UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
INSTITUTO DE ESTUDOS BRASILEIROS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO
CULTURAS E IDENTIDADES BRASILEIRAS

ENRIQUE GRUNSPAN STASCHOWER

**UMA ANÁLISE CRÍTICA DA REESTRUTURAÇÃO URBANA,
um hiato de trinta anos no território da IRF Matarazzo –
São Caetano do Sul (SP).**

São Paulo
2019

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
INSTITUTO DE ESTUDOS BRASILEIROS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO
CULTURAS E IDENTIDADES BRASILEIRAS

**UMA ANÁLISE CRÍTICA DA REESTRUTURAÇÃO URBANA,
um hiato de trinta anos no território da IRF Matarazzo –
São Caetano do Sul (SP).**

ENRIQUE GRUNSPAN STASCHOWER

Versão Original

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação Culturas e Identidades Brasileiras do Instituto de Estudos Brasileiros da Universidade de São Paulo, para a obtenção do título de Mestre em Filosofia, Programa Culturas e Identidades Brasileiras.

Área de Concentração: Estudos Brasileiros

Orientador: Prof. Dr. Jaime Tadeu Oliva

São Paulo
2019

DADOS DE CATALOGAÇÃO NA PUBLICAÇÃO (CIP)
Serviço de Biblioteca e Documentação do
Instituto de Estudos Brasileiros da Universidade de São Paulo

S796

Staschower, Enrique Grunspan

Uma análise crítica da reestruturação urbana : um hiato de trinta anos no território da IRF Matarazzo – São Caetano do Sul (SP) / Enrique Grunspan Staschower ; Jaime Tadeu Oliva, orientador -- São Paulo, 2019.

Dissertação (Mestrado) – Universidade de São Paulo. Instituto de Estudos Brasileiros. Programa de Pós-Graduação em Culturas e Identidades Brasileiras. Área de concentração: Estudos Brasileiros. Linha de pesquisa: Brasil: tensões, rupturas e continuidades entre passado, presente e futuro.

Título em inglês: A critical analysis of urban restructuring: the thirty years gap in IRF Matarazzo territory in São Caetano do Sul (SP) – São Paulo, SP.

Descritores: 1.Indústrias Reunidas Fábricas Matarazzo 2. Reestruturação 3. Indústria 4. Urbanidade I. Universidade de São Paulo. Instituto de Estudos Brasileiros. Programa de Pós-Graduação II. Oliva, Jaime Tadeu, orient. III. Título.

IEB/SBD85/2019

CDD 22.ed. 338.4

Nome: STASCHOWER, Enrique Grunspan Staschower

Título: UMA ANÁLISE CRÍTICA DA REESTRUTURAÇÃO URBANA:

um hiato de trinta anos no território da IRF Matarazzo – São Caetano do Sul (SP).

Dissertação apresentada ao Instituto de Estudos Brasileiros
da Universidade de São Paulo,
para a obtenção do título de Mestre em Filosofia, Programa
Culturas e Identidades Brasileiras.

Aprovado em:

Banca Examinadora

Prof. Dr. _____

Instituição: _____

Julgamento: _____

Profa. Dra. _____

Instituição: _____

Julgamento: _____

Prof. Dr. _____

Instituição: _____

Julgamento: _____

AGRADECIMENTO

Esta pesquisa teve um longo período de maturação, devido aos sucessivos entusiasmos, interrupções, postergações, frustrações, adiamentos, avanços, alegrias, descobertas, discórdias, revelações, rusgas e amores - ou seja, vicissitudes típicas daqueles que persistem em um objetivo.

Temo aqui pela soberba, caso glorificasse, ao longo destas vicissitudes, as contribuições positivas, retirando valor de ocorridos negativos - relegando-os à desdita do esquecimento, como se também eles não tivessem contribuído - seria injusto, já que ambas, por caminhos bifurcados, conduziram à concretude.

Assim, agradeço a todos por tudo; mas em particular àquele que chegar ao final da leitura e se sentir contribuído.

EPÍGRAFE

Marco Polo descreve uma ponte, pedra por pedra.

– Mas qual é a pedra que sustenta a ponte? —pergunta Kublai Khan.

– A ponte não é sustentada por esta ou aquela pedra —responde Marco—, mas pela curva do arco que estas formam.

Kublai Khan permanece em silêncio, refletindo, depois acrescenta:

– Por que falar em pedras? Só o arco me interessa.

Polo responde:

– Sem pedras, o arco não existe.

(CALVINO, Ítalo. As cidades invisíveis. Melânia. Caderno “Mais” Folha 2003. p.34)

RESUMO

STASCHOWER, E. G. **Uma Análise Crítica da Reestruturação Urbana**: um hiato de trinta anos no território da IRF Matarazzo – São Caetano do Sul (SP). 2019 168 f. Dissertação (Mestrado) Instituto de Estudos Brasileiros. Universidade de São Paulo. São Paulo, 2019.

A presente dissertação trata da reestruturação urbana, analisada a partir das transformações ocorridas no último quartel do século XX; a reestruturação do modelo industrial, acelerando as relações de produção, através da compressão espaço-tempo, graças às tecnologias de comunicação. Objetiva-se analisar as potencialidades urbanas da reinserção do antigo território da IRF Matarazzo. Este território, situado em São Caetano do Sul (SP), sediou uma grande unidade integrada, símbolo de um modelo de industrialização que caracterizou seus primórdios, enquanto produção verticalizada e centralizada; hoje encontra-se desativada e em ruínas. Ao seu encerramento esta indústria demonstrou sua falta de competitividade e obsolescência, contaminando por BHC e mercúrio suas instalações, funcionários e vizinhos, encerrou suas operações na década de 1980. Este território, na interface dos municípios de São Caetano do Sul e São Paulo, apesar de seu patrimônio fundacional, da sua centralidade, não realiza seu capital de urbanidade – permanece inerte. Iniciamos com as conceituações da pós modernidade, seguido da conceituação de cidades, segundo diversas óticas; para em sequência buscar teóricos, que analisassem a cidade industrial e seus modelos; a partir destas análise e seus modelos, historiamos a evolução das cidades no Brasil, o impacto da industrialização e suas heranças na região Metropolitana de São Paulo; em seguida nos detivemos detalhadamente sobre os modelos fabris que este território sediou, desde o período beneditino ao encerramento da IRF Matarazzo; conceituamos, sob a ótica dialética, espaço-tempo e reestruturação industrial-urbana; para, através destas conceituações, analisar outras experiências de reestruturação urbana, na Região Metropolitana de São Paulo – suas formas de implantação e sua contribuição enquanto promotoras de urbanidade. Buscamos com esta pesquisa poder contribuir para a compreensão dos processos de reestruturação industrial e suas potencialidades de transformação no tecido urbano, frente aos desafios enfrentados pelas cidades brasileiras para superar injustiças e segregações, quando conformam enclaves que negam os conceitos de cidade enquanto elemento social de interação e comunicação.

Palavras chave: IRF Matarazzo; Reestruturação; Indústria; Urbanidade.

ABSTRACT

STASCHOWER, E. G. **A Critical Analysis of Urban Restructuring**: The Thirty Year Gap in IRF Matarazzo Territory in São Caetano do Sul (SP). 2019 168 f. Dissertação (Mestrado) Instituto de Estudos Brasileiros. Universidade de São Paulo. São Paulo, 2019.

This dissertation deals with the urban restructuring, analyzed from the transformations that occurred in the last quarter of the twentieth century; the restructuring of the industrial model, accelerating production relations through space-time compression, thanks to communication technologies. The objective is to analyze the urban potentialities of the reintegration of the former IRF Matarazzo territory. This territory, located in São Caetano do Sul (SP), hosted a large integrated unit, symbol of an industrialization model that characterized its beginnings as vertical and centralized production; today remains disabled and ruined. At its closure, this industry demonstrated its lack of competitiveness and obsolescence, contaminating its facilities, employees and neighbors with BHC and Hg, shut down its operations in the 1980s. This territory, at the interface of the municipalities of São Caetano do Sul and São Paulo, despite of its foundational heritage, its centrality, does not realize its capital of urbanity – remains with emptiness inertia. We begin with the conceptualizations of postmodernity, followed by the conceptualization of cities, from different perspectives; to then search for theorists whom analyzed the industrial city and its models; based on these analyzes and their models, we history the evolution of cities in Brazil, the impact of industrialization and its inheritance in the metropolitan region of São Paulo; We then went into detail about the factory models that this territory hosted, from the Benedictine period until the closure of the IRF Matarazzo; from a dialectical perspective, we conceptualize space-time and industrial-urban restructuring; to analyze through those concepts other experiences of urban restructuring in the São Paulo Metropolitan area, their forms of implementation and their contribution as promoters of urbanity. We seek with this research to contribute to the understanding of industrial restructuring processes and their potential for transformation in the urban tissue, upon the challenges faced by Brazilian cities to overcome injustices and segregation, when they form enclaves that deny the concepts of city as a social element of interaction. and communication.

Keywords: IRF Matarazzo; Restructuring; Industry; Urbanity

LISTA DE FIGURAS

FIGURA	1	Planta do Núcleo Colonial de São Caetano - 1887	71
FIGURA	2	Detalhe do Mapa do Núcleo Colonial de São Caetano	71
FIGURA	3	Planta do Próprio Nacional – Conjunto Beneditino	76
FIGURA	4	Igreja Matriz de São Caetano - "Matriz Velha" – 1908	77
FIGURA	5	Vista aérea da cidade de São Caetano do Sul – c. 1940	80
FIGURA	6	Mapa da Cidade de S. Paulo – 1913	82
FIGURA	7	Detalhe ampliado do Mapa de 1913	83
FIGURA	8	Mapa de São Caetano do Sul – 1949	83
FIGURA	9	Detalhe do Mapa de 1949 de São Caetano do Sul	84
FIGURA	10	Vista aérea das instalações da IRF Matarazzo, em 1958	85
FIGURA	11	Vista aérea das Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo	86
FIGURA	12	Vista da IRF Matarazzo.	89
FIGURA	13	Enchente do córrego Tamanduateí no Bairro Fundação	89
FIGURA	14	Vista aérea do Bairro Fundação em 1995	93
FIGURA	15	Vista panorâmica interna da área já demolida da IRF Matarazzo	93
FIGURA	16	Imagem noturna da Festa Italiana de 2016	94
FIGURA	17	Placa comemorativa do cinquentenário do Núcleo Colonial	95
FIGURA	18	Vista do Complexo Viário – julho de 2018	96
FIGURA	19	Vista aérea da Cerâmica São Caetano - 1934	121
FIGURA	20	Vista aérea do Espaço Cerâmica	123
FIGURA	21	Vista aérea do trecho compreendido entre a Av. Industrial	128
FIGURA	22	Vista da Fachada do empreendimento Cidade Viva	130
FIGURA	23	Perspectiva artística da lateral do empreendimento Cidade Viva	130
FIGURA	24	Vista aérea localizando o Empreendimento Cidade Viva	132
FIGURA	25	Vista aérea da Mooca de Baixo	135
FIGURA	26	Vista aérea da Ford - Fábrica de Caminhões Ipiranga	137
FIGURA	27	Vista aérea do Shopping Mooca Plaza – 2018	143

ABREVIATURAS

BHC	HEXACLORO-CICLOHEXANO
CETESB	COMPANHIA ESTADUAL DE SANEAMENTO BÁSICO
CIAM	CONGRESSO INTERNACIONAL DE ARQUITETURA MODERNA
COM. E. MATARAZZO	COMENDADOR ERMELINO MATARAZZO
DER	DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM
DRT	DELEGACIA REGIONAL DO TRABALHO
EC	ESTATUTO DA CIDADE
GEGRAN	GRUPO EXECUTIVO DA GRANDE SÃO PAULO
IMÊ	INDÚSTRIA MATARAZZO DE ENERGIA
IRF MATARAZZO	INDÚSTRIAS REUNIDAS FRANCISCO MATARAZZO
MDF	MOVIMENTO DE DEFESA DE FAVELADOS
RISA	REFRATÁRIOS E ISOLANTES LTDA.
RMSP	REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO
SAIRF MATARAZZO	SOCIEDADE ANONIMA INDÚSTRAS REUNIDAS FRANCISCO MATARAZZO
SUCAM	SUPERINTENDÊNCIA DE CAMPANHAS DE SAÚDE PÚBLICA
UN	UNITED NATIONS (Nações Unidas)
USA	ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA

SUMARIO

	INTRODUÇÃO	10
1	A CIDADE	18
1.1.	ANÁLISES E MODELOS	19
1.2.	PRÉ-URBANISTAS E PENSADORES POLÍTICOS SEM MODELOS	25
1.3.	O URBANISMO CULTURALISTA PROPÕE O FUTURO NO PASSADO	26
1.4.	O URBANISMO PROGRESSISTA MIRA NA ORGANIZAÇÃO	27
1.5.	O PROTAGONISMO DA DIVERSIDADE PASSA PELA CALÇADA	32
1.6.	EM BUSCA DO TEMPO PERDIDO NA IRF MATARAZZO	34
2.	A CIDADE NO BRASIL	36
2.1	A INDÚSTRIA E A CIDADE	44
2.2.	A INDÚSTRIA NO BRASIL	49
2.3.	O MUNICÍPIO DE S. CAETANO DO SUL E O ESPAÇO INDUSTRIAL DA IRF MATARAZZO	67
3.	DIALÉTICA, ESPAÇO-TEMPO E REESTRUTURAÇÃO URBANA	98
3.1.	REESTRUTURAÇÃO URBANA – INDÚSTRIA E EMPRESARIAMENTO	110
3.1.1.	REESTRUTURAÇÃO EMPRESARIAL	111
3.1.1.1.	O MODELO DE REESTRUTURAÇÃO NOS USA	111
3.1.1.2.	A EXPERIENCIA DE RECONQUISTA SOCIAL NA EUROPA	112
3.1.1.3.	O MODELO EMPRESARIAL NA INGLATERRA	113
3.1.1.4.	RESTRUTURAÇÃO CONDUZIDA PELO ESTADO EM BARCELONA	115
3.2.	REESTRUTURAÇÃO INDUSTRIAL PAULISTA	117
3.2.1	ESPAÇO CERÂMICA EM SÃO CAETANO DO SUL (SP)	120
3.2.2.	CIDADE VIVA EM SANTO ANDRÉ (SP)	125
3.2.3.	MOOCA PLAZA SHOPPING – MOOCA – SÃO PAULO (SP)	133
4.	DIÁLOGOS E DESENCONTROS: INDÚSTRIAS, RUÍNAS E URBANIDADES.	147
	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	157
	ANEXO	167

Introdução

O último quartel do século XX apresenta mudanças culturais, econômicas e industriais, analisadas através de diversas óticas, cunhando expressões como “capitalismo tardio”, “capitalismo flexível”, “capitalismo multinacional”, “globalização”, “acumulação flexível”, “pós-fordismo”, “desindustrialização”, “indústrias transnacionais” e etc. Estas mudanças têm como característica comum apoiar-se sobre uma tecnologia que permita incrementar novas formas de comunicação.

Ante os impactos causados pela rapidez destas mudanças, sua propagação cultural e econômica, o senso comum compreendia-as como o encerramento de um ciclo e, em sequência, o surgimento de outro, opondo-se ao anterior – se as propostas modernistas, do início do século, sofriam desgastes ao final da década de 1950, isso prenunciava o fim do seu ciclo, para dar lugar ao subsequente.

A transição da Modernidade à Pós-Modernidade não se dá através de uma ruptura, mas através de uma aceleração¹; uma compressão do espaço-tempo² proporcionado pelas novas tecnologias de comunicação, que aceleraram os métodos de compra – produção – venda – recebimento, reorganizando produção – consumo – financiamento. Não se abandonaram as bases fundamentais do Modernismo, como o racionalismo, o tecnocentrismo, a inevitabilidade do comércio, a degradação ambiental, a padronização de produção e consumo, para citar alguns, estes não foram suprimidos, mas exacerbados (HARVEY, 1993).

¹ Usamos a expressão Pós-Modernismo enquanto representação simbólica das ressignificações ocorridas nas dinâmicas sociais baseadas nas tecnologias de comunicação, surgidas ao final do séc. XX, que não estavam disponíveis nos primórdios da Modernidade, subvertendo-a, rompendo sua linearidade contínua de produção seriada, acelerando seu desenvolvimento, culminando por aprofundar divergências na conceituação da Modernidade, sua continuidade ou esgotamento do seu modelo.

² Esta compressão espaço-tempo, segundo David Harvey, pode ser percebida quando o nosso mundo se torna “uma aldeia global de telecomunicações”, quando “os horizontes temporais se reduzem a um ponto em que só existe o presente.” (HARVEY, 1993 p. 219)

Novas tecnologias ressignificaram expressões da dinâmica social, tais como trabalho, lazer, saúde, lazer ou privacidade, vigilância, poder e participação política. Neste contexto as cidades viram alteradas as suas relações de cotidianidade, produtividade e mobilidade.

Algumas análises dessas ressignificações e as mudanças que conduziram à pós-modernidade são oferecidas por diversos teóricos, como o filósofo Jean Baudrillard, que lhe atribui características da projeção imagética de estilos de vida como simulação de estrutura de classes³. A contribuição do crítico literário Frederic Jameson⁴, que atribui a superficialidade, da pós-modernidade, soma-se ao filósofo Gilles Lipovetsky⁵ que alia os conceitos de hedonismo e consumismo, como representativos deste período. Entretanto, há uma coincidência dentre elas, aquela que verifica uma aceleração das relações humanas, na produção e consumo, graças à propagação de novas tecnologias.

Dentre estes pensadores há um sentimento comum de superação dos valores estabelecidos no início do século XIX, através da chegada do progresso, induzido pela ciência e o consumo; enquanto outros, como o filósofo Jürgen Habermas⁶ identifica a pós-modernidade a reações neoconservadoras que se opõem às esperanças sociais vinculadas ao projeto da modernidade.

As propostas universalistas e totalizantes dos modernistas, estão associadas desde a ascensão do capitalismo mercantilista medieval, apropriando-se dos ideais iluministas, quando alcançam seu apogeu na industrialização, promovendo amplo acesso aos produtos produzidos maciçamente, para um público tipificado. Esta padronização racionalista, baseia-se na crença e valores universais, que conduziriam a um inefável progresso, “na subordinação de todos os valores humanos à produtividade e ao lucro” (WOOD, 1998 p. 51)

³ BAUDRILLARD, Jean Para uma crítica da economia política do signo. São Paulo: Martins Fontes. 1972

⁴ JAMESON, Frederic. Pós-Modernismo: a lógica cultural do capitalismo tardio. São Paulo: Ática, 1996

⁵ LIPOVETSKY, Gilles. Os tempos hipermodernos. São Paulo: Barcarola, 2004

⁶ HABERMAS, Jürgen. A crise do capitalismo tardio. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1972.

As cidades são um geotipo social, onde se produzem relações sociais, tanto quanto as suportam, portanto, sobre elas serão configurados e reconfigurados, simbolicamente, todos os valores da visão industrializante que forçam os limites entre representações espaciais, conformadas pelas suas edificações - seja dos anseios públicos ou das ambições privadas. As cidades são plenas do frenesi obtidos com a modernidade – simultaneamente o medo e a fascinação das ruas, são o ganho da modernidade (BERMAN, 2007).

Os processos de produção e consumo globalizado alteraram as cidades, quando, ao final do século XX, deram-se as liquefações⁷ promovidas pelas mudanças da indústria desterritorializada, dissolvendo a produção localizada de bens, produzindo-os de forma terceirizada, em locais que permitam controle remoto das produções, mais fáceis e mais baratas, promovidas pelas novas tecnologias. Essa desterritorialização – do local, para vários pontos em escala global – é uma migração para a organização em rede, em escala mundial. Esta estruturação em redes será também modelo para as relações sociais e trabalhistas, expressos na constante mobilidade, já que as redes têm conexões múltiplas, não possuem a estabilidade e permanência de “centros”.

O modelo de produção fordista mantinha o controle sobre a produção através da linha produtiva mecanizada, regulando seu tempo; graças às novas tecnologias de comunicação, este controle passa a ser sobre o espaço-tempo. Consegue-se assim, extrair o mais-valor de forma estendida, diversificada, atingindo novos setores em diversos continentes.

As possibilidade destas novas formas produtivas permitiram uma universalização do capital, consolidando-se em grupos, através de impessoais

⁷ O conceito de liquefação, parte das formulações do filósofo polonês Zygmunt Bauman: “Líquidos mudam de forma muito rapidamente, sob a menor pressão. Na verdade, são incapazes de manter a mesma forma por muito tempo. No atual estágio “líquido” da modernidade, os líquidos são deliberadamente impedidos de se solidificarem. A temperatura elevada — ou seja, o impulso de transgredir, de substituir, de acelerar a circulação de mercadorias rentáveis — não dá ao fluxo uma oportunidade de abrandar, nem o tempo necessário para condensar e solidificar-se em formas estáveis, com uma maior expectativa de vida.” (PRADO, 2019)

corporações multinacionais. O capital migra rapidamente entre diversos países, de forma continuada, através de redes de comunicação, desterritorializado e efêmero. Entretanto as cidades são perenes em sua localidade e edificações. As relações sociais locais enfraquecem frente aos desígnios da mercantilização, da acumulação e da maximização de lucros – em um sistema globalizante – portanto enfraquecem-se os poderes locais, que não conseguem fazer frente às reestruturações urbana que decorrem da reestruturação industrial.

Neste cenário de reestruturação industrial, apresenta-se o território da antiga Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo (IRF Matarazzo), que encerrou suas atividades fabris na década de 1980, devido à sua incapacidade de atender a uma nova realidade, reestruturante, deixando um rastro de contaminação e um vazio de usos, para um território que acumulava significados fabris, fundacionais e culturais, que auxiliaram a conformar a identidade do município de São Caetano do Sul, enquanto representação de uma suburbanização típica da primeira fase da industrialização, na Região Metropolitana de São Paulo.

Este território permanece inerte e sem destinação, por mais de trinta anos, será motivo de análise, já que ele acumula potencialidades, rejeições e negligências, porém, graças às suas características histórico-sociais, enquanto herdeiro de um passado fabril beneditino, Núcleo Colonial de imigrantes, sede da maior indústria integrada brasileira, na primeira metade do século XX, apresenta-se como motor, capaz de promover com urbanidade⁸ um centro referencial da cidade.

Este território da IRF Matarazzo, insere-se na interface dos municípios de São Caetano do Sul e São Paulo, junto aos córregos⁹ do Tamanduateí e dos Meninos, sendo palco de disputas entre herdeiros da família Matarazzo, poderes públicos, moradores do

⁸ O conceito de urbanidade refere-se à virtude imanente das cidades como elemento de interação e comunicação entre diferentes, a força interativa, integradora e criadora de novos mundos sociais que a cidade pode ter, desde que certas condições estejam presentes - na visão de Jaques Lévy.

⁹ Acatamos aqui a notação histórica de Córregos para os Rios Tamanduateí e dos Meninos, para assim manter uma unidade normativa das suas denominações.

entrono, herdeiros de vilas industriais, movimentos sociais de sem-teto, agências reguladoras de meio ambiente e incorporadoras. Estas disputas desagregam moradores e políticos, opõem incorporadores e sem-teto, esquecendo-se da essência perdida - a urbanidade - o pano de fundo é a dissolução dos espaços públicos de interação e sociabilização, devorados pela indústria, agravados com a sua saída e isolando as cidades - eles podem ser recuperados.

Nossas cidades são palco de diversas modalidades de desagregação e exclusão, onde uma parte da população compartilha seus medos atrás de muros, câmeras de vídeo e seguranças, enquanto outras alimentam-se de inseguranças e impotências individuais, onde um Estado localizado assiste à evaporação de seu poder, frente a uma economia consolidadora e globalizada. O poder torna-se global e a política permanece local.

A organização das nossas cidades reflete fisicamente as hierarquias sociais que as representam; assim, as relações globais formadas em rede, sobrepõem-se às nossas cidades que relegam às suas franjas os despossuídos, os divergentes, os gêneros indesejados – confinando-os ou excluindo-os da cidade legal. Recrudescem-se e acirram-se as contradições, principalmente quando buscamos os espaços de expressão coletiva, os espaços da sociabilização e manifestação.

Consideramos os espaços públicos¹⁰ das nossas cidades a expressão do coletivo, onde os diferentes coexistem, fazendo das ruas e demais espaços livres locais de convergência cosmopolita, de encontros heterogêneos e furtivos. Entretanto, em um

¹⁰ Os espaços públicos podem ser ambientes abertos (como ruas, calçadas, praças, jardins, parques, marquises, recuos, etc.) e em ambientes protegidos, criados sem fins lucrativos, para usufruto de todos (escolas públicas, bibliotecas públicas, museus); podendo ser lugares tanto de propriedade pública ou de uso público, portanto, acessíveis a todos. O espaço público possui narrativas, históricas, culturais, ambientais, sociais e econômicas, tornando-o promotor do bem-estar individual e social - a comunidade deve se reconhecer e se identificar em seus espaços públicos. Segundo expresso na visão da United Nations Program on Human Settlements (UN-Habitat). "Charter of Public Space." Biennial of Public Space, May 18, 2013. p. 1 disponível em http://www.biennalespaziopubblico.it/wpcontent/uploads/2013/11/CHARTER-OF-PUBLIC-SPACE_June-2013_pdf-.pdf Acesso em 22 out. 2019

mundo globalizado, os fatos locais, os interesses culturais e políticos regionais passam a ser sublimados, dissolvem-se suas simbologias – para favorecer a produção e o consumo mundial: “quando se fala em Mundo, está se falando, sobretudo, em Mercado que hoje, ao contrário de ontem, atravessa tudo, inclusive a consciência das pessoas” (SANTOS, 1994 p.18).

A liquefação dos espaços urbanos passa pela transformação do sentido de propriedade, subvertida em facilitação locatícia, na ubiquidade dos espaços de trabalho, em streamings culturais, de músicas, fotos e filmes, nos deslocamentos por veículos ou casas de veraneio, oferecidos e sempre compartilhados – diferente das indústrias desterritorializadas, essas corporações apresentam-se desespacializadas, já que não se organizam nas modalidades espaciais modernistas - consolidadas globalmente, fortemente amparadas em tecnologias de comunicação, elas reconfiguram espaços de encontro, de convergência e modalidades de trabalho.

As relações inter-humanas, que durante a primeira metade do século XX alimentaram-se de otimismo consumista amparados por uma indústria que prometia a estabilidade do emprego e do consumo, tecendo uma rede de seguranças amparadas na solidez dos bens possuídos; estas relações, na pós-modernidade, estruturam-se em infinitas redes de conexões aleatórias e fluidas, estabelecidas em espacialidades sobrepostas às cidades, em redes próprias de comunicação. (BAUMAN, 2007).

Graças às rápidas alterações dos modelos de trabalho e remuneração, a incerteza do futuro gera, de um lado, o hedonismo da recompensa imediata, por outro lado a incerteza do futuro; portanto, as cidades, agora desreguladas em um poder local enfraquecido, defrontam-se com a insegurança de um presente, enquanto enterram utopias modernistas. Nas cidades vive-se uma alteridade polarizada, onde acirram-se oposições políticas - que servem à imobilidade paralisante de ações desagregadoras – que nos impedem de alcançar a cidade justa.

1. A cidade

Homens transformam a natureza, produzem ferramentas para reelaborá-la e delimitar seus espaços, através destes espaços buscam se perpetuar. A permanência das suas obras marca cronologias e períodos. Estas obras desejam e merecem ser relatadas, assim serão transmitidas, buscando linguagens que serão replicadas e interpretadas. A ânsia de comunicação, persistência e persuasão move-nos desde os primeiros encontros ao redor das pré-históricas fogueiras. A sociabilidade, as interações e as trocas demandam uma especialização de espaços para representar as novas funções sociais; a cidade será palco, cenário e trama para as trocas, sociabilidade e comunicações.

