trecho do rio Pinheiro já retificado.

A ponte funcionou ininterruptamente depois da abertura da avenida Jaguaré até o início de 1972, quando foi interditada para a construção das duas pontes atuais, uma de cada lado da antiga (Fig. 39).

Fig. 39. Montagem “antes e depois” da Ponte do Jaguaré, 1938-2012. Fonte: VILLARES, 1946.

Fig. 40. Ponte do Jaguaré, década de 1938. Fonte: VILLARES, 1946.

Com a ponte construída, finalmente o acesso ao loteamento estava garantido, equacionando do ponto de vista técnico sua localização em relação à metrópole. Ainda que pudesse ser visto como um bairro distante ou periférico, ligava-se agora à cidade não apenas pelas conexões de malhas férreas, mas também no eixo rodoviário. A cidade ainda levaria alguns anos até alcançar o loteamento, como demonstra o vazio no entorno da ponte em 1938 (Fig. 40).

A nova infraestrutura permitiu a H. Dumont Villares intensificar a propaganda para a venda de lotes no território. Em 1939, ele publicou uma nova brochura para divulgação de seu plano industrial, em que listou detalhadamente as vantagens do empreendimento (Fig. 41):

- Ótima localização para aquisição e venda de toda e qualquer matéria-prima pois é ponto de passagem forçada entre o porto de Santos e o interior do país
- Bairros comerciais e residenciais a pequena distância
- Mão de obra abundante devida à vizinhança: Lapa, Osasco, Presidente Altino e Pinheiros
- Distante 9 km do triângulo central da cidade de São Paulo
- Topografia: terreno plano e de fácil drenagem
- Vias férreas
- Estradas de rodagem
- Água para fins industriais em abundância
- Divisa nos rios Tietê e Pinheiros: transporte sobre água, o mais econômico (1939, p. 20)

Fig. 41. Infográfico sobre as vantagens do Centro Industrial Jaguaré, 1939.

Ao final da brochura, uma nova planta da propriedade surge revisada, em dimensões maiores e já trazendo algumas fábricas instaladas (Mapa 7).

Mapa 7. Planta do Centro Industrial Jaguaré, 1939. Fonte: VILLARES, 1939.

A planta precisa o loteamento da propriedade, demarcando 33 áreas de parcelamento e algumas das ocupações já definidas, como a das Indústrias Reunidas Matarazzo e da Stand Oil Company of Brazil, as primeiras a se instalar no bairro. Sublinha a linha férrea disponível no bairro – Sorocabana – e seus desvios acessando a maioria dos lotes previstos. Destaca, ainda, partes da quadra viária já definida e as estradas de rodagem no entorno, demonstrando seu fácil acesso ao centro da cidade (Praça da Sé 11 km).

O porto fluvial desaparece, mas o *Stadium* e o *Autódromo* continuam figurando à beira da avenida Presidente Altino. A história do projeto desse autódromo é bastante curiosa e também pode ser resgatada no jornal *Folha da Manhã*, que escreveu sobre o assunto na matéria já mencionada de 11/7/1936 (Fig. 27), em que anunciava o lançamento do empreendimento de Villares:

[...] além de reunir, num conjunto harmônico, instalações fabris e armazéns de mercadorias, terá residências para operários, casas de diversões, etc., sendo de notar a soberba pista de corridas automobilísticas já em construção, rodeada por archibancadas naturais, em ampla bacia, constituindo o maior e melhor autódromo da América do Sul. (FOLHA DA MANHÃ, 1936, p. 6)

Encerrando a reportagem, em entrevista cedida ao jornal, H. Dumont Villares, após explicar o projeto do Centro Industrial, também falou sobre o autódromo, expondo claramente sua preocupação com o dado turístico de seu empreendimento:

– E contribuindo no sentido de aumentar as oportunidades de diversão dos habitantes da capital, estamos construindo uma vasta pista para corridas de automóvel, motocicletas, etc., o que pensamos ser um atractivo bastante forte para os forasteiros e um incentivo, assim, para o turismo, indústria tão rendosa que muitos países della se utilizam quasi que exclusivamente. (FOLHA DA MANHÃ, 1936, p. 6)

A edição do jornal daquele dia trouxe o anúncio do autódromo estampado na primeira página (Fig. 42). Provavelmente não por acaso, no dia seguinte ocorreria na cidade o Primeiro Grande Prêmio da Cidade de São Paulo, com a disputa automobilística internacional se realizando nas ruas do Jardim América. O jornal publicou também uma matéria especial sobre a corrida e, em nota (Fig. 43), reportou a visita de H. Dumont Villares à comissão organizadora da corrida para convidar os automobilistas a visitarem na segunda-feira após a corrida as obras da nova pista de seu autódromo no Jaguaré.

Fig. 42. Primeira página da Folha da Manhã de 11/7/1936. | Fig. 43. Nota na Folha da Manhã de 11/7/1936.

A prova, contudo, terminou em tragédia, resultando na morte de cinco espectadores e ferimentos graves em mais 35 pessoas, além de um decreto proibindo corridas nas ruas. Ao que tudo indica, depois do desfecho trágico, a visita ao autódromo em construção foi cancelada. Nenhuma outra reportagem sobre o assunto foi encontrada em jornais da semana seguinte à corrida.

Em 1940, o Autódromo de Interlagos foi inaugurado, e o projeto de H. Dumont Villares nunca saiu da planta. No entanto, buscando ainda um potencial turístico para seu empreendimento, o urbanista fez erguer ali seu Farol.

4.10. A questão dos transportes: fluvial, férreo e rodoviário

Em 1943, na *Planta da Cidade de São Paulo e Municípios Circunvizinhos*, organizada pela Repartição de Eletricidade da The São Paulo Tramway Light & Power, o Jaguaré surgiu com sua quadra viária praticamente inteira formada, como a que temos nos dias atuais (Mapa 8). Está claro no mapa o parcelamento dedicado à área residencial nos terrenos mais elevados, localizado entre as duas zonas rebaixadas dedicadas às indústrias.

Mapa 8. Planta da cidade de São Paulo e municípios circunvizinhos, Cia. Light, 1:50.000, 1943.

Fica claro, como apontado pelas pesquisadoras Léa Goldenstein e Rosa Ester Rossini (1972, p. 31), que a ferrovia foi, inicialmente e principalmente após a retificação do rio Pinheiros, o elemento propulsor da produção do espaço no bairro do Jaguaré (Fig. 44):

A paisagem do bairro é marcada pela presença de linhas férreas: são os ramais que ligam à E. F. Sorocabana, que por sua vez se vincula à E.F. Central do Brasil e à E.F. Santos-Jundiaí (as duas fazendo parte da Rede Ferroviária Nacional) [...]. Pode-se acrescentar que não só a paisagem se prende à ferrovia, como o bairro, na sua origem, está amplamente relacionado com ela, o que pode ser avaliado pelo número de fábricas que dispõem de ramais particulares.

Contudo, a evolução urbana que se processou nos anos seguintes relegou a um plano secundário o papel da ferrovia. O desenvolvimento industrial mais efetivo da área do Jaguaré ocorreu após a Segunda Guerra Mundial, já na época em que as rodovias se impuseram como transporte relacionado à indústria.

Desse modo, é possível especular que a preocupação de Villares com o transporte ferroviário tenha sido exagerada, tendo em vista que o meio rodoviário já ganhava importância, sobretudo a partir da década de 1950. Foi justamente ele quem passou a ditar as regras da produção no espaço urbano paulistano a partir desse período (ROLNIK, 1997).

Fig. 44. Paisagem do Centro Industrial Jaguaré no início de sua ocupação: fábricas, trilho de trem Sorocabana e o rio Pinheiros, década de 1940. Fonte: VILLARES, 1946.

H. Dumont Villares incorporava ao seu plano urbanístico a noção de “multitransportes, que beneficiaria o Centro Industrial Jaguaré devido à sua localização estratégica: estradas de ferro, estradas de rodagem, via fluvial e via aérea” (1939, p. 76). Em 1946, tardiamente, reiterou novamente o futuro do transporte fluvial:

Em ambos os rios (Pinheiros e Tietê) procede-se agora à dragagem e retificação, que virão permitir a navegação, de modo que essa propriedade está muito convenientemente situada para tirar proveito desse meio de transporte, o mais econômico (1946, p. 260)

Para ele, figurando entre as mais importantes condições para o sucesso de um loteamento industrial, estava o sistema de transportes que serviria à área destinada ao propósito da indústria. Nesse quesito, o Centro Industrial Jaguaré estava muito bem localizado, próximo dos rios, das linhas férreas, e podendo ainda se beneficiar das grandes obras viárias que na época estavam sendo planejadas para a cidade.

Para comprovar suas qualidades, H. Dumont Villares produziu um infográfico (Mapa 9) posicionando seu empreendimento em função do *Plano de Avenidas* (1930) formulado por Prestes Maia, “um estudo monumental” (1937, p. 42), do qual transcreve trechos inteiros em seu livro *São Paulo Industrial*, em que promove o bairro especializado:

Mapa 9. O Centro Industrial Jaguaré no Plano de Avenidas. In: VILLARES, 1937.

Ao enfatizar as qualidades de seu Centro Industrial Jaguaré, H. Dumont Villares destaca os recursos hídricos e a infraestrutura de transportes como elementos fundamentais de seu planejamento, e demonstra preocupação com o cenário natural em que está inserido o seu loteamento, alertando, já naquela época, para a defesa das matas e mananciais ao construir uma relação interessante com os transportes:

Não raro, sucede que planos de remodelação urbana são elaborados, desprezadas as possibilidades oferecidas pelo ambiente, e até mesmo sacrificando insubstituíveis cenários naturais.

[...] Para qualquer povoado, o abundante suprimento de água para fins domésticos e industriais é essencial, pois que significa melhores condições sanitárias, conforto para a população, oportunidade para as indústrias, possibilidades múltiplas.

[...] Entre nós a utilização da rede fluvial para o mais econômico dos meios de transporte ainda está, por dizer-se, na infância.

Tudo isso aponta a importância que tem, num plano de desenvolvimento econômico, a defesa das matas que significa a regularização dos mananciais e dos cursos d'água. (1946, p. 54, 210)

Embora hoje pareça impraticável, a navegabilidade dos rios Pinheiros e Tietê era de fato um assunto em pauta na época, constando inclusive nas belíssimas aquarelas de Prestes Maia, onde vemos o rio Tietê trafegado por elegantes embarcações, margeado por parques e passeios públicos. Uma paisagem social que ficou no imaginário dos moradores da cidade (Fig. 45): uma utopia eternizada na construção do Farol do Jaguaré.

Fig. 45. Aquarela de Prestes Maia que ilustrava seu Plano de Avenidas (1930). Os rios estavam incorporados à paisagem, servindo à integração e circulação da cidade.

4.11. De empreendedor imobiliário a vereador

Às vésperas da década de 1950, São Paulo passava por uma forte instabilidade na administração pública, o que acarretou diversas trocas de prefeito no período entre 1945 e 1957 e favoreceu a descontinuidade administrativa. Na dança das nomeações à prefeitura, o reagrupamento das forças políticas passava a destacar, em nível municipal, o papel dos vereadores (CAMPOS NETO, 2013).

Henrique Dumont Villares tornou-se um deles, vindo a ser uma figura importante do debate urbanístico da época. Desde sua formação na Europa, vinha se interessando pelo desenvolvimento industrial e se especializou em questões urbanísticas, tornando-se vereador em 1946 e presidindo a comissão revisora do Código de Obras (1949-1952), da qual também eram integrantes Anhaia Mello e Prestes Maia.

Entre 1936 e 1948, H. Dumont Villares tornou-se um porta-voz a serviço da discussão do urbanismo em São Paulo, tendo escrito três livros sobre o assunto, além de publicar brochuras e anúncios regulares no jornal. Amparadas em ampla bibliografia, principalmente de fontes inglesas e norte-americanas como Patrick Abercrombie, Patrick Geddes e Lewis Mumford, suas obras – *São Paulo Industrial* (1939), *Urbanismo e Indústria em São Paulo* (1946) e *Urbanismo e Problemas de São Paulo* (1948) – revelam a atualização do autor em relação ao debate urbanístico internacional. Ele defendia medidas modernas, como o zoneamento funcional, a descentralização, o controle de densidades e as políticas habitacionais, tomando como exemplos realizações do urbanismo norte-americano e europeu: cidades-satélite, vias expressas, parques recreativos e conjuntos habitacionais

(CAMPOS NETO, 2013). Em seu plano urbanístico para o Centro Industrial Jaguaré, tentou implantar idealmente esses conceitos.

Segundo aponta o resgate histórico do período feito pelo pesquisador Candido Malta Campos Neto (2013), na posição de vereador, H. Dumont Villares seria crucial na contratação de Robert Moses para redigir o *Programa de Melhoramentos Públicos para a Cidade de São Paulo* (IBEC, 1950).

4.12. Relatório Moses: Robert Moses em São Paulo

Robert Moses já conhecemos de capítulo anterior: o urbanista que redesenhou a cidade de Nova York, tendo representado o ápice do urbanismo moderno aplicado à cidade e enfrentado forte oposição da intelectualidade americana. Certamente, não por acaso sua história tenha cruzado com a história de nosso Farol.

Considerado uma das principais referências do planejamento urbano mundial na época, Moses foi contratado para traçar um plano de melhorias para a cidade de São Paulo. Ele estava então no auge da fama e do prestígio. Sua reputação foi construída em Nova York como realizador de pontes, túneis, vias expressas, *parkways*, parques, playgrounds e conjuntos habitacionais, que se multiplicavam sob sua batuta desde os anos 1930. Suas encomendas na América do Sul vinham de metrópoles emergentes que ansiavam pelo perfil rodoviarista e vertical emblemático por Nova York.

De acordo com Campos Neto (2013), a primeira visita de Moses ao Brasil ocorreu na “Frota da Boa Vizinhança”, cruzeiro pela América do Sul protagonizado por notáveis norte-americanos em 1949. Passando por São Paulo, sua visita renderia o fruto esperado de uma contratação como consultor, momento em que H. Dumont Villares presidia a comissão revisora do Código de Obras.

Como aponta o pesquisador, naquela altura, tanto a Câmara Municipal como o governador Adhemar buscavam figuras técnicas que pudessem se contrapor ao legado de Prestes Maia.

O estudo foi encomendado pelo prefeito de São Paulo, Lineu Prestes, à International Basic Economic Corporation (IBEC), sociedade comercial com sede em Nova York, dirigida por Nelson Rockefeller. Robert Moses foi então indicado como diretor de estudos, acompanhado de dez conselheiros americanos.

Para Candido Malta Campos Neto, por meio de Moses, Rockefeller procurava adiantar os interesses da Cia. Light, empresa canadense concessionária do fornecimento de

energia em São Paulo, nos quais tinha particular empenho.