Nas cidades realiza-se o capital intelectual que produz tecnologias, que administra e reproduz o capital financeiro ou industrial, concretiza espetáculos que apresentam sua supremacia sobre outros territórios¹¹. Cidades são motivos de interpretações diversas, debruçamo-nos sobre pedra, aço ou asfalto para entender a Polis grega, a Florença do Renascimento e a Detroit da indústria automobilística, nelas somos indutores e induzidos de um ideal nem sempre compartilhado, mas dividido.

Assim, as cidades apresentam alternâncias, insistências e persuasões que cada grupo social imprimiu no espaço, através das técnicas disponíveis em determinado período, em prol do bem de seu grupo, como destaca Aristóteles em “A Política”: “Sabemos que toda cidade é uma espécie de associação, e que toda associação se forma tendo por alvo algum bem; porque o homem só trabalha pelo que ele tem em conta de um bem” (ARISTÓTELES, 2009 p.1252^a1-10).

¹¹ Território, como aqui indicado enquanto poder simbólico de apropriação, mais além de uma denominação espacial, segundo a concepção em HAESBAERT, Rogério; LIMONAD, Ester. O território em tempos de globalização. **Revista do Departamento de Geografia, UERJ**, RJ, v. 5, p. 7-19, 2007 p. 45.

Entretanto, não se faz cidades com edificações, mas com cidadãos, porque cidades são a associação consentida da multidão, ela não poderia ser justa e feliz, se constituída por indivíduos infelizes, que não vivessem conforme seus desejos (ARISTÓTELES, 2009).

Outra visão de uma cidade justa e virtuosa proveem da obra de Thomas Morus, a ilha de Utopia, onde, mesmo cercada das negações da cidadania, por povos sem cidades e homens sem país,¹² ela ainda assim busca o devir onírico, daquilo que, séculos à frente, celebraria a cidadania de Hanna Arendt¹³ no direito a ter direitos – uma cidadania universal, além daquela contida entre fronteiras. A visão renascentista de Morus, entrega sua cidade ideal e justa a uma participação política, igualitária e responsável dos indivíduos, onde a vontade coletiva sobrepõe-se às vontades individuais. Esta visão moral da cidade renascentista, antropocentrismo, projetava o espaço do Homem ocupando o centro de círculos, triângulos e retas, celebrando a busca harmoniosa da perfeição, em forma de praças e jardins, onde o desenho de edifícios e monumentos privilegia arte e razão. Praças, jardins, ruas e calçadas são espaço da sociabilidade dos comuns. A cidade é um ator social.

1.1. Análise e modelos

Alguns autores buscam definir a cidade e o urbano. Para Max Weber cidades eram "uma aglomeração cuja maior parte dos habitantes vive da indústria e do comércio, e não da agricultura"¹⁴; enquanto para Lewis Mumford seriam "um lugar onde se concentra herança social, e onde as possibilidades de intercâmbio social contínuo e de interação elevam a um potencial mais alto as atividades do homem"¹⁵. Para David Harvey, a cidade

¹² MORUS, Thomas. A Utopia. São Paulo: Nova Cultural. 1997 p.49 – u-topia, como sem lugar; seu habitantes alio-politas, como sem cidades; sua capital a-maurote, como invisível.

¹³ ARENDT, Hannah. As Origens do Totalitarismo – Antissemitismo, Imperialismo, Totalitarismo.

¹⁴ WEBER- Max. The City. New York, The Free Press, 1958 p. 18

¹⁵ MUMFORD, Lewis. A cultura das cidades. Belo Horizonte: Itatiaia, 1961 p. 270

é “um sistema dinâmico-complexo no qual a forma espacial e o processo social estão em contínua interação”.¹⁶ enquanto para Paul Claval, apresenta-se mais acurada ao aproximar-se da urbanidade, quando afirma ser a cidade é “uma organização destinada a maximizar a interação social”¹⁷. A definição do urbano para Henry Lefebvre acompanha a de Claval, quando afirma ser a cidade “o ponto de encontro, um lugar de reunião, a simultaneidade”¹⁸

Definir cidades através da produção, conforme a análise economicista de Weber, seria buscar a compreensão entre seus habitantes através de interações fortes, com vínculos de dependência, tal qual na indústria são fortes os vínculos produtivos e de subalternidade e submissão à produção. As cidades industriais, no primeiro período da Revolução Industrial, submeteram seu tecido urbano aos interesses da indústria, que cooptou o espaço de suas ruas, habitações, águas e ar ao seu protagonismo, suprimindo relações de sociabilidade e lazer à lógica da produção industrializada.

As cidades industriais, com suas interações fortes, produziram espaços de segregação, hierarquizaram acessos e aprofundaram desigualdades. Quando surgem novos ciclos de produção, as indústrias se reorganizam espacialmente, abandonam antigas práticas, relegando às cidades espaços de relações perdidas, suprimidas na lógica produtiva da máxima renda – estes espaços órfãos da indústria precisam retramar o tecido urbano esgarçado, através de interações frágeis, aquelas típicas do cotidiano citadino.

Entretanto, nas visões de Mumford, Harvey, Claval ou Lefebvre, as cidades se baseiam na comunicação e interação entre seus habitantes, eliminando distâncias e gerando interações frágeis – aquelas furtivas, do breve encontro cotidiano, heterogêneo, conflituoso, inteligível, das breves relações entre grupos distintos e heterogêneos - a visão do *flâneur* de Charles Baudelaire¹⁹, no desenrolar cinético pelas ruas, desfrutando da sua diversidade, entre riquezas, pobreza e multidões.

¹⁶ HARVEY, David A Justiça Social e a Cidade. São Paulo, Hueitec, 1980 p.24

¹⁷ CLAVAL, Paul. La Logique des villes. Essai d'urbanologie. Paris : Editions techniques, 1981. p.4

¹⁸ LEFEBVRE, Henri. A revolução urbana. Belo Horizonte: Editora da UFMG. 1999 p.224

¹⁹ BAUDELAIRE, Charles. Sobre modernidade: o pintor da vida moderna. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1997.

As cidades no período anterior da indústria, apresentavam-se como palcos da exuberância para grupos em busca de representação – o mercador ou o monarca buscava, no espaço público, expressar suas manifestações de poder e influência. Uma urbanidade de espaços de comunicações e interações, seja na Ágora da cidade grega, no Fórum de Roma ou na Piazza del Campo da Siena renascentista.

As cidades barrocas apresentavam a dualidade entre a razão renascentista e a sensualidade de riquezas advinda de um Novo Mundo, a terrena tentação da ascensão mercantil e a sublimação de ideais antropocentristas, submetidos às lutas de conquista; seu dinamismo expressava-se em cenários de edificações ornadas com voltas-contravoltas, em ostentações cenográficas às margens das avenidas, para glorificar seu príncipe despótico (MUMFORD, 2004).

Para as edificações os artífices a serviço do monarca contavam com as ferramentas, enquanto prolongações ortopédicas das suas mãos. Estes trabalhadores, enquanto produtores, faziam-se artífices na integralidade do seu trabalho – reconhecidos pela habilidade apropriada no produto entregue. Era o homem-ferramenta que, através da incorporação de teorias e tecnologias, se submeteria à transformação da sua cidade, como descreve Vilém Flusser :

As máquinas são ferramentas projetadas e fabricadas a partir de teorias científicas, e exatamente por isso são mais eficazes, mais rápidas e mais caras. Inverte-se assim a relação homem-ferramenta e a existência do homem modificam-se completamente.[...]. Já que a máquina de estar situada no meio, devido ao fato de durar mais e ter maior valor que o homem, **a arquitetura humana terá de se submeter à arquitetura das máquinas.** (FLUSSER, 2018 p. 35 e 37 negrito nosso)

As cidades europeias, ao início do século XIX, submetem-se à arquitetura das máquinas, rompem os modelos convencionais quando emergem novas funções urbanas, novos meios de produção e transporte - as novas condições de trabalho e moradia chocam os estetas de um pretérito-imperfeito, mas já encerrado, quando a lógica liberal impõe o imediatismo na produção do urbano:

...a cidade, desde o princípio do séc. XIX, foi tratada não como uma instituição pública, mas como uma aventura comercial privada, a ser aperfeiçoada de qualquer modo que pudesse aumentar a rotatividade e fazer subirem mais ainda os valores dos terrenos. (MUMFORD, 1982 p. 461)

Grupos de investidores – os *jerry builders* – encarregam-se de construir filas de casas de um andar, que mal servem para morar, tendo como objetivo somente o máximo lucro: desse que ficasse de pé (ao menos temporariamente) [...] Por conseguinte, praticamente falta qualquer controle de autoridade pública sobre a atividade dos particulares.(BENEVOLO, 1982 p.71)

Estas novas funções, mesmo guardando origens na cidade barroca, apoiavam-se em novas concepções:

O sonho barroco do poder e do luxo, pelo menos, tinha saídas humanas, finalidades humanas: os prazeres tangíveis da caça, da mesa de jantar, da cama, achavam-se constante e tentadoramente à vista. A nova concepção do destino humano, tal como projetavam os utilitaristas, pouco lugar tinha, mesmo para os deleite sensuais: apoiava-se na doutrina de exceção produtiva, avareza consumidora e negação fisiológica; e tomava a forma de um generalizado abandono das alegrias da vida, [...] segundo sua própria teoria de progresso, seria igualmente desprezível, uma vez que também houvesse passado – seria arrasado de maneira igualmente impiedosa. (MUMFORD, 1982 p. 484)

De princípio, as indústrias implantam-se nas bordas da cidade, em terrenos baratos, carregando para os arrabaldes as moradias operárias, rompem-se os limites da cidades e os círculos concêntricos de privilegiados sofrem com uma nova espacialização de conflitos suburbanos. Novos meios de transporte, das linhas férreas, rasgam as cidades em cicatrizes de fumaça e aço, impondo novos tempos e ritmos para cruzá-las. Transformam-se as cidades através do modelo industrialista, deteriorando os espaços herdados dos príncipes barrocos, transformam-se em locais congestionados e imundos, chegando a atingir os bairros da classe dominante. Nas palavras de Leonardo Benévolo as consequências da cidade industrial do século XIX poderiam ser rapidamente percebidas através de dois sentidos: “Todavia as consequências concretas saltam **aos olhos e a seu nariz**: a insalubridade, o congestionamento, a feiura [...] O ambiente que resulta dessas circunstâncias é feio e repulsivo além de todo comentário” (BENEVOLO, 1998, pg. 74 **negrito nosso**)

Dois teóricos liberais, herdeiros do Iluminismo do séc. XVIII, deram fundamento à mudança nos vínculos econômicos:

1. Adam Smith com a publicação em 1776 da obra “Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations”, onde retira do Estado a legislação sobre as

atividades dos indivíduos, exortando os contemporâneos a se espelhar nas leis objetivas e impessoais que regem a Natureza, para assim reger a economia.

2. Thomas Malthus com a publicação em 1798 da obra “Essay on the Principle of Population”, onde relaciona o desenvolvimento econômico com o desenvolvimento populacional, demonstrando que a pobreza de alguns é necessário para manter o equilíbrio dos dois fatores, já que o aumento populacional é maior que o aumento dos meios de subsistência, assim legitimando-se a fome e a morte por inanição como reguladora econômica.

Permitiram as ações políticas em três frentes:

- a. a primeira, com a eliminação das guildas ou corporações de ofício, para assim manter as classes trabalhadora sujeitas à insegurança constante;
- b. a segunda, com um mercado de trabalho aberto e competitivo, para igualá-lo ao mercado consumidor, também aberto e competitivo;
- c. a terceira e última, com a dependência estrangeira, colonial ou comercial, como fornecedor de matéria prima, mercado dependente e consumidor de excedentes de produção.

As forças industriais baseavam-se na tecnologia mecânica da máquina a vapor, movida a carvão mineral; assim as transformações não seriam somente no trabalho urbano, mas na exploração das minas de carvão longe das cidades. Portanto o deslocamento de população proporcionará impactos nas plantações de algodão no sul dos Estados Unidos da América (USA), na Índia e Egito, nas minas de carvão da Inglaterra ou do interior da Rússia.

Multiplicam-se centros urbanos, aldeias se expandem em cidades e estas em metrópoles – em uma sequência de improvisações urbanas, onde, na visão de Lewis Mumford, há uma radicalização da qualidade das construções, mormente para piores resultados:

Os homens construíram aceleradamente e mal tinham tempo para se arrependerem de seus erros, antes de derrubarem as estruturas originais e construir de novo, com igual descuido.[...] Cada homem agia por si mesmo; e **o Diabo, se não levava a**

pior, pelo menos reservava para si o privilégio de construir cidades.
(MUMFORD, 1982 p.486 **negrito nosso**)

Estes centros urbanos, herdeiros das capitais barrocas, que controlavam política e fluxos financeiros, estruturavam-se através da máquina a vapor entre fábricas, linhas férreas e cortiços – estes detinham a grande massa de miseráveis que Adam Smith e Thomas Malthus acreditavam regular a economia através da sua subsistência.

A cidade industrial ancora-se na segregação de oferta de serviços e espaços. Para as classes privilegiadas os centros urbanos oferecem ruas organizadas ainda nos modelos estéticos do passado, grandes lojas, hotéis, casas de espetáculos e edifícios residenciais com serviços de abastecimento de água, esgoto, iluminação pública, educação e transporte; entretanto para essa massa de novos trabalhadores recém chegados, as promessas daquele modelo de vida urbana reservavam-lhes cortiços superlotados, insalubres, onde a baixa expectativa de vida era a realidade de uma indústria que servia-se do trabalho diário de até 18 horas, inclusive às crianças:

As casas são habitadas das caves aos telhados, são tão sujas no interior como no exterior e tem um tal aspecto que ninguém aí desejaria habitar. Mas isto ainda não é nada ao pé dos alojamentos nos pátios e vielas transversais onde se chega através de passagens cobertas, e onde a sujidade e a ruína ultrapassem a imaginação; não se vê, por assim dizer, um único vidro inteiro, as paredes estão leprosas, os batentes das portas e os caixilhos das janelas estão quebrados ou descolados, as portas — quando as há - são feitas de pranchas velhas pregadas juntas; aqui, mesmo neste bairro de ladrões, as portas são inúteis porque não há nada para roubar. Em toda a parte, montes de detritos e de cinzas e as águas usadas vertidas em frente as portas acabam por formar charcos nauseabundos. E aí que habitam os mais pobres dos pobres, os trabalhadores mais mal pagos, com os ladrões, os escroques e as vítimas da prostituição, todos misturados. A maior parte são irlandeses ou descendentes de irlandeses, e os que ainda não se submergiram no turbilhão desta degradação moral que os rodeia, mergulham nela cada vez mais, perdem todos os dias um pouco mais da força de resistir aos efeitos desmoralizantes da miséria, da sujidade e do meio. (ENGELS, 1975 p.60)

O que hoje se entende por penúria da moradia é particularmente o agravamento da das mínimas condições de habitabilidade dos operários em consequência do repentino afluxo às grandes cidades; é o incremento formidável dos aluguéis, um aglomerado de inquilinos em cada casa e, para alguns, a total impossibilidade de encontrar abrigo. (ENGELS, 1980 p.7 tradução do autor)²⁰

²⁰ No original: “Lo que hoy se entiende por penuria de la vivienda es la particular agravación de las mínimas condiciones de habitación de los obreros a consecuencia de la afluencia repentina de la población hacia las grandes ciudades; es el alza formidable de los alquileres, una mayor aglomeración de inquilinos en cada casa y, para algunos, la imposibilidad total de encontrar albergue”. (ENGELS, 1980 p.7)

1.2. Pré – urbanistas e pensadores políticos sem modelos

Este cenário das cidades industriais provoca modelos diferentes de análise e reflexão sobre os indivíduos e seus espaços. Ainda no século XIX surgem reflexões sobre o espaço urbano e o fenômeno da industrialização – seriam os estudos Pré-Urbanistas, de inspiração humanista, que ao denunciar as condições de vida deste trabalhador urbano, voltam-se para as questões da exploração e alienação do trabalhador, associadas à nova ordem industrial.

Ora, no momento em que a cidade do século XIX começa a tomar forma própria, ela provoca um movimento novo, de observação e reflexão. [...] Uns são inspirados por sentimentos *humanitários*, são dirigentes municipais, homens de igreja, principalmente médicos e higienistas, que denunciam, com o apoio de fatos e números, o estado de deterioração física e moral em que vive o proletariado urbano.(CHOAY, 1992 p. 5)

Uma vertente surgida neste contexto, seria a de Pensadores Políticos que analisam a amplitude da formação urbana através da fundamentação econômica das suas desigualdades; ou nas palavras de Choay “frequentemente, suas informações são de uma amplitude e precisão notáveis” (1992 p. 5). Assim na análise de 1845 da moradia da classe trabalhadora, no berço da Revolução Industrial, a Inglaterra e as cidades de Londres, Glasgow, Manchester e Edimburgo, fundamenta a crítica econômico-política de Friederich Engels, que será utilizada 20 anos depois na elaboração do livro “O Capital” de Karl Marx. As habitações insalubres, comparadas a covis, as grandes distancias percorridas a pé, para chegar ao trabalho, os lixões próximos às moradias, a total ausência de parques para o lazer, a feiura, a segregação e a monotonia são consequências da exploração e alienação promovida pelo trabalho.

As crítica desses autores não pode ser, de modo algum, isolada de uma crítica global da sociedade industrial e as taras urbanas denunciadas aparecem como o resultado de taras sociais, econômicas e políticas. [...] É surpreendente constatar-se que, com exceção de Marx e Engels, os mesmos pensadores que ligam com tanta lucidez os defeitos da cidade industrial ao conjunto de condições econômicas e políticas do momento não persistem na lógica de sua análise. Recusam-se a considerar essas taras como o inverso de uma ordem nova de uma nova organização do espaço urbano, promovida pela revolução industrial e pelo desenvolvimento da economia capitalista. (CHOAY, 1992 p. 6)

Assim, a visão analítico científica dos processos de produção e reprodução do capital industrial, fundamentam a produção desigual do espaço urbano – tal qual o sistema produtivo dentro das indústrias. Estes pensadores não apresentam modelos idealizados de urbanização, uma vez que, segundo a ótica deste grupo, a conformação da cidade se dava pela desigualdade social, portanto ao alterar a sociedade alteraríamos sua conformação espacial.

Eles não imaginam que o desaparecimento de uma ordem urbana determinada implica o surgimento de uma outra ordem. [...] Em resumo, não é feita a distinção entre ordem determinista e ordem normativa (CHOAY, 1992 p. 6 - 7)

1.3. O urbanismo culturalista propõe um futuro no passado

Uma segunda vertente busca resgatar a antiga ordem orgânica das cidades, baseadas nas suas heranças históricas, buscam na nostalgia do Romantismo, resgatar limites precisos às cidades, tratando seus espaços enquanto produto de uma necessária herança cultural do passado - assim, trata-se de negar as consequências da Revolução Industrial ancorando-se em uma herança cultural. Estes pensadores do Urbanismo Culturalista refutam a cidade industrial e tratam de resgatar nas assimetrias e irregularidades visões higiênicas de uma cidade gótica, como proposta para uma Londres que se espalharia de forma tentacular, perdendo seus subúrbios industriais para resgatar as paisagens rurais. Dois ingleses com suas obras fundamentadas na crítica desta civilização industrial, John Ruskin e William Morris, serão líderes do movimento Arts & Crafts, onde a produção artesanal e individualista tratará de se contrapor à indústria utilizando conceitos opostos entre si: orgânico / mecânico, qualitativo / quantitativo, participativo / indiferente etc. (CHOAY, 1992).

Esta vertente teria como representante o arquiteto e historiador austríaco Camillo Sitte, que condenava a cidade industrial pela sua falta de criatividade, pela monotonia do seu traçado retilíneo, negando prioridades nas análises para soluções de zoneamento e índices urbanísticos, defende a oferta das praças e calçadas como palco

do espaço público de encontros e festividades; as visões bucólico-rurais influenciariam, ao início do século XX:

Sitte nostálgico encabeça a “corrente culturalista” proposta por CHOAY, acompanhado por Ruskin, William Morris, Howard e Unwin. Ele não teria entendido mudanças sociais profundas ocorridas a partir da Revolução Industrial, tratando como desordem a nova ordem por ela trazida às cidades. Logo, a presença de Camillo Sitte não teria ultrapassado o lamento devido à perda da cidade como lugar da cultura (KOHLSdorf, 2005 p.1)

Entretanto, Ebenezer Howard, na sua concepção de cidade-jardim, negava a cidade industrial com suas propostas de suburbanização que impactariam algumas cidades brasileiras nas cinco primeiras décadas do séc. XX - ao buscar idílicas propostas de suburbanização em cidades esperançosamente compactadas, como era S. Paulo na primeira metade do século, criariam bairros de exclusão e segregação, negando-lhes urbanidade (HOWARD, 2002) (OLIVA, 2016).

1.4. O urbanismo progressista mira na organização

Por fim, a vertente que mantém uma visão orientada a um futuro que desponta encarado de forma inexoravelmente otimista, já que a extensa produção industrial traria, a longo prazo, as benesses de acesso às modernidades e as infinitas possibilidades do consumo acessível a todos. Mas esta visão otimista baseia-se na organização, da mesma forma que a produção industrial organizava-se, assim cada setor da cidade deveria articular-se condignamente com o setor subsequente, dessa forma a cidade seria eficiente – esta era a visão do Urbanismo Progressista. Tão grande era a confiança no bem-estar futuro, advindo da Revolução Industrial, que suas benesses poderiam ser racionalmente organizadas, programadas e disseminadas universalmente (CHOAY, 1992).

O progresso seria apreciado em cidades racionalmente higiênicas; influenciados por médicos e sanitaristas estes urbanistas propunham eliminar as deteriorações físicas e morais dos cortiços, seus subúrbios insalubres, através de uma produção de espaço tipificada, para um indivíduo-tipo, com soluções-tipo – já

padronizados, como na indústria, já que, como produtos em escala, poderiam ser empregados em qualquer cidade (BENEVOLO, 1998) (MUMFORD, 1982).

Entre os edifícios-tipo, o *alojamento padrão* ocupa, na concepção progressista um lugar importante e privilegiado. [...] Se, ..., considerarmos o modelo progressista enquanto conjunto, percebemos que ao contrário da cidade ocidental tradicional e do centro das grandes cidades industriais, ele não se constitui mais uma solução densa, maciça e mais ou menos orgânica, mas propõe uma solução *fragmentada*, atomizada. ...Um espaço livre preexiste às unidades disseminadas por ele, com uma abundância de verde e de vazios que exclui uma atmosfera propriamente urbana. (CHOAY, 1992 p. 10)

O espaço urbano poderia ser traçado conforme as funções do corpo humano, assim trabalho, lazer, transporte, cultura e moradia seriam racionalmente dispostos de forma a garantir a máxima eficiência e progresso social destas cidades. Portanto a estética destas cidades seria a estética das máquinas – onde a sinceridade dos materiais e a clareza da sua produtividade seria evidente e reproduzível. A cidade progressista negava as heranças históricas e artísticas do passado, não se permitindo variantes ou adaptações culturalistas (CHOAY, 1992).

Ainda no séc. XIX alguns teóricos pré-progressistas concretizaram propostas, onde espaços-ideais edificadas à parte das cidades proporião uma nova forma de habitar. Dentre eles temos Robert Owen com “New Harmony”, Charles Fourier com “Falanstério” e Jean-Baptiste Godin com o “Familistério”. O modelo de cidade progressista não prima pela densidade, busca atomizar-se em funções, fragmentando-se em falanstérios, comunas, falanges, bairros ou modelos autossuficientes que dissolvem o tecido urbano. Estas propostas eram críticas à desordem urbana, porém apresentam soluções desprovidas da análise do seu tempo, onde o futuro é composto, desprovido do presente, mas de forma eminentemente prática:

...crítica da ideologia burguesa e do ufanismo idealista do movimento socialista contidas nas obras de Claude-Henri de Saint Simon (O sistema Industrial), Charles Fourier (Tratado Associação Agrícola Doméstica), Robert Owen (Comunicado ao Condado de New Lanark) e Etienne Cabet (Viagem a Icária). F. Engels afirmaria, inclusive, numa passagem do livro Socialismo Utópico e Socialismo Científico, que as projeções utópicas tomavam o sentido de uma verdade absoluta independente do tempo, do espaço e do próprio desenvolvimento da história humana. [...] carregavam a marca de argumentações criadas de “fora” das condições socioeconômicas e, por isso, incapazes de assumir uma forma diretamente prática. (BARBOSA, 2003 p.32)

A busca por edifícios-tipo que contivessem propostas de alojamento padrão, ocupa boa parte das pesquisas de um modelo de habitação progressista; assim surgem a solução coletiva (tal qual o Falanstério de Fourier) ou a concessão de uma “casinha” como única propriedade da classe trabalhadora (na concepção de Pierre-Joseph Proudhon e criticada por Friederich Engels) (ENGELS, 1980).

Porém um grande impacto no desenvolvimento da Urbanismo Progressista viria na esteira dos movimentos artísticos neoplasticistas de Piet Mondrian e Theo van Doesburg que inspirariam o trabalho de Le Corbusier, onde a standardização das cores e formas deveria espelhar a mecanização da indústria – a beleza deve ser racional e desprovida de qualquer accidentalidade emotiva. Ao retirar a emoção, o Urbanismo Progressista passa a ser atribuição de propostas exclusiva de arquitetos-urbanistas, retirando protagonismo de economistas, historiadores ou filósofos, como ocorrera ao longo do séc. XIX. “O urbanista não é outra coisa senão um arquiteto” ²¹(Le Corbusier apud Choay, 1992, p 18):

Ainda que o pré-urbanismo tenha estado ligado a opções políticas ao longo de toda a sua história, o urbanismo (no modelo progressista) é *despolitizado*.... Depois da fase militante, heroica, do século XIX, as sociedades capitalistas liberalizaram-se e suas classes dirigentes retomam, cortando-as de suas raízes, certas ideias e propostas do pensamento socialista do século XIX. [...] o urbanismo vai destinar a seus técnicos uma tarefa *prática*. (CHOAY, 1992 p.18)

Esta postura técnico-radical fora parte essencial do livro “A Cidade Industrial” de Tony Garnier, publicado em 1917. Neste livro há uma compreensão sobre a liberdade concedida pela produção industrial, a qual permitiria à iniciativa privada agir sem a intervenção do interesse público, assim, o progresso técnico-científico estimularia a reprodução do sistema socioeconômico capitalista, provocando desta forma uma produção do espaço urbano em proporções maiores que aquelas das épocas anteriores, alterando a forma das cidades – parcelamento do solo em áreas mínimas, sem infraestrutura, ocupado por edificações sem espaços públicos ou áreas livres. A proposta da nova cidade anteciparia o zoneamento, distribuindo setores destinados ao comércio, indústria e residência:

²¹ CORBUSIER, Le. Vers une architecture. Vincent Fréal. 1958. p.38

...apesar das ligações que Tony Garnier mantinha com a multiplicidade radical de Lyon, sua Cidade Industrial corrige defeitos essencialmente físicos e só responde a alguns objetivos elementares relativos à higiene e ao rendimento dos agentes sociais. (CHOAY, 1985 p. 299)

O plano da Cidade Industrial, ricamente detalhado por seu autor em sua publicação, possuía uma clara distribuição dos usos residencial, comercial e industrial em setores, antecipando o princípio do zoneamento urbano, que norteou, anos mais tarde, a forma da cidade moderna, expressa na Carta de Atenas, manifesto do urbanismo progressista. (ALMEIDA, 2017 p. 17)

Le Corbusier, em carta de 1919 a Garnier expressou: “em 10 anos este livro será a base de toda produção arquitetônica, [...] é o único material possível para nossos tempos” (Almeida, 2017 p. 23). A partir deste momento Le Corbusier passará a utilizar no seu receituário urbanístico a divisão da cidade em quatro funções básicas: habitar, trabalhar, circular e lazer. A verdade expressa pela estética da mecanização industrial satisfaria as necessidades, tornando a arquitetura antiga um erro – rompiam-se desta forma quaisquer aproximações entre urbanistas culturalistas e progressistas.

...as preocupações que nortearam os elementos da forma da Cidade Industrial de Garnier, como a higiene e o conforto ambiental, a presença do verde, a organização da circulação motorizada, o ordenamento das funções sociais urbanas, o controle das densidades construtiva e demográfica e a estética do meio urbano. [...] Pretendia-se o máximo de eficiência no desempenho de cada função, seja ao considerar a organização do espaço em conformidade com suas características e necessidades, seja ao evitar conflitos com as demais funções [...] a essência do seu receituário do urbanismo consistiu em distinguir quatro funções básicas a serem respeitadas na projeção, no planejamento e na reforma urbana: as funções de habitar, trabalhar, de circular e a do lazer. ..., Le Corbusier tornou-se o grande difusor da forma do modelo de urbanismo progressista. (ALMEIDA, 2017 p. 24)

Na visão de Le Corbusier a arquitetura e o urbanismo eram indissociáveis, portanto, as edificações deveriam dar sentido ao modelo urbanístico. Abandona-se a rua-corredor criando uma escala ampla de uniformidade e movimento. Os cafés, os locais de repouso, etc. deixariam de ser esse “mofo que rói as calçadas”, seriam levados para os terraços e os tetos, assim triplicaria a superfície de circulação da cidade – privilégio do automóvel (CHOAY, 1992 p. 189).

Os princípios progressistas fundamentariam o encontro de um grupo de arquitetos na Suíça, no ano de 1928, onde ratificam-se as quatro funções básicas da cidade e criam os Congressos Internacionais da Arquitetura Moderna, os CIAM. Em julho

de 1933, ao findar o 4º Congresso, em Atenas, os participantes formularam uma carta propondo princípios para que uma cidade funcionasse adequadamente. Estas conclusões foram organizadas em 1941 por Le Corbusier, que acrescentou tópicos e ênfases pessoais, publicando-a com a Carta de Atenas – passando a sintetizar o Urbanismo Racionalista, conhecido também por Urbanismo Funcionalista, onde o Estado e sua administração deveriam se manter neutros com ações pautadas através do conhecimento técnico-científico (CORBUSIER, GIRAUDOUX, 1993).

As ideias de Le Corbusier ecoariam durante as visitas dele ao Brasil em 1929 e 1936, na primeira pelas conferências promovidas em São Paulo e Rio de Janeiro, na segunda pela elaboração do projeto do Ministério de Educação e Saúde, no Rio de Janeiro, colaborando com a equipe de Lúcio Costa. Indubitavelmente as propostas da Carta de Atenas na divisão funcional da cidade e da hegemonia do transporte sobre pneus, são marcantes nas propostas da cidade de Brasília, conforme o Plano Piloto de Lúcio Costa de 1955. Assim a cidade seria herdeira das convicções estéticas e programáticas da Carta de Atenas, enquanto suas edificações seriam as representações da Arquitetura Modernista, de empenas brancas, lisas e livres de ornamentações. Formando uma cidade largamente espalhada, dividida em eixos residenciais e monumentais, interligados por avenidas destinadas aos automóveis. Cujas forma, dimensão e funcionalidade estavam previamente determinadas, sem possibilidade de crescimento vegetativo – cristalizada no tempo (SEGAWA, 1998).

Os princípios do CIAM, com sua proposta de padronização de soluções, sofre desgastes ao final da 2ª Guerra Mundial, quando as visões supremacistas e tipificadoras do fascismo foram derrotadas. Intelectuais à esquerda demonstravam desconforto com as teses modernistas, uma vez que a visão otimista dos urbanistas progressistas, onde uma extensa produção industrial traria as benesses de acesso à cidade moderna, ao conforto, qualidade de vida e ao máximo consumo para todos, não se realizaram. Principalmente, nos países em desenvolvimento as cidades cresceram, tornaram-se segregacionistas e excludentes. Nas franjas das cidades conjuntos habitacionais, produzidos em série e sem identidades, procuravam dar abrigo àqueles emigrantes que buscavam empregos em

indústrias nascentes – estas cidades relegavam ao descaso grandes porções de sua população.

Assim conformaram-se metrópoles, caracterizadas por intensos e permanentes fluxos de pessoas, mercadorias e informações; assim produzem-se grandes concentrações de riqueza e, concomitantemente, de pobreza; subordinações de territórios e conflitos de limites (REOLON, 2015).

1.5. O protagonismo da diversidade passa pela calçada

Dessa forma, as propostas do Urbanismo Progressista não são mais representativas, principalmente nos países em desenvolvimento, cabendo uma nova estruturação das formas de ordenamento do território e conformação urbana. O Estado anteriormente relegado à posição neutra de não interferência nas fragmentações e uso de solo urbano deve ser chamado como protagonista, a fim de garantir acesso equitativo, para alimentar a hipótese aristotélica de uma cidade que não poderia ser justa e feliz, se constituída por indivíduos infelizes, que não vivessem conforme seus desejos.

Nos USA, na década de 1960, há movimentos que negam as teses do CIAM enfatizando a apologia das grandes cidades, quando surgem ativistas, como Jane Jacobs, barram projetos em Nova Iorque que privilegiariam grandes artérias rasgariam bairros já estabelecidos e dinâmicos. Assim propagam-se teses que dão protagonismo às calçadas, à mistura de usos nas edificações frente às calçadas, tornando-as atrativas e atribuindo-lhes confiabilidade e segurança. Ela esboçou uma crítica à monotonia estética do modernismo e à falta de vitalidade que isto atribuía às cidades – uma defesa da urbanidade, mesmo não conceituada como tal.

Trata-se de retomar as ruas de forma comunitária, com livre circulação de pedestres, fomentando encontros entre anônimos ou não, em praças ou áreas de lazer, permitindo que pessoas de origens sociais diferentes circulem e observem as vitrines, frequentem cafés ou bares, reúnam-se para manifestações sociais, étnicas ou políticas.

A calçada por si só não é nada. É uma abstração. [...] Pode se dizer o mesmo das ruas. [...] Ao pensar numa cidade, o que lhe vem à cabeça? Suas ruas. Se as ruas de uma cidade parecem interessantes, a cidade parecerá interessante; se elas parecerem monótonas, a cidade parecerá monótona. (JACOBS, 2003 p. 29)

Dessa forma as teses de zoneamento mono-funcional e do espraiamento urbano em subúrbios, ligados por artérias veiculares, passam a ser questionadas e refutadas, como ataca Jacobs:

O homem que teve a ideia mais espantosa a respeito de como colocar todo esse planejamento anticidade diretamente dentro das próprias cidadelas da iniquidade foi o arquiteto europeu Le Corbusier (JACOBS 2003 p. 21)

Uma defensora deste modelo, Jane Jacobs, faz ampla apologia da rua, da metrópole, enquanto espaço da diversidade – criticando os subúrbios e suas pequenas comunidades homogeneizadas. Basicamente as críticas de Jacobs voltavam-se à configuração espacial das cidades, deixando de lado a conformação social destas cidades. Em seu agravo anti-divisão funcionalista das cidades progressistas, elabora passionadamente o protagonismo da calçada como cenário da segurança e diversidade (CHOAY, 1992) (JACOBS, 2003)

As cidades são um imenso laboratório de tentativa e erro, fracasso e sucesso, em termos de construção de desenho urbano. (Jacobs, 2003 p. 5)

Concentrei-me nas cidades grandes e em suas áreas internas porque essa é uma questão mais constantemente negligenciada na teoria urbanística. (JACOBS, 2003 p.15)

Uma cidade não se faz de peças e pedaços, como um edifício de ossatura metálica, ou até uma colmeia ou um coral. A estrutura de uma cidade funda-se em uma mistura de funções e nunca nos aproximamos mais de seus segredos estruturais do que quando nos ocupamos das condições que geram sua diversidade. (JACOBS 2003 apud CHOAY 1992 p. 301)

Se as cidades são, segundo Jacobs, fruto de uma série de tentativas, onde sucessos erguem-se sobre insucessos; onde as misturas de ações justapõem-se; quando as ruas e calçadas espelham as interações e diversidades de uma heterogenia de relações frágeis do cotidiano. Portanto a recomposição de áreas remanescentes de uma descentralização produtiva deveria se dar de forma natural, recuperando dinamicamente sua urbanidade – enquanto força interativa e integradora, capaz de criar sociabilidade.

1.6. Em busca do tempo perdido na IRF Matarazzo

Entretanto, esta recomposição ainda não se deu no espaço da IRF Matarazzo, na cidade de São Caetano do Sul (SP). Os insucessos apontados por Jacobs, como promotores naturais dos futuros sucessos, não se dão de forma natural.

A IRF Matarazzo era a “joia da coroa” de um corolário de 365 indústrias, nas palavras de Ferreira: “por mais de 50 anos, as Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo (I.R.F.M.) foram o expoente da riqueza e da grandeza da indústria nacional” (FERREIRA, 2013 p. 51). Ela encerrou suas atividades na década de 1980, devido às contaminações de BHC (Hexacloro-ciclohexano) e Mercúrio (Hg). Suas instalações passaram da negligência ao abandono, da produção às ruínas; para lenta e gradualmente ser abandonada, borrada da memória. Carregando este apagamento da indústria, à rotina do trabalho operário, da memória afetiva aos laços fundacionais – passados mais de trinta anos do encerramento da produção, ainda nos deparamos com um terreno contaminado, em ruínas, cercado por cenográficas fachadas, nua nas edificações internas, que ostenta solitária chaminé, tal qual fálico símbolo de uma preponderância urbana perdida.

As qualidades de centro fundacional e referência histórica desta área pareceram não despertar as “economias de urbanização”, graças às possibilidades de transporte e comunicação, que foram as deflagradoras do interesse industrial para sua implantação, promovendo-o como centro de aglutinação urbana.

Estas indústrias utilizam-se dos espaços e transformam-nos com suas técnicas:
a técnica é sinônimo de tempo: cada técnica representa um momento das possibilidades de realização humana e é por isso que as técnicas têm um papel tão importante na preocupação de interpretação histórica do espaço (SANTOS, 2002 p. 21)

Conformam suas relações sociais, seu espaço, determinados pelo tempo:

A cidade é o palco de atores os mais diversos: homens, firmas, instituições, que nela trabalham conjuntamente. Alguns movimentam-se segundo tempos rápidos, outros, segundo tempos lentos, de tal maneira que a materialidade que possa parecer como tendo uma única indicação, na realidade não a tem, porque essa materialidade é atravessada por esses atores, por essa gente, segundo os tempos, que são lentos ou rápidos. Tempo rápido é o tempo das firmas, dos indivíduos e das

instituições hegemônicas e tempo lento é o tempo das instituições, das firmas e dos homens hegemonzados. A economia pobre trabalha nas áreas onde as velocidades são lentas. Quem necessita de velocidades rápidas é a economia hegemônica, são as firmas hegemônicas.(SANTOS 2002 p.22)

O espaço permite às empresas e indústrias que operem seus tempos-técnicos harmonicamente. A IRF Matarazzo operou sistematicamente voltada à cooptação dos espaços ao seu redor, para submetê-los à sua sincronia. Consumiu estes espaços cronofágicamente. Quando encerrou suas atividades estes espaços, deglutidos, letargicamente entraram em sincronia anacrônica com os espaços circundantes (SANTOS, 2002).

Como explicar este lapso de recuperação urbana por tanto tempo? Seguramente não se deve ao passivo ambiental, uma vez que para a gestão de áreas contaminadas há modalidades de remediação ambientalmente compensadoras, como a biorremediação ²², que poderiam ser aplicadas permitindo sua reinserção na trama urbana compensadoramente.

Poderíamos também atribuir à perda de memória da realidade que induz a IRF Matarazzo ao entre-tempo, onde um passado não a conduz a um presente, como nos relata Marcel Proust em seus “tempos perdidos”, pleno de memórias:

“O que chamamos de realidade é um certa relação entre esses sentimentos e memórias que nós nos cercamos simultaneamente” (PROUST 1999, p.2.276 tradução do autor)²³

que a realidade dos sentimentos, o território da IRF Matarazzo, busca esquecer.

²² Biorremediação: Estimulação da atividade de microrganismos que ocorrem regularmente na área contaminada para reforçar a degradação biológica dos contaminantes orgânicos. (MORAES; TEIXEIRA; MAXIMIANO, 2014 p.139) .

“A versatilidade **metabólica dos microrganismos permitiu a exploração de seu potencial em remediar áreas impactadas com diferentes contaminantes nos processos chamados de biorremediação**. Nesse capítulo, o foco de discussão refere-se à biorremediação microbiana, que explora a habilidade de microrganismos e/ou suas enzimas em reduzir a concentração (massa) e/ou a toxicidade de um grande número de contaminantes, tais como derivados de petróleo, PAHs (Hidrocarbonetos Aromáticos Policíclicos), PCBs (Bifenilas Policloradas), pesticidas clorados como o **HCH (Hexacloro-ciclohexano)** e metais pesados”. (MORAES ; TEIXEIRA ; MAXIMIANO, 2014 p.232 negrito nosso)

²³ No original : “Ce que nous appelons la réalité est un certain rapport entre ces sensations et ces souvenirs qui nous entourent simultanément » (PROUST, 1999 p. 2.276)

2. A cidade no Brasil

Nossas aldeias indígenas, eram efêmeras, decorridos cinco a seis anos da instalação das malocas, de troncos, galhos e folhas, elas seriam abandonadas à procura de novas áreas de roça, caça e pesca – poderiam mudar de lugar, mas mantinham sua identidade e seu nome. Os sítios escolhidos deveriam ser altos, com ventos suaves, águas abundantes, cercadas de boas terras (RISÉRIO, 2016).

Seguramente deve-se à efemeridade das aldeias o fato de haver tênues traços das aglomerações pré-colombianas na Amazônia, talvez se agrupassem aos milhares racionalmente organizados.

Diferente da contínua trajetória das aldeias, à procura das melhores áreas de guarida e alimentação para sua tribo, a urbanização brasileira, ela é herdeira do modelo colonial português, quando se dominava o território pelo isolamento dos seus componentes. As riquezas do Brasil foram exploradas através de parcerias com iniciativas privadas, como as Capitâneas Hereditárias, onde não havia interesse de intercomunicação entre os diversos donatários. As cidades criadas comunicavam-se com a metrópole, como territórios isolados entre si – mais como arquipélago do que parte de um continente conquistado.

As cidades deste período poderiam nascer das missões religiosas, para apascentar e aculturar indígenas, assentadas sobre um plano, à semelhança do castrum romano, estabelecidos concentricamente ao redor da praça nuclear de comando cívico-religiosa. Enquanto na costa poderiam surgir organicamente, espalhados sobre o relevo das colinas, os entrepostos coloniais, que à semelhança das feitorias portuguesas na África Ocidental, buscavam as elevações para defender-se de piratas.

Podemos verificar como as condições econômicas se sobrepunham à criação das nossas capitais, já que se submetiam ao modelo político–administrativo de controle sobre o ciclo econômico vigente. Assim, a capital Salvador está ligada à produção de cana de açúcar no Nordeste; enquanto o Rio de Janeiro está ligado ao ciclo da exploração de ouro em Minas Gerais e ao início da produção de café no Vale do Paraíba.

A urbanização brasileira poderia ser caracterizada, de forma simplista, como descontínua, desigual e fragmentada, com a dispersão deste modelo entre outras cidades através da aceleração dos processos de industrialização (que dependem da atração de mão de obra para as indústrias), ou, de acordo com Mautner “a tendência à generalização da forma mercadoria criou, ao longo da história, diferentes formas de trabalho assalariado, que induziu também a produção de um espaço urbano desigual e fragmentado”. (MAUTNER, 1999 , p. 248)

A partir do último quartel do século XIX até as primeiras décadas do século XX, sob influência das soluções higienistas utilizadas na Europa, as cidades brasileiras, buscaram seus governantes, embelezá-las a partir dos centros histórico – administrativos, livrando-se dos cortiços, considerados “fontes de doenças” e “miasmas” que afligiam a atmosfera citadina²⁴. No Rio de Janeiro, as reformas promovidas pelo presidente Rodrigues Alves e implementadas pelo engenheiro Francisco Pereira Passos, a partir do Porto em direção ao Morro do Castelo, buscaram se espelhar no modelo de embelezamento promovido por George Haussmann em Paris, como bem sintetiza Segawa:

...conciliando a erradicação de epidemias que ocorreram no século XIX, afastando a população pobre de setores estratégicos [...] e conferir à paisagem uma estética arquitetônica de padrão europeu. (SEGAWA 1998, p. 21).

Entretanto, estas reformas urbanas, tiveram como alvo o núcleo fundacional da cidade do Rio de Janeiro – o Morro do Castelo, onde se dera a segunda fundação da

²⁴ Seguramente o eufemismo higienista de “miasmas” era uma forma de encobrir com cientificismos a sordidez mascarada do preconceito, dos estigmas que condenavam os marginalizados, que iam além daquela apontada no naturalístico “O Cortiço” de Júlio Ribeiro.

cidade, quando se transferiu do sopé do Pão de Açúcar, lá repousavam, sob a cripta da Igreja de São Sebastião, os mortais de Estácio de Sá:

Cerca de um ano depois, Mem de Sá declarou que terminara de povoar e edificar a Cidade de São Sebastião, transferindo-a para o Morro do Castelo, e que "a terra estava em paz e sossego e tirados os franceses que nela havia". Esse sucesso, todavia, custou a vida de Estácio de Sá, morto em consequência de ferimento sofrido no rosto, durante a batalha de Uruçumirim. Seu corpo, sepultado na primitiva capela da várzea do Cara de Cão, depois transportado para a Igreja de São Sebastião, no alto do Morro do Castelo, ali permaneceu até a demolição da colina, iniciada em 1922. (BELCHIOR, 2008)

A reconfiguração da paisagem urbana carioca deu sequência ao projeto de Pereira Passos, para concluir-se com a administração de Carlos Sampaio, a fim de extinguir por completo o Morro do Castelo, que pretendia sanear a cidade e preparando-a para as comemorações do 1º centenário da Independência do Brasil (1922), aberta para os investimentos imobiliários de uma "cidade moderna".

A partir destas ações segregacionistas do "Bota Abaixo" de Pereira Passos, evidenciam-se as rupturas sociais que ainda hoje permeiam as cidades brasileiras, onde os arranjos espaciais demonstram as exclusões e impedimentos de uma sociedade injusta, que esconde seus "riscos sociais" em áreas de risco, sendo capaz de relegar ao desuso edificações inteiras, para não as empenhar enquanto produtos de necessidades sociais – enquanto produzem-se cidades, negligencia-se o que elas produzirão.

A ruptura com um passado colonial, na busca do "moderno", caracteriza o modelo seguinte de urbanização, já que ela apresenta um salto a partir da década de 1940, quando a população urbana era de pouco mais de 26%, chegando à década de 2000 com pouco mais de 80% - ou seja, em números absolutos, a população urbana passou de 18 milhões a 138 milhões em 60 anos, quando nossas cidades passaram a abrigar 125 milhões de pessoas (MARICATO, 2000).

Afora ações embelezadoras nas grandes cidades brasileiras, escassearam ações para resolver a crise de moradias – com o agravamento das sequelas das ações higienistas. Dentre as primeiras medidas oficiais para atender moradias subsidiadas, para

trabalhadores ou marginalizados, que não tinham acesso aos produtos do mercado imobiliário, de grande custo, partiram, sintomaticamente, ao início da gestão do presidente Eurico G. Dutra, em 1946, com a Fundação da Casa Popular– que seria a percursora, do Banco Nacional da Habitação criado em 1964. O produto desta ação federal fora pouco mais de 18000 unidades em 18 anos de vida – sempre ocupando terrenos disponíveis, em locais de pouco interesse ao mercado imobiliário ou sem um direcionamento coordenado pelos administradores urbanos.

Concomitantemente, havia a produção de cooperativas de organizações classistas como IAPI, IAPTEC, entre outras, que buscavam minorar a falta de moradias para cidades que inchavam com trabalhadores que migravam à procura do emprego e das oportunidades que as cidades ofereciam.

As cidades, através dos seus administradores e principais atores, a partir da década de 1970, buscam a forma racional de organização social através de instrumentos reguladores, de cunho científico, que apoiados na técnica e no método pudessem atender e solucionar os problemas urbanos, apoiando-se em instrumentos como “planos diretores” ou o “planejamento urbano”. Estes termos, largamente usados, foram a base da Constituição de 1988 para tratar dos “problemas urbanos” (VILLAÇA, 2015).

A busca da modernidade, trazia a tentativa de organização racional, tal como destaca Harvey sobre o projeto de modernidade, inspirado nos iluministas do século XVIII, para desenvolver uma ciência objetiva:

O desenvolvimento de formas racionais de organização social e de modos racionais de pensamento prometia a liberação das irracionalidades do mito, da religião, da superstição, liberação dos usos arbitrários do poder, bem como do lado da nossa própria natureza humana. (HARVEY 1993, p. 23)

A partir da década de 1970 nas cidades médias novos aspectos passam a ser discutidos, com matizes sociais e econômicas, enquanto as Regiões Metropolitanas não podem mais ser tratadas dentro do município e passam a ser institucionalizadas sob o regime estadual. No caso de São Paulo em 1967 cria-se o Conselho de Desenvolvimento da Grande São Paulo (GEGRAN) que formulou em 1970 o Plano Metropolitano de

Desenvolvimento Integrado da Grande São Paulo onde já apontavam para a necessidade de se controlar esse crescimento em função das deseconomias e das desigualdades com relação à renda individual da população metropolitana e à forma intensa e predatória que se dava a apropriação do território (DENIZIO, 2015).

As metrópoles atraíram grupos sociais em busca de empregos, sem acesso à habitação construída dentro da lógica da máxima renda do solo urbano. Resta estes grupos a busca de estratégias de inserção marginal na cidade, onde prevalecem a irregularidade e a ilegalidade do acesso à terra, que os conduzem a condições de sobrevivência precárias - o encortiçamento, a favelização, a periferização e a autoconstrução²⁵; todas elas guardam características de desigualdade sanitária e risco ambiental, uma vez que expõem seus moradores a riscos de insalubridade, por contaminações de água, solo e ar, ou insegurança, por acidentes naturais ou de localização (MARICATO, 2010).

As cidades expressam espacialmente suas divisões entre abandonos e discriminações:

Periferias eram apontadas como áreas abandonadas e ausentes de recursos, por serem discriminadas quanto à ação do poder público. E talvez nesse termo, discriminação espacial, seja o adequado para se referir aos desníveis sociais significativos que a sociedade continha. (OLIVA, 2004 p. 207)

Dentro deste marco as cidades apoiam-se entre uma cidade legalizada e sua metade ilegalizada, onde a atuação do estado não atende à expectativa mínima em políticas públicas ou serviços que rompam a segregação espacial:

Conhecemos, como nunca antes a segregação espacial em base econômica. Espaços urbanos compráveis pelos ricos, quase sempre encerrados no âmbito de prédios e condomínios entrincheirados com redes elétricas de proteção e guaritas de segurança, e espaços forçosamente determinados para os pobres. A massa proletária e sub-proletária não só não teve acesso aos serviços públicos mais elementares, como assistiu à segmentação implacável do sítio urbano. Mas esta

²⁵ Encortiçamento considerado enquanto ocupação de imóveis por um número maior de moradores daqueles que sanitariamente seria possível. Periferização considerado enquanto movimento de expulsão de moradores para áreas longínquas, desprovidas da totalidade de infraestruturas urbanas. Favelização considerada como ocupação sobre terrenos, que provisoriamente não interessam ao mercado imobiliário, com habitações de caráter transitório. Autoconstrução enquanto forma de produção de moradias por iniciativa do morador, com ou sem assistência técnica, que poderá transformar a habitação transitória em perene.

não foi sempre a regra. A segregação espacial, montada na estratificação social não existiu desde sempre, de forma tão aguda, no Brasil. É uma característica de nossa cidade moderna. Mas não era assim que as pessoas viviam nos núcleos urbanos coloniais. E mesmo, durante boa parte do período imperial (RISÉRIO, 2012, p. 98)

A partir da redemocratização do Brasil, ao fim do governo militar e sob a luz da Constituição de 1988, o processo de planejamento urbano²⁶ passa a ser abordado enquanto processo político de participação social, deixando de ser uma atividade neutra, dirigida sob olhar técnico-científico – valoriza-se a participação comunitária, enquanto elemento essencial para a “cidade sustentável” traduzida como crescimento econômico com preservação da natureza e atendimento às necessidades das gerações atuais e futuras (CUSTODIO, 2005) (VILLAÇA, 2015).

Um urbanismo voltado ao transporte individual, movido a combustível fóssil, tornam os movimentos pendulares moradia-trabalho em sacrifícios diários, cujas longas horas de deslocamento, ocupam grande parte da rotina da população. A racionalização das atividades de trabalho, lazer, transporte e moradia excluem do convívio urbano grande parte dos habitantes. A divisão das cidades em zonas de forma e funcionalidade determinadas sobre um uso passado cristalizam privilégios (OLIVA, 2016).

A obrigatoriedade criada na Constituição de 1988, onde determina-se como instrumento de política urbana o Plano Diretor para municípios acima de 20.000 habitantes define os conceitos de propriedade não utilizada ou subutilizada e que serão tributadas e penalizadas dentro do Estatuto; desta forma pretende regular a propriedade urbana sem criar obstáculos ao direito à moradia, para combater a segregação, a exclusão territorial, a cidade desumana, desigual e ambientalmente predatória – mesmo que as práticas da produção urbana neguem estas pretensões:

A elite econômica brasileira – no caso representada pelos interesses imobiliários – não quer saber de plano diretor, pois ele representa uma oportunidade para debater os ditos “problemas urbanos” que ela prefere ignorar. A experiência recente em diversas capitais (Rio de Janeiro, Belém, São Paulo), revela claramente que as forças e interesses do setor imobiliário não querem saber de plano diretor. Nesse

²⁶ Planejamento Urbano difere de Urbanismo. Enquanto o primeiro envolve diagnósticos multidisciplinares para formular ações tributárias, fundiárias, habitacionais, de mobilidade e ambientais; a segunda trata do desenho urbano e as relações entre as edificações e a conformação da cidade, sendo exercício profissional do arquiteto urbanista.

sentido, essas forças e interesses veem propugnando por um plano diretor apenas de princípios gerais. Com isso, conseguem um plano diretor inócuo. (VILLAÇA, 1999 p. 240)

Com a aprovação do Estatuto da Cidade (EC), lei federal brasileira nº 10.257, aprovada em 2001, trata-se de dar um enfoque urbano a um país cujas legislações ainda eram de uma perspectiva cultural associada à propriedade patrimonial, tratando aspectos relativos ao governança democrática da cidade, à justiça urbana e ao equilíbrio ambiental. Esta legislação é um avanço na forma de tratar o planejamento urbano, uma vez que se volta sobre a gestão urbana e regulação estatal, fiscal e jurídica (em especial sobre as propriedades fundiárias e imobiliárias), regularização da propriedade informal, participação social nos planos, orçamentos, leis complementares e gestão urbana, parcerias público-privadas; dando unidade nacional ao tratamento das questões urbanas (MARICATO, 2010).

Entretanto, restam discussões em aberto para tornar nossas cidades participativas, dentre elas seria o incentivo para a criação e uso de espaços públicos, enquanto elementos expositivos da diversidade e heterogeneidade das cidades, onde se preserve a escala humana²⁷ em eventos artísticos e culturais, onde pequenos comércios e serviços também sejam contemplados. Como forma de estímulo ao uso de espaços públicos, deve-se garantir a totalidade de acesso às atividades ao ar livre, sejam esportivas, culturais, de lazer ou políticas, com espaços servidos por diversos modais de transporte, para assim oferecer alternativas ao transporte individual e exclusivo de automóveis.

Estas temas integram a Nova Agenda Urbana, elaborada durante o Encontro do Habitat III em Quito - Equador em outubro de 2016, do qual o Brasil é compromissário e signatário. Esta declaração integra a Agenda 2030 do Acordo de Paris, que busca

²⁷ Escala humana é uma referência relativa, que demanda a compreensão e uso dos cinco sentidos, envolve o reconhecimento do homem e seu entorno, portanto diverso e heterogêneo. Permite a interação dos indivíduos entre si e com o meio, através da percepção escalonada dos estímulos sensitivos, partindo da audição e visão para chegar ao olfato, tato e, por fim, o paladar. Envolve o vagar da fruição e a observação atenta, a interpretação, a separação e a compreensão através dos sentidos, para se reconhecer enquanto parte do meio.

reconhecimento da correlação entre a boa urbanização e o desenvolvimento (UN – UNITED NATIONS, 2016).