O impulso para a contratação veio da Câmara, a instâncias do vereador H. Dumont Villares, que se tornou amigo pessoal de Moses, logo convertido em admirador do empreendedorismo paulista e de “homens-dínamo” como ele. Segundo a família, H. Dumont Villares seguiu amigo pessoal de Moses até seu falecimento em 1961 (informação verbal)⁸.

Para a pesquisadora Cristina Leme (1987), a contratação de um estudo para São Paulo coordenado por Moses foi estratégico para São Paulo, reiterando a polarização em curso no debate urbanístico da época:

Naquele momento, duas correntes urbanísticas disputavam a hegemonia no planejamento da cidade: o crescimento controlado da cidade sob a égide de um plano como defendia, principalmente, Anhaia Mello limitando a localização de atividades que geram empregos e portanto crescimento e a defesa do crescimento e expansão da metrópole como defendia Prestes Maia. Estas linhagens, tão diferentes de proposições urbanísticas, se concretizam na contratação de consultorias para a elaboração de planos. O IBEC, liderado por Moses, foi uma delas.

Conforme texto do contrato, era solicitado um relatório minucioso referente ao planejamento geral de obras públicas para o município de São Paulo, incluindo estudos, recomendações ou planos referentes a uma planta geral e um plano de zoneamento; sistema de arteriais de tráfego; transporte coletivo; parques e praças de recreio; retificação de rios, zoneamento e urbanização de várzeas; engenharia sanitária e sugestões sobre métodos de financiamento para a realização de obras e serviços públicos (LEME, 1987).

O conteúdo do relatório, ao final, mostrou-se genérico, na avaliação de Campos Neto (2013). Não trazia planta de zoneamento nem de equipamentos, nem desenhos detalhados das propostas. Apontou a necessidade de elaboração de uma planta oficial da cidade, da regulamentação de zoneamento definindo usos, limitando a altura dos edifícios e a ocupação dos lotes, e de um código de obras moderno. No desenho de suas proposições viárias, o modelo radial-perimetral de Prestes Maia perdeu integridade. Com relação à retificação e reurbanização da várzea do Pinheiros – objeto de acordo entre o governo estadual e a Cia. Light –, Moses indicou a necessidade de criar “uma Corporação de Urbanização das Terras do Canal, na qual a ‘São Paulo Tramway, Light and Power Company teria uma participação adequada” (IBEC, 1950, p. 55), mas não majoritária, contrapondo-se às pretensões da empresa como única beneficiária do esquema.

Conforme apontado por Candido Malta Campos Neto, o relatório constatou ainda sagazmente a mentalidade urbanística paulistana:

⁸ Informação fornecida à autora em entrevista gravada para o documentário *Farol Invisível*, 2016.

o esqueleto da cidade [o esquema viário radial-perimetral consagrado no Plano de Avenidas] está formado; o coração, ou o centro comercial, e a maioria das artérias principais já ganharam forma; os subúrbios internos servem-lhe de pulmões. Aparentemente, não tem havido em São Paulo a tendência, ambição, ou disposição psicológica de criar qualquer plano urbano destinado a promover a descentralização e a dispersão dos habitantes (IBEC, 1950, p. 12)

Os aconselhamentos de Moses para o caso da cidade de São Paulo demonstraram em grande medida sua atuação como defensor da ideia do subúrbio “conectado” por grandes avenidas. Assumindo a postura de um defensor das cidades-satélites, seu posicionamento acabou por aproximá-lo, na ocasião, do pensamento de Anhaia Melo e H. Dumont Villares (LEME, 1987).

4.13. Jaguaré e o ideal da cidade-jardim

Ocupando a presidência do Código de Obras, H. Dumont Villares publicou seu último livro no período, intitulado *Urbanismo e Problemas de São Paulo* (1948), em que demonstrou maior aproximação com as ideias de Anhaia Mello. Embora seu plano urbanístico tenha sido propagado, em determinado momento, em função do Plano de Avenidas de Prestes Maia, tirando proveito de suas ideias para atrair interessados em comprar lotes na área, é possível afirmar que, em seu desenho e planejamento, o Centro Industrial Jaguaré estaria muito mais sintonizado com as recomendações de Anhaia Mello, as quais o próprio H. Dumont Villares reitera a partir da noção de bairros especializados, cidades-satélites e da multinucleação urbana:

Basta um pouco de bem orientada simpatia humana para que os autores de planos de remodelação urbana encontrem o remédio apropriado nos bairros especializados, em sistemas mais eficientes de transportes e sobretudo no estímulo para a formação de cidades-satélites.

A ideia vencedora hoje, ao elaborar-se o plano de remodelação urbana das grandes metrópoles, prevê o desenvolvimento multinuclear, isto é, a formação de centros múltiplos dispersos pelos vários distritos. [...]

As grandes cidades, onde os problemas de congestionamento urbano se acentuam, devem favorecer e estimular a formação de cidades-satélites, situadas num raio idealizado de dez a trinta quilômetros, de acordo com seu provável desenvolvimento. Entre uma e outra deve existir uma faixa de vegetação: verdadeira cinta divisória suburbana, defensora da salubridade e encanto da vida. Aliás, ao redor de todas as cidades deve ser mantida uma larga cinta de vegetação – o círculo verde – dentro da

qual nenhuma construção será permitida. Este aro protetor delimitaria o perímetro de crescimento da cidade. (VILLARES, 1948, p. 14-15)

Embora não façam parte da longa bibliografia elencada por H. Dumont Villares em seus livros publicados, Ebenezer Howard, com sua cidade-jardim, e Tony Garnier, com sua cidade industrial, podem ter inspirado o ideário urbanístico do Centro Industrial de Villares.

O programa formulado por Garnier tinha a indústria como principal elemento configurador, exatamente assim como o Jaguaré. Garnier idealizou uma cidade com uma população inicial de 35.000 habitantes e perseguiu incansavelmente um objetivo: encontrar novas maneiras de resolver o problema social da moradia, que assolava a Europa no final do século XIX. Iluminação, ventilação, instalações sanitárias e espaços verdes eram para ele questões fundamentais.

No livro *O Urbanismo*, de Françoise Choay (2001, p. 163), Tony Garnier é classificado como integrante do urbanismo progressista. A autora especifica a cidade de Garnier por meio da análise e separação das funções urbanas e da exaltação dos espaços verdes: uma cidade organizada em função do trabalho industrial e para o bem-estar dos operários, cultuando um profundo sentimento humanista, em que a bondade e a beleza tornam a vida esplêndida (CHOAY, 2001, p. 170). Garnier (1917 apud FRAMPTON, 1997) descreve assim sua cidade:

Fatores determinantes para o estabelecimento de tal cidade deveriam ser a proximidade de matérias-primas ou a existência de uma força natural capaz de ser usada como energia, ou a conveniência dos métodos de transporte. [...]

As fábricas principais estão situadas na planície, na confluência do rio com seu afluente. Uma linha-tronco de ferrovia passa entre as fábricas e a cidade, situada acima das fábricas, num planalto. Mais acima, ficam os hospitais; estes, a exemplo da cidade, estão protegidos dos ventos frios e têm seus terraços voltados para o sul. Cada um desses elementos principais (fábricas, cidade, hospitais) fica isolado, de modo a tornar possível sua expansão.

A partir deste trecho do “Prefácio à Cidade Industrial” (1917), deparamo-nos novamente com a questão da expansão urbana. Enquanto Howard não desejou que sua cidade-jardim crescesse além do tamanho pensado, formulada de modo circular e concêntrica, denunciando uma condição estática e ainda circundada pela faixa verde, Garnier propôs uma conformação que permitiria o crescimento não só da cidade, mas também de suas partes específicas.

Tal qual no urbanismo de Howard e Garnier, ensejos como qualidade de vida para os operários, beleza e bem-estar eram evidentes no ideário de H. Dumont Villares ao formular

o Centro Industrial Jaguaré. Isso ficou manifesto no conteúdo de seus livros e também foi tema de mais uma matéria da *Folha da Manhã* (Fig. 46), publicada em 30/8/1947, na qual ele defende declaradamente a cidade-jardim:

O ambiente das grandes cidades de hoje não é muito propício a uma vida moral e feliz. Ao contrário nas cidades-jardins, com ar puro, o sol, a vegetação, a calma, a vida íntima ainda se pode defender contra o barulho [...] Na grande metrópole as pessoas pouco se conhecem. Vivem em correria permanente. Na cidade-jardim, a vida é mais aconchegada, proporcionando melhores relações de vizinhança [...]⁹

FOLHA DA MANHÃ 30-8-1947 — 1.º cad. — Pag. 7

INSTITUIÇÕES DE ASSISTENCIA CRIADAS PELO S. E. S. I. NO CENTRO INDUSTRIAL JAGUARÉ

Inauguram-se hoje varios melhoramentos destinados aos trabalhadores e suas familias — A concepção social do moderno urbanismo — Declarações do sr. Henrique Dumont Vilares

O engenheiro Henrique Dumont Vilares falando ao reporter

Está marcada para hoje à tarde, no Centro Industrial Jaguaré, moderno bairro industrial situado na periferia desta Capital, à margem do rio Pinheiros, no ponto da sua confluência

HABITACÃO. URBANISMO E PAZ SOCIAL

Falando a reportagem, disse o sr. Henrique Vilares:

— "Até agora, caracterizava o urbanismo a preocupação com o trânsito e meios de

melhor, podendo, na época das eleições, por exemplo, escolher com acerto seus representantes."

O "SESI" E A VISÃO DO PROBLEMA

Fig. 46. Matéria da Folha da Manhã, 30/8/1947.

⁹ FOLHA DA MANHÃ. Instituições de assistência criadas pelo Sesi no Centro Industrial Jaguaré, 30/8/1947, p. 6.

A matéria anunciava a criação de instituições de assistência visando a melhorias na vida dos trabalhadores e de suas famílias. Segundo o texto, o Centro Industrial Jaguaré alinharia, “à previsão de todos os requisitos técnicos e econômicos, um profundo sentimento humano” (FOLHA DA MANHÃ, 1947, p. 6). H. Dumont Villares fala ao repórter sobre a “concepção social do moderno urbanismo”, demonstrando preocupação com a vida dos operários e suas habitações:

Até agora, caracterizava o urbanismo a preocupação com vias de trânsito e meios de transporte. Hoje, devido à evolução industrial e à situação econômica das massas, tem ele que olhar mais adiante, cuidando do bem-estar do homem e sua família, para criar uma sociedade estável e, portanto, feliz.

Um dos problemas sociais que está a exigir solução urgente é o que se refere à habitação. Resultante da era industrial e da revolução técnica e econômica pela qual o mundo passou, o rápido crescimento das cidades, pelo acelerado adensamento das populações urbanas, processou-se por forma caótica, criando aquele problema, diante do qual se encontram hoje, em todo o mundo, os grandes aglomerados humanos e que não podemos mais esquecer.

Dentro dessa ordem de ideias, o principal objetivo da remodelação das cidades visa restituir-lhes a sua função de ambiente humano, proporcionando aos habitantes um ambiente saudável, ameno, satisfatório para a vida e para o exercício das suas atividades.¹⁰

Para o urbanista, suas aspirações só poderiam se realizar a partir de um desenho urbano adequado, racional, que privilegiasse a qualidade de vida de seus habitantes.

A certa altura, H. Dumont Villares manifestou, como vimos, seu partidarismo às ideias de Prestes Maia, sobretudo as que diziam respeito às estradas de rodagem e marginais expressas nas margens do rio da cidade, que obviamente viriam a beneficiar seu empreendimento. Mais adiante, apropriou-se do discurso da cidade-jardim, tal qual Anhaia Melo, para justificar o Centro Industrial Jaguaré como a expressão de um urbanismo mais “humano” e “social”. Isso demonstra que a polarização entre um e outro é simplista e insuficiente para pensar a expansão da cidade de São Paulo em sua manifestação concreta e contraditória.

Àquela altura, São Paulo já se firmava como o maior polo de crescimento econômico e urbano do país, intensificando o confronto entre, de um lado, a busca do aparato legal e administrativo para apoiar padrões de intervenção urbanística e, de outro, o peso crescente do processo imobiliário. Os discursos pretensamente universais do urbanismo disciplinar chocavam-se com tais conflitos, sendo inviável a aplicação integral de seus termos teóricos à realidade da cidade. Assim, os princípios do urbanismo moderno, dos quais se apropriavam

¹⁰ FOLHA DA MANHÃ. Instituições de assistência criadas pelo Sesi no Centro Industrial Jaguaré, 30/8/1947, p. 6.

os agentes urbanos, embora amplamente divulgados e discutidos, tendiam a se efetivar de maneira incompleta ou distorcida. Segundo o pesquisador Candido Malta Campos Neto (2013, p. 14):

As concepções urbanísticas eram transferidas na busca pela modernização, funcionando como elementos articuladores para intenções de transformação urbana; mas o sentido e o alcance da transformação pretendida não eram os mesmos presentes na fonte [...]
A dimensão social do urbanismo, suas aplicações no campo da habitação popular, dos equipamentos coletivos, da integração das classes trabalhadoras, tinham ressonância limitada. Embora tais propósitos fossem veiculados por um discurso universalista, num debate urbanístico atualizado e enriquecido, medidas concretas adquiriam caráter restrito. Nos anos 1950, as propostas do urbanismo em São Paulo seriam tão numerosas quanto os impasses enfrentados na sua efetivação.

4.14. Distorção do planejamento de H. Dumont Villares

No início da década de 1940, o Jaguaré contava aproximadamente com 800 habitantes e era considerado um parque industrial em expansão. De acordo com pesquisa de Goldenstein e Rossini, em 1947, 22 estabelecimentos industriais já possuíam lotes no Jaguaré. A expansão industrial intensificou-se a partir daquele ano, principalmente nos setores de materiais de construção, alimentício e têxtil. A década de 1950 caracterizou-se, segundo as autoras, pela instalação de indústrias de outros setores, como o químico, o eletrônico e o de papel. Em 1962, 61 indústrias, principalmente serrarias, mecânicas e metalúrgicas, funcionavam no bairro do Jaguaré (GOLDENSTEIN; ROSSINI, 1972).

Fig. 47. Matéria da Folha da Manhã, 24/6/1950.

Publicada como matéria de capa da *Folha da Manhã* em 24/6/1950 (Fig. 47), sob a manchete “Instalam-se novas fábricas no Centro Industrial Jaguaré, nesta capital”, a reportagem constata o rápido crescimento do distrito, porém ainda considerado um arrabalde distante:

O desenvolvimento do novo bairro tem sido rápido, a exemplo do que ocorre por todos os quadrantes de São Paulo. Surgem prédios destinados a usinas de aço e fábricas em geral, paralelamente a residenciais de todos os feitios e tamanhos, sejam para operários, sejam para a classe média, escolas, cinemas e demais construções destinadas a abrigar escritórios e instalações necessária à vida normal de um arrabalde distante do centro citadino.¹¹

Em planta publicada por H. Dumont Villares em 1946 (Mapa 10), surge um novo dado ao planejamento do espaço do Jaguaré: um parque, na encosta da zona residencial.

Mapa 10. Planta do Centro Industrial Jaguaré (1946), com indicação do parque em detalhe. Fonte: VILLARES, 1946.

¹¹ FOLHA DA MANHÃ. Instalam-se novas fábricas no Centro Industrial Jaguaré, 24/6/1950, capa.

Por meio da tecnologia de georreferenciamento, sobrepondo a planta de H. Dumont Villares à fotografia aérea de 1958 (Mapa 11), disponível na internet (*Geoportal*), vemos claramente a porção destinada ao parque.

Mapa 11. Sobreposição da planta do Centro Industrial Jaguaré, de 1946, e de fotografia aérea de 1958. Fonte: Geoportal.

Logo acima identificamos ainda nosso monumento: o Farol do Jaguaré está no ponto mais alto da colina, na cabeceira do parque (Fig. 48).

Fig. 48. Fotografia aérea do Jaguaré, 1958. Destaque para o torreão conhecido como Mirante do Jaguaré. Indicação da autora. Fonte: Geoportal.

A imagem deixa transparecer a baixa densidade urbana do lugar, cuja paisagem ainda era muito marcada por sua topografia natural e pela presença do rio Pinheiros. O desenho urbano reproduzia, de certa forma, a ideia de cinturão verde da cidade-jardim, mas é claro que já havia se iniciado a degradação local de seu ambiente natural, resultando na poluição dos rios e na completa devastação da cobertura vegetal que vemos hoje.

Na década de 1970, o bairro do Jaguaré teria se tornado o de maior concentração de indústrias de São Paulo, contando com 125 fábricas de vários portes, de acordo com o levantamento da pesquisadora Maria Augusta Pisani, que identifica ainda na década de 1950 o início da ocupação das primeiras favelas no bairro planejado por H. Dumont Villares. A Favela Nova Jaguaré, que por muito tempo foi conhecida como Morro do Sabão, avançou sobre a colina do bairro, aos pés do Farol do Jaguaré, iniciando sua formação no final dos anos 1950, porque a área cedida para o parque não foi monitorada pelo poder municipal.

A farta oferta de emprego na região e o déficit habitacional formaram um cenário ideal para o início da ocupação dessa área pública. Além das indústrias do bairro outras vilas se formaram no entorno, cresceram e adensaram ininterruptamente desde a fundação do Centro Industrial do Jaguaré. A mancha urbana de São Paulo “abraçou” o bairro do Jaguaré,

que passa de um polo de urbanização para o trecho da cidade e que também faz a conurbação com o Município de Osasco. (PISANI, 2011)

A porção do território destinada ao parque foi completamente ocupada, como vemos na sobreposição da planta antiga à edificação da cidade atual (Mapa 12).

Mapa 12. Sobreposição do Mapa Digital da Cidade de São Paulo (2006) à planta do Centro Industrial Jaguaré (1946). Organização da autora.

O distrito do Jaguaré surgiu articulado a uma dimensão eminentemente econômica, a fim de suprir o aparelhamento industrial da cidade. Sua implantação foi marcada pelo planejamento e pela racionalidade. Entretanto, como vimos, há uma distância entre os níveis da produção do espaço. Ritmos alheios separam o projeto de arquitetura, sua realização e as práticas socioespaciais dos moradores. Desse modo, devido ao limite e ao conflito entre o planejado e o não planejado, a produção do espaço do Jaguaré logo rompeu com a divisão dos lotes originalmente estabelecida e com a delimitação do bairro entre áreas residenciais e industriais.

A área residencial originalmente prevista, em plano urbanístico definido *a priori*, passou a atender não apenas os trabalhadores das indústrias e se expandiu para além das áreas íngremes, atingindo a várzea do rio Pinheiros (Mapa 13). Segundo apuraram as pesquisadoras Goldenstein e Rossini (1972, p. 54), em estudo realizado entre 1962 e 1963, a

grande maioria dos trabalhadores, provavelmente mais de 70%, vinha de fora do bairro. Isso as levou a concluir que era limitado o entrosamento entre as indústrias e a área residencial próxima.

Mapa 13. Composição da zona residencial relacionada à renda, década de 1970. As residências populares e barracos aparecem ocupando a zona industrial. GOLDENSTEIN; ROSSINI, 1972.

No final da década de 1970, já começava a se definir mais claramente a distorção do plano urbanístico de Henrique Dumont Villares, do qual o Farol do Jaguaré foi símbolo ideológico e marco urbanístico. A expansão urbana acabou por distorcer completamente seu planejamento.

Ao poucos, o rio Pinheiros foi sendo poluído e ficou cada vez mais distante a possibilidade de integrá-lo como canal de circulação, transporte e valorização paisagística na cidade de São Paulo. Também os trilhos de trem que marcavam a paisagem do Jaguaré foram sendo desativados e ocupados como moradia irregular. Vieram as marginais expressas e a Ponte do Jaguaré também foi substituída em meados da década de 1970.

Não se pode analisar o crescimento urbano simplesmente a partir da polarização entre ideias que foram disputadas na esfera política da cidade. Por mais que, superficialmente, possamos identificar a figura de Prestes Maia como um agente mais

contundente e influenciador dos rumos de São Paulo, por ter sido amplamente aplicado seu Plano de Avenidas, verificamos que Anhaia Mello também foi capaz de contaminar o pensamento da cidade.

Quando analisamos a inspiração de sua origem, vemos que o Farol do Jaguaré foi idealizado como parte de um plano urbanístico que prometia qualidade de vida aos moradores e valorização de seu espaço natural, ao menos do ponto de vista do discurso ideológico de seu criador. O planejamento oferecia uma alternativa à cidade que sacrificava seus habitantes em função de um crescimento excessivo e da falta de planejamento público.

A despeito dos esforços de H. Dumont Villares, São Paulo cresceu desordenadamente e o modelo urbanístico de Prestes Maia foi em larga medida concretizado. O loteamento do Centro Industrial Jaguaré, que exaltava as qualidades da cidade-jardim e configurava-se como cidade-satélite, acabou sendo devorado pela expansão da metrópole. A cidade vindoura chegou e o Farol restou como testemunho.

5. FAROL: MUTAÇÕES (1970-2010)

Durante as décadas de 1970-2010, o Farol do Jaguaré viveu a tensão de uma identidade que oscilou entre o desmantelamento e a desapareição. Tornou-se um espaço em deterioração, abandonado e circundado por um terreno baldio sem cuidados urbanísticos.

Resíduo de um planejamento obsoleto, seu abandono foi consequência das alterações que se sucederam na dinâmica econômica da cidade, principalmente a partir de seu processo de desconcentração industrial, informatização e globalização, refletindo diretamente no rompimento de uma paisagem outrora planejada para a cidade.

A constante mutação da cidade contemporânea, marcada por disputas de interesses, demolições e reconstruções, progresso e ruína, intensifica-se sobretudo em descontinuidades: rompimentos da malha urbana, disparidades entre locações, coexistências de espaços vazios e de extrema densidade, além da transformação de monumentos em enigmas simbólicos como o Farol do Jaguaré, que restou na paisagem de São Paulo como um mistério a ser desvendado.

Fig. 49. Farol do Jaguaré em estágio avançado de deterioração. Fonte: SAJA, 1997.

Quando essa foto foi tirada (Fig. 49), em 1997, o Farol do Jaguaré estava em uma situação degradante, em estágio avançado de deterioração: sujo, pichado e com rachaduras na estrutura. Abandonado, o local passou a ser visto como perigoso e indesejado pelos moradores do entorno, ponto de consumo de drogas e práticas de informalidade e violência.

Segundo Maria Cecília Martins da Silva, que, em 1988, passou a residir no Edifício Panoramic, situado em frente ao Farol, era frequente avistar por ali usuários de drogas, pessoas dormindo e até crimes, como furtos e estupros. Para os moradores mais antigos, o monumento havia se transformado em um dos problemas do bairro, sendo cogitada inclusive a possibilidade de sua demolição (informação verbal)¹.

Datado mais ou menos de 1968, quando o maquinário do relógio foi roubado, seu abandono acelerou um profundo processo de deterioração de sua edificação e do entorno.

Geralmente, outros desdobramentos são verificados nesse tipo de evolução residual do quadro construído na cidade: a degradação mais ampla do tecido urbano, a partir de efeitos visuais negativos sobre a paisagem, denotando o fracasso do projeto passado e gerando repercussões de nível econômico com a desvalorização de terrenos e imóveis do entorno; a sensação de insegurança a partir de atos de vandalismo, roubos e ocupações ilegais, acúmulo de lixo e aparecimento de locais propícios a pragas e propagação de doenças e, por fim, o esvaziamento da identidade e do sentimento de pertencimento dos indivíduos àquele lugar com a eliminação de ícones ou marcos constituintes da memória social.

Fig. 50. Farol do Jaguaré em estágio avançado de deterioração. Fonte: SAJA, 1997.

¹ Informações fornecidas à autora em entrevista gravada para o documentário *Farol Invisível*, 2012.

Diante da situação que se agravava a cada ano, os moradores mais antigos do bairro, apoiados pela Associação de Moradores do Jaguaré (SAJA), passaram a intervir junto ao poder público exigindo o tombamento e a restauração do monumento. As primeiras cartas enviadas ao Departamento do Patrimônio Histórico são do final da década de 1980. Na ocasião, os moradores também solicitaram o tombamento da antiga Ponte do Jaguaré, localizada na entrada do bairro sobre o rio Pinheiros, desativada e em deterioração desde 1972.

A documentação disponível em seu processo de tombamento no arquivo do Departamento do Patrimônio Histórico (DPH) revela um pouco de sua história e de seu estado de conservação no período. Em parecer técnico assinado por Paulo Henrique F. de Azevedo em novembro de 1992, o arquiteto parecerista escreveu:

Visionário, idealista ou, quem sabe, simplesmente excêntrico ou extravagante, Villares, responsável pelo loteamento em questão, acreditava na recuperação dos rios Pinheiros e Tietê e que, num dia próximo, seriam navegáveis. Imbuído dessa ideia, fez construir no ponto mais alto do loteamento, em um terreno doado à municipalidade, uma torre que em tudo lembrava um farol marítimo. Assim, a cidade de São Paulo viu-se dotada subitamente de uma edificação inusitada em sua paisagem urbana. Curiosamente, seu idealizador Villares apenas copiou as formas de um farol, pois não há indicações de que o mesmo seria utilizado para orientação das embarcações que por ventura viessem a navegar à sua frente.

[...] diferentemente do que idealizava Villares, o seu loteamento não cresceu como previsto. [...] Infelizmente, com a chegada das grandes indústrias, entre as quais a Matarazzo foi uma das primeiras a se instalar, a zona operária do Centro Industrial Jaguaré começou, aos poucos, a gerar as favelas que agora se estendem a sudeste do loteamento, na colina aos pés da torre do farol. Segundo dados recentes, 40% dos moradores do bairro vivem hoje em barracos.

Da mesma forma, tanto a torre quanto a praça que a circunda mostram sinais de decadência. A praça estava prevista já no plano original de loteamento, mas na verdade o terreno que lhe destinaram nunca recebeu qualquer espécie de tratamento. Hoje, cercada por um gradil de ferro e com o mato dela se apossando, não oferece condições de uso por parte da população. Além disso, sua área total já começou a ser parcelada, tendo parte dela sido utilizada para construção de um edifício de dois pavimentos no qual funciona o Posto de Saúde. A torre encontra-se igualmente abandonada, apresentando precário estado de conservação. Seu revestimento (interno e externo) mostra-se deteriorado tanto pela ação do tempo quanto pela irresponsabilidade de depredadores. A escada interna e o mirante propriamente dito não apresentam suficiente proteção, encontrando-se os seus elementos metálicos oxidados e desprendendo-se da estrutura. Por sua vez, o relógio há muito deixou de funcionar. Faltam-lhe alguns ponteiros e o mecanismo original está danificado. E o que é pior, o velho e pesado sino que o complementava foi removido da torre. No entanto, trata-se de um conjunto arquitetônico, urbanístico e ambiental de características únicas na cidade, merecendo ser recuperado e preservado. (CONPRES, 1992)

Fig. 51. Imagens anexadas ao parecer para tombamento do monumento mostram o abandono do lugar, 1992. Fonte: Arquivo do Departamento do Patrimônio Histórico (DPH).

O parecerista foi conclusivo ao alertar:

As questões que envolvem esse assunto são mais complexas do que se imagina à primeira vista, pois implicam paralelamente a adoção de medida complementares por parte da Administração Municipal, sem as quais o tombamento poderá ser inútil. O local necessita um amplo tratamento urbanístico que o recupere e lhe proporcione reais condições de aproveitamento pela comunidade. (CONPRESP, 1992)

No final da década de 1990, os moradores e empresários do bairro uniram-se para promover a restauração do Farol do Jaguaré, recuperando sua estrutura e fachada (informação verbal)². Em 2000, o monumento acabou tombado pelo Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo, o Conpresp.

Tendo sido reconhecida como ponto de interesse histórico e paisagístico da cidade, a torre foi tombada oficialmente como Mirante do Jaguaré e, desde então, segue preservada (para não dizer intocada) no alto do bairro.

A situação provoca perguntas sobre o sentido desse tombamento. Tendo já acumulado diversas funcionalidades latentes ao longo de sua história (relógio, mirante, farol), seria a nova função de *patrimônio* mais uma de suas promessas existenciais?

É curioso notar o quanto o Farol é capaz de metaforizar a produção do espaço no Jaguaré a partir da analogia entre sua trajetória e a dinâmica industrial do bairro. Neste capítulo, abordaremos o período de 1970 a 2010.

No Jaguaré, o esvaziamento das áreas industriais e o consequente aumento de áreas subutilizadas tem levado ao crescimento de questões relacionadas a seus *espaços vazios, residuais ou rugosos* frente às pressões da *especulação imobiliária* na região. De novo o urbano vai sendo forjado na apropriação de um espaço marcado, de um lado, por obsolescências e, de outro, por grandes possibilidades e potencialidades de reprodução do capital.

O crescente movimento de globalização das grandes cidades, marcado pela transição da primazia do capital industrial para o financeiro, pela informatização da produção e pelo incremento de atividades do terceiro setor, vem impactando

² Informação fornecida à autora em entrevista gravada para o documentário *Farol Invisível*, 2012.

consideravelmente o desenho dos territórios urbanos, como vimos a partir das análises de Peixoto (2000) e Ferrara (2000) sobre determinadas localidades de São Paulo.