O desafio para garantir um Urbanismo Contemporâneo esbarra na histórica busca de modelos, tal como se dera no séc. XIX, onde a possibilidade de reprodução mecânica de soluções implicaria na dissolução das diferenças sociais que geram as cidades – que as experiências do séc. XX refutam. Entretanto as cidades sempre serão o ápice da criação humana. Nelas realiza-se o capital intelectual que produz tecnologias, que administra e reproduz o capital financeiro e industrial, concretiza as comunicações e os espetáculos que distribuem globalmente sua supremacia sobre outros territórios.

Cidades são o berço da diversidade, um convite à aproximação dos seus habitantes, da comunicação, das trocas e interações, as cidades geram a moeda. A dinâmica urbana reside nos ambientes onde se exploram os intercâmbios, o comércio, a cultura, ou seja, a amálgama que cimenta a produção social se dá nas cidades.

A necessidade de interações sociais é subjacente à cidadania, uma vez que a luta contra as dinâmicas segregadoras e excludentes exige um alerta constante às tais práticas. Nas palavras de Jordi Borja “cidadão, será enquanto exercer a cidadania, é um sujeito ativo, participe dos conflitos urbanos [...] [capaz] de assumir a dignidade de considerar-se igual aos outros”.(BORJA, 2003 p.25 tradução do autor)²⁸

Borja sustenta a tese de que a cidade não é fruto de ações políticas ou econômicas, que a levam às sucessivas crises; mas a cidade é fruto das ações de cidadania e integração social entre todos os atores envolvidos, somente com a interação construtiva dentre elas se alcançaria a qualidade de vida.

²⁸ No original: “El ciudadano lo es en tanto que ejerce de ciudadano, en tanto que es ciudadano activo, partícipe de conflictividad urbana. No se trata de atribuir con un criterio elitista el estatuto de ciudadano a los militantes de los movimientos sociales, sino de enfatizar que el desarrollo pleno de la ciudadanía se adquiere por medio de una predisposición para la acción, la voluntad de ejercer las libertades urbanas, de asumir la dignidad de considerarse igual a los otros” (BORJA, 2003 p.25)

Portanto um urbanismo possível na contemporaneidade será aquele que busque o respeito à diversidade, à ampla participação e prática da cidadania, onde não se negue a urbanidade, tal como a Utopia de Thomas Morus, em constante atrito com povos sem cidade ou sem país.

2.1. A indústria e a cidade

Espaço nos produz enquanto nós o produzimos, projetamos intencionalidade sobre ele, ou seja, o espaço social da cidade é conformado por nossas ações, mas, simultaneamente, ele nos forma – como agimos, como somos interpretados – dependerá da conformação deste espaço, não enquanto posição geometricamente orientada, mas como espaço, aberto ou fechado, para a interação. Se a distribuição deste espaço, e o acesso a ele, for segregacionista, a resposta será o desequilíbrio social, como bem define Milton Santos: “a possibilidade de ser **mais ou menos cidadão depende**, em larga proporção, **do ponto do território onde se está**” (SANTOS, 1987 p.81 **negrito nosso**).

Portanto, quando nossas cidades criam bairros de exclusão e segregação, identificando seus moradores através da estereotipificação dos espaços aos quais são associados, rompem o conceito de cidadania e urbanidade que rege a existência das cidades.

Produzir cidades é o aprimoramento da linguagem, a eliminação das distâncias. A reunião de grupos heterogêneos enriquece a linguagem, com contatos, na produção e troca de informação e cultura. A co-participação de grupos heterogêneos, de

forma conflituosa, cotidiana e inteligível gera a urbanidade²⁹ – como prática de diversidade simultânea de inter-relacionamentos e estruturas intra-urbanas³⁰

Esse espaço se impõe por meio das condições técnicas sedimentadas em cada período. Imprimindo, no imaginário de um grupo social, as sensações da velocidade das transformações, expressas nas palavras de Milton Santos:

É o lugar que atribui às técnicas o princípio da realidade histórica, relativizando o seu uso, integrando-as num conjunto de vida, retirando-as de sua abstração empírica e lhes atribuindo efetividade histórica. E, num determinado lugar, não há técnicas isoladas, de tal modo que o efeito de idade de uma delas é sempre condicionado pelo das outras. (SANTOS 2006 p. 36).

Entretanto, espaço se transforma com alternâncias de produção, herdeiro das técnicas da modernidade industrial. A pós-modernidade, se apresenta como efêmera e fugidia, demandando flexibilidade da produção industrial, produzindo recompensas atraentes, hedonistas e fluídas – desfazem-se assim fronteiras físicas – no qual tempo-espaço não se compreendem, enquanto independentes da ação social. (HARVEY, 1993)

Podemos definir o processo de associação entre a cidade e a indústria como o espaço de produção e transformação dos produtos da natureza. Entretanto as cidades aparecem antes da “indústria” surgir. O caráter da indústria se dá na concentração do capital, da força de trabalho, pela intensificação das relações entre ambas e como organizadora dos espaços:

A indústria consome muito espaço nas cidades e o consagra a uma única atividade, o que tende a organizar enclaves, não somente econômicos, mas também sociológicos. (OLIVA, FONSECA, 2016 p. 54)

²⁹ O conceito de “urbanidade” aqui apresentado, também amplamente abordado ao longo da dissertação, parte das formulações levantadas na disciplina “A urbanidade e a Imagem da Metrópole de São Paulo como fatores de sua Produção e sua Interpretação” oferecida dentro do Instituto de Estudos Brasileiros da USP, durante o ano de 2018, ministrada pelo prof. Dr. Jaime Tadeu Oliva, onde este conceito é discutido à base dos trabalhos de:

LÉVY, Jacques. **Le Tournant Géographique** : penser l’espace pour lire le monde. Paris : Belin, 1999. 400 p. (Mappemonde,8).

LUSSAULT, Michel. La ville des géographes. In : BODY-GENDROT, Sophie ; LUSSAULT, Michel ; PAQUOT, Thierry (dir.). La Ville et l’urbain. L’état des savoirs. Paris : La Découverte, 2000. p. 21-32.

³⁰ O conceito de estrutura intra-urbana formulada por Villaça corresponde a um “todo constituído de elementos que se relacionam entre si de tal forma que a alteração de um elemento ou de uma relação altera todos os demais elementos e todas as demais relações”. VILLAÇA, F. Espaço intra-urbano no Brasil. São Paulo: Studio Nobel, 2001. p. 12

A indústria transforma os espaços da cidade, ela ocupa, apropria e implode o espaço que a concebe, como destaca Lefebvre, quando pensa a cidade como espaço enquanto produto:

Como pensar a Cidade (sua explosão-implosão generalizada, o Urbano moderno), sem conceber claramente o espaço que ela ocupa, do qual ela se apropria (ou que desapropria)? Impossível pensar a cidade e o urbano modernos enquanto obras (no sentido amplo e forte da obra de arte que transforma seus materiais), sem primeiramente concebê-los como produtos. (LEFEBVRE 2013 p.125)

No século XIX, a introdução de maquinários de porte desloca o espaço da manufatura e assim reformula a cidade. A soma de tudo isto foi transformador – a Revolução Industrial – gerando seu espaço industrial. (SPOSITO, 2000)

Espelhando-se no darwinismo pensou-se a cidade industrial como um organismo, onde, para seu bom funcionamento, cada parte deveria funcionar bem, onde a desordem urbana, deveria ser atacada de forma higienista para conter a insalubridade e miasmas gerados pela industrialização. (CUSTÓDIO, 2004)

Para atender a razão da produção industrial, do homem-tipo, das necessidades-tipo, que atendido pela ciência e técnica, seria suprido de soluções-tipo. Utiliza-se deste conceito o Urbanismo Progressista quando propõe ordem, homogeneidade, separação de funções (como trabalho, moradia etc.) quando tinha por objetivo justificar o rendimento máximo do capital investido na cidade.

Outro grupo de pensadores, Urbanistas Culturalistas, tinha o olhar nas cidades medievais, onde a técnica se renderia ao relevo, em ruas assimétricas, onde o paisagismo e vegetação seriam os fiadores da saúde e higiene, exaltando os valores comunitários e a cultura local, para se contrapor ao progresso industrial.

A existência da indústria, expressa enquanto escala de produção, define como a sociedade contemporânea se apropria da natureza e conseqüentemente define a conformação das cidades. Ainda Lefebvre dimensiona essa conformação com a violência das rupturas:

O novo modo de produção (a sociedade nova) se apropria, isto é, arranja para seus fins o espaço preexistente, modelado anteriormente. Modificações lentas, penetrando em uma espacialidade já consolidada, mas perturbando-a **às vezes com brutalidade**. (LEFEBVRE 2013, p. 128 **negrito nosso**)

Estes espaços hierarquizados concentram capital, meios de produção, tecnologias e comunicações; subordinando outras regiões e cidades, através da conglomeração de especialidades funcionais, em várias cidades, conformando assim Metrôpoles. Podemos entender que a partir de um certo momento a urbanização e suas redes atingem um grau de complexidade e hierarquização que reorganizam sua relação entre si e na sua produção, nas palavras de Cleverson Reolon “metropolização é um fenômeno que impulsionou a concentração espacial tanto da riqueza quanto da pobreza, ou ainda, da ordem e do conflito, em seus limites” (REOLON, 2015 p. 104)

O crescimento das Metrôpoles vai além do espaço físico, se manifestam culturalmente em práticas sociais expressas em produtos e meios de apropriação e mobilidade – des-localizando³¹ produções e homogeneizando culturas buscam eliminar características locais para igualar produção e consumo, sem entraves. (CASTELLS, 1983)

A hierarquização espacial dos mercados chega ao final do sec. XX com a des-localização das indústrias, onde a nova divisão internacional do trabalho levou à internacionalização e multinacionalização das empresas, que buscam articular produção-consumo transnacionalmente. Esta produção des-localizada utiliza-se do seu caráter fluído para realizar rapidamente o ciclo do capital, diminuindo o tempo entre o investimento da produção e seu consumo.

Estes deslocamentos de produção impactam o espaço urbano, uma vez que os longos quarteirões, frente a linhas férreas, córregos ou rodovias, ocupados por extintas indústrias verticalizadas, oferecem-se à incorporação através de produtos imobiliários que utilizam-se deles para grandes unidades de consumo (hipermercados, shopping centers

³¹ A mobilidade produz novos espaços, ganham novas dimensões e sentidos, daí concebe-se a des-localização - “localidades ficam despojadas de seu sentido cultural, histórico e geográfico e reintegram-se em redes funcionais ou em colagens de imagens, ocasionando um espaço de fluxos que substitui o espaço de lugares”. CASTELLS, Manuel. A era da informação: economia, sociedade e cultura (vol. 1: A sociedade em rede). São Paulo: Paz e Terra, 1999. p. 397

etc.) que produzem uma metropolização, des-catalisando os “centros tradicionais” e esvaziando cidades menores.

O processo de metropolização, ao retirar empregos da indústria, amplia níveis hierárquicos dentro de serviços, ampliando a distância entre teto e piso salarial. Esta diversificação também se manifesta nos espaços urbanos, através da segregação social expressa na distribuição da infraestrutura, dos serviços, equipamentos urbanos e habitações (CASTELLS, 1983).

A cidade de São Paulo, ao início do século XX, não escapou à lógica do impacto inicial da industrialização repercutido na urbanização, sendo tratada pelo poder público como forma urbana gerida através de obras, palco de defesa de interesses econômicos, de um visão liberal do espaço urbano, como explicita Custódio:

No entanto, é preciso lembrar que, sendo o espaço uma produção, um meio e uma condição social, uma ação sobre a forma afeta o processo e vice-versa. Isso provocará impactos no presente e no futuro sobre todos os estratos socioespaciais, de formas diferenciadas, obviamente. O mesmo raciocínio vale para o espaço, sobretudo para o espaço urbano. (CUSTÓDIO 2004, p.96)

Ao final do presente século, a Região Metropolitana de São Paulo, apresenta alterações sociais e espaciais como expressão dinâmica entre “trabalho morto e trabalho vivo”, compreendidos como as formas, e o meio, deixam heranças às etapas seguintes, em supressão, acumulação e superposição. Santos assim as denomina “rugosidades”, tais como tempos cristalizados, em que a interpenetração dos trabalhos, feitos e a fazer, permanecem como marcas do passado e de uma sobrevivência de vínculos espaciais transmitidos (SANTOS, 2006).

Este mosaico de “marcas do passado” apresenta-se na RMSP nas laterais da linha férrea da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos, herdeira da São Paulo Railway, junto ao córrego do Tamanduateí, onde ao longo do trecho de quase 12 km entre as estações Mooca (em São Paulo) e a estação Prefeito Celso Daniel (em Santo André) encontram-se mais de 320 instalações industriais abandonadas, subutilizadas, ou

potencialmente contaminadas – 40 delas já assim identificadas - que ainda aguardam a sua reabsorção no tecido urbano (VASQUES, 2009).

Estas “marcas do passado” apresentam-se tal qual esqueletos insepultos relegados à deterioração e abandono, de uma indústria que se serviu de espaços urbanos, brindou a seus operários suas rotinas e obrigações, ao final, ao se retirar, devolve à cidade espaço exauridos – agora resistem à urbanidade. Agora os longos quarteirões, com galpões em ruínas ou esvaziados, cercados de muros, não são convidativos aos pedestres, não permitem a sociabilização, abrigam atividades marginais. As atividades correlatas à indústria que se retirou, como as pequenas oficinas, o comércio, os bares, a pequena indústria de “fundo de quintal” não tem como subsistir, assim como os ex-funcionários ou os moradores.

O espaço de marcas passadas, é resultante da matriz tempo e espaço, segundo Milton Santos, cuja mudança é de uma eficaz brutalidade, cabe-nos a responsabilidade de enumerá-lo e reconstituí-lo. “Os eventos dissolvem as coisas [...] é o nosso saber que também se dissolve, cabendo-nos reconstituí-lo por meio da percepção do movimento conjunto das coisas e dos eventos” (p. 94, 2006) buscaremos, assim, analisar os espaços sociais destes movimentos, entre coisas e eventos:

As formas modernas de acumulação do capital, as relações sociais cada vez mais complexas e mundializadas e tantas outras realidades que não se podem perceber sem um esforço de abstração, tudo isso exige do pesquisador **a necessidade de buscar decifrar, e para isso encontrar instrumentos novos de análise para aplicá-los a uma realidade que, à primeira vista, e de fato, encobre uma parte considerável de suas determinações.** (SANTOS, 2015 s/n negrito nosso).

2.2. A indústria no Brasil

Durante o século XIX a atividade econômica que predominava no Brasil era agroexportadora, onde o café tinha atuação preponderante. Assim, no último quartel do século, quando se estruturaram as bases da transição do Segundo Império à República Federativa, os interesses de uma oligarquia agrária não consideravam as possibilidades de um processo industrializante - este processo não se dá de forma deliberada: “Não havia

espaço no projeto político para uma construção deliberada de fatores industrializantes” (SUZIGAN et al, 2000 p.14).

Os lucros obtidos com a exportação de café migravam para outros setores, financiando a própria produção cafeeira ou as extensões ferroviárias rumo às fronteiras do café, em certo momento fomentaram especulativamente a expansão urbana da cidade de São Paulo, ao final do terceiro quartel do século XIX, conforme destaca Raffard³²:

Mas prevendo a extinção da escravidão e, conseqüentemente, a depreciação das propriedades agrícolas e temendo a baixa de todo título particular ou público, em consequência de acontecimentos políticos que podiam surgir a todo momento, os capitais paulistas atiraram-se então sobre os prédios e os terrenos da Paulicéia. (RAFFARD, 1892 apud LANGENBUCH, 1971 p.83)

Há uma série de fatores que convergiram para um processo de industrialização, dentre eles poderiam se destacar: os recursos naturais disponíveis, os componentes e a distribuição populacional, o pensamento político – econômico vigente, as disponibilidades técnicas, a inserção comercial - financeira no cenário internacional, as relações de trabalho e os componentes culturais. Sendo assim, as interrelações destas condicionantes, subordinadas à cultura cafeeira, serão a base do processo de industrialização (SUZIGAN et al., 2000).

Os interesses liberais do grupo agro – exportador de café terminaram por criar uma nova estrutura, com o setor de transportes, aliado ao sistema financeiro, promoveram a transição de um modelo escravista para uma mão de obra assalariada, alavancada com imigrantes europeus:

...o primeiro marco importante na periodização de São Paulo foi a transformação do final do século XIX. Diante do trinômio café-indústria-imigração, aquele agrupamento perdeu a característica de comunidade, em que havia laços implícitos entre todos os habitantes, e que procurou se adaptar ao novo contexto: uma cidade em que não só havia muito mais pessoas, mas estas eram de origens geográficas, sociais e culturais diferentes. (CALLIARI, 2016 p. 186)

³² RAFFARD, Henrique. Alguns dias na Paulicéia, in Revista Trimestral do Instituto Histórico e geográfico Brasileiro” volume 55 (1892), II p. 175

A partir das legislações que impediam o tráfico de escravos, o custo imobilizado da mão de obra atingiu níveis muito altos, que demandaram do setor cafeeiro uma solução através da imigração europeia. Desta forma a cafeicultura paulista constituiria-se de trabalho assalariado, lançando as bases de um novo modelo produtivo e das relações trabalho-consumo (NEGRI, 1994).

Na virada do século, a expansão do plantio, somado ao apoio da recém formada República Federativa, possibilitaram a superprodução de café que conduziu a uma baixa de seu preço, estagnando a produção cafeeira desde a última década do séc. XIX à primeira década do séc. XX.³³

No ano de 1906 firma-se um convenio que eleva a rentabilidade do setor cafeeiro com a compra de excedentes, garantia de preços mínimos e a estabilização do câmbio. Esta defesa do café permitiu-lhe rentabilidade suficiente para transferir recursos para outras áreas, como ferrovias, energia elétrica

O mesmo se daria com o capital estrangeiro investido em ferrovias e energia, mas que acabou tendo efeitos positivos sobre a industrialização — o primeiro pelas atividades industriais de construção de material ferroviário em oficinas próprias, e o segundo pelas economias externas geradas ao substituir a energia a vapor por energia elétrica, facilitando a transição da indústria ao paradigma energético já alcançado nos países líderes do crescimento industrial no início do século XX. Os efeitos regionais dessa transição ainda não foram suficientemente estudados no Brasil. As primeiras usinas hidrelétricas foram construídas nos Estados de São Paulo e do Rio de Janeiro no início do século XX. A indústria nesses Estados iniciou a transição para a eletricidade bem antes que a dos Estados do Nordeste, por exemplo. Por causa disso, na época da Primeira Guerra, quando o carvão-vapor importado ficou extremamente caro e escasso, a indústria do Nordeste provavelmente ficou em forte desvantagem competitiva, perdendo participação no produto industrial a favor da indústria do Sudeste. (SUZIGAN et al, 2000 p.14-15)

Mesmo durante o período da 1ª Guerra Mundial, quando houve uma retração nas importações e, conseqüentemente, das exportações, o nascente setor da indústria leve permitiu minimizar os efeitos desta retração e manter abastecido o, ainda restrito,

³³ A crise foi equacionada com medidas de desvalorização cambial e expansão monetária, com a livre emissão de créditos imobiliários, que provocaram uma onda inflacionária, terminaram por estimular a industrialização. Estas medidas foram adotadas pelo Ministro da Fazenda, Rui Barbosa, conhecida como Encilhamento.

mercado consumidor brasileiro, graças ao incremento de atividades industriais voltadas a uma indústria de alimentos e têxtil.

Há uma subordinação da indústria à sua origem no capital cafeeiro, quando seus excedentes migram para outros setores. Como a indústria nascente não têm dinamismo para a produção de bens de produção, quem fornece divisas para sua importação também será o capital cafeeiro. Por fim, a criação de um mercado disponível de mão de obra urbano, deve-se seu mérito à imigração patrocinada pela economia cafeeira (NEGRI, 1994).

As diferenças regionais do Brasil apresentam caracterizações diversas nos processos de industrialização, onde a diversificação do quadro industrial paulista, a partir da segunda metade do século XX, com a implantação de ramos mais complexos – cimento, siderurgia, químicos e implementos agrícolas – que não ocorreram com a mesma intensidade no resto país:

...as condições da acumulação acabam por gerar em São Paulo um crescimento industrial acelerado, em que a menor idade média das plantas vai criando diferenciais crescentes de produtividade em relação ao Resto do País. As "raízes" deste processo, como denominou Cano³⁴, estão na própria economia cafeeira. (NEGRI, 1994 p.21)

Podemos entender os desequilíbrios regionais a partir da análise de Negri:

- a. Economia do Norte: mesmo com a expansão da exploração da borracha no período de 1870 a 1912, em 1907 sua indústria detinha 4,3% da produção industrial do país, centrada em alimentos, bebidas e beneficiamento de madeira. A herança do ciclo da borracha foi escassa devido à estrutura precária da “economia do avivamento”³⁵.

³⁴ CANO, Wilson. **Desequilíbrios Regionais e Concentração Industrial no Brasil {1930-1970}**. São Paulo, Editora Global e Campinas, Editora da UNICAMP, 1985. p. 61

³⁵ **Avivamento** é um sistema de fornecimento de mercadora à base de trocas antecipadas. “A técnica de extração da goma já era conhecida e não exigia complexidade tecnológica. Apesar de circular dinheiro em maior escala na Amazônia, durante esta época, nos rincões das florestas, os caboclos pautavam seu comércio no escambo, na troca de produtos, sem utilização do dinheiro. Havia grande desconfiança sobre o dinheiro oficial, pelo fato da frequente circulação de papéis falsos, que levava essas pessoas a perdas de valor em sua produção (Le Cointe, 1922 apud Santos, 1980: 157). **Por essa razão, conseguiu o avivamento se estabelecer ainda na base da troca de mercadorias.**” ALVES, Erisvaldo de Oliveira. **DESENVOLVIMENTO REGIONAL NO SUDESTE DO PARÁ: UMA FRONTEIRA DE EXPANSÃO NO CENTRO NORTE DO BRASIL**. 2019. 133 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Pós Graduação em Desenvolvimento

- Ao fim da I^a Guerra Mundial, o censo de 1919 a indústria regional representaria pouco mais de 1% na produção nacional.
- b. Economia do Nordeste: nas primeiras décadas do séc. XX sustentava-se sobre a produção de açúcar, algodão e pecuária; que com a extinção do trabalho escravo não constituiu relações de produção fortes devido às formas arcaicas de produção e à concentração de renda e propriedade no campo. No caso da produção de algodão, a partir de 1870 ganha importância com o surgimento da indústria têxtil de São Paulo e Rio de Janeiro. Entretanto sua relevância nacional na produção industrial cairia de pouco mais de 15% em 1907 para 10% em 1939.
 - c. Economia do Sul: tinha vinculação ao processo de produtos agropecuários, com a erva mate, banha, manteiga e farinha no Paraná e Santa Catarina; charque, banha e beneficiamento de couro no Rio Grande do Sul – caracterizadas por unidades de pequeno e médio porte (exceção à pecuária bovina), o que mais tarde inibiria sua competitividade com a produção moderna e diversificada de São Paulo. Sua participação na produção industrial nacional cairia de pouco mais de 15% em 1919 para 13% em 1939.
 - d. Indústria em Minas Gerais ampliou sua participação na produção nacional entre 1907 e 1919, passando de 4% a 5%, respondendo por um quinto da exportação de café. Também desenvolvia agricultura de alimentos e pecuária que estabelecia vínculos com os estados limítrofes, especialmente em gado vivo e laticínios. Nas décadas seguintes, através da extração mineral e de produtos metalúrgicos básicos, ampliariam sua participação nacional para 6,5% em 1939, resultado da herança manufatureira do ciclo do ouro, que não seria suficiente para livrá-la do atraso do desenvolvimento devido ao atraso nas relações de produção.
 - e. Economia do Rio de Janeiro (incluía o estado do Rio de Janeiro e antigo Distrito Federal) em 1907 era o mais importante centro industrial, respondendo por pouco mais de 37% da produção industrial; porém a difícil transição do trabalho escravo ao assalariado atingiria sua economia levando-a de 20% em 1919 a 17% em 1939.

Seu crescimento em tacas menores que as de São Paulo se daria a despeito de, mesmo sendo a capital federal, intermediadora dos fluxos financeiros e comerciais de distribuição com o restante do país.

- f. Economia de São Paulo: ao final do séc. XIX o estoque de cafeeiros em produção era de 600 milhões, com uma exportação média de 8 milhões de sacas, que representavam dois terços do valor de exportações nacionais. Na segunda década do séc. XX o estoque de cafeeiros chegaria a um bilhão, com uma exportação de 11 milhões de sacas e ainda concentrando o mesmo volume de exportações nacionais.

Tamanho expansão demandou uma rede ferroviária, que incorporasse novas terras férteis, onde pudessem ser utilizadas máquinas de beneficiamento, atendidas através de uma rede financeira e de serviços bancários. Esta rede ferroviária passaria de 139 km em 1870, para 2425 km 20 anos depois alcançando 6616 km 40 anos depois (NEGRI, 1994).

A produção nas novas fronteiras férteis foi trabalhada pelos cafeicultores através da imigração assalariada, resolvendo o problema de mão de obra escrava, cujo custo imobilizava um capital considerável, criando uma abundante reserva de mercado de trabalho para o café e as atividades urbanas da economia, ampliando o mercado de bens de consumo leve, que por sua vez, davam oportunidade para novos investimentos:

...libertava-se assim o capital, de inversões e custos fixos com mão-de-obra, convertendo-os em custos variáveis, ainda, dada a superabundância da oferta de trabalhadores, permitiu flexibilidade na taxa de salários, tão importante em períodos de crise. (CANO, 1985 p.61)

O café permitia que margens de lucros migrassem investimentos para a indústria e para infraestrutura de transporte ferroviário, marítimo e comunicações. Esta transferência de investimentos denota-se na participação paulista na indústria nacional, passando de 15% em 1907 para 30% em 1914, alcançando 37% em 1929 (NEGRI, 1994).

Ao findar a 1ª Guerra Mundial aumentam os investimentos estrangeiros diretos na indústria, não mais através de setores bancários ou financeiros, ampliando ramos ainda incipientes no cenário nacional, como transportes, metalurgia e química – surgem neste

momento unidades da Ford, General Motors, Rhodia, Siemens, entre outras. Estes investimentos buscam uma localização onde a oferta de infraestrutura, energia, serviços e, principalmente, um estoque de mão de obra qualificada pudesse manter o retorno pretendido. As condições disponíveis em São Paulo atendem as expectativas e permitem uma diversificação de atividades:

...a indústria de transformação que se instala. vão propiciar uma das mais importantes redes urbanas do país, concentradamente na Capital Paulista, cuja população salta de 239 mil para 579 mil habitantes entre 1900/1920 e ampliando de 8,3% para 21,5% sua participação no valor da produção Industrial do país no período 1907/1928 (NEGRI, 1994 p. 28)

Esta aliança permitida pela migração dos lucros do café para a indústria criam um complexo agrícola – industrial que favorece a urbanização. Graças à ampliação da rede ferroviária e da rede de serviços as cidades são beneficiadas com energia elétrica para alimentar as fábricas, iluminar as ruas, servir de transporte, prover as moradias de utensílios. Serviços financeiros e bancários auxiliam a exportação de café e a compra de implementos para a indústria e a cafeicultura, surgindo os comissários de café ou agentes comerciais e exportadores, aliados aos investidores estrangeiros. As ferrovias em si contribuíram com o desenvolvimento de oficinas de montagem e reparo de locomotivas, vagões e carros, criando uma mão de obra de apuro técnico.