No Jaguaré, o impacto dessas mudanças, sobretudo a partir da década de 1970, é exemplar, podendo explicar a paisagem em intensa transformação que encontramos no bairro: um *espaço em mutação*³.

Para o poder público, entretanto, trata-se de um *espaço em reestruturação*. A definição é dada a partir de instrumentos reguladores, como *Plano Diretor da Cidade* e padrões de zoneamento, além do enquadramento da região nas *Operações Urbanas Consorciadas*⁴, que, associadas à iniciativa privada, têm impulsionando a transformação espacial do bairro cada vez mais segundo os interesses do capital, como veremos.

A configuração paisagística atual do bairro, bem como suas potencialidades, encerra um profundo debate urbanístico, deixando revelar conflitos de interesses que tocam questões importantes da vida urbana à luz dos dias de hoje: produtividade e crescimento econômico, transporte, igualdade social, valorização da identidade local, da paisagem, do turismo, entre outros.

Nesse processo, assim como vimos no capítulo anterior sobre as origens do bairro, verificam-se novamente a construção ideológica e as fragilidades dos discursos urbanísticos em torno do assunto, relacionados aos interesses públicos e privados que disputam o território ao redor do Farol do Jaguaré.

5.1. Desconcentração industrial

O processo de desconcentração industrial pelo qual o Jaguaré vem passando gradativamente desde a década de 1970 afetou também a configuração espacial de outros bairros da metrópole, como Água Branca, Lapa, Pari, Barra Funda, Bom Retiro, Brás, Belenzinho, Mooca, Santo Amaro, entre outros.

Em comum, todos esses bairros paulistanos se formaram nas primeiras décadas do século XX essencialmente como núcleos industriais, tendo adquirido, sobretudo a partir da década de 1980, novas condições políticas, sociais, econômicas e geográficas frente à metrópole em transformação (PÁDUA, 2008, p. 9).

³ O termo foi formulado por Ignasi Solà Morales (1996) como uma das categorias de análise da cidade contemporânea que traduzem as transformações súbitas da cidade, que marcam descontinuidades e os movimentos constantes de valorização e desvalorização dos territórios. Esse conceito será retomado com mais detalhes no capítulo final.

⁴ As *Operações Urbanas Consorciadas* são intervenções pontuais realizadas sob a coordenação do Poder Público e envolvendo a iniciativa privada, os moradores e os usuários do local, buscando alcançar transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e valorização ambiental.

Se o início da urbanização paulistana foi fortemente atrelado à industrialização, atualmente, com a predominância do capital financeiro na reprodução do capital, os antigos espaços industriais se reestruturaram, adquirindo novos usos, mesmo que os usos industriais ainda persistam como resíduos ou com novas características. É nesse contexto que também verificamos o processo de tombamento e restauração de monumentos antigos ou industriais, como o caso do Farol do Jaguaré em 2000, sintonizado a uma preocupação de valorização do bairro.

A partir da explicação de Pádua (2008, p. 9)⁵, podemos entender a intensa transformação que vem impactando as áreas industriais de São Paulo, como o Jaguaré:

Nas metrópoles a indústria ocupou e ocupa grandes áreas que, em sua maioria, foram incorporadas pela mancha urbana com o crescimento das cidades. No momento em que a indústria diminui sua produção nestas áreas, desocupa muitos terrenos, revelando a sua localização no contexto da metrópole como fundamental. Estas áreas passam inicialmente por uma inescapável desvalorização, dada a deterioração dos edifícios fabris e do entorno. Podem tornar-se, portanto, áreas de “reserva” para a atuação dos empreendedores imobiliários. Ou seja, podem vir a ser áreas de valorização.

O Jaguaré é hoje uma dessas áreas de “reserva” para atuação de novos empreendedores imobiliários. Contudo, a reestruturação urbana que afeta o bairro não se dá de modo homogêneo, como aponta a pesquisadora Lívia Fioravanti (2013, p. 10-11):

A reestruturação do capital, em um movimento pós-década de 1970, não altera, no entanto, os espaços da metrópole de maneira homogênea, na medida em que os espaços apresentam particularidades – seja em relação a seus usos, seja em relação às suas localizações na metrópole – e são incorporados em diferentes intensidades à reprodução do capital, em um constante movimento de decadência e redensolvimento, valorização e desvalorização dos espaços.

A nova conjuntura que foi se firmando no final da década de 1990 refletiu um novo posicionamento dessas áreas frente às demandas do crescimento urbano. No bojo desse processo, houve uma mudança fundamental na relação desse fragmento com a cidade. Essa mudança é de natureza essencialmente espacial e impacta a paisagem como *marca e matriz* (BERQUE, 1998) de novas práticas culturais, sociais e espaciais na cidade.

No Jaguaré, essa condição pode ser traduzida por sua transição de um bairro periférico para uma centralidade na metrópole. Conceitos caros à visão do urbano, periferia

⁵ PÁDUA, Rafael Faleiros de. Implicações socioespaciais da desindustrialização e da reestruturação do espaço em um fragmento da metrópole de São Paulo. Dissertação de mestrado, FFLCH/USP, São Paulo. p. 9.

e centralidade sempre condicionaram o planejamento de desenvolvimento dos fragmentos da cidade, e agora explicam novamente transformações espaciais que impactam esse local.

Nesse contexto, parece lógico que o Farol do Jaguaré também tenha passado por uma reestruturação existencial em função de uma mudança radical de sua localização no horizonte de uma cidade em mutação. Ao constatar seu entorno transformado, viu-se esvaziado de seus referenciais iniciais e levado à invisibilidade. Seu declínio impactou a relação que começou a se produzir no local, sendo visto como um lugar desagradável, perigoso, significando risco aos interesses coletivos dos moradores. Se, em sua origem, o Farol viria a favorecer a ocupação de seu entorno como um atrativo turístico, a partir de sua degradação tornou-se presença indesejável para o lugar.

Frente ao processo de *mutação* desse fragmento da cidade, fica claro que o momento é ideal para que possamos criar, repensar, replanejar a cidade a partir do urbano que queremos. É fundamental, portanto, que a sociedade civil participe desse debate e democraticamente possa manifestar seu direito à cidade.

5.2. Situação geográfica: conceito

O conceito de *situação geográfica* é fundamental para entender a mudança do Jaguaré em sua nova condição de espaço reprodutor do capital financeiro e eixo de centralidade em São Paulo. O conceito reforça o permanente movimento de valorização e desvalorização do espaço urbano, a partir do surgimento de novas periferias e centralidades. Trata-se da relação de um espaço com os demais espaços que o influenciam e o determinam, não envolvendo apenas sua localização absoluta, mas as interações a ela atreladas. Segundo Milton Santos (1988, p. 2):

O movimento dialético entre forma e conteúdo, a que o espaço preside, é movimento dialético do todo social, apreendido na e através da realidade geográfica. Cada localização é, pois, um momento do imenso movimento do mundo, apreendido em um ponto geográfico, um lugar. Por isso mesmo, cada lugar está sempre mudando de significação, graças ao movimento social: a cada instante as frações da sociedade que lhe cabem não são as mesmas.

O movimento do mundo impacta, portanto, as condições do lugar, redefinindo suas características espaciais ligadas ao centro, à circulação, ao zoneamento, às redes e aos seus vazios (PERULLI, 2012). É um processo que afeta diretamente os valores de sua localização, de modo que seus objetos constituintes (incluindo o Farol) também serão afetados.

A definição de Santos (1988, p. 3) para “localização” e “lugar” ajuda a entender a desorientação do Farol do Jaguaré, refletida em sua decadência, diante da transição de sua situação geográfica: “Não confundir localização e lugar. O lugar pode ser o mesmo, as localizações mudam. E lugar é o objeto ou conjunto de objetos. A localização é um feixe de forças sociais se exercendo em um lugar” (1988, p. 3). A vulnerabilidade de sua localização, assediada pela própria transformação do mundo à sua volta, afetou sua função, identidade e, por fim, sua visibilidade.

Para Santos (1988), uma situação geográfica supõe uma localização material e relacional (sítio e interação), mas vai além porque nos conduz à pergunta sobre o momento de sua construção e seu movimento histórico. Segundo a geógrafa Maria Laura Silveira (1999, p. 25)⁶, a partir daí surgem as normas que regem a produção do espaço:

Uma situação é, também, um encontro contraditório de valorizações dadas pelos diversos “segmentos” da sociedade aos sistemas técnicos e, em decorrência, aos lugares. As normas surgem desse confronto e participam na criação de situações.

A situação geográfica é também a criação e recriação da contradição num contexto. Daí a possibilidade de encontrar pares dialéticos como o mercado e o Estado, o novo e o velho, o interno e o externo, que em cada situação se recriam com novas oposições entre regulação e a chamada desregulação, consumo e cidadania, conservação e inovação etc. (SILVEIRA, 1999).

Podemos reconhecer numa situação geográfica: objetos técnicos, ações, normas, agentes, escalas, ideologias, discursos, imagens, que são diversos no processo histórico e nos lugares. Segundo Silveira (1999, p. 26): “Da combinação desses dados decorrem formas de vida concretas e, ao mesmo tempo, poderão ser pensadas formas de vida possíveis”.

5.3. Jaguaré como nova centralidade: regulamentação do espaço

Embora tenha se desenvolvido, a partir da década de 1940, como um típico bairro periférico da cidade de São Paulo, condição que perdurou por décadas, o Jaguaré, atualmente, pode ser visto como uma centralidade na metrópole, ou seja, um novo eixo para expansão e valorização do capital financeiro (FIORAVANTI, 2013).

⁶ SILVEIRA, Maria Laura. Uma situação geográfica: do método à metodologia. In: *Revista Território*, ano IV, n. 6, 1999.

Essa nova situação de “centralidade” do bairro, que passa a ser verificada sobretudo a partir da década de 1970, firmando-se em 1990 com a atração de investimentos imobiliários e empresariais, é explicada por fatores preponderantes de sua condição geográfica: o bairro é delimitado pela marginal do rio Pinheiros, próximo de municípios produtivos que compõem a Região Metropolitana de São Paulo, como Osasco, Cotia, Embu e Taboão da Serra, e apresenta fácil acesso para as rodovias que conectam a capital a outras cidades.

A concentração de áreas verdes em seu entorno, representadas principalmente pelo Parque Villa-Lobos, pelo Parque Continental e pela Cidade Universitária, também é importante por agregar valor aos empreendimentos na região. Analisaremos mais adiante alguns desses novos projetos que se colocam para o bairro.

São vários os discursos que se apresentam na nova definição dos espaços de centralidade na cidade. O setor empresarial é um dos mais interessados em constituir essa nova realidade local. O Poder Público municipal também tem papel fundamental, por meio de diretrizes do Plano Diretor Estratégico de São Paulo e de padrões de zoneamento, de impulsionar e legitimar a reestruturação dos espaços.

No município de São Paulo, até 1972 havia poucos instrumentos efetivos de controle da ocupação e do uso do solo urbano. De 1972 até 2004, o uso do solo passou a ser controlado pela Lei de Zoneamento, que estabeleceu usos e índices de aproveitamento permitidos. Grande parte do direcionamento de usos no espaço urbano, principalmente dos espaços urbanos metropolitanos, é realizada por meio desses instrumentos (ROLNIK, 1997).

Vamos analisar como se deu a evolução dessa regulamentação no Jaguaré a fim de entender seu processo de desconcentração industrial e de que forma novos discursos e projetos para a região emergem com apoio estatal.

Em 1972, verifica-se que o Uso e Ocupação do Solo no distrito do Jaguaré reproduziu em teoria o que havia sido definido inicialmente pelo plano original do loteamento de 1936 (Mapa 14). Pelo mapa, percebemos a distribuição do espaço a partir da lógica de três zonas que abarcam seu território: Z2 (Zona Residencial de Baixa Densidade), Z5 (Zona Mista de Alta Densidade) e Z6 (Zona Industrial), marcando em continuidades as duas áreas destinadas à indústria, que originalmente ladeavam a área residencial. A área destinada ao uso industrial era mais extensa, com duas Z6 (em roxo).

Mapa 14. Zoneamento em 1972 do distrito do Jaguaré. Fonte: Prefeitura Municipal de São Paulo, 1972. Organização: FIORAVANTI, 2013.

Em 2002, o novo zoneamento (Mapa 15) aprovado demonstrou a diversificação da ocupação do solo no Jaguaré, transformando em Zona Mista grande parte da antiga Z6 (Zona industrial), na porção sul do distrito. Surgem, além da ZM, a ZEIS (Zona Especial de Interesse Social) e a ZEPEC (Zona Especial de Preservação Cultural). As duas últimas zonas compreendem em sua maioria as *rugosidades* apresentadas no primeiro capítulo, sendo as ZEIS⁷ locais em sua maioria dominados por ocupações irregulares e favelas, próximo aos

⁷ Segundo texto da prefeitura, definição de ZEIS: “porções do território destinadas, predominantemente, à moradia digna para a população da baixa renda por intermédio de melhorias

antigos trilhos do trem; e a ZEPEC⁸ a região onde estão situados a antiga Ponte do Jaguaré, o Balão do Jaguaré, o conjunto de galpões da Cooperativa Agrícola de Cotia (CAC) e o Farol do Jaguaré, esses dois últimos atualmente tombados pelo Conpresp.

Mapa 15. Zoneamento em 2002 do distrito do Jaguaré. Fonte: Prefeitura Municipal de São Paulo, 2002. Organização: FIORAVANTI, 2013.

Se, por um lado, o zoneamento de 2002 reconhece as zonas de interesse social e

urbanísticas, recuperação ambiental e regularização fundiária de assentamentos precários e irregulares, bem como à provisão de novas Habitações de Interesse Social <<http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/zona-especial-de-interesse-social-zeis/>>.

⁸ ZEPEC: porções do território destinadas à preservação, valorização e salvaguarda dos bens de valor histórico, artístico, arquitetônico, arqueológico e paisagístico

histórico (ZEIS e ZEPEC), por outro, ele enfraquece o uso estritamente industrial do solo, legitimando e incentivando outros tipos de uso nesses locais, a fim de facilitar a reprodução do capital financeiro (e não mais industrial) por meio do espaço (Fioravanti, 2013). Vê-se, dessa forma, um cenário convidativo à expansão do setor imobiliário residencial e de atividades relacionadas à prestação de serviços.

O processo de desconcentração industrial fica evidente na comparação entre os mapas de 1972 (Mapa 14) e de 2002 (Mapa 15)⁹: percebemos que uma grande zona ao sul do distrito, cortada pela avenida Jaguaré, deixou de ser Z6 e foi classificada como ZM, em uma tentativa de legitimar e incentivar nesses espaços outros usos além dos industriais.