O processo de urbanização, principalmente em São Paulo, no início do século XX, toma impulso com a imigração de trabalhadores europeus, quando nas três primeiras décadas ingressam mais de 1,2 milhões de estrangeiros – sendo que um terço deles chegam entre 1911-1915, culminando com 400 mil somente entre 1926-1930 - nos últimos momentos da expansão cafeeira – criando uma significativa demanda por alimentos e matérias-primas para a produção Industrial de alguns bens de consumo, principalmente a de alimentação

Sintomaticamente, a indústria de alimentação foi a que menos impactos sofreu com a crise mundial de 1929 - chegam a aumentar sua produção entre 1928-1932. Ele não se deu em outros setores, o setor têxtil, vestuário e calçados, que ocupavam pouco

mais que a metade da força de trabalho paulista em 1928, teve efeitos drásticos nessa crise, cortando salários e empregos e por fim reduzindo máquinas em operação:

...a indústria têxtil de São Paulo teve sua produção diminuída aos níveis de 15 anos antes (1915-16), tendo-se reduzido 43,4% em relação ao pico registrado no ano de 1926; o número de horas diárias de trabalho, inicialmente, foi reduzido, cortando-se depois, de seis para três dias, a semana de trabalho, e finalmente, reduziu-se o número de teares em operação. (SUZIGAN, 1971 p.96)

Graças a medidas cambiais e protecionistas, outorgando privilégios a alguns setores, a indústria paulista teve um surto de crescimento industrial no período 1933-1939:

alguns setores puderam desenvolver-se modernizando e aumentando sua capacidade produtiva, como foi o caso das indústrias do cimento (que gozavam de proteção contra a concorrência estrangeira), produtos metalúrgicos, indústrias de máquinas e equipamentos, energia elétrica, outros setores da indústria, principalmente, uma vez mais, a têxtil, aumentavam a sua produção através da utilização intensiva do equipamento existente. (SUZIGAN, 1971 p.99)

Em decorrência deste surto, a indústria paulista dobrou sua força motriz e o número de estabelecimentos, aumentou em 50% o número de operários. Neste período dá-se uma expansão na exploração da energia elétrica de origem hidráulica, quando São Paulo, em 1939, detinha 57% da potência instalada em todo o país.

Coincidentemente, neste período a Light³⁶ incrementa os projetos que transformarão a região sul-sudoeste da cidade de São Paulo, com a coleta de águas no Rio Tietê, seu bombeamento e retificação no Rio Pinheiros³⁷, o represamento das águas em Guarapiranga, acionando a usina Henry Borden, culminando com o lançamento das suas águas no Rio Cubatão, 190 km distantes da captação, com um desnível de pouco

³⁶ The São Paulo Trainway, Light and Power Company Limited, fundada em 1899 (Toronto, Canadá). Tinha autorizado seu funcionamento pelo Presidente Campos Salles (17/07/1899). Em 1908 constrói o reservatório Guarapiranga, na confluência dos Rios Guarapiranga e Pinheiros. Estuda desde 1923 a implantação do projeto Serra, elaborado pelo engenheiro americano Asa White Kenney Billings, incrementado a partir da década de 1930 com a retificação do Rio Pinheiros. (EMAE - EMPRESA METROPOLITANA DE ÁGUAS E ENERGIA S.A., 2019)

³⁷ A Lei Estadual nº 2249 de 27/12/1927 permitia a reversão de curso do Rio Pinheiros atribuindo à Light o direito de desapropriação de terrenos e outros bens indispensáveis à obra, considerados de utilidade pública, assim como as áreas inundáveis e alagadiças – não distinguindo o que seria considerado de utilidade pública ou necessidade pública, ou mesmo estabelecer critério para o que serão zonas inundáveis. (SÃO PAULO, 1927).

mais de 700 m entre os rios Tietê e Cubatão. (EMAE - Empresa Metropolitana de Águas e Energia S.A., 2019)

Esta companhia, Light, na sua constituição empresarial trazia como escopo das suas atividades, além da produção de energia, o estabelecimento de transportes por ferro carris; sendo assim, em maio de 1900 entra em funcionamento a primeira linha de bondes elétricos da São Paulo Light³⁸. Esta linha conectava o centro fundacional e administrativo da cidade à Chácara do Carvalho – unindo residência ao local de trabalho do prefeito Antônio Prado.

Decorridos dez anos da inauguração da primeira linha de bonde elétrico, a Light já instalara 30 linhas, tornando-o o principal meio de transporte urbano a partir de 1920. Oferecia tanto bondes com bancos confortáveis com aquecimento, chamados de “Gilda”³⁹, como também havia a oferta de bondes que serviam áreas longe do centro urbano, como o da linha “Penha”, conhecidos por “bondes cara-dura”⁴⁰ permitiam aos trabalhadores a conexão com o trabalho ao custo de um tostão.

O transporte sobre trilhos marcaria a expansão horizontal da cidade de São Paulo, quando as linhas de bonde serviram as zonas suburbanas, “às margens dos rios, nos interstícios da rede de estradas de ferro ou nas proximidades dos terminais da Light” (BOTELHO, 2007 p.24) Assim surgirão as vilas suburbanas que abrigarão os operários das indústrias localizadas às margens da ferrovias, onde empresários e trabalhadores poderiam encontrar terrenos mais baratos, pagos em prestações, sem benfeitorias urbanas e sem as redes básicas de água ou luz.

³⁸ A sua importância pode ser dimensionada pela participação de autoridades que participaram da solenidade: o Presidente do Estado, Conselheiro Rodrigo Alves, o Vice-Presidente, Dr. Domingos de Moraes, e o Prefeito Municipal, Conselheiro Antônio Prado; tendo como condutor o superintendente da Light, o engenheiro Robert C. Brown.

³⁹ Referência ao filme de mesmo nome, “*Gilda*”, realizado em 1946, estrelado por Rita Hayworth, no papel de uma bela e sensual mulher-fatal.

⁴⁰ Tratamento popular ao Bonde de Segunda Classe que circulava ligando bairros operários às áreas industriais. Tem seu apelido ironizado na letra: “Muié véia sorterona / Cara de grande amargura / Vem na rua passeando / Mostrando sua feiura / **É um bonde bem barato** / **É um bonde cara-dura**” A Mulher e o Bonde – Letra e música de Alvarenga e Ranchinho

A mentalidade industrial, presente até a década de 1940, não dissociava recebimento de matéria prima e expedição de produtos usando as linhas ferroviárias, com as possibilidades de um ramal próprio de acesso à ferrovia. Da mesma forma a ferrovia era o transporte rápido e maciço para conduzir mão de obra à indústria. Caracterizam-se assim as aglomerações urbanas junto às estações ferroviárias nas primeiras décadas do século XX denominadas “*povoado-estação*” surgidas inicialmente com o comércio para abastecer passageiros e culminando com os loteamentos residenciais interligados às indústrias: “É sabido que indústria atrai indústria, e tende a fixar o operariado em suas imediações” (LANGENBUCH, 1971 p. 109).

Neste período, há um incremento nos estabelecimentos industriais ladeando as linhas férreas, começando próximo à região central da cidade, no iniciante distrito da Mooca em direção à Vila Prudente, que sediava uma parte significativa da nascente indústria. Este uso industrial, expandiu-se em direção à cidade de Santos, graças ao custo dos terrenos nos subúrbios, onde destaca-se o trecho entre Santo André e São Caetano (ambos ainda distritos de São Bernardo):

Dados estatísticos do município de São Bernardo, referentes a 1938, mostram a notável evolução que conheceu o parque industrial da comentada faixa. Naquele ano São Caetano contava com 69 fábricas que ocupavam 8127 operários [...]; para Santo André as cifras correspondentes são respectivamente 72 (fábricas); 7661 (operários). (LANGENBUCH, 1971 p. 142)

Antigas chácaras transformam-se em loteamentos, enquanto no centro urbano, antigas casas senhoriais transformadas em cortiços ao início do século XX, ocupadas por escravos libertos e pardos à procura da formalidade, são expulsos e iniciam o processo de periferização (DAMIANI, 2015).

A partir da década de 1940 surgem favelas em terrenos municipais, dentre as causas de sua formação podemos destacar a Lei de Inquilinato de 1942, que congelou os aluguéis. Desta forma torna-se inviável, aos olhos do mercado imobiliário a construção de casas destinadas à locação.

O entorno da capital recebe desde o início do século indústrias, que somadas às da capital aceleram o processo de aglomeração, que decorre na urbanização de antigas áreas rurais, agora articuladas através da rede ferroviária. Entretanto, a partir de 1935 as linhas de ônibus surgem como opção de transporte coletivo, que, replicando-se sobre as linhas de bonde demonstram uma demanda acima das possibilidades ofertadas pela Light (LANEGBUCH, 1971).

Novos eixos de industrialização surgem a partir da década de 1940, levando com eles os empresários imobiliários a abrir loteamentos espacialmente isolados da cidade, formando uma trama urbana descontínua. Os operários eram atraídos a estes subúrbios industriais, onde não necessariamente morariam e trabalhariam no mesmo subúrbio:

...os operários eram paulatinamente atraídos ao lugar, pela conveniência oferecida pelo custo relativamente baixo dos terrenos e pelas vizinhas fábricas. Estas, às vezes através da construção de vilas operárias, incentivavam o processo.[...] Finalmente com o equipamento urbano que surgia (comércio elementar, serviços públicos etc.) acabava por se fixar nos subúrbios industriais um apreciável contingente demográfico, que aí apenas residia e que exercia atividades profissionais alhures: em outro subúrbio, ou – em maior número – em São Paulo. Assim os subúrbios industriais passam paulatinamente a acumular a função secundária ainda mais expressiva, de subúrbio-dormitório.(LANGENBUCH, 1971 p. 147)

A disponibilidade de um número de operários superior à demanda das indústrias locais interessava como estímulo a uma possível expansão do parque industrial neste subúrbio, formava-se um contingente disponível para a atração de novos setores industriais. Passam (geralmente) a ser a evolução do *“povoado-estação”*, tornando-se *“subúrbio-estação”*, onde junto à estação concentra-se um limitado comércio e uma prestação de serviços, rodeados de residências (predominantemente operárias) onde a ocupação territorial da indústria é preponderante – esta indústria domina e determina, aos seus interesses, a dinâmica espacial social e econômica. (LANGENBUCH, 1971)

O ciclo de expansão da rede ferroviária paulista encerra-se na década de 1940, permanecendo nos mesmos patamares de 7500 km de linhas, alcançado nas décadas

anteriores. Também finda a abertura de fronteiras e a expansão dos cafezais – café e ferrovia consolidaram a ocupação territorial do Estado.

Na medida que o crescimento, principalmente o demográfico nas grandes áreas urbanas, a ferrovia não é capaz de atendê-lo, como bem destaca Langenbuch:

A ferrovia não consegue acompanhar o ritmo de desenvolvimento suburbano por ela gerado ...a pressão sobre os trens de subúrbio é cada vez maior, e sobretudo nos horários de “rush”, os mesmos viajam superlotados, não conseguindo vencer a demanda... Grande parte dos migrantes pendulares passam a se servir dos ônibus simplesmente por esse motivo. (LANGENBUCH, 1971 p. 191)

A partir da década de 1940 o processo de “automobilismo” que já se manifestara na década de 1920, como uma tímida rede de autoestrada, agora apresenta-se, ao menos inicialmente, como alternativa às comunicações ferroviárias ao suprir as linhas de abastecimento das indústrias, quando a rede rodoviária atinge 500 km. Levantamentos estatísticos da Diretoria de Estradas de Rodagem no Departamento de Estradas de Rodagem (DER) no Estado de São Paulo em 1950 apresentam a 62.425 caminhões, 91400 automóveis e 4.889 ônibus (NEGRI, 1994)

Lentamente, graças à abertura de estradas e as melhorias na pavimentação urbana, a comodidade do deslocamento em trajetos individualizados sobre pneumáticos se sobrepõe aos trajetos pré-determinados por trilhos do transporte ferroviário. Este novo meio de transporte, de início, não alterará a expansão metropolitana, já que as fábricas e seu arcabouço de equipamentos urbanos, como a “*estação-subúrbio*” já estavam cristalizados. Porém não tardaria a influenciar a suburbanização residencial ao criar linhas de ônibus que propiciassem a expansão dos “*subúrbios-estação*” para áreas bastante afastadas da estação – seriam as linhas “*estação suburbana – periferia do subúrbio*” que reforçariam o contingente de moradores que atrairiam novos parques industriais.

A expansão urbana não se daria somente pela instalação das indústrias, paralelamente à linha férrea, mas transversalmente, como identifica Langenbuch:

Na estrada de ferro Santos – Jundiaí, em direção a Santos, verifica-se a fusão entre os três “subúrbio – estação” de São Caetano (que passa a se chamar São Caetano do Sul), Utinga e Santo André. São Caetano do Sul, por sua vez funde-se com São

Paulo. A fusão se concretiza através de instalações industriais ao longo da ferrovia, e do casario residencial através das áreas colinosas, que bordejam a faixa ferroviário – industrial por ambos os lados. Simultaneamente, verifica-se um notável crescimento do bloco suburbano assim formado, no sentido transversal, alcançando áreas sitas a alguns quilômetros da ferrovia. (LANGENBUCH, 1971 p.186)

A concentração industrial no entorno da cidade de São Paulo incrementa-se graças à expansão industrial e amplia-se com a implantação da rede industrial automobilista. Montadoras de automóveis instalam-se somando-se às indústrias dos ramos mais complexos já instaladas, como química, metalurgia, plásticos, material de transportes, mecânica, borracha e material elétrico – principalmente nas cidades de Santo André, São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul, conformando o que viria a ser o ABC paulista.

Aquilo que posteriormente viria a ser a RMSP, já na década de 1950 concentrava, em relação à produção industrial do Estado, segundo Negri:

- a. Mais de 95% da siderurgia, laminação, estamparia, caldeiraria, construção de material elétrico e de comunicações, carrocerias, peças e montagens de veículos automotores, pneus e câmaras de ar, fibras artificiais e matérias plásticas, produtos farmacêuticos e veterinários e fiação e tecelagem de lã.
- b. De 90 a 95% de Vidros, fundições de metalurgia, máquinas e ferramentas, artefatos diversos de borracha.
- c. De 80 a 90%: Máquinas, aparelhos e equipamentos para instalação hidráulica, térmica e de ventilação, máquinas e aparelhos diversos, produtos químicos, fiação e tecelagem de fios artificiais. (NEGRI, 1994 p. 91)

Este processo de concentração industrial reforçou os aspectos de incremento no fenômeno de *periferia do subúrbio*, apontado anteriormente, com a atração de migrantes em busca de empregos. Desta forma a população da metrópole, salta de 1,6 milhão para 2,7 milhões em 1950; alterando sua participação na totalidade populacional do estado de 21,8% para 29,2% - enquanto a população da Capital crescia 1,6 vezes a da Grande São Paulo crescia quase o dobro (NEGRI, 1994)

As indústrias ao final da década de 1950 não mais encontravam terrenos baratos às margens das ferrovias, assim as novas auto - estradas implantadas sobre áreas pouco urbanizadas, ofereciam oportunidades de instalação a curta distância de São Paulo, com a facilidade de acesso rodoviário, visando as possibilidades de retorno do capital à produção:

O capital de produção ainda é importante, não apenas porque a localização da indústria, mas também por causa do capital empregado no processo de produção imediato é sempre o capital de produção. O consumo das mercadorias construídas, é claro, pode envolver uma série de usos da terra e outros que não o industrial, e não é geralmente o padrão de investimentos industriais que dita os outros, na escala urbana. (SMITH, 1984 p.197 tradução do autor)⁴¹

Edificações industriais à beira das estradas tornavam-se chamarizes de uma visão desenvolvimentista, que unia o acesso ao transporte individual à imagem de pujança industrial:

A presença de um belo e grande edifício industrial, que traduz a efetiva ou aparente pujança da empresa, em local visto por todos, além de satisfazer a vaidade dos empreendedores, pode constituir um elemento positivo junto ao mercado consumidor e creditício. [...] Convém acentuar que o desenvolvimento industrial ao longo das “auto estradas” propiciou o surgimento de um novo tipo de paisagem urbana, caracterizado, por um lado, pelas linhas arquitetônicas das edificações e de sua localização em meio a grandes terrenos. (LANGENBUCH, 1971 p. 215)

Entretanto, de forma oposta ao modelo “*povoado – estação*” ou “*subúrbio – estação*”, em nenhum momento as auto estradas exerceram a função de indução ao assentamento de subúrbios residenciais, ou polos de urbanização, somente geraram prolongamentos daqueles já existentes.

Em 1956 os municípios do entorno da capital concentravam 25% da produção industrial estadual da química, metalurgia, material de transportes e material elétrico e de comunicações; concentravam também 22,7% de minerais não metálicos:

A indústria da Grande São Paulo possuía uma estrutura setorial mais diversificada que a média estadual, com segmentos mais novos e complexos de bens de capital e de bens de consumo durável respondendo por cerca de um quinto do total

⁴¹ No original: “Production capital is still important, not just because the location of industry, but also because of the capital employed in the immediate production process is always production capital. The consumption of the built commodities, of course, may involve a host of land uses and other than industrial, and it is not generally the pattern of industrial investments which dictates the others, at the urban scale.” (SMITH, 1984 p.197)

regional, enquanto a produção de bens intermediários já igualava o valor de produção de bens de consumo não durável. (NEGRI, 1994 p. 95)

O Plano de Metas⁴², elaborado no governo Juscelino Kubitschek, foi extremamente benéfico para a indústria paulista, especialmente para a Região do ABC, uma vez que a implantação do parque automobilístico e de autopeças se deu nesta região. O crescimento industrial gerou 103,2 mil novos empregos. Favoreceu também as indústrias na Capital, no setor de material elétrico, bens de consumo não durável, máquinas e máquinas ferramenta. Permitindo um crescimento real à indústria paulista:

Durante o Plano de Metas, a indústria paulista cresceu 11,0% ao ano, no período 1956/59. com ampliação da participação das indústrias de bens de capital e de consumo durável para um quarto do total. Essa modificação estrutural é reflexo imediato da Implantação do parque automobilístico e da indústria de autopeças no ABC paulista. Em paralelo, também foi expressivo o avanço da mecânica e de material elétrico e de comunicações que juntos passaram a concentrar mais de dez por cento do produto industrial estadual. (NEGRI, 1994 p. 108)

Devido a estes fatores, a concentração industrial na Metrópole de São Paulo em relação à totalidade do Estado, salta de 66% em 1956 a 70% em 1967 - destacam-se neste desempenho os municípios do ABC. Desta forma a Grande São Paulo passou a ser um centro de atração de empregos, recebendo 1,3 milhão de pessoas entre 1950/1960 e quase 2 milhões entre 1960/1970 – recebendo tanto migrantes do Oeste do Estado como de outras regiões do país (NEGRI, 1994).

Desta forma, forma-se uma faixa de continuidade de usos industriais ao longo da beira-linha que une o bairro da Mooca, atravessa os bairros do Ipiranga e Vila Carioca, unindo os municípios de São Caetano do Sul a Santo André:

A faixa São Caetano - Santo André é a única porção dos arredores paulistanos a se transformar em verdadeira “zona industrial suburbana” [...] se destaca pelo grande número de indústrias que aí se estabelecem, pelo tamanho das mesmas e pela diversidade de ramos industriais. (LANGENBUCH, 1971 p. 142)

Esta faixa de continuidade de uso industrial, desde a Mooca até Santo André, será determinante na reestruturação industrial, que advém ao final do período fordista, quando as indústrias integradas, concentrando em um único local todas as suas

⁴² O Plano de Metas consistia em definir prioridades para superar estrangulamentos de produção industrial, identificados em cinco categorias, que se somavam à construção da nova capital no centro geográfico do país.

atividades, deixarão um rastro de áreas subutilizadas e negligenciadas, ao ingressar no modelo em rede da produção pós-moderna.

A concentração industrial tem seu auge no período de 1960 a 1970 com a produção de bens de capital e de consumo durável somando mais de um terço do valor da produção industrial, cifra que era de um quinto em 1956.

Porém, estas condições de concentração industrial traziam dentro de si razões para a des-concentração industrial⁴³, com a elevação dos preços dos terrenos para indústria ou moradia, deterioração nas condições de vida e salubridade, com a poluição ambiental e os modelos de transporte, desabastecimentos nos serviços públicos, alta de impostos municipais, etc. Colocava-se assim sob questionamento a necessidade de localização das indústrias de alta complexidade, tão próximas ao mercado consumidor e transportes, somados aos atrativos benefícios ofertados por cidades do interior paulista, com isenção de taxas, cessão de terrenos e estímulos na contratação de trabalhadores locais.

Enfim, as indústrias, especialmente as grandes, encravadas em áreas urbanas densas, impossibilitavam a urbanidade, e mesmo que essa não seja explicitamente cultivada percebe-se o horror de um espaço sem sua presença mínima, como são os espaços industrializados.

Se a década de 1970 caracterizou-se pelo ápice da expansão industrial, a década de 1980 marca o processo de desconcentração das indústrias, especialmente na RMSP, em função da saturação das condições físicas de expansão, quando se dá o agravamento dos problemas metropolitanos, tais como na habitação, no saneamento básico, no meio ambiente em geral, nos serviços de saúde e educação, nos transportes, na segurança e nos limites de recursos orçamentários. O núcleo denso da metrópole já

⁴³ Entende-se a des-concentração industrial como as alterações de distribuição espacial de estabelecimentos industriais, com o número de emprego migrando para outras localidades ou para outros setores de produção.

não podia oferecer tantas vantagens de localização, enquanto estado e municípios no interior pareciam poder ofertar políticas mais atrativas.

Em suma: com a expansão industrial original, a ocupação de áreas vazias e descompactadas da cidade foram tomadas e transformadas por instalações indústrias que conformaram o espaço urbano ao seu redor à imagem da produção industrial, submetendo-o física e economicamente a seus interesses. Uma vez que a indústria se retira, deixa esses espaços sem função, que rapidamente se encaminham à deterioração, à ruína, desde que a cidade não a integre com alguma urbanidade.

Um redirecionamento de indústrias permitiu que boa parte das capitais de estados alocassem distritos industriais, que se conectassem a grandes centros consumidores através de modelos eficientes de comunicação. Também o interior do Estado de São Paulo recebeu parques industriais que se valeram de políticas de desconcentração promovidas pelo governo estadual ou de políticas de atração promovidas pelos municípios – a assim chamada “guerra fiscal” onde os incentivos, fiscais ou territoriais atuam sobre estas atrações.

Graças a este movimentos de interiorização e desconcentração, o distrito da Mooca, no município de São Paulo, somando-se aos municípios do ABC, sofreram os efeitos das deseconomias de aglomeração. Deixam para trás extensas áreas da faixa industrial que corria paralelamente às linhas férreas e ao longo do Córrego Tamanduateí.

O crescimento das indústrias na Região do ABC ensejou a formação do maior segmento de classe operária no país, cuja importância política e social todos sabemos e, logo esse fator pesará favoravelmente no movimento de desconcentração industrial, pois a área foi tomada por reivindicações e organizações classistas, por um fluxo de regulações ambientais que procuravam minorar os efeitos da poluição e as frequentes inundações dos córregos canalizados. Também os congestionamentos crescentes, as regulações de zoneamento urbano incomodavam as indústrias, já que algumas delas localizavam-se

agora próximas a novas centralidades. Sendo assim diversas indústrias consideraram a relocação industrial como uma alternativa (FERREIRA, 2013).

O movimento de relocação no ABC permitiu às indústrias um duplo ganho, já que muitos dos seus terrenos industriais localizavam-se junto a “áreas nobres” dos seus municípios, sendo motivo para sua saída e possibilidade de ganho imobiliário:

Nesses casos o capital ganhou duas vezes: uma na venda do imóvel valorizado e outra na obtenção de benefícios pelas municipalidades onde construíram novas plantas industriais (FERREIRA, 2013 p. 105)

Agentes econômicos encaram estes espaços, desprovidos da sua função industrial, como uma fronteira a ser explorada de novas modalidades de produção de espaços e ressignificação do urbano em novos padrões:

O ponto é que os períodos de crise também são períodos de reestruturação dramática. O capitalismo está sempre transformando o espaço em sua própria imagem, mas em períodos de expansão isso equivale ao preenchimento de padrões mais ou menos definidos em um período anterior. Precisamente durante a crise são esses novos padrões estabelecidos em uma reestruturação do espaço geográfico sem precedentes. (SMITH, 1984 p. 157 tradução do autor)⁴⁴

Estas novas fronteiras, descortinadas com a saída das indústrias, permitem ao capital imobiliário ocupar terrenos ociosos, subutilizados ou negligenciados, próximos a centros urbanos, onde as áreas circundantes apresentam-se valorizadas. Os empreendimentos imobiliários lançados visam os setores de serviços que substituíram a indústria, onde seus trabalhadores apresentam uma renda maior. Oferecem-se oportunidades para complexos múltiplos, onde conjuguem-se torres residenciais e serviços.

⁴⁴ No original: “The point is that period of crisis are also periods of dramatic restructuring. Capitalism is always transforming space in its own image, but in periods of expansion this amounts to the filling in of patterns more or less set at an earlier period. Precisely during crisis are these new patterns set in an unprecedented restructuring of geographical space.” (SMITH, 1984 p. 157)

2.3. O município de São Caetano do Sul e o espaço industrial da IRF Matarazzo.

A cidade de S. Paulo surge nos aldeamentos indígenas, jesuíticos, conformando um “arquipélago” de núcleos ao redor de um centro administrativo. Esta acrópole cercada de chácaras e fazendas, molda-se dentro da economia cafeicultura no sec. XIX. O uso das várzeas dos rios para implantação das ferrovias, que ligam o porto de Santos ao interior, será determinante para torná-la tributária das exportações e comércio, tornando-a centro hegemônico da economia nacional.

Dessa forma os espaços rurais nas franjas da cidade moldam-se em subúrbios industriais, onde capitais trazidos do comércio e do café moldam as bases industriais na virada do século XX, implantando indústrias nas margens do vale do Rio Tamanduateí, paralela à linha férrea da São Paulo Railway – dando início ao primeiro ciclo de industrialização, onde grupos industriais buscam a verticalização da produção, congregando em um espaço todo o ciclo produtivo, da matéria prima à embalagem.

Segundo Martins (1992) o subúrbio caracteriza-se pela implantação de indústrias em terras adquiridas devido ao insucesso de agricultores, que se transformam nos seus operários. Sob esta ótica o Núcleo Colonial de São Caetano, ao final do século XIX, assentado sobre a antiga Fazenda Beneditina de São Caetano do Tijucuçu, dará forma ao subúrbio industrial de São Caetano do Sul.

A Fazenda Beneditina instalara-se no sec. XVIII junto à lateral direita do Caminho Velho do Mar, entre os córregos⁴⁵ Tamanduateí e dos Meninos, junto ao bairro de Tijucuçu, com frades, escravos, índios administrados ou foreiros, sitiante junto a terras comunais (de domínio da Coroa e abertas ao uso público) entre o Córrego dos Meninos e o Ribeirão do Moinho Velho (atual Vila Carioca). O espaço centralizador da fazenda eram

⁴⁵ Acatamos aqui a notação histórica de Córregos para os Rios Tamanduateí e dos Meninos.

os fornos de cerâmica para a produção de telhas e tijolos, já que esta atividade se sobrepunha às atividades agrícolas.

O espaço beneditino concebia-se como espaço industrial conforme descreve

Martins:

...telhas, tijolos, lajotas, canaletas, que por mais de 130 anos, nos séculos XVIII e XIX, foram utilizados em construções na cidade de São Paulo e reforma de seus edifícios, como o Palácio do Governo da Capitania, no Pátio do Colégio, o Convento de São Francisco, o Convento de Santa Tereza, o chafariz da Misericórdia, além do próprio Mosteiro de São Bento, sua igreja e suas casas de aluguel. (MARTINS 1991 p.5)

A importância desta cerâmica pode ser dimensionada pelo uso destinado, não somente na construção do Convento de São Bento, mas na construção de imóveis para locação na cidade de São Paulo, uma vez que, segundo Bueno, os beneditinos não só eram os maiores proprietários, mas detinham duas vezes mais imóveis que os três subsequentes:

Entre os proprietários com maior patrimônio imobiliário urbano em 1809, destacam-se o Mosteiro de São Bento (com 61 imóveis), os coronéis José Arouche de Toledo (com dezoito), Luiz Antônio de Souza (com sete), Joaquim José dos Santos (com cinco) e outros ricos comerciantes da cidade. Vê-se que quantidade nem sempre significava qualidade e os 61 imóveis pertencentes aos beneditinos correspondiam, em geral, a moradas de porta e janela junto do Mosteiro. (BUENO et al. p.12.)