Em nova Lei do Zoneamento aprovada em 2016 (Mapa 16), percebe-se certa continuidade com o zoneamento anterior, porém diversificando ainda mais o uso e o parcelamento do solo.

Mapa 16. Zoneamento em 2016 do distrito do Jaguaré. Fonte: Prefeitura Municipal de São Paulo, 2016. Organização da autora.

A antiga Zona Industrial histórica na porção norte do bairro, determinada como Z6 em 1972 e ZPI em 2002, continua seguindo o mesmo padrão de zoneamento (em roxo); a

⁹ Segundo dados apontados por Fioravanti (2013), até 2002, 57,97 quilômetros quadrados da cidade eram destinados a usos industriais, representados por Z6 e Z7. A partir de 2004, com o Plano Regional Estratégico, as Zonas Predominantemente Industriais (ZPIs, antigas Zonas Industriais) passaram a representar 37,97 quilômetros, 20 quilômetros a menos que no zoneamento anterior.

ZM, antiga Z6 de 1972 e ZM3 de 2002, passa a ser ZDE (Zona de Desenvolvimento Econômico, em lilás). De acordo com a definição institucional¹⁰, a ZDE seria uma zona de fortalecimento do setor produtivo. Trata-se, portanto, de uma nova abordagem da Zona Mista, agora destinada a manutenção e modernização produtivas, uma vez que é um território com rugosidades e obsolescências reconhecidas pelo Poder Público.

Encontram-se ali galpões abandonados e terrenos utilizados normalmente como estacionamentos. As linhas de trem foram desativadas, mas ainda configuram os espaços dos lotes industriais.

A área é atualmente adensada pela presença da comunidade Vila Nova Jaguaré, estimada em 4.500 domicílios pela Secretaria Municipal de Habitação (SEHAB), em 2016. A porção industrial tem grandes áreas livres, porém não públicas, servindo como grandes quadras inacessíveis e, portanto, podendo segregar o espaço urbano do mesmo modo que condomínios fechados.

Não por acaso a zona, próxima à Universidade de São Paulo, atualmente, é uma das mais cobiçadas pelo setor empresarial, como é perceptível pelos projetos dedicados a ela. A área abriga atualmente o Parque Tecnológico do Jaguaré, dentro do Sistema Paulista de Parques Tecnológicos (SPTec) do governo estadual.

“Parque Tecnológico é primeiro passo de projeto para Vale do Silício paulista”, anunciou a manchete de inauguração do projeto em julho de 2014, em matéria publicada pela Agência USP¹¹ (2014). De acordo com o discurso oficial, o parque será voltado aos setores de tecnologia da informação e comunicação, saúde, nanotecnologia, novos fármacos e acessibilidade para pessoas com deficiências, entre outros. Trata-se de uma parceria entre o governo do estado, a Universidade de São Paulo (USP) e o Instituto de Pesquisas Tecnológicas (IPT).

Para Regina Meyer, professora da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAU) da USP, entrevistada pela matéria:

A proximidade dos centros de produção de conhecimento com os produtores de tecnologia é fundamental para a existência de um Parque. A instalação de um Parque tecnológico é, antes de tudo, uma estratégia de desenvolvimento. Se é uma estratégia, é por excelência um projeto de planejamento. (AGÊNCIA USP, 2014)

¹⁰ ZDE: porções do território com presença de uso industrial, destinadas à manutenção, ao incentivo e à modernização desses usos, às atividades produtivas de alta intensidade em conhecimento e tecnologia e aos centros de pesquisa aplicada e desenvolvimento tecnológico, entre outras atividades econômicas.

¹¹ Matéria institucional publicada pela Agência USP, disponível em: <<http://www5.usp.br/45752/parque-tecnologico-e-primeiro-passo-de-projeto-para-vale-do-silicio-paulista/>>.

Meyer comparou o projeto do Parque no Jaguaré a outros de sucesso no mundo, como é o caso do Vale do Silício. Para a região norte-americana, observou, houve um aprimoramento das indústrias, que se prepararam para atender à nova demanda. Em resumo, elas usaram um espaço pré-existente: “O novo não é o desconhecimento daquilo que já estava presente e que produziu a riqueza daquela cidade” (AGÊNCIA USP, 2014).

Pautado na necessidade de desenvolvimento e crescimento econômico, o discurso emergente do projeto legitima-se a partir de modelos exteriores, como no caso do Vale do Silício. Fica claro que a região passa a ser considerada estratégica do ponto de vista da inovação e da economia, reforçando, portanto, sua nova condição de centralidade.

Fig. 52. Área delimitando o Parque Tecnológico. Fonte: Google Satélite. Indicação da autora.

O local e o entorno (Fig. 52) são marcados por grandes lotes e quadras com características industriais e apresentam um sistema viário generoso em suas dimensões, porém com poucas vias, desprovido de equipamentos urbanos básicos e onde a substituição tem se dado de forma precária, com a ocupação dos lotes por grandes empreendimentos em condomínio, cuja relação com o tecido urbano inexistente.

Por outro lado, essa acessibilidade externa facilitou e induziu o desenvolvimento de atividades relacionadas principalmente a logística e outros serviços. Muitos dos galpões industriais adquiriram novos usos ou começaram a ser substituídos por empresas prestadoras de serviços e condomínios residenciais de médio e alto padrão.

Cabe observar que duas áreas antes definidas como ZEPEC no zoneamento de 2002

(Mapa 15) desapareceram em 2016 (Mapa 16), restando agora três zonas (em vermelho). Foram excluídas da determinação de proteção cultural a antiga Ponte Jaguaré e o Balão do Jaguaré, que constava originalmente como a área de esporte do loteamento. Permaneceram as áreas de tombamento do CAC e do Farol.

Mapa 16. Zoneamento em 2016 do distrito do Jaguaré. Fonte: Prefeitura Municipal de São Paulo, 2016. Organização da autora.

Embora descritos como ZEPEC desde o zoneamento de 2012 (Mapa 15), os galpões abandonados da Cooperativa Agrícola de Cotia, que estavam à época em fase de tombamento pela prefeitura, foram parcialmente demolidos para a construção de um centro empresarial (Fig. 53), conforme apontou pesquisa de Fioravanti (2013). Se a construção deixasse de existir, a área ainda estaria em uma ZEIS, o que questiona a construção de um centro empresarial.

Fig. 53. Galpão da Cooperativa Agrícola de Cotia parcialmente demolido. Fonte: FIORAVANTI, 2013.

Um dos projetos para o mesmo local agora é o *São Paulo Plaza Shopping*, somando 42 mil metros quadrados de área bruta locável (ABL), que anuncia em seu site uma “particularidade bem especial: a praça ocupará um galpão tombado”¹² (Fig. 54).

Fig. 54. Plantas do *São Paulo Plaza Shopping*, a ser instalado nas proximidades do CAC. Fonte: Site do *São Paulo Plaza Shopping*, 2016. Disponível em: <spplaza.com.br>.

Por não ser uma área com foco em habitação, propõe-se a algo de fruição maior. No entanto, cabe a pergunta: quem vai fruir verdadeiramente esse novo espaço? Sua

¹² Disponível em: <<http://spplaza.com.br/>>.

reabilitação tem sido projetada de maneira democrática, atenta à redução da segregação em um espaço já com tantas contradições?

A questão nos leva diretamente ao reconhecimento de duas outras zonas determinadas pelo zoneamento de 2016: as ZC e as ZEIS.

A ZC¹³, Zona de Centralidade (em marrom), acompanha todo o eixo viário das avenidas Corifeu de Azevedo Marques, Presidente Altino e Bolonha: são áreas marcadas por corredores viários e intensa presença de comércio, reforçando condições de centralidade regional frente à metrópole.

Com relação às ZEIS, zonas onde se concentram as moradias da população de baixa renda, as áreas aumentaram significativamente, como demonstra o mapa de 2016 (Mapa 16), que determina quatro áreas em comparação com o zoneamento de 2002 (Mapa 15), onde constam apenas duas. A implantação das novas ZEIS é alimentada pelo discurso de que a delimitação de determinado zoneamento é, por si só, uma garantia aos moradores de mais baixa renda. Mas, conforme aponta Fioravanti (2013, p. 109), se, por um lado, as ZEIS podem ser um instrumento legal para os moradores por, conforme o artigo 81 do Plano Diretor Estratégico, serem “instrumentos relativos à regularização fundiária e, quando couber, a concessão especial para fim de moradia” e, de acordo com o artigo 171, serem destinadas à “produção de Habitações de Interesse Social”, por outro, acabam por estimular a segregação socioespacial em fragmentos cada vez menores: aos moradores de baixa renda caberia – de acordo com a lógica da reprodução do capital por meio do espaço – permanecer nas ZEIS e em moradias precárias, enquanto aos demais moradores e aos novos habitantes que o setor imobiliário pretende atrair para a região caberia usufruir dos demais espaços e da valorização do Jaguaré.

Na avaliação do planejador urbano Marcelo Bernardini (2005 apud FIORAVANTI, 2013, p. 109), que coordenou a formulação do Plano de Intervenção e Ordenação Urbanística da Operação Urbana Vila Leopoldina-Jaguaré, a integração das ZEIS no processo de reestruturação do Jaguaré não acontecerá necessariamente:

Sabemos que dificilmente haverá uma diversificação e a integração de padrões de ocupação e segmentos sociais. [...] a mistura de usos e de atividades é muito relativa, uma vez que existe um degrau muito grande, até cultural, entre o pessoal da favela e a classe média, em especial.

¹³ Zona de centralidade: “porções do território destinadas à promoção de atividades típicas de áreas centrais ou de subcentros regionais ou de bairros, em que se pretende promover majoritariamente os usos não residenciais, com densidades construtiva e demográfica médias, e promover a qualificação paisagística e dos espaços públicos”.

Vale lembrar ainda que o local é uma área com baixa densidade e sobretudo de baixa verticalização. Essa menor verticalização é utilizada como visão privilegiada de parte da cidade e se transforma em um diferencial dos empreendimentos residenciais construídos nas áreas próximas – vide os nomes de alguns dos empreendimentos que se instalaram no Jaguaré nos últimos dez anos: Panorama Home Resort, Horizontes Cidade Universitária, Ecolife Jaguaré, entre outros. Com uma verticalização intensa, além de claras implicações espaciais, há uma grande transformação na paisagem.

É curioso observar ainda no novo zoneamento de 2016 (recorte Mapa 16) a criação de uma ZEPAM (Zona Especial de Proteção Ambiental, em verde), única no distrito do Jaguaré, situada em Zona Mista e próxima a uma ZPR (Zona Predominantemente Residencial). A área em questão divisa solo com o condomínio residencial Panorama Resort (Fig. 55).

Fig. 55. As seis torres do Panorama Resort. Atrás delas, está a área construída do supermercado Extra. Entre os dois, a ZEPAM, marcada em verde no recorte do Mapa 16.

Trata-se de uma área registrada em 13.090 metros quadrados, com inauguração datada de 2011, chamada Parque Ecológico de Campo Cerrado Doutor Alfred Usteri, entre um supermercado Extra e o Condomínio Panorama Resort. Ao olharmos o local, espremido entre os dois grandes empreendimentos, sob a sombra promovida pelas torres (Fig. 56), torna-se impossível não questionar sua qualidade como parque.

Fig. 56. Parque Ecológico de Campo Cerrado Doutor Alfred Usteri, área determinada como ZEPAM no zoneamento de 2016 entre o supermercado Extra e o Condomínio Panorama Resort.

5.4. A acessibilidade e o verde

Conforme falamos no início do capítulo, a partir da década de 1990, a situação geográfica do Jaguaré mostrou-se extremamente favorável à reprodução do capital financeiro, em grande parte devido à sua acessibilidade. O bairro tornou-se ponto estratégico para a circulação de automóveis: está próximo de outros municípios que compõem a Região Metropolitana de São Paulo, é importante ligação para bairros como Lapa e Pinheiros e apresenta fácil acesso para o trecho oeste do rododnel Mário Covas (SP-21). Com frequência, é utilizado como passagem para as rodovias Castelo Branco (SP-280), Anhanguera (SP-330), Bandeirantes (SP-348), Raposo Tavares (SP-270), que conectam a capital com o interior paulista, e Régis Bittencourt (BR-116), que liga São Paulo ao estado do Paraná.

Aliada à sua situação geográfica estratégica e à baixa densidade dos terrenos que aguardam reestruturação, a concentração de áreas verdes representadas pelo Parque Vila Lobos e pela Cidade Universitária também tem sido elemento fundamental no discurso desenvolvimentista por trás dos novos projetos dedicados ao bairro. Conforme aponta Fioravanti (2013, p. 52), o verde e o acesso têm sido as principais atrações do local, vendidas e reproduzidas no assédio imobiliário:

Com terrenos disponíveis para a construção de grandes empreendimentos, a situação geográfica do bairro, marcada pela concentração de áreas verdes e por grandes vias de circulação desde a década de 1980, transforma-se em importante atrativo na venda dos novos condomínios residenciais, que passam a vender a “acessibilidade” e o “verde”.

Para a pesquisadora, está claro que as vias de circulação compõem uma importante representação do espaço na valorização dos condomínios residenciais de médio e de alto padrão. Corroborando essa visão, Ermínia Maricato (2007, p. 158) ressalta que há uma espécie de simbiose entre a abertura de grandes vias e a criação de oportunidades para o investimento imobiliário:

Trata-se de obras que são mais imobiliárias que viárias, no dizer do urbanista Candido Malta Campos Filho, já que a lógica do seu traçado não está apenas, e às vezes, nem principalmente, na necessidade de melhorar os transportes, mas na dinâmica de abrir novas frentes (localizações) para o mercado imobiliário de alta renda.

A partir daí, vende-se o sonho do deslocamento fácil, da economia de tempo e do maior contato com a natureza. Se, por um lado, como vimos em Peixoto (2000), os megaempreendimentos tendem a negar o entorno da área em que são construídos, por outro, utilizam-no para promover o empreendimento. Cria-se uma série de pressupostos que passam a ser vendidos como estilo de vida: a localização, a acessibilidade, o verde.

Um dos condomínios recentemente construídos no bairro foi o Horizontes Cidade Universitária, na avenida Politécnica, inaugurado em 2008. No prospecto de venda dos apartamentos, o anúncio: “A evolução de morar em frente de um parque. Ninguém vai tirar os olhos da paisagem. Também, leva tempo para admirar um parque com sete milhões de m² de verde” (CONDOMÍNIO Horizontes Cidade Universitária, 2007 apud FIORAVANTI, 2013, p. 69). O parque em questão é a Cidade Universitária.

Outro significativo exemplo imobiliário que buscou se valorizar a partir de um discurso do verde é o Ecolife Jaguaré, localizado na avenida Presidente Altino nº 423. Os “prédios verdes”, como foram chamados no prospecto de divulgação, foram desenvolvidos a partir de “práticas sustentáveis”, contribuindo, inclusive, para a “redução do aquecimento global”. O empreendimento prometia “contato total com a natureza em um projeto com 16 diferenciais ecológicos” (CONDOMÍNIO Ecolife Jaguaré, 2008 apud FIORAVANTI, 2013, p. 71). O Panorama Resort é outro caso: foi lançado em 2006, trazendo à paisagem do bairro 384 novos apartamentos distribuídos em seis torres. Como vimos, a partir de 2016, o empreendimento passou a se localizar em frente a uma Zona de Preservação Ambiental

(ZEPAM). Espaços de lazer, porém, não lhe faltam. Conforme o site do projeto, o empreendimento tem piscina com raia, deque molhado, fitness, salão de festas, cozinha gourmet, salão de jogos juvenil, quadra recreativa, churrasqueira e forno de pizza, pomar, salão de festas infantil, brinquedoteca, lan house, playground, salão de jogos adulto, cancha de bocha e fogueira. O site¹⁴ sugere que, com tantos equipamentos, os moradores não precisarão buscar os espaços públicos de lazer na cidade. Ainda assim, o local fica próximo ao Parque Villa-Lobos e à Cidade Universitária.

Henrique Lefebvre (2004 apud FIORAVANTI, 2013, p. 36) argumenta que os espaços verdes, razão principal da construção e valorização de condomínios como Horizontes Cidade Universitária, Ecolife Jaguaré e Panorama Resort, foram transformados e produzidos como “novas raridades”:

[...] bens outrora abundantes tornaram-se raros: o espaço, o tempo, o desejo. E depois a água, a terra, a luz [...]. Teoricamente, a natureza distancia-se, mas os signos da natureza e do natural se multiplicam, substituindo e suplantando a “natureza” real. Tais signos são produzidos e vendidos em massa. Uma árvore, uma flor, um ramo, um perfume, uma palavra tornam-se signos da ausência: ilusória e fictícia presença [...]. O que não tem mais sentido procura encontrar sentido pela mediação do fetiche “natureza”. Rara, fugidia, devastada, resíduo da urbanização e da industrialização, a natureza é reencontrada por toda parte. (LEFEBVRE, 2004 apud FIORAVANTI, 2013, p. 36).

A “ilusória e fictícia presença” da natureza, quando não é implantada nem transformada artificialmente, reflete também no crescente movimento de segregação da cidade. Fioravanti (2013, p. 69) tece dura crítica a respeito do processo que se verifica no Jaguaré:

Há uma apropriação egoísta tanto do espaço quanto da paisagem. Difunde-se uma imagem exclusiva no uso de determinados espaços, como nos parques que são pretensamente destinados a camadas sociais específicas ou claramente segregados por meio da criação de “bosques privativos”. Além disso, os sofisticados condomínios que permitem que, aos que possam pagar, seja possível obter uma ampla visão do verde e da própria cidade, são os mesmos altos blocos de concreto que obstruem horizontes que até então permitiam o livre olhar.

As contradições do discurso imobiliário são evidentes e apontam permanências na retórica sobre a qualidade de vida, contato com a natureza e facilidade de circulação, não somente na produção da cidade contemporânea mas na realidade, tendo sempre

¹⁴ Disponível em: <<http://www.archote.com/cases/residenciais-verticais/panorama-home-resort/>>.

acompanhado os planos urbanísticos da cidade, dos quais não escapa o planejamento original do Jaguaré nos anos 1930, conforme vimos no capítulo anterior.

Nesse processo de reestruturação que vem afetando o Jaguaré nas últimas décadas, verifica-se, portanto, a degradação do tecido urbano, a intensificação da segregação espacial, a elitização ou enfraquecimento dos espaços públicos e vazios, além da degradação da topografia e do horizonte da cidade, frequentemente obstruídos ou privatizados.

5.5. Farol: entre o visível e o invisível

De uma forma ou de outra, seja promovido pelo mercado imobiliário, seja planejado pelo governo, constata-se um forte processo de transformação do Jaguaré. Conversões no ambiente urbano de bairros como este devem acontecer em um futuro próximo, afetando nossa cidade por tempo indeterminado. O Jaguaré pode ser visto como um local propício, enfim, para testar novas possibilidades de urbanidade e propor alternativas aos padrões e valores de urbanização que foram impostos à cidade até então.

A partir desses antigos espaços industriais, Pádua (2008, p. 66) trabalha com a contradição entre integração e desintegração na implantação de novas centralidades em São Paulo. Ao mesmo tempo que a saída de algumas indústrias gera a “desintegração” de um espaço antes ligado à produção industrial, oferece condições para a “integração” desse espaço em determinado eixo de valorização, conduzindo a novas funções e a um novo ritmo:

Na reestruturação de áreas urbanas, o discurso empresarial envolve a sociedade, criando um consenso em torno do “desenvolvimento” do “bairro”, apropriando-se ideologicamente do patrimônio público, da memória das pessoas do lugar, criando simulacros, na tentativa de constituir condições favoráveis à realização das atividades de negócios, de turismo, dos serviços em geral, ou seja, à realização das atividades, ditas modernas, da economia

Embora os galpões industriais estejam sendo substituídos por grandes condomínios residenciais e por alguns estabelecimentos relacionados ao setor de serviços, ainda existem grandes terrenos vazios no Jaguaré, provavelmente aguardando maior valorização imobiliária das áreas próximas para uso posterior mais rentável. Na reestruturação dos espaços urbanos, o Poder Público e a iniciativa privada adquirem papel central na propulsão das novas configurações e usos do espaço. É preciso que a sociedade também participe

desse debate a fim de construir uma cidade mais democrática.

Nesse vetor, também passa a operar com novas características o Farol do Jaguaré, a julgar por seu tombamento e restauro em 2000. Envolvido pela trama das disputas em torno da valorização e desvalorização do bairro, sua existência aponta para o limiar entre a visão ou distopia do urbano na cidade contemporânea: entre patrimônio e ruína, entre tornar-se visível ou invisível.

6. CONCLUSÃO

“A paisagem é um escape para toda a Terra, um janelar sobre as possibilidades ilimitadas: um horizonte. Não uma linha fixa, mas um movimento, um impulso.”
(Eric Dardel, *O homem e a terra*, 2015, p. 31)

Fincado na paisagem de uma das maiores megalópoles do mundo, o Farol do Jaguaré parece reforçar uma dinâmica urbana que frequentemente tem marcado a fisionomia das cidades contemporâneas. As sucessivas práticas de remodelação dos territórios urbanos, impulsionadas pela urgência da produção e circulação capitalistas, tem resultado frequentemente na demolição de centros antigos, na descaracterização e esquecimento de bairros inteiros, na transformação de monumentos em enigmas simbólicos e no crescente esvaziamento dos espaços públicos.

O persistente pensamento urbanístico encarnado por figuras como Haussmann em Paris, Robert Moses em Nova York e Prestes Maia em São Paulo influenciou cidades mundo afora, produzindo paisagens contemporâneas marcadas por descontinuidades, incongruências morfológicas, contradições formais e funcionais. Cidades em que fisionomia e imaginário são frequentemente arruinados e refeitos (LIRA, 2014).

Esse é, por exemplo, o caso de São Paulo, que somente no século XX foi remodelada pelo menos três vezes a partir de ideais urbanísticos diversos, e que ainda hoje enfrenta importantes dilemas com relação a questões primordiais de sua urbanidade: crescimento, abastecimento, circulação, habitação, lazer.

No bojo desse modelo de desenvolvimento urbano, desvalorizam-se os espaços públicos, esvaziam-se as narrativas de cidade e torna-se comum a experiência do estranho.

Para o urbanista José Lira (2014, p. 170), o estranho seria um sentimento cada vez mais característico das grandes metrópoles:

No ritmo alucinante das transformações, a experiência da metrópole é assediada por sentimentos ligados a essa forma do estranho: medo e esperança, senso de conservação e precipitação no futuro, nostalgia e utopia, melancolia e entusiasmo.

[...] O passado desmoronando por camadas inteiras sob o choque do novo, o presente não mais tendo tempo para se fixar, as mais belas e fascinantes construções sendo capitalizadas para sua rápida depreciação e planejadas para logo se tornarem obsoletas.

Surge assim um tipo de ruína muito particular, menos alegórica e intimamente ligada ao progresso urbano contemporâneo, significante da efemeridade e precariedade da

modernização. Por meio desses resíduos aparentemente sem função e que ainda figuram na paisagem da metrópole, é possível entrever variados desafios arquitetônicos, imobiliários e territoriais da cidade.

Segundo Lira (2014, p. 172), esses resíduos ou ruínas representam uma espécie de

revanche do que é constantemente soterrado ou descartado na edificação da cidade, uma espécie de retorno do reprimido em meio ao choque permanente da vida moderna, uma evidência embaraçosa da incapacidade da civilização burguesa de lidar com as diferentes temporalidades que lhe perpassam.

Esses objetos obsoletos, ou *rugosidades*, atestam marcas particulares da cultura, trabalho, sociedade, economia e tecnologia do momento em que foram criadas (SANTOS, 2012), daí a importância de interpretá-los não somente pelos aspectos físicos que apresentam, mas, sobretudo, pelas relações que os interconectam a seu passado histórico e a seu sítio natural, com o intuito maior de ressignificá-los no presente.

Ao associar o estudo das rugosidades ao estudo da paisagem, Santos (2012) reconhece que as rugosidades podem se apresentar como formas isoladas ou como arranjos. Resistindo à pressão das forças de modernização, quase sempre atreladas aos interesses do capital global, essas formas, ao perderem sua função inicial, são ameaçadas em sua permanência no tecido urbano. Muito se discute sobre o que fazer com esses resquícios e como dotá-los de novos usos para que simplesmente não desapareçam.

A preservação, gestão ou mesmo revitalização dos espaços residuais da cidade são um tema complexo, situado no limiar entre as pressões modernizantes e a salvaguarda da memória e identidades dos lugares. São variadas as abordagens que se podem tomar para discutir a valorização desses espaços residuais na cidade contemporânea.

6.1. Ausências: *terrain vague*

Esses espaços, de modo geral situados na cidade como lugares esquecidos, residuais ou rugosos, não portadores de uma função específica dentro da lógica produtiva da cidade, também podem ser vistos como *espaços da ausência* ou *vazios urbanos*. O conceito foi articulado pelo filósofo e arquiteto Ignasi Solà-Morales com o termo *terrain vague* (terreno vago), que, em sua visão, abrangeria uma dimensão não apenas literal da palavra, permitindo uma aproximação mais refinada desses territórios, lugares ou edifícios que teriam em sua condição existencial um duplo sentido:

[...] vago tanto no sentido vacante, desocupado, vazio, livre de atividade, improdutivo, em muitos casos, obsoleto; assim como impreciso, indefinido, vago, sem limites. (SOLÀ-MORALES, 1996, p. 23)

Podemos aproximar a essência do Farol desse tipo de terreno. Embora recentemente tenha sido tombado como patrimônio da cidade (Conpresp, 2000), implicando uma nova função social para sua existência, sua identidade, durante décadas, esteve atravessada pelo abandono, pela informalidade e pelo esquecimento, algo que o constitui atualmente e que não devemos ignorar.

Diz-se desses locais que ali a cidade já não existe. Ou que seriam a contraimagem da cidade, tanto no sentido de sua crítica como para sua possível alternativa (SOLÀ-MORALES, 1995, p. 120). Acabam sendo redutos de identidade, liberdade e memória para os habitantes locais. Atravessam os diversos tempos da metrópole, evidenciando descompassos e fraturas do tecido urbano, questionando as disputas de interesses, prioridades de investimentos e fazendo emergir os devires sonhados da cidade.

Solà-Morales (1996, p. 23) define esses lugares a partir uma analogia com os parques e áreas verdes projetadas pela cidade industrial do século XIX:

[...] da mesma maneira que a cultura urbana do século XIX desenvolveu os espaços de parques urbanos como resposta e antídoto à nova cidade industrial, a nossa cultura pós-industrial reclama espaços de liberdade, de indefinição e de improdutividade, mas desta vez não ligamos à noção mítica da natureza, mas à experiência da memória, da romântica fascinação pelo passado ausente como arma crítica frente ao presente banal e produtivista.

São locais não facilmente mapeáveis da experiência urbana, que permanecem na cidade não apenas como memórias, mas como materialidades do passado na forma de ruínas, vestígios ou objetos preservados. Segundo a historiadora Rosalyn Deustche (2005, p. 15):

Sínteses de imediatez espacial e anterioridade temporal, ruínas, resíduos e monumentos condensariam relações físicas entre sujeitos e práticas espaciais, entre o inacabado ou aquilo que nunca ocorreu e a produção do espaço, entre a fantasia e as forças que fundam a realidade. (DEUSTCHE, 2005, p. 15)

Para Solà-Morales (1996), o vazio desses lugares também pode ser entendido como uma promessa à cidade, a possibilidade do encontro, *o espaço do possível e refúgio da*

diversidade. São locais importantes na formação de uma paisagem aparentemente incerta ou incompreensível, porém com forte carga simbólica, capaz de responder às mudanças frequentes da urbanidade, não só a partir de novas funções que adquirem, mas ao alimentarem o imaginário de quem os frequenta, influenciando expressivamente novas práticas espaciais e o relacionamento das pessoas com a realidade das cidades.

Em meados da década de 1990, no Congresso da União Internacional dos Arquitetos (UIA), realizado em Barcelona, Solà-Morales sugeriu que o conceito de *terrain vague* fosse uma das cinco categorias para análise das cidades contemporâneas, ao lado de mutações, habitações, fluxos e *containers*.

Em sua visão, o conceito dos *terrain vague* deveria ser articulado à categoria de mutações, aquela que explica as transformações súbitas da cidade, que marcam descontinuidades e os movimentos constantes de valorização e desvalorização dos territórios: “Seria importante dar igual atenção aos valores da memória e da ausência, como se dá aos valores da inovação, sendo esta a única maneira de manter viva a confiança na qualidade de vida nas grandes cidades” (SOLÀ-MORALES, 1996, p. 23).

O pensamento de Solà-Morales nos remete diretamente à reestruturação urbana pela qual está passando o bairro do Jaguaré, em que se verificam altos investimentos para a construção de um Parque Tecnológico, projetos de um novo shopping e a construção de condomínios em megaescala, desvalorizando os espaços públicos. No mesmo território, o Farol do Jaguaré também entra no jogo de valorização/desvalorização que marca a situação atual do lugar.

Na visão de Solà-Morales (1995), embora esses lugares abandonados possam atuar como expressão física do temor e da insegurança dos habitantes da cidade (como aconteceu com o Farol no final das décadas 1980-90), também apontam para a possibilidade do novo, do alternativo, do utópico, podendo ser o ponto de partida para a construção de uma nova política: “O entusiasmo por esses espaços vazios, expectantes, imprecisos, flutuantes é, em código urbano, a resposta a nossa estranheza ante o mundo, ante nossa cidade, ante nós mesmos” (1995, p. 120).