Porém havia uma dualidade na concepção deste espaço industrial, através do trabalho, já que simultaneamente abrigava a produção por índios administrados e escravos negros (africanos e crioulos), em simultânea atividade agrícola e Industrial. Trabalhadores aforados – aqueles que pagam pensão ou foro anual pela atividade permitida – como o feitor Mestre Marcos que no período de 1754 a 1757 administrava os escravos e em 1762 aforou uma ilhota no Córrego Tamanduateí para sua própria produção, em uma condição ambígua de índio administrado, livre, mas sob a tutela dos Monges, por não ser branco. (MARTINS, 1988-2010).

No sec. XVIII o complexo beneditino em São Caetano continha uma Casa Grande, Senzala, três fornos, refeitório, e cozinha, jardim com fonte e relógio de sol, a capela destinada aos serviços religiosos da Fazenda, servia também aos moradores do

entorno, sofrera reformas entre 1769 e 1784, quando contou com a contribuição do Engenheiro Militar José Custodio de Faria e Sá⁴⁶, considerada “um exemplar da arte barroca numa fazenda de um subúrbio paulistano” e uma segunda reforma entre 1817 e 1828 (MARTINS, 1992 p. 57).

Entretanto, esta paisagem sofreria modificações com o incremento da ligação interior-litoral a partir da expansão da produção cafeeira na região de Campinas e Planalto Paulista. A terra de Tijucuçu era uma intersecção modal de transportes – fluvial nos córregos Tamanduateí e dos Meninos, nos carros de bois interligando bairros, litoral e capital. Sua localização no vale do Tamanduateí a fazia vizinha da primeira linha férrea interligando o porto ao café no interior. Surge a São Paulo Railway, inaugurada em 1867 com 139 km e 11 estações – sequer se cogitara uma estação junto ao bairro de Tijucuçu (PASSARELLI, 1995)

O trem trazia os produtos da Revolução Industrial, mas um Brasil escravocrata não tinha tantos consumidores; portanto havia de se ampliá-los extinguindo a escravidão. Assim, sob pressão inglesa, o Segundo Império proclamou uma “lei para inglês ver” em 1831, proibindo o tráfico de escravos, reiterada em 1850, complementada em 1871, quando libertou filhos de escravas nascidos a partir dessa data; ao fim, culminamos na abolição da escravatura 17 anos depois. Mesmo antes da Lei Aurea, em 1871, a fazenda beneditina, combatida pela expansão urbana na cidade de São Paulo, que se valia de “telhas francesas” e “varandas inglesas”, libertou seus escravos, encerrando a escassa produção de cerâmicas – cuja dubiedade de trabalhos parecia não se sustentar ante a modernidade de relações trazidas pela Revolução Industrial.

A expansão urbana também atingiria as terras de Tijucuçu – do Bairro e da Fazenda – onde sitiantes, tropeiros e foreiros, que já haviam sido atingidos pela grilagem das terras comunais e desgastados pela Lei de Terras (do ano de 1850), sentiriam agora consequências na transformação da Fazenda Beneditina em Núcleo Colonial.

⁴⁶ Engenheiro Militar, reconhecido pelas suas soluções para a Igreja Matriz de Nossa Senhora Madre de Deus de Porto Alegre e o Forte S. Caetano do Estreito, em Estreito – também no Rio Grande do Sul.

A Ordem de São Bento negociou a Fazenda São Caetano do Tijucuçu com a Província de São Paulo, assinando sua escritura de venda em 5/7/1877. Em 1/7/1877, embarcam em Genova as primeiras famílias de imigrantes italianos. Finalmente, em 28/7/1877, instalam-se, nas edificações beneditinas remanescentes as 28 famílias que fundariam o Núcleo Colonial de São Caetano, juntamente com os Núcleos de Santana, Glória e São Bernardo – conforme tinha-se fora instruído pelo Ministério da Agricultura em janeiro daquele ano (LANGENBRUCH, 1971).

A transição do trabalho escravo para o trabalho assalariado não seria pacífica, já que por parte dos grandes fazendeiros de café, havia a certeza dos resultados obtidos com o trabalho escravo, mas pairavam sérias dúvidas quanto ao trabalho livre – discutia-se a desorganização do trabalho e a desordem social que se seguiria à emancipação. Fizeram-se várias tentativas e ensaios, sendo a criação dos Núcleos Coloniais uma delas (MARTINS, 2003).

Os imigrantes provinham do Vêneto, de pequenas propriedades trabalhadas em regime de parceria, vítimas da expropriação econômica e territorial da unificação italiana e buscavam aqui terras próprias, somadas às promessas de viveres, casas, ferramentas e escrituras (rapidamente), conforme contratos firmados antes do embarque. Sintomaticamente alojaram-nos na Senzala, junto à sede da Fazenda Beneditina.

Distribuir-se-iam entre 75 famílias (sendo 5 não italianas e uma alemã) 92 lotes rurais (cada um com 151.250 m²) e 25 urbanos (cada um com 4840 m²) – propõem uma continuidade espacial ao complexo das edificações da Casa Grande e de frente à Capela, aos fundos desta não se destinavam lotes urbanos - sistema de espaços livres conectando as terras entre o Córrego dos Meninos e o Ribeirão do Moinho Velho (atual Vila Carioca) - Figura 1 e 2

Figura 1 : Planta do Núcleo Colonial de São Caetano elaborado em 1887- apresentando os Lotes Rurais e Urbanos, que já definem um arruamento, herdeiro dos caminhos coloniais.

Fonte: SÃO PAULO. Museu da Imigração do Estado de São Paulo - 2019

Figura 2: Detalhe do Mapa do Núcleo Colonial de São Caetano - destaque dos Lote Urbanos, o arruamento dá continuidade aos Caminhos Coloniais e a localização dos edifícios beneditinos.

Fonte: editado pelo autor.

Entretanto, a pobreza, o sacrifício e as escassas oportunidades levaram 17 famílias a venderem seu direito de propriedade antes de 11 anos do recebimento. Era um período de fome, doença e morte, bem distante do sonho prometido aos imigrantes, conforme relata Martins:

Poucos dias depois da chegada dos imigrantes, já falecia a filha de um dos colonos. [...] Até o dia 20 de outubro de 1877, havia morrido 18 pessoas na localidade - uma morte a cada 5 dias, uma frequência alta num grupo de pouco mais de 150 pessoas, menos de 40 famílias, diversas das quais aparentadas entre si. (MARTINS 1991 p.20)

Para os 161 colonos recenseados ao fim de 11 meses da instalação do Núcleo, a estadia resultou em 26 mortos, (18 deles nos três primeiros meses), mormente crianças, assolados por doenças como tifo, oftalmia purulenta, febre tifoide⁴⁷, diarreia, reumatismo, e principalmente incompreensão, ressentimento ou estranhamento. Para os colonos, a Casa Grande e seu complexo de edificações, canais e muros não os conectava à prospera economia agroindustrial beneditina, mas conectava-os à desdita de uma árdua vida em um território⁴⁸ novo, às vezes hostil, com morosidade burocrática – restava-lhes a fé, talvez na capela, já apequenada e desgastada, como local para prover alento no santo padroeiro, São Caetano, que tal como eles era italiano.

Não bastassem o abandono e doenças, somam-se os ressentimentos entre os antigos moradores do bairro Tijucuçu (usuários das antigas áreas comunais) ressentidos com o tratamento às famílias italianas - os autóctones foram expulsos por grileiros e estes foram assentados. Ressentimentos chegam às vias-de-fato com invasões, depredações, vandalismo e demolições além do Córrego dos Meninos.

Estes ressentimentos fundamentavam-se em uma certa idealização do trabalho livre, entendido como parte da superioridade da imigração europeia sobre os nativos:

...na ideologia da imigração definiu-se, equivocadamente, a concepção de que a superioridade histórica do trabalho livre era, na verdade, a superioridade cultural e até racial do imigrante em relação aos nativos, escravos ou não. E não poucos imigrantes assumiram como verdadeiro esse pressuposto puramente ideológico. (MARTINS, 2003 p.57)

Agravaram-se animosidades em 1889 quando cria-se o município de São Bernardo, entregando a São Paulo as terras além do Córrego dos Meninos, as comunais,

⁴⁷ Febre tifoide : infecção causada pela bactéria *Salmonella typhi*. Os sintomas variam de ligeiros a graves e têm geralmente início entre 6 a 30 dias após exposição à bactéria. Difere do Tifo que se apresenta como um grupo de doenças infectocontagiosas - o tifo epidêmico, tifo scrub e tifo murinho.

⁴⁸ Território, neste caso, identificado como apropriação cultural de um imaginário de identidade social, segundo a concepção de HAESBAERT, Rogério; LIMONAD, Ester. O território em tempos de globalização. Revista do Departamento de Geografia, UERJ, RJ, v. 5, p. 7-19, 2007. p.45

em disputa, ou grilladas, juntamente com os lotes remanescentes do Núcleo Colonial na atual V. Carioca – rompem-se os vínculos beneditinos que ainda restavam.

Aqueles colonos persistiam na produção agrícola, as videiras e a produção de vinho deram sucesso, conforme relata o romancista Júlio Ribeiro na sua obra “A Carne”, de 1888, onde menciona os vinhos produzidos no Núcleo com a marca “São Caetano” como produtos de qualidade. Porém a contaminação de videiras pela praga filoxera⁴⁹ gerará uma quebra, da qual estes agricultores não se recuperarão – conforme descreve Langenbuch:

O relatório da Secretaria da Agricultura de 1897 assim se manifesta a respeito: “em 1894 a safra (de uva) foi consideravelmente prejudicada pelo aparecimento do “*phylloxera*”, e sendo a colônia situada em terras cujo cultivo para outros produtos é contrariado por condições climatológicas desfavoráveis, os colonos, desanimados pela devastação dos vinhos, atiraram-se às matas, que estão sendo devastadas para extração do carvão vegetal e da madeira “. Os relatórios congêneres de 1894 e 1895 já aludiam aos fatos citados, sendo que estes atribuem inclinação pelo extrativismo à pequena fertilidade das respectivas terras. (LANGENBUCH, 1971 p. 100)

Decorridos dez anos da implantação dos Núcleos Coloniais a Província fez um recenseamento para avaliar quantitativa e qualitativamente os resultados obtidos. O recenseamento apontou que o Núcleo Colonial detinha 215 habitantes, sendo que 6% deles eram italianos, de uma população ativa de 141 habitantes, 137 deles eram agricultores, ou seja 97% da população ativa. (LANGENBUCH, 1971)

Não seria de se estranhar que boa parte destes agricultores negociasse seus lotes rurais entregando-os a industriais que buscavam terrenos baratos nos subúrbios de S. Paulo para instalação de fábricas, conforme detalha Saes e Nozoe:

Embora, em seus primórdios, tivesse havido a instalação de muitos estabelecimentos no interior do Estado, atraídos pela proximidade da matéria-prima ou pela facilidade da energia hidráulica, verificou-se uma progressiva concentração da indústria nos limites da Capital (...). As indústrias passaram, então, a buscar outras localidades, primeiro no entorno da Capital e, depois, em municípios mais distantes do interior. (SAES; NOZOE 2006 p.3)

⁴⁹ Detectada inicialmente no ano de 1854, FILOXERA é uma praga que ataca as raízes e folhas de um vinhedo. Trata-se de um pulgão que se alimenta das raízes da videira abrindo espaços que serão preenchidos por fungos matando-a em um período de três a quatro anos.

O retorno às heranças beneditinas, na produção industrial, se dá pela venda do Lote Urbano, local dos antigos fornos beneditinos, conforme destaca Martins, enquanto descreve as instalações e edificações da fazenda dos beneditinos, a começar do muro que as cercava:

Era um muro de taipa socada. Cercava a casa-grande, a capela e as senzalas. [...]... Fora do muro, na direção do rio, como viu Henrique Raffard em junho de 1879, estavam os três fornos que faziam parte da fábrica de louças vidradas, ladrilhos, tijolos e telhas, iniciada pelos monges beneditinos em 1730, quando foi construído o primeiro forno. Em 1757, o abade propôs e o conselho do mosteiro aprovou um segundo forno “visto ser procurado na cidade a cerâmica ali feita”. Antes de 1769, já havia ali um terceiro forno pequeno para louça [...] Os fornos ficavam no terreno que seria adquirido, em janeiro de 1880, pelo Dr. Samuel Eduardo da Costa Mesquita, dentista da Rua Direita, em São Paulo, que neles passaria a produzir os tijolos da Marca “Paulista”, dos quais ainda podem ser encontrados em velhas construções de São Caetano.(MARTINS 1992 p.58)

Não seria este o primeiro lote a ser adquirido pelo Dr. Samuel Eduardo da Costa Mesquita, uma vez que adquirira em 1879 o Lote no. 64 da margem esquerda do Córrego dos Meninos⁵⁰, mais tarde compraria 73% do Lote no. 28 de Luigi D’Agostini, situado à margem esquerda da ferrovia (em direção a Santos) e adjacente ao lote adquirido anteriormente. O dentista despenderia “uma pequena fortuna” entre 12/1879 e 3/1880 para a compra de lotes, material e salários de empregados para restabelecer a olaria. O Dr. Samuel Eduardo da Costa Mesquita viria a falecer em 13/1/1894, entretanto, seu empreendimento industrial seria a base da empresa Pamplona, Sobrinho & Cia. que comprou estas terras e para lá se transferiu em 1896 com o propósito de produzir sabão e graxa, contratando entre 30 e 40 trabalhadores, sendo que 98% deles eram italianos – vizinhos provavelmente (MARTINS, 1992).

Face a esta situação de desamparo, estes colonos venderão seus lotes rurais para especuladores ou empreendedores industriais à busca de terrenos baratos à beira da linha férrea. Entre 1890 e 1891, o Banco União, pertencente ao Senador Lacerda Franco, adquirirá quase 30% das terras do Núcleo Colonial.

⁵⁰ Este lote seria muitos anos depois a localização da IMÊ – Indústria Matarazzo de Energia – primeira refinaria de petróleo do ABC. Sua localização é controversa, já que situado à margem esquerda do Córrego dos Meninos pertenceria ao Município de São Paulo e não ao de São Caetano do Sul. Porém, com a alteração do canal do córrego ele respeita as divisas históricas da Lei nº 38, de 12 de março de 1889, que elevou a município o distrito de São Bernardo, conservou as divisas existentes (KENDE, 2002)

Segundo o recenseamento de 1887 o Núcleo Colonial contava com não mais de 20 casas definitivas, junto a efêmeros 13 ranchos – além do próprio nacional, a Casa Grande, usada como administração e escola, a Senzala, ainda usada como habitação provisória e a Capela destinada à fé. Em 10/1898, alegam à Diocese que a capela estava em ruínas, pedindo autorização para edificar sobre ela uma nova Igreja (MARTINS, 1998).

O espaço da fé e do sagrado, representado pela Capela, teria de ser reconfigurado às expectativas e visão do colono italiano. O espaço beneditino, regido pela dubiedade, construído nas técnicas coloniais, baseado em dois tipos de trabalho, havia de ser revisado. Os colonos adotaram essa terra e buscavam afirmar-se como uma contribuição europeizante às práticas nativas anteriores, assim, nada mais significativo que erguer uma Igreja maior, assentada sobre tijolos, erguida por mãos italianas e assalariadas, sobre os alicerces da Capela Beneditina. Desta forma, a partir de 1899, os “empreendedores independentes do Núcleo” doaram, à nova Igreja, seu conhecimento, seu tempo, seus braços e os tijolos.

O espaço da antiga fazenda beneditina era ordenador em três esferas:

- DE INTEGRAÇÃO de atividades administrativas e educacionais na Casa Grande; de acolhimento, nos “quartinhos” da antiga Senzala, onde os imigrantes aguardavam a delimitação e entrega de lotes;
- DE SOCIABILIZAÇÃO, junto ao pátio interno, ao redor da capela e frente ao adro para as celebrações religiosas e cívicas.
- DO ARRUAMENTO também ordenado pela herança beneditina, uma vez que acompanhava o traçado do Caminho Velho do Mar, acrescido agora do caminhos das olarias, das plantações e das poucas indústrias recém-chegadas.

A Figura 3 apresenta a Planta do conjunto beneditino ao final do séc. XIX, que pretendia-se leiloar em hasta pública⁵¹. Ao centro abaixo aparece a Capela, à esquerda dela a Casa Grande e à direita os 13 “quartinhos” da Senzala. À frente da Capela projeta-

⁵¹ A Hasta para a venda do terreno atrás da senzala beneditina, que conformaria uma rua, não chegou a se realizar.

se uma rua orientada pelo eixo central do conjunto beneditino – conforma-se uma praça ao redor do conjunto, que pareceria prolongar-se acima em direção ao Córrego dos Meninos.

Figura 3: Planta do Próprio Nacional – Conjunto Beneditino ao final do séc. XIX.

Fonte: SÃO PAULO. Museu da Imigração do Estado de São Paulo -2019

Desta forma, denota-se a importância atribuída ao conjunto beneditino, dando-lhe o eixo norteador do Núcleo Urbano, enquanto estruturador da propagação dos arruamentos, através do alinhamento com o centro fundacional.

A Figura 4 retrata a população de São Caetano em 1908, à frente da Igreja Matriz em construção, ostentando o trabalho coletivo dos moradores, suas paredes, ainda sem revestimento, apresentam os orifícios de andaime. A população está pronta para sair em procissão. Sugere-se um espaço público rodeando a igreja, demonstrando usos de

sociabilização. Na lateral direita, assinalado na Figura 4, aparece o telhado das senzalas beneditinas, enquanto à esquerda assinala-se na mesma Figura, o que resta do jardim beneditino, conectando-se a Igreja ao Córrego dos Meninos, não aparece claramente a Casa Grande beneditina – simbolicamente representa a transição do modelo beneditino, superado pelo trabalho assalariado, a caminho da industrialização.

Figura 4: Igreja Matriz de São Caetano - "Matriz Velha" – 1908. Vemos a população de São Caetano reunida em frente à Igreja, para a procissão de Santo Antônio.

Fonte: São Caetano do Sul, Fundação Pró-Memória - 2019

Altera-se então a paisagem no território do Núcleo Colonial, onde anteriormente o tempo era regido pelo ciclo anual da sementeira e colheita, agora passa a ser regido pela nova tecnologia do trem, do vapor, das horas e minutos diários de produção, imposta pela industrialização nascente, onde operários, recrutados entre os colonos empobrecidos dedicam-se às indústrias recém-instaladas, como detalha Martins:

Em poucos anos, ainda em meio de roças e plantações de uva e de batata, três [indústrias] foram montadas; empresas que se poderia classificar no setor químico, produtores de resíduos nocivos ao ambiente: a fábrica de Formicida Paulista, a

Fábrica de Sabão e Graxa Pamplona e a Refinaria de Açúcar e Destilaria de Bebidas e Licores do Banco União, todas na década de noventa. Na década de vinte, do século XX, o Rio dos Meninos já era considerado um rio poluído, de água inservíveis ao consumo humano. (MARTINS, 1998 p.10)

Ainda Martins re-caracteriza subúrbio e periodiza o encerramento da agricultura:

Com o aparecimento das indústrias, já no fim do século XIX (Formicida, Pamplona, Banco União), alguns dos antigos colonos e seus filhos tornam-se operários. Outros foram trabalhar nas olarias, tirando barro desde a madrugada, de cuja pobreza as fotografias do começo do século nos falam com clareza. Uns poucos se tornam pequenos comerciantes ou artesãos. Em 1910 a agricultura já estava praticamente desaparecendo; o camponês dava lugar ao operário. (MARTINS, 1992 p. 39)

Surge assim a denominação de “Bairro da Ponte” – graças à sua ligação com São Paulo sobre o Tamanduateí, remanescente do traçado do Velho Caminho do Mar.

Dentro das características de implantação de indústrias químicas, como já vimos, se instala a Fábrica de Formicidas Paulista⁵², que em 1893 empregava 16 adultos e 3 menores, chegando a 35 operários em 1901 (MARTINS, 1992).

A Fábrica de Sabão e Graxa Pamplona adquirirá toda a área beneditina preservada como conexão ao Córrego dos Meninos, quando da divisão dos lotes coloniais. Posteriormente sua fábrica será arrendada em 1912 a Francesco Matarazzo e vendida ao mesmo em que decide instalar em São Caetano um polo industrial verticalizado, posteriormente denominado Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo. Francesco Matarazzo, fundador do grupo, nascido na Itália e chegado ao Brasil em 1881, representava a era inicial da industrialização, personalista, intuitivo, baseando-se na produção verticalizada, amparada por financiamentos de Bancos estrangeiros, distribuindo sua produção por trem – daí a importância da localização de São Caetano, além de dispor de terrenos baratos.

Passados 25 anos, da sua instalação, as duas primeiras fabricas, Formicida Paulista e Matarazzo, empregavam 79 e 312 operários respectivamente; atesta-se desta

⁵² Pertencente a um grupo liderado pelo futuro Governador de São Paulo Manuel Joaquim de Albuquerque Lins.

forma que a segunda já era a maior empregadora do distrito de São Caetano, continuando assim por várias décadas.

Havia uma certa lógica no interesse de Francesco Matarazzo pela Pamplona, afinal seu primeiro empreendimento de sucesso, em Sorocaba, fora embalando banha de porco – ele conhecia insumos animais e através deles daria um salto industrial verticalizado. À produção de graxas soma-se, em 1922, o curtume, depois transformado em fábrica de sulfureto de carbono, utilizado no seu processo industrial. Em 1926, inclui também a fábrica Visco-Seda Matarazzo (à época destacada como inovadora⁵³), da mesma forma, seguem as fábricas de Papel, Papelão e Celulose em 1930, Louças Claudia em 1935, líder na fabricação de louças e azulejos. As indústrias químicas do grupo seguiriam com a fábrica de ácidos em 1936, sulfato de alumínio em 1939, soda caustica e hexacloro em 1948, de acetileno em 1955 e cálcio em 1955, culminando com a de ácido sulfúrico em 1961. Instala a segunda refinaria de petróleo do país (a primeira da iniciativa privada) a IMÊ – Indústria Matarazzo de Energia - montada em 1934, entrando em operação em 1939 (KENDE, 2002).

No ano de 1938, São Caetano contava 69 fábricas que ocupavam 8127 operários, enquanto que o vizinho Santo André contava com 72 fábricas e 7661 operários – desta forma dimensiona-se a importância da IRF Matarazzo em relação a São Caetano e os distritos circundantes, naquilo que Langenbuch denominou “verdadeira zona industrial suburbana...pelo grande número de indústrias que aí se estabeleceram, pelo tamanho das mesmas e pela diversidade de ramos industriais” e “o estabelecimento se beneficiava da contiguidade dos rios Tamanduateí e dos Meninos, que lhe fornecem água necessária aos processos industriais” (LANGENBUCH, 1971 p. 142 - 143)

A importância e extensão da IRF Matarazzo em relação à trama urbana ao seu redor pode-se dimensionar através da Figura 5, onde denota-se seu poder polarizador na formação da trama urbana da cidade. A sua dimensão em relação ao espaço circundante

⁵³ Deteria o monopólio de produção até 1936 com a inauguração da Nitroquímica, uma associação das famílias Ermírio de Moraes e Wolf Klabin.

e, principalmente, por ser único e polarizado seriam determinantes para o seu futuro – diferentemente do que aconteceu em outras áreas fabris do Brás ou Mooca, onde as indústrias conformaram conjuntos, mais facilmente incorporados à nova urbanização.

Figura 5 : Vista aérea da cidade de São Caetano do Sul – c. 1940 – destaque das instalações da IRF Matarazzo indicada no canto inferior direito

Fonte: SÃO PAULO. Museu da Imigração do Estado de São Paulo – 2019

A unidade fabril da IRF Matarazzo em São Caetano era uma das maiores do grupo. A IRF Matarazzo no seu auge contava com 365 fábricas produzindo verticalmente açúcar, álcool destilado, amido de milho, aparelhos de louça, arroz, azeite, azulejos, banha, bebidas, biscoitos, esmaltes, farinha de trigo, formicida, fósforo, inseticida, mandioca, margarina, marmelada, massas, milho, mortadela, óleo, papel e papelão, perfumes, pregos, presunto, sabão, sabonete, sal, sanitários, saponáceo, seda artificial, soda cáustica, tecidos, tintas, velas e vernizes. (RODRIGUES; VILELA, 2013)

Cabe aqui entender as bases que permitiram esta expansão industrial na cidade de São Paulo e conseqüentemente nos seus subúrbios. Conforme descreve Quinto Jr. e Iwakami:

No primeiro período da industrialização na cidade de São Paulo, ocorre uma significativa concentração de indústrias de bens de consumo não duráveis. Podemos nos referenciar neste período ao papel desenvolvido pelas indústrias Matarazzo, Votorantim e outros grupos, conforme apontado no trabalho “O Estado e o Urbano” de F. de Oliveira. Neste período, o processo de estruturação das áreas industriais ocorreu nos terrenos lindeiros às ferrovias, principalmente no trecho compreendido entre a região do Brás, Bom Retiro, Barra Funda, Água Branca, Lapa, Mooca e Ipiranga, e ainda na região do ABC. Podemos observar que a ferrovia é instalada em 1867, sendo que a ocupação industrial das áreas ao longo da ferrovia a partir de 1890 possuía como fatores condicionantes a existência de áreas planas e dos recursos hídricos. Fora da cidade de São Paulo, começa a se formar um grande subúrbio industrial. A futura região do ABC que, a partir de 1920 começa a se consolidar como o segundo mais importante distrito industrial da metrópole paulistana, com a instalação da General Motors, Firestone, Pirelli, Rhodia, Matarazzo, etc., que ocupam a continuação da ferrovia no sentido da Serra do Mar. (QUINTO JR.; IWAKAMI 2013 p.5)

Identifica-se este empresário industrial, inicialmente um produtor rural enriquecido pela produção e exportação de café, permitindo que o capital gerado pudesse ser aplicado em outras atividades – da nascente indústria de bens de consumo às linhas férreas. Por outro lado, teremos um seleto grupo de imigrantes dedicados ao comércio, mormente de produtos importados, com conexões com os agentes financiadores no exterior e conhecedores das novas características de consumo da nascente urbanização. Deste modo encontram-se a final do século XIX em São Paulo uma nascente indústria de produtos de consumo, tais como vestuário, têxtil, alimentos e bebidas (DEAN, 1971).

Somam-se às bases industriais acima a imigração e seu influxo urbano, já que em 1888 havia em São Paulo mais de 90.000 imigrantes - quase que a totalidade deles italianos - e 10 anos depois metade deles empregavam-se na indústria. Geravam assim uma relação de reciprocidade e diálogo com estes industriais imigrantes, dando preferência aos produtos com afinidades a esta nostalgia da terra mãe (MARCOVITCH, 2003)

Os espaços abertos de sociabilização, como praças, ruas, campos de futebol e várzeas serão reduzidos sistematicamente, ocupados pelas sucessivas ampliações da IRF Matarazzo, subjugando os espaços da urbanidade à mesma lógica produtiva da

indústria. Inicialmente, as ruas ramificavam-se do Caminho do Mar – Rua Um (posteriormente Rui Barbosa) e Dois (posteriormente Rua Ceara) – têm suas casas adquiridas e, ao fim, também a rua em si passa a pertencer à IRF Matarazzo, em 1939, por permuta com a Prefeitura de Santo André⁵⁴. O Córrego dos Meninos é desviado para abastecer a fábrica de Rayon e seus filtros ocupam a esquina da Rua Mariano Pamplona (nova denominação do trecho inicial do Velho Caminho do Mar) com a Rua Ceará. (MÉDICI, 1992) Conforme podemos acompanhar a evolução espacial através das Figuras 6, 7, 8 e 9.

Figura 6 Mapa da Cidade de S. Paulo – 1913 – destaque da localização de São Caetano

Fonte Arquivo do Estado de São Paulo – 2019

⁵⁴ Ato de Permuta nº 319 da Prefeitura de Santo André, autorizando o Município a permutar com a IRF Matarazzo o leito da Rua Rui Barbosa, no distrito de São Caetano, com uma área próxima de 2681 m² (MÉDICI, 12/01/2009)

Figura 7 Detalhe ampliado do Mapa de 1913 - com destaque para as Ruas Um e Dois

Editado pelo Autor

Figura 8 Mapa de São Caetano do Sul – 1949. Destaque para a área da IRF Matarazzo

Fonte Arquivo do Estado de São Paulo – 2019

Figura 9 Detalhe ampliado do Mapa de 1949, sem as Ruas Um e Dois - rotacionado

Fonte Editado pelo autor

Estendendo as relações entre a indústria e os funcionários, em 1940 a prefeitura de Santo André concede o Alvará de Construção para 79 casas destinadas aos funcionários – a Vila Matarazzo⁵⁵ – construída no perímetro da fábrica, criando quarteirões ao lado e ultrapassando o Córrego Tamanduateí (já em São Paulo), conforme pode-se verificar na Figura 10, para tentacularmente sobrepor-se a córregos e limites municipais, criando o “espaço industrial” além da indústria, ou nas palavras de Lefebvre, quando o novo modo de produção: “se apropria, isto é, arranja para seus fins o espaço preexistente, modelado anteriormente. Modificações lentas, penetrando em uma espacialidade já consolidada, mas perturbando-a às vezes com brutalidade”. (2013, p. 128 grifo nosso)

⁵⁵ Conjunto Residencial SAIRF Matarazzo, autor do projeto Francisco Verrone, segundo os Alvarás 3174, 3082, 4190, todos de 1940, Alvará de Habite-se emitido sob no. 479, talão 12, de 27/9/1940. Segundo o Projeto as águas sujas seriam lançadas ao Tamanduateí após tratamento de fossas a cada grupo de 6 casas.

Figura 10: Vista aérea das instalações da IRF Matarazzo, em 1958 com o conjunto de casas da Vila Operária, que conformam 6 quarteirões abaixo do Córrego Tamanduateí em São Caetano (assinalados na cor vermelha) e 2 quarteirões acima do Córrego (assinalados na cor amarela), já no município de São Paulo. Destacam-se os dois conjuntos de residências no perímetro das instalações da fábrica.

Fonte: Geoportal Memória Paulista 1958

As razões para a construção das casas da vila operária não eram humanitárias e sim um investimento da indústria, conforme explica Eva Blay:

A casa operária, na vila, representava, do ângulo da empresa, um investimento de capital. Era uma forma de investir na terra urbana, sempre valorizável, e de aumentar o capital fixo. Tratava-se de um modo de aumentar o patrimônio do grupo. (Blay 1985 p. 259)

Para a empresa é altamente lucrativo: durante 30 ou mais anos, ela justifica a compressão dos salários, pois “dava” uma casa para morar por um aluguel muito baixo. Mas, de qualquer modo, recebia um aluguel, ou seja, parte do salário retornava. [...] A venda das casas, (...), foi uma forma encontrada pelo grupo empresarial de recuperar não apenas o capital investido, mas de retirar dos operários toda a possibilidade de se apropriar de qualquer parcela do capital da empresa. (BLAY, 1985 p.250)

Também as relações espaciais se rompiam a partir da implantação das vilas, nas palavras de Eva Blay:

Na verdade, Matarazzo dispunha da cidade toda. E, em particular, dos bairros operários. Os muros de suas vilas estendiam-se além dos limites físicos dos terrenos onde eram construídas, abarcando o bairro no qual estava a fábrica e eventualmente as escolas. (BLAY, 1985 p. 248-249)

A voracidade territorial da IRF Matarazzo consome os terrenos reservados para a ampliação de espaços livres para sociabilização, em direção ao Córrego dos Meninos, e circunda a Igreja Matriz, deixando a lateral esquerda dela para a Praça Ermelino Matarazzo – esta também circundada em três laterais pelas instalações da IRF Matarazzo. A Igreja está encapsulada pela fábrica. O trajeto casa-trabalho estreita-se.

Entretanto, uma vez construídas as casas, não se mantem relações de pertencimento ou sociabilização dentro da vila operária, conforme explica Blay:

...o que se verificou foi que nesta como nas demais vilas operárias, não há contatos frequentes ou constantes entre os moradores. O vínculo, antes decorrente de uma semelhante condição de trabalho, hoje se perdeu, e a moradia não é condição suficiente para aproximar moradores. (BLAY, 1985 p. 259)

Os espaços de interação social restringem-se. Os campos de futebol de várzea esvaem-se. Também os córregos se submetem à dinâmica da indústria com seus cursos alterados e suas águas turvas. Vide a Figura 11.

Figura 11: Vista aérea das Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo – década de 1950 - localizada no Bairro Fundação, destacado acima à esquerda a Igreja totalmente encapsulada pelas instalações da IRF Matarazzo. No canto inferior e à esquerda das instalações pode-se ver as residências da V. Matarazzo.

Fonte São Caetano do Sul, Fundação Pró Memória de - 2019

Perdem-se os rastros das edificações da Casa Grande, da Senzala e das demais edificações beneditinas. O relógio de sol da praça central beneditina fora substituído pelo apito da fábrica. Entre as décadas de 1940 - 1950 a IRF Matarazzo completou sua expansão, não havia mais espaços abertos, ela ocupava e centralizava o Bairro da Fundação – não mais Bairro Da Ponte.

Assim, na metade do séc. XX, a cidade deixa de ser um “povoado-estação”, dependente da conjunção das estações-indústrias-loteamento iniciante, irradiando sua malha entre as indústrias e a linha férrea, tendo as casas construídas pelos próprios moradores/operários e as “Vilas operárias” criadas pelas fábricas. A expansão urbana se caracteriza pela abertura de ruas e não mais pelos lotes, permitindo uma organização espacial que avança para o “outro lado da linha férrea”, no Centro Novo. Estimulando o surgimento de oficinas e salões comerciais em sobrados de usos mistos que abastecem os bairros nascentes em S. Paulo, como Vila Califórnia, Vila Bela, e parte da V. Prudente, e bairros novos em São Caetano, servidos por linhas de ônibus sobre ruas calçadas, conectando centros comerciais satélites à estação. (LANGENBRUCH, 1971)

A perda de importância do núcleo fundacional se reflete na decisão política de criar a sede da prefeitura, após a emancipação de Santo André em 1/1/1949, em um espaço “do outro lado da linha do trem”, refletindo, na dinâmica do comércio e na qualidade das moradias, a imagem da modernidade pretendida pela estreante administração – longe do controle da IRF Matarazzo. Também a perda de representatividade da Igreja Matriz se fez sentir quando em 1937 surge uma ampla Igreja, “do outro lado da linha do trem”, a Matriz Nova, denominada em 1957 Matriz da Sagrada Família.

Porém no período de 1950 a 1960 o padrão de investimento industrial havia mudado de rumo, quando se inicia um segundo período de industrialização no país, agora liderado pelo estabelecimento de indústrias que não se baseavam na distribuição local e sim na escala nacional de participação, conforme descreve Quinto Jr. e Iwakami:

O segundo período é marcado pela instalação de indústrias de metalurgia, química e de bens de consumo duráveis, o que colocou a metrópole paulista na posição de maior concentração de produção industrial, sendo que no final dos anos 50, mais 40% de toda a produção industrial brasileira e quase $\frac{3}{4}$ da produção de bens de capital e consumo duráveis estava na Grande São Paulo. O maciço bloco de investimentos realizado entre 1956 e 1962 através do Plano de Metas altera radicalmente o padrão de acumulação do capital da economia brasileira com a implantação de indústria pesada de bens de produção, instalada principalmente na região da Grande São Paulo. A forma de integração do mercado nacional altera-se qualitativamente ingressa numa segunda fase, muito mais profunda, que é a fase da dominação do processo de acumulação do capital em escala nacional, ou seja, a integração do mercado não se manifestava, a partir de 60, apenas pela ótica do fluxo de comércio, mas também e principalmente pelas diretrizes gerais do processo de acumulação de capital reprodutivo do país. Essa mudança qualitativa é de grande importância, pois faria a Grande São Paulo tornar-se o eixo dinâmico da economia nacional. (QUINTO JR.; IWAKAMI 2013 p.5)

A década de 1950 finda com notícias que afastam moradores do bairro com inundações dos córregos Tamandateí e dos Meninos⁵⁶. O cheiro forte das chaminés da IRF Matarazzo contribui para desestimular moradores. O padrão de industrial vertical utilizado ao surgimento da IRF Matarazzo esgota-se com ingresso no ABC das indústrias multinacionais ágeis e descentralizadas do período automobilista paulista. Soma-se a esse fator, a situação combalida da IRF Matarazzo que ainda se recupera dos desgastes da primeira sucessão, com dificuldades de se manter no ritmo de crescimento anterior. Decaem investimentos e mingnam inovações nos processos industriais, demonstrando ao mercado sua obsolescência, conduzindo a uma perda de participação nos mercados, cedendo assim espaço aos concorrentes – não mais eram líderes em quaisquer segmentos – vide as Figuras 12 e 13.

⁵⁶ As inundações persistem. Em 11/03/2019 uma chuva de 160 mm provocou alagamentos de até 2m de altura em vários pontos do Bairro Fundação (S. Caetano do Sul) e Mooca (S. Paulo) provocando mortes e prejuízos aos moradores – conforme notícias publicadas <<https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2019/03/depoimento-jamais-tinha-visto-algo-assim-em-sao-caetano.shtml>> Acesso em 21/07/2019 <<https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2019/03/11/rua-de-sao-caetano-tem-quase-2-metros-de-agua-e-mais-de-20-enchentes-em-35-anos.ghtml>> - Acesso em 21/07/2019

Figura 12: Vista da IRF Matarazzo, desde a margem direita do córrego Tamanduateí. Destaca-se as chaminés e as casas da V. Matarazzo – década de 1970

Fonte: São Caetano do Sul, Fundação Pró Memória - 2019

Figura 13: Enchente do córrego Tamanduateí no Bairro Fundação altura da IRF Matarazzo – ano de 1978.

Fonte: São Caetano do Sul, Fundação Pró Memória - 2019

A situação de trabalho na IRF Matarazzo era de difícil a péssima, devido aos desgastados processos de produção – cheiros fortes, contaminação e arrochos salariais. Greves nas unidades de rayon e cerâmica com forte reação da diretoria.

Inicialmente, nas décadas de 1940 e 1950, as reivindicações de atenção à saúde dos trabalhadores foram atendidas, conforme relata Ademir Médici:

A Matarazzo era horrível no começo. O gás era forte, os empregados se queimavam. Aquilo afetava a vista de Maria e de outros companheiros. Em casa ela não conseguia enxergar [...]. Depois a fábrica começou a instalar ventiladores e as condições melhoraram. (MÉDICI 1993 p.177)

Movimentos reivindicatórios de funcionários por melhoras salariais sucediam-se - alguns resultando em greves⁵⁷. Foram-se lentamente deteriorando as relações entre funcionários e fábrica.

Entretanto, estas unidades que continuaram em funcionamento nas décadas de 1970 e 1980, eram a imagem da obsolescência e da falta de investimentos na manutenção. A situação dos funcionários remanescentes gerara ações do Sindicato dos

⁵⁷ Greves na unidade de rayon em abril/1953 ou na unidade de louças fevereiro/1964. (MÉDICI, 1993)

Trabalhadores Químicos do ABC que tinham por objetivo denunciar o descaso com os funcionários, com os processos produtivos obsoletos e com as fontes de contaminação.

Através de um programa de Saúde dos Trabalhadores Químicos em conjunto com os Centros de Saúde do Trabalho, se confirmam as suspeitas de contaminação com 30 casos de Leucopenia, proveniente da contaminação por BHC em funcionários da IRF Matarazzo. (TODESCHINI, 1989)

O BHC (Hexacloro-ciclohexano) é um organoclorado empregado como inseticida, cuja intoxicação pode ocorrer por absorção cutânea, ingestão ou inalação. Ações mais graves ocorrem no sistema nervoso central, fígado, rins e medula óssea, podendo comprometê-los irreversivelmente. Devido à redução dos glóbulos brancos, uma pessoa com leucopenia está sujeita a contrair doenças e até mesmo morrer de infecções, principalmente respiratórias. A Leucopenia pode evoluir para quadros mais graves, como a leucemia ou a aplasia da medula (incapacidade de a medula óssea produzir células sanguíneas). (COSTA, 2009)

A constatação dessas contaminações se dá através de duas visitas de fiscalização da Delegacia Regional do Trabalho, a primeira, realizada em 15/10/1980, detectou no ambiente de trabalho irregularidades grosseiras, como poças espalhadas, gotejamento, material enevoadado, ou seja, BHC espalhado por toda parte com sua coloração esbranquiçada e seu odor característico, detectado a mais de cem metros. O processo industrial era falho, já que a pasta proveniente dos reatores era espalhada pelos pavilhões da IRF Matarazzo para secar e finalmente atingir a configuração final de pó. Não havia proteções, exaustões ou enclausuramento de materiais tóxicos – os poucos equipamentos de proteção, como máscaras respiratórias, não protegiam os olhos, nem a absorção pela pele – eram inócuos ao risco proporcionado. (COSTA, 2009)

Não bastassem os riscos da produção industrial, havia a negligência com as instalações obsoletas e sem manutenção, onde pisos com saliências, depressões, escadas inseguras, sem corrimão, ou sacadas sem guarda corpo, agravavam os riscos

aos trabalhadores, já que o benzeno, ao atacar o sistema nervoso, pode provocar tonturas, nervosismo e vertigens.

À medida que os fiscais avançavam dentro da fábrica mais saltavam aos olhos os descasos, como no refeitório do térreo, utilizado para aquecer marmitas e fazer refeições, com filtros de água, mesas e cadeiras, que estava praticamente dentro do pavilhão de produção e secagem do BHC.

A IRF Matarazzo possuía licença especial para fornecer o produto para Superintendência de Campanhas de Saúde Pública (SUCAM), órgão da Secretaria Estadual da Saúde que empregava o BHC no combate ao barbeiro, transmissor do Mal de Chagas. A comercialização desse formicida produzido com BHC era identificado em Notas Fiscais como Talco. O risco desse formicida pode ser sintetizado na combinação de “dois venenos”: o cloro e o benzeno. (CUNHA, 1997) (CUNHA et al., 1998)

A segunda inspeção de 22/10/1980 contou com a presença do Delegado de Trabalho, equipamentos para detecção de gás e vapor, analisadores de vapores e cromatógrafos. Os trabalhadores foram encaminhados para avaliação na Secretaria da Saúde. Os fiscais trouxeram um aparelho próprio para as medições de benzeno e ficaram duas horas dentro da fábrica em pleno funcionamento.

A fiscalização da DRT constatou, segundo Todeschini:

...vazamento de produtos tóxicos, equipamentos precários e sem manutenção, possível inalação de pó contendo BHC e evidência provável de teores atmosféricos de benzeno além do que o permitido pela legislação; irregularidades na edificação com presença de pisos derrapantes, irregulares, com saliências e depressões e sem proteção contra umidade. Irregularidades que eram fortemente agravadas no fato da Matarazzo utilizar o benzeno, que pode provocar alterações do sistema nervoso central, a ponto de causar fadiga, nervosismo, tontura e vertigens. Numa segunda vistoria, em 22 de outubro de 85, os fiscais trouxeram um aparelho próprio para as medições de benzeno e ficaram duas horas dentro da fábrica em pleno funcionamento. Resultado: todos os locais avaliados apresentavam concentrações de benzeno muito acima do limite de tolerância permitido pela lei (na época 8 ppms). Os índices variavam entre 20 e 100 ppms. **Em certos pontos, os trabalhadores respiravam diariamente 120 vezes mais benzeno do que o máximo permitido pela legislação da época.** (TODESCHINI 1989 p.83 negrito nosso)

A IRF Matarazzo optou por encerrar as atividades ante a alternativa de adequar sua produção às exigências do DRT⁵⁸ e CETESB (COMPANHIA ESTADUAL DE SANEAMENTO BÁSICO) – optou também por remanejar seus trabalhadores ainda ativos para outras unidades.

Por fim, em 7/4/1987, falece de Leucemia, no Hospital Brigadeiro de São Paulo, P. M. F^o, contratado em 1973 pela IRF Matarazzo como Mecânico de Manutenção, contaminado por BHC e portador de Leucopenia. Declarado oficialmente como a primeira vítima de contaminação.

As instalações industriais passam do abandono à destruição. Os embates judiciais sucedem-se às restrições de ocupação, circulação e uso – excetuam-se as casas da V. Matarazzo, mesmo aquelas lindeiras à área de produção e contaminação, não foram consideradas potenciais vítimas de contaminação pelos órgãos técnicos em nenhum momento.

No período de agosto de 1995 a março de 1997, investigações da CETESB ainda revelam elevados níveis de Mercúrio e BHC. Com base nesses resultados, a Indústrias Químicas Matarazzo S.A. – sucessora da IRF Matarazzo - foi autuada para remediar as áreas contaminadas, com a exigência de não aproveitamento da área para quaisquer atividades. Em 2001 constata-se que não promoveram o encerramento oficial das atividades - simplesmente desativaram as instalações, demoliram áreas internas, mas permanecem com a obrigação de responder pelo passivo ambiental (SÃO PAULO, 2013).

A partir do ano de 1992, a Prefeitura de São Caetano do Sul retoma as festividades do Núcleo Colonial⁵⁹, para o padroeiro São Caetano, promovida como “Festa Italiana”, durante todos os finais de semana do mês de agosto, na Praça Comendador.

⁵⁸ Delegacia Regional do Trabalho.

⁵⁹ As festas para o padroeiro, São Caetano, ainda como Núcleo Colonial, tiveram início em 1883, ganhando destaque em 1888, quando a São Paulo Railway institui horários e preços especiais para este evento. A festa oferecia a oportunidade de ganhos para a paróquia e os moradores locais. Na primeira década do século XX a Festa foi lentamente abandonada, provavelmente pela dissolução dos espaços públicos para torná-los espaços industriais.

Ermelino Matarazzo, agora encapsulada por uma fábrica abandonada. Inicialmente, a festa se dava no interior do pátio da IRF Matarazzo e em 1999, a festa passa à praça Com. E. Matarazzo, junto à Igreja Matriz e ruas adjacentes, à sombra das fachadas em ruína da IRF Matarazzo - conforme espelham as Figuras 14, 15 e 16

Figura 14: Vista aérea do Bairro Fundação em 1995. Vemos a chaminé da IRF Matarazzo (em processo gradual de demolição), a Matriz de São Caetano (Matriz Velha) e a Praça Com. E. Matarazzo encapsulados pelas ruínas.

Fonte: São Caetano do Sul, Fundação Pró Memória – 2019

Figura 15: Vista panorâmica interna da área já demolida da IRF Matarazzo, vê-se à direita os fundos da Igreja Matriz, ao centro restam somente as fachadas – julho de 2018

Fonte do autor

Figura 16 – Imagem noturna da Festa Italiana de 2016 junto à antiga Igreja Matriz, na Praça Com. E. Matarazzo

Fonte: Bastidor Político - 2017

A festa homenageia os imigrantes italianos do Núcleo Colonial, com barracas oferecendo comida típicas e apresentações artísticas. O tom é de exaltação a esses “destemidos precursores que das itálicas terras a estas terras aportados com indômita pujança abriram o caminho ao hodierno progresso” (grifo nosso), como expressa a placa comemorativa do cinquentenário da Fundação do Núcleo Colonial afixada na lateral da Igreja Matriz – Figura 17. Trata-se, através desta placa comemorativa, de legitimar os colonos como fundadores que, dotados de excepcional coragem, inauguraram uma sociedade, brindada ao progresso por seu intermédio – confunde-se assim, a “história iniciada” com a imigração com a “história continuada” de um território de transições (MARTINS, 2003).

Promove-se uma imagem do sucesso de imigrantes, como se não houvesse outros partícipes na construção desse espaço, a não ser colonos italianos – coisa que os relatos dos trabalhadores beneditinos desmentem, o trabalho nas olarias não corrobora,

onde o abandono das ruínas da IRF Matarazzo se confirma - tudo finda pelo melancólico apagamento do trabalho e a exaltação do empreendedor.

Figura 17: Placa comemorativa do cinquentenário do Núcleo Colonial

Fonte do autor

Em fevereiro de 2005, a Prefeitura torna-se corresponsável pela disseminação de contaminantes quando constrói na área interdita o Complexo Viário Pref. Luiz Olinto Tortorello - uma avenida rasga o terreno contaminado, cava sobre um solo, contendo BHC, que será redistribuído, elevando o nível de acesso ao viaduto que transpassa a linha do trem - conectando parte do tráfego de automóveis da Via Anchieta à Av. dos Estados (Figura 18). A CETESB⁶⁰ emite um Auto de Intimação à Prefeitura Municipal de São

⁶⁰ A CETESB define o gerenciamento de áreas contaminadas como um conjunto de medidas adotadas com o intuito de minimizar riscos provenientes das contaminações à população circundante e ao meio ambiente.

Caetano do Sul e a Indústrias Químicas Matarazzo SA, para prestarem esclarecimentos sobre o assunto. (SÃO PAULO, 2013)

Figura 18: Vista do Complexo Viário desde a área interna da IRF Matarazzo – julho de 2018 - vê-se à esquerda parte e à frente restos da demolição das edificações.

Fonte do autor

Em Audiência Pública, em 5/2011 na Câmara Municipal de São Caetano do Sul, os vereadores e a CETESB confirmam que parte do terreno da extinta IRF Matarazzo foi negociado com a CYRELA⁶¹ pelos herdeiros e pela prefeitura⁶² – esta empresa já tinha negociado com os herdeiros da família o terreno da Mansão Matarazzo na Av. Paulista (S. Paulo) construindo o Shopping Cidade de S. Paulo e já construíra o ITM EXPO⁶³ sobre um aterro sanitário na Lapa de Baixo, na Região Oeste de São Paulo, portanto tinha experiência em lidar com herdeiros e contaminações (ABC, 2011) (FREITAS, 2012).

⁶¹ Cyrela Brazil Realty é uma incorporadora e construtora de imóveis residenciais sediada no estado de São Paulo, fundada em 1962

⁶² A CETESB no seu Relatório de Áreas Contaminadas, emitido em dezembro de 2018, certifica a propriedade como "MARIA PIA ESMERALDA MATARAZZO E OUTROS (CYRELA PACÍFICO EMPR. IMOB.)". Conforme documento no Anexo A.

⁶³ ITM EXPO é um centro empresarial misto – serviços e comércio -construído em 1996.

Em 8/2014, o terreno onde funcionava a IMÊ (Indústria Matarazzo de Energia) recebe famílias de sem-teto ligadas ao Movimento de Defesa dos Favelados (MDF)⁶⁴. Em 10 dias de ocupação, mais de cinco mil pessoas instalam-se. Eles foram retirados, em finais de setembro, por uma Ação Judicial de Reintegração e Manutenção de Posse promovida pela Vara Cível da Comarca de São Caetano do Sul.

Decorrem mais de 30 anos desde o encerramento da produção industrial e o território da IRF Matarazzo ainda permanece sem destinação. Permanece sob vigilância e litígio. Os embates judiciais sucedem-se a restrições de ocupação, circulação e uso – em meio a tudo, restam as casas da Vila Matarazzo, ainda habitadas, vizinhas da contaminação herdeiras do trabalho industrial.

Território⁶⁵ uno, mesmo dividido entre municípios de São Paulo e São Caetano do Sul. permanece inerte à reintegração, faltam-lhe interações, sociabilização, trabalho e diversidade. Contaminado e em ruínas. Realiza seu capital social e patrimonial anualmente aos finais de semana do mês de agosto durante a Festa Italiana.

⁶⁴ O MDF fundado na década de 1970, tem forte atuação na defesa de moradias na Vila Prudente, Sapopemba e São Mateus na cidade de São Paulo, que são distritos próximos ou contíguos a São Caetano do Sul.

⁶⁵ Território, neste caso, identificado como apropriação cultural de um imaginário de identidade social, simultaneamente é um espaço delimitado sob controle político administrativo, segundo as concepções de HAESBAERT, Rogério; LIMONAD, Ester. O território em tempos de globalização. Revista do Departamento de Geografia, UERJ, RJ, v. 5, p. 7-19, 2007. p.45

3. Dialética, espaço-tempo e reestruturação urbana.

A exemplo das cidades europeias do século XIX, impactadas pela voracidade espacial das indústrias ao início da Revolução Industrial, o espaço do município de São Caetano do Sul foi determinado pela IRF Matarazzo, conforme a descrição de Mumford para cidades industriais, quando destina à fábrica e suas máquinas os melhores sítios para delimitar o centro e ambiente da vida urbana “engolida” pela indústria:

A fábrica passou a ser o núcleo do novo organismo urbano. Todos os detalhes da vida ficaram subordinadas a ela. [...] não se tomava providência alguma quanto à proteção policial e contra incêndios, inspeção de água e alimentos, cuidados hospitalares e educação. [...] A fábrica usualmente reclamava os melhores sítios, [...] a situação perto de uma via aquática: pois grandes quantidades de água eram agora necessárias no processo de produção, para abastecer as caldeiras da máquina, resfriara as superfícies quentes, [...] Acima de tudo, o rio ou canal tinha ainda outra função importante: era o mais barato e inconveniente lugar de despejo de todas as formas solúveis ou semi-solúveis de detritos. (MUMFORD 2004, p. 496)

Mumford destina à cidade industrial, nas fases iniciais da Revolução Industrial, uma vida subordinada ao trabalho, onde os elementos que a compõem se integram à produção; desta forma seria, segundo uma visão estruturalista, um conjunto de elementos inter-relacionados, que constituem um sistema de subordinação ao elemento dominante. Podemos notar que cidades menores, como Manchester, Leeds, Liverpool ou Dijon foram suscetíveis a esta subordinação, enquanto cidades maiores, como São Paulo, a lógica industrializante foi determinante em suas franjas, relegando-a à suburbanidade na sua formação metropolitana.

Na visão de Milton Santos não se trata de dominação, uma vez que o espaço se constitui de formas organizadas, por meio de funções representativas de cada momento histórico e em cada sociedade. O espaço, suas funções e suas formas variam no tempo – de forma contínua. Dentro desta compreensão, o espaço da cidade industrial teria uma significação diferente em tempos distintos:

Seria impossível pensar em evolução do espaço se o tempo não tivesse existência no tempo histórico, (...) a sociedade evolui no tempo e no espaço. O espaço é o resultado dessa associação que se desfaz e se renova continuamente, entre uma sociedade em movimento permanente e uma paisagem em evolução permanente.

[...] Somente a partir da unidade do espaço e do tempo, das formas e do seu conteúdo, é que se podem interpretar as diversas modalidades de organização espacial. (SANTOS, 1979 p.42 -43)

A composição entre os elementos que conformam a cidade, não se explica de forma isolada, mas através das inter-relações que estabelecem entre si – fábrica, trabalhadores, ruas, moradias, hospitais, alimentos, imundície, etc. – tal qual um mosaico de peças assimétricas – onde as formas antigas são ressignificadas pelas novas e, simultaneamente, as novas condicionadas através das antigas formas, dialeticamente.