De modo interessante, também podem ser articulados ou confrontados com a categoria dos *containers*, que Solà-Morales (1996) define como espaços de representação e intercâmbio material e simbólico em nossas sociedade. São lugares nem sempre públicos, mas não exatamente privados, em que se processam variados aspectos da ritualização do consumo: um museu, um shopping, uma casa de ópera, um parque temático, um edifício histórico protegido a ser visitado, um resort são *containers*.

A categoria do *container* pode ser entendida como contrária à noção do *terrain vague*, sugerindo a ameaça de sua apropriação dentro da lógica do consumo. Muitos espaços vazios vêm sendo ameaçados como locais públicos de se tornarem lugares para intercâmbio material e simbólico, porém dentro da lógica da reprodução do capital. Por isso a visão que dará suporte à gestão desses espaços é fundamental para que não reproduzam a segregação e a apropriação egoísta do ambiente natural.

Preservar, gerir e revitalizar os espaços residuais urbanos não pode ser simplesmente reintegrá-los à trama produtiva da cidade, ignorando seus valores como espaços ambíguos. É justamente essa qualidade que deve ser salva a todo custo, traduzindo uma aproximação sensível do urbanismo a esses lugares de memória.

Como pode atuar a arquitetura no *terrain vague* para não se converter num agressivo instrumento dos poderes e das razões abstratas?

Sem dúvida, através da atenção à continuidade. Mas não da continuidade da cidade planejada, eficaz e legitimada, mas, todo o contrário, através da escuta atenta dos fluxos, das energias, dos ritmos que o passar do tempo e a perda dos limites têm estabelecido nesses lugares.

Só uma arquitetura do dualismo, da diferença, da descontinuidade, instalada na continuidade do tempo, pode fazer frente à agressão angustiosa da razão tecnológica, do universalismo telemático, do totalitarismo cibernético, do terror igualitário e homogeneizador que avança sobre as cidades. (SOLÀ-MORALES, 1996, p. 123)

Nesse sentido, espaços como o Farol do Jaguaré podem se converter em potentes respostas à generalização das cidades e ao empobrecimento da experiência urbana.

6.2. Visão patrimonial

É inegável que há um evidente tratamento de descarte das rugosidades espaciais nas cidades de hoje, em especial em velhas fábricas, trilhos de trens desativados, galpões ou sítios históricos em decadência, frequentemente soterrados, demolidos ou simplesmente varridos do território urbano para dar lugar às novas formas de produção do espaço.

Contudo, a partir de um renovado debate patrimonial que vem questionando a visão tradicional, esses objetos podem e têm sido revalorizados e amplamente investigados a partir de diversos campos do conhecimento e metodologias, uma vez que são capazes de aglutinar interesses multidisciplinares: geografia, arqueologia, urbanismo e história das cidades.

Segundo a visão tradicional, o patrimônio é o legado que herdamos do passado e que transmitimos ao futuro a partir de ações conscientes que revelam interesses políticos de

certos grupos e atores sociais. Essas ações vão desde a escolha e o tombamento do patrimônio até medidas concretas para sua preservação e valorização. Parece evidente que o patrimônio, portanto, é fonte de informação sobre as atividades humanas ao longo do tempo, sendo instrumento de manutenção e reprodução da identidade social.

Participam dessa visão não apenas objetos e monumentos, mas igualmente manifestações imateriais e a própria paisagem. Só muito recentemente os resíduos da era industrial também passaram a ser considerados patrimônio. O marco desse reconhecimento foi em 1978, quando a Unesco passou a incluir as minas de sal da cidade de Wieliczka, na Polônia, em sua lista patrimonial. Esse foi o primeiro patrimônio industrial reconhecido.

Em 2003, na Rússia, em conferência sobre o tema foi redigida a Carta de Nizhny Tagil, contendo diretrizes sobre a gestão do patrimônio industrial. O documento foi proposto pelo International Committee for the Industrial Heritage, organização mundial encarregada do patrimônio industrial, também consultora do ICOMOS para essa categoria de patrimônio. Segundo a carta (2003, p. 2):

[...] os edifícios e as estruturas construídas para as atividades industriais, os processos e os utensílios utilizados, as localidades e as paisagens nas quais se localizavam, assim como todas as outras manifestações, tangíveis e intangíveis, são de uma importância fundamental. Todos eles devem ser estudados, a sua história deve ser ensinada, a sua finalidade e o seu significado devem ser explorados e clarificados a fim de serem dados a conhecer ao grande público.

São vestígios industriais que podem abranger edifícios, maquinário, fábricas, minas, armazéns e meios de transporte. São também considerados os locais onde se desenvolveram atividades sociais relacionadas à indústria, como habitação, educação ou lazer. Dessa forma, é possível enquadrar o Farol do Jaguaré como patrimônio industrial da cidade de São Paulo, uma vez que sua criação e funcionamento estiveram ligados ao plano urbanístico do Centro Industrial Jaguaré, de 1936.

De modo geral, o principal foco da regeneração do patrimônio industrial foi a preservação para exibição museológica. Atualmente, contudo, é analisada a proposição de novos usos, como casas de shows, hotéis, restaurantes e mesmo espaços de usos temporários e híbridos.

A busca por novos usos é fundamental, mas o principal é que a abordagem patrimonial proponha religar esses vestígios ao tecido urbano do entorno, mantendo suas características identitárias. A partir do reconhecimento e da difusão do porquê dos lugares, todo o entorno poderá florescer. De acordo com a pesquisadora Ana Rita Pombo (2015, p.

92):

Reabilitar uma estrutura obsoleta pode significar a recuperação de todo o entorno. Por isso é essencial que o espírito do lugar seja mantido, respeitado e recuperado. É também necessário refletir no que esse patrimônio promoveu ao longo do tempo, e insistir para que a sua imagem e índole não estanquem em relação ao futuro.

Esses espaços podem ser encarados como potenciais respostas a modos de vida emergentes e alternativos na cidade. Para Antunes (2003 apud POMBO, 2015, p. 47): “A proteção do patrimônio deve ser certamente conservativa e não conservadora”.

6.3. Retomada do horizonte e paisagem fluvial

Atualmente, o Farol do Jaguaré encontra-se fechado ao livre acesso do público. Visitas precisam ser agendadas com antecedência junto à Associação de Amigos do bairro (SAJA), porém o público é raro.

Seu potencial como aparelho cultural da cidade, dentro de um projeto maior de revalorização da paisagem urbana e de problematização do modelo urbanístico da cidade, vem sendo ignorado pelo Poder Público.

Os moradores temem que ele volte a se deteriorar e, por isso, apoiam uma política de preservação que tem sido mais a de encerrá-lo e protegê-lo do que a de promover o acesso e a apropriação do público.

Para Antônio Augusto Arantes (1987, p. 53), a preservação de um bem patrimonial deve ser um processo cultural:

Seja como objeto de fruição estética e conhecimento especializado, seja como arma na luta política ideológica em prol da qualidade de vida, os bens do patrimônio não são apenas signos que constituem discursos do presente sobre o passado. [...] A ação preservacionista coloca frequentemente esses bens em conflito crítico com os seus equivalentes contemporâneos (sobretudo na questão ambiental). E, em consequência disso, ainda que pertencendo ambivalentemente ao presente e ao passado, eles devem ser interpretados como signos novos, articulados em linguagem de hoje e constitutivos de práticas sociais atuais.

Nesse sentido, “atualizar” o Farol e conferir a ele um concreto sentido patrimonial implica reconectá-lo a seu ambiente atual e à comunidade do entorno, dotá-lo de novos usos e sentidos e ainda recriá-lo culturalmente na cidade. Para Arantes (1987, p. 54):

[...] a preservação não separa e congela bens [...] o sentido de se preservar um bem ultrapassa suas características formais ou valor testemunhal [...] A preservação do patrimônio cultural é, antes, prática social que acrescenta novos bens, valores e processos culturais à experiência da comunidade envolvida.

[...] Através de acréscimos de significado e transformações simbólicas, esses bens são como que recriados culturalmente pela "preservação", passando a carregar consigo inclusive as marcas do processo que os transformou em "bens do patrimônio".

Como fazê-lo é um verdadeiro desafio à entropia da metrópole e da paisagem à qual ele pertence, que é pressuposto de sua existência e encerra um de seus mais importantes significados patrimoniais: o de mirante.

No artigo "Por uma paisagem fluvial em São Paulo", o arquiteto e urbanista Paulo Pellegrino (2013, p. 2) pontua a questão, afirmando que o modelo de urbanização da cidade teria resultado

[...] de um lado, em uma desvalorização da paisagem, e, de outro, em uma crescente alienação da dimensão ambiental do espaço urbano, trazendo como consequência a impossibilidade de pensar o espaço – e o ambiente – como totalidades, ainda que abertas carregadas de conflito.

Frente à recorrente alienação e ruptura entre a cidade e seu suporte biofísico, o dado urbano traduz-se na falta de um horizonte para melhoria da qualidade de vida na cidade, frequentemente avaliada como caótica, feia e mal planejada.

A abordagem patrimonial pode ser um primeiro passo para motivar o reconhecimento e uso dos lugares na lógica de descoberta e reinvenção do entorno. No entanto, não será suficiente frente ao assédio da cidade global e genérica, que avança sobre a variedade de experiências visuais e espaciais da cidade, em um movimento crescente de homogeneização de nossas experiências urbanas, afirmando a tendência de criação de "paisagens-clone", reforçadas por modismos casuísticos que só fazem intensificar a alienação ambiental, com a reprodução de paisagens praticamente idênticas, independentemente da região ou zona ecológica em que se encontram (PELLEGRINO, 2013).

Os novos projetos urbanísticos que em breve virão a se instalar nesse território poderão ser instrumentos de uma rearticulação da sociedade com a natureza local. No entender de Lassus, seria uma oportunidade de voltar a reconhecer a *entidade paisagística* do lugar, em nosso entender: trazer o rio de volta à percepção da cidade, integrando-o como um dado de nossa urbanidade. Para Pellegrino (2013, p. 3):

[...] precisamos de imaginação, criatividade e de um plano para todo o Rio Pinheiros e suas margens, enfim, de uma estratégia para a reinserção do

ambiente na paisagem local; de projetos inovadores para os espaços livres ao longo de seu curso, que lhes deem ar, luz, acesso, os relacionem entre si e que os insiram adequadamente na cidade; de uma arquitetura da paisagem comprometida com a cidade como um todo e com o rio e sua região, que contribua ativamente para a imagem da cidade, que mude o modo mesmo como o Rio Pinheiros é usado e percebido.

Ainda segundo o paisagista, os projetos deverão buscar a superação da mera percepção do rio para uma percepção informacional, sendo capazes de gerar mudanças de comportamento e de alterar hábitos, permitindo que a afirmação de uma paisagem fluvial em São Paulo venha a servir como um meio para o autorreconhecimento de seus cidadãos frente ao meio ambiente com que interagem.

Para o entendimento desse processo, é fundamental reconhecer que a paisagem, mais do que o espaço observado, é o espaço construído, social e cultural e, sobretudo, em permanente transformação. Ao mesmo tempo que feita necessariamente do visível, do perceptível, funcionando para o homem como interface de seu ambiente vivido, a paisagem, tal qual o Farol do Jaguaré, também se realiza no invisível, no que esconde, na latência do que foi, do que é e do que poderia ter sido. Sua existência aponta para a retomada de um horizonte que a cidade perdeu: uma paisagem fluvial absolutamente desconhecida dos paulistanos (Fig. 57). Mais do que descoberta, essa paisagem merece ser reinventada.

Fig. 57. Raia da USP, 2012. Um dos poucos locais de água limpa da cidade, utilizado apenas pela comunidade da Cidade Universitária. Ao fundo, o Farol do Jaguaré. Foto: Bruna Callegari, 2012.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Livros, monografias, dissertações, teses e artigos acadêmicos:

- AB'SABER, Aziz (2010). *A obra de Aziz Ab'Saber*. São Paulo: Beca-Ball.
- AB'SABER, Aziz (1958). O sítio urbano de São Paulo. In: AZEVEDO, Aroldo de (Org.). *A cidade de São Paulo: estudo de geografia urbana*. São Paulo: Companhia Editora Nacional. (Coleção Brasileira, v. 14, p. 169-243.)
- ASCHER, François (2010). *Os novos princípios do urbanismo*. São Paulo: Romano Guerra.
- ANDRADE, Rubens de; MACEDO, Jaqueline de; TERRA, Carlos (2012). *Arqueologia da paisagem: novos valores, dilemas e instrumentais*. Rio de Janeiro: Rio Book's.
- ARANTES, Antônio Augusto (1987). Documentos históricos, documentos de cultura. *Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional*, Brasília, 22, p. 48-55.
- ARANTES, Otília; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia (2007). *A cidade do pensamento único – Desmanchando consensos*. Rio de Janeiro: Vozes.
- BARTALINI, Vladimir (Org.) 2013. *Paisagem textos*. São Paulo: FAU-USP.
- BERMAN, Marshall (2009). *Um século em NY*. São Paulo: Cia. das Letras.
- BERQUE, Augustin (1998). Paisagem-marca, paisagem-matriz: elementos da problemática para uma geografia cultural. In: CORRÊA, Roberto Lobato; ROSENDAHL, Zeny. *Paisagem, tempo e cultura*. Rio de Janeiro: Editora Uerj.
- BESSE, Jean-Marc (2006). *Ver a terra: seis ensaios sobre a paisagem e a geografia*. Tradução de Vladimir Bartalini. São Paulo: Perspectiva.
- BLOCH, Marc (1974). *Apologie pour l'histoire ou métier d'historien*. Paris: Clin.
- CALVINO, Italo (2009). *Cidades invisíveis*. São Paulo: Cia. das Letras.
- CAMPOS NETO, Candido Malta (2013). *A esfera técnica e o jogo político em São Paulo: o Relatório Moses*. In: *Anais dos Encontros Nacionais da Anpur*, v. 15.
- CARERI, Francesco (2015). *Walkscapes*. Caminhar como prática estética. São Paulo: GG.
- CHOAY, Françoise (2001). *A alegoria do patrimônio*. São Paulo: Editora Unesp: Estação Liberdade.
- CHOAY, Françoise (2001). *O urbanismo*. São Paulo: Perspectiva.
- CLÉMENT, Gilles (2007). *Manifiesto del Tercer Paisaje*. Barcelona: Gustavo Gili.
- CORBUSIER, Le (1993). *Carta de Atenas*. São Paulo: Edusp.
- CORRÊA, Roberto L.; ROSENDAHL, Zeny (1998). *Paisagem, tempo e cultura*. Rio de Janeiro: Editora Uerj.
- CORREIA, Telma de Barros (Org.) (2009). *Philip Gunn: Debates e proposições em arquitetura, urbanismo e território na era industrial*. São Paulo: AnnaBlume: Fapesp.
- COSGROVE, Denis (1998). A geografia está em toda parte: cultura e simbolismo nas paisagens humanas. In: CORRÊA, Roberto Lobato; ROSENDAHL, Zeny. *Paisagem, tempo e cultura*. Rio de Janeiro: Editora Uerj.
- COSTA, Wanderley Messias da (1982). O processo contemporâneo de industrialização – Um estudo sobre a expansão da produção industrial em território paulista. Dissertação de Mestrado em Geografia Humana, FFLCH/USP, São Paulo.
- DARDEL, Eric (2015). *O homem e a terra: natureza da realidade geográfica*. São Paulo: Perspectiva.
- DELIJAICOV, Alexandre (1999). *Os rios e o desenho da cidade – Proposta de projeto para a orla fluvial da Grande São Paulo*. São Paulo: FAUUSP.
- DELIJAICOV, Alexandre (2005). São Paulo, metrópole fluvial: os rios e a arquitetura da cidade. Parques e portos fluviais urbanos: projeto da cidade-canal Billings-Taiaçupeba. Tese de doutorado, FAUUSP, São Paulo.
- DEUTSCHE, Rosalyn (2005). Urbanismo sensato. In: *Espaço e Debates*, v. 25, n. 46, jan.-jul. 11-32
- FERRARA, Lucrécia D'Alessio (2000). *Os significados urbanos*. São Paulo: Edusp.
- FIORAVANTI, Livia Maschio (2013). Da periferia à centralidade: reestruturação do espaço e valorização imobiliária no bairro do Jaguaré, São Paulo. São Paulo: FFLCH/USP.
- FRAMPTON, Kenneth (1997). *História crítica da arquitetura moderna*. São Paulo: Martins Fontes.
- GARNIER, Tony (1917). Prefácio à cidade industrial. In: FRAMPTON, Kenneth. *História crítica da arquitetura moderna*. São Paulo: Martins Fontes.
- GOLDENSTEIN, Léa; ROSSINI, Rosa Ester (1972). O Distrito Industrial do Jaguaré em São Paulo. *Boletim Paulista de Geografia*, São Paulo, n. 47.

- HARVEY, David (2015). O direito à cidade. In: *Lutas sociais*, v. 15, n. 29. São Paulo: PUC-SP.
- HUYSEN, Andreas (2000). *Seduzidos pela memória*. Arquitetura, monumentos, mídia. Rio de Janeiro: Aeroplano.
- JACOBS, Jane (2011). *Morte e vida das grandes cidades*. 3. ed. São Paulo: Martins Fontes.
- JORGE, Janes (2006). *Tietê, o rio que a cidade perdeu 1890-1940*. São Paulo: Alameda.
- KANG, Jaeho (2009). O espetáculo da modernidade – a crítica da cultura de Walter Benjamin. In: *Novos estudos* n. 84.
- KATHOUNI, Saïde (2004). *Cidade das águas*. São Paulo: Rima.
- KOOLHAAS, Rem (2010). *Três textos sobre a cidade*. Lisboa: Gustavo Gili.
- LAMAS, José M. R. Garcia (2000). *Morfologia urbana e desenho da cidade*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.
- LASSUS, Bernard (2013). A obrigação da invenção da paisagem às ambiências sucessivas. In: BARTALINI, Vladimir (Org.). *Paisagem Textos*. São Paulo: FAUUSP, 2013.
- LEME, Maria Cristina da Silva (1987). Planejamento em São Paulo: 1930-1969. Dissertação de Mestrado, São Paulo, FAUUSP.
- LEME, Cristina (1993). O plano de avenidas e a formação do pensamento urbanístico em São Paulo nas três primeiras décadas do século XX. In: *Anais do Seminário de História da Cidade e do Urbanismo*, v. 2, n. 1, p. 69-76.
- LIRA, José T. Correia de (2014). Patrimônio, ruínas urbanas e existências breves. In: *Revista Redobra*, v. 12, ano 4.
- LYNCH, K. (1982) *A imagem da cidade*. São Paulo: Martins Fontes.
- MACHADO, Reinaldo Paul Pérez (2010). Sobreposição da cartografia digital vetorial às cartas e mapas históricos da cidade de São Paulo. In: *Anais do 3º Simpósio Iberoamericano de História da Cartografia. Agendas para a História da Cartografia Iberoamericana*, USP.
- MACIEL, Caio A. Amorim (2001). Morfologia da paisagem e imaginário: uma *encruzilhada ontogenoseológica*. In: *GEOgraphia*, v. 3, n. 6.
- MAGNOLI, Miranda Martinelli (2006). A essas conFORMAções, conFIGURAções, carregadas da interação social com o suporte temos denominado PAISAGENS. In: *Ambiente, espaços, paisagem. Paisagem e Ambiente: Ensaios*, n. 21. São Paulo, FAUUSP, p. 237-244.
- MAIA, Prestes (1930). *Um estudo de Plano de Avenidas para a cidade de São Paulo*. São Paulo: Cia. Melhoramentos.
- MAIA, Prestes (1981). O relatório sobre o Esquema Anhaia. In: *O planejamento urbano na cidade de São Paulo: contribuições para recuperação de sua memória – 1900/1971*. São Paulo: Cogep.
- MALLARMÉ, Stéphen (2002). Um lance de dados. Tradução: Haroldo de Campos. São Paulo: Perspectiva.
- MARICATO, Ermínia (2007). As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias: planejamento urbano no Brasil. In: ARANTES, Otília; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. *A cidade do pensamento único – desmanchando consensos*. Rio de Janeiro: Vozes.
- MELLO, Luiz I. de Anhaia (1954). O Plano Regional de São Paulo – Uma contribuição da universidade para o estudo de um código de ocupação lícita do solo. São Paulo: FAUUSP. [mimeo]
- MELLO, Luiz I. de Anhaia (1952). *O urbanismo... esse desconhecido*. São Paulo, Sociedade Amigos da Cidade de São Paulo, 1952.
- MONTEIRO, Carlos Augusto de (2010). A contribuição de Ab'Saber à geografia urbana do Brasil. In: AB'SABER, Aziz. *A obra de Aziz Ab'Saber*. São Paulo: Beca Ball.
- MORENO, Julio (2002). *O futuro das cidades*. São Paulo: Editora Senac.
- PÁDUA, Rafael Faleiros de (2008). *Implicações socioespaciais da desindustrialização e da reestruturação do espaço em um fragmento da metrópole de São Paulo*. Dissertação de mestrado, FFLCH/USP, São Paulo.
- PEIXOTO, Nelson Brissac (2000). Espaços estruturados e informes. In: *São Paulo em perspectiva*, vol.14, no.4, São Paulo.
- PEIXOTO, Nelson Brissac (1997). *Paisagens urbanas*. 2. ed. São Paulo: Editora Senac: Marca D'Água.
- PERULLI, Paolo (2012). *Visões de cidade: as formas do mundo espacial*. São Paulo: Editora Senac.
- PINCHEMEL (1994). Philippe; GENEVIÈVE. *La face de la terre, éléments de géographie*. 3. ed. Paris: Armand Colin.
- POMBO, Ana Rita (2015). Reabilitação de fragmentos industriais através da mutabilidade: resposta a um mundo em contante alteração. Dissertação de mestrado, Universidade Lusíada, Porto.
- REIS, Nestor Goulart (1994). *São Paulo e outras cidades*. São Paulo: Hucitec.

- REIS, Nestor Goulart (2004). *São Paulo: vila, cidade metrópole*. São Paulo: Prefeitura de São Paulo.
- ROLNIK, Raquel (1997). *A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo*. São Paulo: Studio Nobel: Fapesp.
- ROLNIK, Raquel (2003). *São Paulo*. São Paulo: Publifolha.
- ROMER, John e Elizabeth (2000). *As sete maravilhas do mundo*. 2. ed. São Paulo: Melhoramentos.
- SANDEVILLE, Euler (2005). Paisagem. In: *Paisagem Ambiente: Ensaios*, n. 20. São Paulo.
- SANTOS, Milton (1988). *Metamorfoses do espaço habitado*. São Paulo: Hucitec.
- SANTOS, Milton (1997). *Espaço e método*. 5. ed. São Paulo: Edusp.
- SANTOS, Milton (2008). *Técnica, espaço, tempo*. 5. ed. São Paulo: Edusp.
- SANTOS, Milton (2012). *A natureza do espaço*. 4. ed. São Paulo: Edusp.
- SHELLARD CORRÊA, Dora (2013). *Paisagens sobrepostas: índios, posseiros e fazendeiros nas matas de Itapeva (1723-1930)*. Londrina: Eduel.
- SCHERER, Rebeca (1993). Apresentação à *Carta de Atenas*. In: CORBUSIER, Le. *Carta de Atenas*. São Paulo: Edusp.
- SEABRA, Odette Carvalho de Lima (1987). *Os meandros dos rios nos meandros do poder: Tietê e Pinheiros – Valorização dos rios e das várzeas na cidade de São Paulo*. Tese de Doutorado em Geografia Humana, FFLCH/USP, São Paulo.
- SECRETARIA DO MEIO AMBIENTE DE SÃO PAULO (2002). *O Rio Pinheiros*. São Paulo: SMA.
- SILVEIRA, Maria Laura (1999). Uma situação geográfica: do método à metodologia. In: *Revista Território*, ano IV, n. 6.
- SOLÀ-MORALES, Ignasi de (1995). Terrain vague. In: *Anyplace*. Cambridge: MIT Press.
- SOLÀ-MORALES, Ignasi de (1996). *Presente y futuros – Arquitectura en las ciudades*. Barcelona: Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya: Centre de Cultura Contemporània.
- SOLÀ-MORALES, Ignasi de (2002). *Territorios*. Barcelona: Gustavo Gili.
- SOUSA, Ana Cristina (2005). A Arqueologia da paisagem e a potencialidade interpretativa dos espaços sociais. In: *Habitus*. Goiânia: PIC-GO, v. 3, n. 2.
- TOLEDO, Rodrigo Alberto (2001). Anhaia Mello x Prestes Maia: do embate de ideias à formulação de uma corrente urbanística. In: *Anais do Congresso Internacional de História*.
- VILLARES, Henrique Dumont (1937). *São Paulo Industrial*. São Paulo: Edição do autor.
- VILLARES, Henrique Dumont (1939). *A indústria em São Paulo – estudo para sua localização*. São Paulo: Edição do autor.
- VILLARES, Henrique Dumont (1946). *Indústria e urbanismo em São Paulo*. São Paulo: Empresa Gráfica das Revista dos Tribunais.
- VILLARES, Henrique Dumont (1968). *Urbanismo e problemas de São Paulo*. São Paulo: Cruzeiro do Sul.
- VIRILIO, Paul (1993). *O espaço crítico*. Rio de Janeiro: Editora34.

Referências eletrônicas:

- AGÊNCIA USP, 2014. Parque Tecnológico é primeiro passo de projeto para “Vale do Silício paulista”. Disponível em: <<http://www5.usp.br/45752/parque-tecnologico-e-primeiro-passo-de-projeto-para-vale-do-silicio-paulista/>>.
- BERNARDINI, Marcelo (2005). Operações urbanas em São Paulo: crítica, plano e projeto. Parte 6 – Operação urbana Vila Leopoldina – Jaguaré. Jul. 2005. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq062/arq062_03.asp>. Acesso em: 23 out. 2007.
- CONDOMÍNIO Ecolife Jaguaré (2008). Disponível em: <<http://www.ecolifejaguare.com.br/>>.
- CONDOMÍNIO Horizontes Cidade Universitária (2007). Disponível em: <www.condominiohorizontes.com.br>.
- MONTEIRO, Evandro Zaggiatti (2009). Cidades invisíveis visitadas. Uma leitura de Italo Calvino para compreender a paisagem urbana. In: *Vitruvius*, jan. 2009. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/resenhasonline/08.085/3050>>.
- ORTEGOSA, Sandra Mara (2009). Cidade e memória: do urbanismo “arrasa-quarteirão” à questão do lugar. *Arquitextos*, São Paulo, ano 10, n. 112.07, *Vitruvius*, set. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/10.112/30>>.
- PELLEGRINO, Paulo (2013). Por uma paisagem fluvial em São Paulo. In: *Paisagens em debate*, n. 1, out. Disponível em: <www.fau.usp.br/deprojeto/gdpa/paisagens/artigos/2003Paulo-rios.pdf>.

PISANI, Maria Augusta Justi (2011). Indústria e favela no Jaguaré: o palimpsesto das políticas públicas de habitação social. *Arquitextos*, São Paulo, 11.131, *Vitruvius*. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/11.131/3838>>.

SANDEVILLE, Euler (2004). Um roteiro para estudo da paisagem intraurbana. In: *Paisagens em debate*, set. Disponível em:
<<http://www.fau.usp.br/deprojeto/gdpa/paisagens/artigos/2004Euler-roteiro.pdf>>.

SÃO PAULO PLAZA SHOPPING. Disponível em: <<http://spplaza.com.br/>>.

ZONEAMENTO (2016). Disponível em: <<http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br>>

Matérias de jornais e revistas:

FOLHA DA MANHÃ (1936). Um novo bairro para São Paulo, 11/7/1936.

FOLHA DA MANHÃ (1938). Terminadas as obras da Ponte do Jaguaré sobre o canal do rio Pinheiros. 26/11/1938.

FOLHA DA MANHÃ (1942). Anúncio, 9/8/1942.

FOLHA DA MANHÃ (1947). Instituições de assistência criadas pelo Sesi no Centro Industrial Jaguaré, 30/8/1947.

FOLHA DA MANHÃ (1950). Instalam-se novas fábricas no Centro Industrial Jaguaré, 24/6/1950, capa.

FOLHA DA MANHÃ (1953). Encarecida a necessidade de limitar o crescimento vertical de São Paulo, 24/12/1953.

Documentos

Carta de Atenas, Congresso Internacional de Arquitetura Moderna, nov. 1933. Disponível em <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/CartadeAtenas1933.pdf>>

Carta de Nizhny Tagil sobre o patrimônio industrial, TICCIH, 2003. Disponível em <www.ticcih.org>

Carta de Machu Picchu, Encontro Internacional de Arquitetos, dez. 1977. Disponível em <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta de Machu Picchu 1977.pdf>>.

IBEC (1950). *Programa de melhoramentos públicos para a cidade de São Paulo / Program of public improvements*, New York, IBEC.

CONPRES (1992-2000). *Processo de tombamento do Mirante do Jaguaré*. São Paulo.