Dessa forma, os elementos essenciais preexistiam à cidade industrial, assim, antes de compor-se, suas unidades estavam, dialeticamente, à espera das relações que a comporiam:

Essa possibilidade do todo e da parte se constituir numa unidade só pode ser compreendida a partir de **uma concepção dialética que concebe a totalidade como uma totalidade aberta e em movimento**, uma totalidade infinita de totalidades parciais, igualmente abertas que se relacionam entre si. (LENCIONI, 1998 p.2 negrito nosso)

O espaço é circundante a todos, sendo transformado pela ação do homem. O espaço transformado representa a ação social que o configurou, mas o espaço é capaz de ressignificar a sociedade – nesta relação dialética, o espaço é passivo, sem iniciativa própria, que reage às transformações. A produção das dinâmicas sociais, expressas em suas diversas dimensões, enquanto história, cultura e política, é produzir espaço.

Portanto, podemos entender o espaço conformado pela IRF Matarazzo enquanto preexistência beneditina, no primeiro ciclo de industrialização, organizados dinamicamente, onde coexistiram parcialidades dispersas, apresentando temporalidades “algumas residuais, outras indicando as virtualidades, ou seja, as possibilidades futuras, redimensionando a ideia de passado, presente e futuro” (LENCIONI, 1998 p. 3)

As ruínas industriais que permanecem à espera de destinação, por tanto tempo, são parte da dinâmica social – mesmo arruinados e vazios estes esqueletos são parte integrante da vida social e determinantes dos rumos da sociedade que o contêm, mesmo que seja negativamente eles são relevantes para a dinâmica atual. Desta forma, os vazios

são plenos de relações – de elementos, repercutindo uns sobre os outros – entendidos como parte da dialética dos espaços.

Diversas possibilidades e descompassos, poderiam redefinir o futuro e permitir superar o presente, porém suas contradições e descompassos expõem que a reorganização espacial não se dá sem contradições – já que a reestruturação espacial não se daria sem reestruturação social e social, já que fazem parte do mesmo processo da dinâmica social, enquanto expressões do espaço ativo das disputas que carregam dentro de si inerentes contradições, para mantê-la em constante transformação. Se daria em todos os momentos de reorganização produtiva, impactando sobre os modelos de expressão das formas urbanas.:

Todo o processo de crescimento e desenvolvimento urbano consiste em um constante arranjo, estruturação e reestruturação do espaço urbano. O que é novo, hoje, é a intensidade em que esta reestruturação do espaço se apresenta como um componente imediato de uma ampla reestruturação social e econômica das economias capitalistas avançadas. **Determinado ambiente construído expressa uma organização específica da produção e reprodução, do consumo e da circulação, e conforme esta organização se modifica, também se modifica a configuração do ambiente construído.** A cidade dos pedestres, afirma-se, não é a cidade do automóvel, mas de forma ainda mais significativa, talvez, a cidade do pequeno artesanato não é a metrópole do capital multinacional. (SMITH, 2007 p. 20 negrito nosso)

Segundo apresentado por Smith, o ambiente construído é determinado pela organização que o produz; dentro desta lógica podemos entender como o território da IRF Matarazzo enfrentou as contradições internas da produção do espaço que o levariam a uma reestruturação espacial, mas que não se deu porque não se daria sem a reestruturação social, como podemos enumerar:

1. A perda da área de expansão junto ao complexo beneditino, em direção a São Paulo através da Vila Carioca. Com isto, restringiram-se as interconexões espaciais que foram a característica da Fazenda Beneditina, com espaços de interação social e religiosa. Considerando-se que espaços livres são inerentes à formação urbana, podendo assim ser suas ruas, praças, calçadas, quintais, campinhos de futebol, marquises, etc. – sejam públicos ou privados – sendo eles o palco cotidiano da vida social, com seus conflitos e acordos. (CUSTÓDIO et. al. 2013) (MACEDO, 2012)

2. A perda da sociabilização nas ruas e áreas livres, com a permuta das Ruas Ceará e Rui Barbosa. A venda e a permuta extinguiram não somente residências, pavimentações, lotes, terrenos baldios etc., mas a diversidade de interações de uma urbanidade nascente. Os locais de circulação, como ruas, calçadas, etc. são espaços livres onde ocorrem as manifestações sociais, onde se realiza a interação e sociabilização. (MACEDO, 2012)
3. O uso da Vila Matarazzo como instrumento de dominação do cotidiano dos trabalhadores, empobrecendo a vida urbana e cunhando uma não-urbanidade, já que esta é baseada em princípios de mercado, que não tem intenção de formar cidades, mas somente gerar lucros. (CARLOS, 2013).
4. A descontinuidade e interdição do território pela contaminação, somados à demolição das edificações industriais findaram as memória operárias do cotidiano e dignidade do trabalho. Compreende-se a memória operária a partir da constituição dos laços de identidade e de solidariedade, moldados na vida cotidiana, no ritmo da fábrica, nas lutas e resistência ao processo de alienação no trabalho, A demolição destruiu a memória daquilo que poderia trazer uma ressignificação das relações do urbano, a partir do vivido. Verifica-se assim o tratamento desigual da memória operária enquanto no mesmo espaço valoriza-se a memória fabricada do imigrante italiano de sucesso, expresso através da Festa Italiana. (SCIFONI, 2013)
5. A instalação do Complexo Viário, pela prefeitura de São Caetano do Sul, única ação passados 30 anos de encerramento das atividades industriais, porém sem privilegiar acessibilidade urbana. Entendemos a acessibilidade tangível como consequência de um sistema de transporte aliado ao uso do solo, onde, harmonicamente, possam garantir a cidadania, contendo elementos essenciais para a vivência e convivência (tais como serviços de água, esgoto, drenagem, transportes adequados, educação, saúde, trabalho e lazer). (GRINOVER, 2006) Portanto, um complexo viário implantado enquanto um sistema de avenida, viaduto, calçadas e canteiros, mas desprovido de inter-relações urbanas, não promove cidadania.

6. O apagamento do patrimônio cultural, já que a contaminação impede a escavação arqueológica e resgate das memórias fundacionais; da memória industrial, com a demolição das edificações da IRF Matarazzo. Se considerarmos que o espaço beneditino é um espaço significativo, a partir do qual um grupo social depositou uma identidade, não aquela tida como saudosista, como busca a reprodução de um passado idealizado, mas uma identidade aberta a interculturalidades, que não apague suas origens – um passado vivido e um futuro desejado

Daquelas contradições internas que enumeramos como alternativas à produção do espaço, não ocorreram elementos de transformação social capazes de levar o território a uma nova reestruturação. Não prevaleceram as capacidades de ruptura e transformação, sobrepondo-se aquelas de acomodação e adaptação.

Entretanto, sua capacidade adaptativa se extinguiu com a supressão dos elementos de produção do espaço – no caso a retirada da IRF Matarazzo – não sendo possível reajustar o discurso às incoerências da sua ausência, levando o território ao hiato de urbanidade atual – ela não se realiza.

Este território não desenvolveu resiliência que permitisse recompor uma urbanidade, já que continua organizado espacialmente para uma modalidade industrial que não se realiza mais. Podemos compreender a resiliência de sistemas urbanos de acordo à conceituação de Gonçalves:

Nível de alterações que um sistema urbano tem capacidade de absorver antes de se reorganizar em torno de um novo núcleo de estruturas e processos. **Compreende a flexibilidade para capitalizar oportunidades geradas por incertezas e por episódios inesperados.** Dinâmica que viabiliza incrementos constantes na trajetória de desenvolvimento, em diferentes cenários. Não se circunscreve à capacidade de reação, de antecipação e de recuperação (ângulo afeto à lógica de equilíbrio) face a crises, reproduz a latitude da persistência no sistema urbano, **o ritmo de transição (capacidade de introduzir continuamente mudanças incrementais) e o grau de transformabilidade (extensão da reconfiguração no sistema).** (GONÇALVES, 2014 p. 129 negrito nosso)⁶⁶

⁶⁶ Conceito desenvolvido pelo autor através da combinação de fontes: CHELLERI, L. (2012) From the « Resilient City » to Urban Resilience. A review essay on understanding and integrating the resilience perspective for urban systems, Documents d'Anàlisi Geogràfica, 58, 287–306;

Este território não realiza integralmente o capital social, fundacional, histórico e patrimonial que detêm. O tempo da indústria, que vorazmente cooptou e subverteu o espaço à sua lógica produtiva, parece agora esvaziado para a dinâmica urbana que o cerca. O espaço da extinta IRF Matarazzo se manifesta anacronicamente em relação ao tempo-espaço da RMSP.

O modelo capitalista avançado de produção do espaço, com seu modelo de globalização – onde as classes trabalhadoras têm sistematicamente rebaixadas suas condições de vida, ao minar as forças econômicas locais ou regionais – sob a égide da livre iniciativa e a capacidade capitalista de promover a “destruição criadora”⁶⁷, deixando seu rastro de desigualdades na reorganização geográfica da produção:

A justificativa do livre mercado para isso é que a mão invisível do mercado trabalharia em benefício de todos, desde que haja a menor interferência estatal (e dever-se-ia acrescentar, o que geralmente não se faz: o maior po-der monopolístico) possível. O efeito é fazer da violência e destruição criadora de um desenvolvimento geográfico desigual (**mediante, por exemplo, a reorganização geográfica da produção**), nos tradicionais centros do capita-lismo como em qualquer outra parte, em meio a uma extraordinária tecnolo-gia da opulência e do consumo difundida instantânea e mundialmente, o único âmbito de aspirações possível. (HARVEY, 2002 p.5 negrito nosso)

Entretanto, aquilo que hoje apresenta-se como esvaziado, faz parte dos processos de arranjo dos espaços urbanos, já que todo seu desenvolvimento se realiza através das reestruturações econômicas e sociais que são provisórios:

Um outro engano comum é de se pensar que quando se fala em reestruturação se está pensando em uma outra estrutura que se sobrepõe à anterior. Esta forma de pensar se distancia da ideia de momentos discutida anteriormente. Considera a estrutura como sendo estável e fixa, até o momento da ruptura; momento em que uma nova estrutura se sobrepõe a ela e a substitui.

As estruturas, nem são fixas e nem estáveis. **Elas têm um equilíbrio provisório e quando esse equilíbrio intermitente é abalado pode ocorrer uma desestruturação-reestruturação, que se gesta no seio da própria estrutura**, pois esta tem uma dinâmica que não só a constitui, mas que, também, busca romper

RESILIENCE ALIANCE (2007) A Research Prospectus for Urban Resilience, http://www.resalliance.org/files/1172764197_urbanresilienceresearchprospectusv7feb07.pdf; SIMMIE, J., Martin, R. (2010) The economic resilience of regions: towards an evolutionary approach, Cambridge Journal of Regions, Economy and Society, 3(1), 27–43

⁶⁷ O conceito de “destruição criadora” faz parte do livro “Capitalismo, Socialismo e Democracia” do economista austríaco Joseph Schumpeter de 1942, revisto em 1992 pelos os economistas Phillippe Aghion e Peter Howitt no artigo, “A Model of Growth Through Creative Destruction”, na revista Econometrica demonstrando que o monopólio, como base da expansão capitalista, se implanta sobre as cinzas do monopólio anterior.

os equilíbrios provisórios. **Portanto, estruturação-desestruturação-reestruturação se constituem num único movimento.** (LENCIONI, 1998 p. 4
negrito nosso)

Dentre as diferentes estratégias de acumulação de capital, através da deslocalização produtiva, além das fusões, reestruturações produtivas, alianças e dispersões espaciais, que visem superar as perdas daquelas indústrias que demoraram a sair do modelo fordista, podemos apontar as interferências sofridas na metrópole:

...não são apenas galpões industriais que ficaram inativos, mas milhares de operários que deixaram de possuir emprego ou passaram a viver de ocupações temporárias, ainda pior remuneradas. Se antes, fisicamente, estavam próximos, porque a concentração das unidades fabris era uma realidade e o fracionamento espacial das atividades envolvidas na produção de uma mercadoria eram menores, hoje estão mais dispersos, segmentados em diferentes categorias, colocando-lhes novos limites às suas estratégias de organização e resistência. Pequenos estabelecimentos comerciais instalados ao redor do setor industrial, deixam de possuir os antigos fregueses e fecham. A dispersão das unidades fabris para municípios que estão na franja da região metropolitana leva ao maior tempo e distância no deslocamento de trabalhadores, as empresas do setor imobiliário (construtoras, incorporadoras) lançam estratégias de valorização e, muitas vezes, com a ação do Estado, empreendem mudanças de uso significativas nestas antigas áreas industriais, de modo que os antigos moradores ou frequentadores do lugar perdem as suas referências, se mudam porque não conseguem pagar a valorização (ALVAREZ, 2008 p. 91-92).

Largas áreas industriais sofreram com a descentralização produtiva, quando os processos industriais foram revistos, em consequência do encerramento das atividades industriais - é a desestruturação com o hiato na reestruturação, expresso na extinta IRF Matarazzo – sua relação tempo-espço está em descompasso com o seu entorno, rompendo a contiguidade e continuidade do território - fragmentaram-na sem interação suspendendo-se no provisório.

Entendemos também que o espaço do trabalho industrial condiciona o cotidiano da prática social que o cerca, torna-se real pelo tempo que realiza. Assim entende-se a produção do espaço-tempo industrial, na ótica dialética de Karl Marx, assim reproduzindo por Milton Santos: “Tudo o que é resultado da produção é, ao mesmo tempo, uma pré-condição da produção”⁶⁸.

⁶⁸ Marx, K. (1963) – Theories of Surplus-Value. Moscou, Progress Editors, Part I (Part II – 1968) (Part II – 1971). cap. VIII, 5, 465. Apud Santos, 2017. (p. 6)

Verificamos que a “cidade industrial”, concentrava-se territorialmente, absorvendo e condicionando tudo ao seu redor, assim como a produção industrial era concentradora; entretanto este espaço na pós modernidade enfrenta a diluição da atividade industrial, a desconcentração das atividades produtivas, refletido na desconcentração territorial.

Se analisada desta forma, a metrópole pós-moderna, descontínua porque estrutura-se em redes, conjuga vazios⁶⁹ produtivos, herdados de tempos anteriores, que pareceriam desterritorizados, como se negassem a cidade que os cerca. Isto ocorre quando o capital se reestrutura produtivamente, reorganizando-se tecnicamente e locacionalmente, consegue assim precarizar empregos, reduzir custos salariais, que lhe permite gerar mais capital, que servirá para consolidar-se em estruturas corporativas centralizadas, com espaços produtivos descentralizados (desterritorizados) (ALVAREZ, 2008)

Estas transformações espaciais parecem prover a metrópole de um envelhecimento programado:

...processo de obsolescência relativa, na medida em que a produção do espaço de um período anterior aparece, de um lado, como condição para os novos investimentos, mas ao mesmo tempo pode se colocar como um limitador à nova expansão, como é o caso das zonas industriais mais antigas, nas quais o processo de reestruturação se torna mais evidente. Ocorre, que diferentemente das demais mercadorias, cuja efemeridade obsolescência implicam em uma substituição imediata, não é possível simplesmente substituir a metrópole. (ALVAREZ, 2008 p. 93)

Projetam-se cidades enquanto mercadorias a serem oferecidas na vitrine de um modelo espetacularizado de cidade aberta ao capital internacionalizado, apta a receber megaprojetos que possam sediar efêmeros eventos internacionais, desenraizados dos modelos locais, com o sacrifício dos moradores:

⁶⁹ Lugares vazios segundo a definição: : “Lugares vazios são aqueles a que não se atribui significado, segundo a definição de Jerzy Kociatkiewicz e Monika Kostera. São as áreas sob viadutos, os pátios abandonados de antigas construções, os descampados à beira das grandes avenidas, os desvãos da cidade: Não são lugares proibidos, mas espaços vazios, inacessíveis porque invisíveis” CALLIARI, Mauro. Espaço público e urbanidade em São Paulo. Ed. Bei. São Paulo, 2016 p. 43)

O modelo de cidade identificada pelos megaprojetos vem sendo duramente criticado por teóricos diversos há várias décadas e, hoje, mais uma vez e de maneira contundente, o Rio de Janeiro é apresentado como mercadoria atingindo seu cidadão comum, ou seja, aquele que não tem como arcar com os custos dessas grandes mudanças, nem é beneficiado ao final delas. O momento remonta ao que aconteceu com os habitantes do centro histórico carioca, no Governo Pereira Passos, e os do Morro do Castelo, no Governo Carlos Sampaio, expulsos das áreas centrais da cidade por não terem recursos para consumi-lo e viver o Rio de Janeiro transformado. (SILVA, 2015 p.69)

Na sua análise da Pós - Modernidade David Harvey (1993) destaca a cidade como palco do efêmero e fragmentado, onde a acumulação flexível alterou a forma de experimentarmos a relação tempo-espaço, a aceitação do caótico e da superficialidade. Também a cidade fragmentada passa a ser de importância na acumulação de capital, já que dela surge a reestruturação urbana, segundo Neil Smith (1984) – o autor condiciona a reestruturação espacial a uma prévia reestruturação social, contrapondo-se à visão dialética, onde o resultado é pré-condição das etapas prévias.

Soma-se a visão de Milton Santos, para quem o espaço permite temporalidades diversas, funcionando de modo não-harmonioso, mas concomitantes, ou como ele explica “o espaço aparece como coordenador dessas diversas organizações do tempo, o que permite, por conseguinte, nesse espaço tão diverso, essas temporalidades que coabitam no mesmo momento histórico”. (2002, p.22)

Grosso modo concebe-se reestruturação urbana, de forma simplificada e corrente, como uma estruturação de caráter estético ou uma reconstituição de bens patrimoniais, para destina-los a fins turísticos; uma forma de sanar um conjunto de elementos deteriorados no intuito de revitaliza-los ou reabilita-los (como se estivessem mortos ou decrepitos), constituído de vazios desconexos, que não se integram ao modelo de um *continuum* de espaços e acontecimentos, buscando meios de sobrepor-se à contemporaneidade, através de métodos cenográficos de reconstituição de uma memória institucional; mas este modelo se opõe às conceituações apresentadas por Lencioni (1998) (já citado anteriormente).

Poderíamos enumerar simplificarmente os processos e a origem de algumas formas de reestruturação urbana, segundo Neil Smith:

- a suburbanização e o surgimento de um diferencial de renda (*rent gap*)⁷⁰
- a desindustrialização das economias capitalistas avançadas e o crescimento do emprego no setor de serviços.
- a centralização espacial e simultânea descentralização do capital.
- a queda da taxa de lucro e os movimentos cíclicos do capital.
- as mudanças demográficas e seus padrões de consumo. (SMITH 2007 p. 20)

A realidade presente na reestruturação deve ser analisada dialeticamente, pelas partes na sua totalidade⁷¹, enquanto estrutura social que desencadeou o processo que a conforma, como bem destaca Santos quando estabelece a filosofia do espaço geográfico:

As noções de estrutura, processo, função e forma, essas velhas categorias filosóficas e velhas categorias analíticas devem ser retrabalhadas para que, neste particular, possam prestar novos serviços à compreensão do espaço humano e à constituição adequada de sua respectiva ciência. (2015, p. 5)

Analizados na “unidade da diversidade”, enquanto concepção dialética - de percepção, nas múltiplas temporalidades compostas, ainda nas palavras de Santos:

Um sistema espacial é substituído por outro que recria sua coerência interna, mesmo que cada variável isolada conheça uma velocidade de mudança própria. Assim, **sincronia e assincronia** não são de fato opostas, mas complementares no contexto espaço-temporal, porque as variáveis são exatamente as mesmas. (2002, p.258 negrito nosso)

Dentro desta concepção dialética, de uma totalidade aberta e em movimento, com totalidades parciais – na visão de desestruturação-reestruturação urbana - o território da IRF Matarazzo supera a relação do espaço preso e escravizado às circunstâncias pré-existentes, encontra-se potencialmente apto a catalisar heranças fundacionais – a história

⁷⁰ “Isto resulta naquilo que denominamos um diferencial (*rent gap*) entre a atual renda da terra capitalizada pelo uso presente (deteriorado) e a renda da terra potencial que poderia ser capitalizada pelo “mais levado e melhor” uso da terra (ou, ao menos, comparativamente “mais elevado e melhor” uso), em virtude da sua localização centralizada. Esta suburbanização ocorre paralelamente a mudanças estruturais nas economias avançadas. Alguns dos outros processos que examinaremos são mais limitados em abrangência; o que é digno de nota no que diz respeito ao *rent gap* é sua quase onipresença. A maior parte das cidades no mundo capitalista avançado experimentou tal fenômeno, em maior ou menor intensidade” (SMITH, 2007 p. 21).

⁷¹ Assim parafraseando Gregório de Matos, autor da estrofe “O todo sem a parte não é o todo, / A parte sem o todo não é parte, / Mas se a parte faz o todo, sendo parte, / Não se diga, que é parte, sendo todo”. Gregório de Matos, poeta baiano seiscientista, conhecido como “Boca do Inferno”. MATOS, Gregório de. Obra poética. Org. James Amado. Prep. e notas Emanuel Araújo. Rio de Janeiro, Record, 1992.

impressa socialmente em suas formas. Ele repousa na sua sincronicidade diacrônica, onde a coincidência temporal se alinha com a sucessão dos feitos que a rodeiam.

Cabe agora um enquadramento dialético da análise do território da IRF Matarazzo, uma vez que ela pareceria não se adequar na visão de unidade universal do espaço, que deveria interligá-la espacialmente às feições e realidades circundantes, que a conduziria temporalmente ao devir - sincrônica e diacronicamente (PRADO Jr. 1973).

A visão dialética marxista considera o “sincronismo” (coincidência temporal das situações) como o “diacronismo” (sucessão delas), na análise da realidade estudada, entretanto, ao conhecer a realidade circundante tratamos de descreve-la sob alguns parâmetros, que possam apreende-la dentro de um sistema em constante transformação, daí a tentativa de situa-la enquanto espaço e tempo – mas não necessariamente os efeitos se darão na simultaneidade (PRADO Jr. 1973).

Se considerarmos o tempo dialético, não será uma constante, uma vez que ele está contido em produtos sociais, ele se determina no espaço e no tempo – está intrinsecamente ligado à natureza de valor, conforme o conceito de tempo e valor de uso de Marx:

Tempo de trabalho socialmente necessário é o tempo de trabalho requerido para produzir-se um valor-de-uso qualquer, nas condições de produção socialmente normais existentes e com o grau social médio de destreza e intensidade do trabalho (MARX, 2011 p. 99)

A persistência do território da IRF Matarazzo enquanto negação do seu valor de uso retira-lhe seu valor urbano.

O grão deixado no solo como semente perde o seu valor-de-uso imediato, é desvalorizado como valor de uso imediato, o capital é desvalorizado desde a conclusão do processo de produção até a sua reconversão em dinheiro e, daí, novamente em capital. (MARX, 2015 p. 692)

A negação do valor urbano não lhe permite a realização de seu capital produtivo, enquanto mercadoria negociada, já que somente se realiza enquanto valor em circulação:

Marx define a realização do capital em termos de movimento exitosos do capital em cada uma das fases: o capital dinheiro tem de se realizar através da produção, o capital produtivo deve se realizar na forma de mercadorias e as mercadorias devem se realizar como dinheiro. (HARVEY, 1990 p. 93)

Decorridos mais trinta anos do seu processo de ruína industrial, as possibilidades de reconversão ao uso distanciam-se da sua realização enquanto capital seja capaz de gerar valor, sequer parcialmente:

O capital, como o sujeito que atravessa todas as fases, como a unidade movente, unidade processual de circulação e produção, é capital circulante; o capital, como capital confinado em cada uma dessas fases, como capital posto em suas diferenças, é capital fixado, capital engajado. **Como capital circulante, ele próprio se fixa, e como capital fixo, circula.** Por isso, a distinção entre capital circulante e capital fixo aparece de início como determinação formal do capital, conforme ele apareça como unidade do processo ou como momento determinado do mesmo. O conceito de *capital dormant*, **capital inativo, só pode se referir à sua inatividade em uma dessas determinações, e é condição do capital que ele sempre esteja parcialmente inativo.** (MARX, 2015 p. 831)

Se o conceito de *rent gap*⁷², determina um potencial de valorização pela localização e pela mudança estrutural dos modelos econômicos, podemos incluir a variável temporal, que poderia alterar o interesse locacional, determinado pelo tempo de inatividade e decréscimo de valor no entorno. Este conceito não seria totalizante e aplicável em todas as ocasiões, afinal: “A existência do *rent gap* é apenas uma explicação parcial; existe, afinal, terras baratas disponíveis em outros locais” (SMITH, 2007 p. 23)

As impossibilidades de realização da IRF Matarazzo enquanto valor de uso, enquanto mercadoria e até mesmo como capital inativo, transformam-na em uma sincronia anacrônica - conforme citado anteriormente: “Assim, sincronia e assincronia não são de fato opostas, mas complementares no contexto espaço-temporal, porque as variáveis são exatamente as mesmas” (SANTOS, 2002 p. 258).

⁷² Segundo a expressão de Neil Smith (2007) apresentada anteriormente.

3.1. Reestruturação urbana – indústria e empresariamento.

Os processos de reprodução do espaço urbano, em cidades sob a égide da industrialização, estão conectados às transformações decorrentes da produção industrial e do modelo capitalista que a estrutura. Uma dinâmica social densa e variada dificulta a captura dos espaços pela indústria, uma vez que em relações espaciais estruturadas há fortes interação entre os diversos atores sociais.

Desde as décadas finais do século XX novas tecnologias e modelos organizacionais transformaram instalações industriais, de amplo emprego fordista, em galpões subutilizados à espera de novas destinações. Estas áreas estão dotadas de infraestrutura e redes de transporte, várias delas, ao gerar centralidades, hoje despertam interesse por estar próximas de bairros de alto valor imobiliário.

Com o fim do modelo fordista de produção industrial, onde longas linhas de produção integravam-se em larga produção de territórios, surge uma produção flexível, cuja espacialidade se caracteriza por ser reticular. Desmembram-se assim as funções industriais por diversos locais, inclusive estruturando redes que ultrapassam a escala nacional, realizando funções atomizadas. Restam assim galpões em ruínas, longos quarteirões sub utilizados e solitárias chaminés à espera de novas funções urbanas.

Antigas instalações industriais ficaram, momentaneamente, desprovidas do valor industrial produtivo, tornando-se potencialmente agregadoras, à espera de novos valores – alguns deles imobiliários.

Não somente os processos de reestruturação industrial alteram os valores urbanos, parte deles cabe às imposições de austeridade fiscal impostas às administrações urbanas decorrentes de estagnação econômica, com uma volatilização e internacionalização dos fluxos financeiros. Como consequência, houve uma pragmatização política, de caráter conservador, que buscou a inserção de modelos privatizantes de financiamento de programas para atender às demandas administrativas

e gerenciais das cidades, na busca de capitais que tornassem a cidade gerencialmente atrativa aos investidores e maximizar potenciais desenvolvimentos.

3.1.1. Reestruturação empresarial

Esta visão empresarial da cidade norteia suas ações baseadas nas parecerias público-privadas, onde os poderes públicos, valendo-se da estrutura empresarial, buscam financiamentos, investimentos e novas fontes geradoras de empregos. Esta associação tem uma base especulativa, apontando, racionalmente, para intervenções pontuais, que permitam rápidos retornos, minimizando dificuldades e perigos – que são inerentes à atividade empresarial – sob o amparo legal e tributário do estado. Por ser de caráter pontual e específico, não tem visão sistêmica dos processos sociais ou territoriais, que busquem beneficiar valores imateriais como qualidade de vida, valorizando espaços públicos que abriguem manifestações históricas, culturais ou populares.

A busca de competitividade empresarial, reforça o sentido de valores citadinos que permitam um rápido e fácil consumo, pasteurizado e de rápida reprodução; através da espetacularização de eventos esportivos ou musicais, exotismos e facilidades turísticas – seu espaço deve simular excitação, inovação, criatividade e segurança, pronto para se viver, jogar, viver e consumir (HARVEY, 1996)

Sob estas demandas, este modelo de estruturação deverá inserir a cidade em uma rede internacional de comunicações e transporte; pretende-se assim conduzi-la a situações de controle e comando, típicas de uma cidade informacional pós industrial, onde serviços financeiros, de informação e conhecimento denotam a concepção de que a sobrevivência urbana dependerá da competitividade e supremacia empresarial.

3.1.1.1. O modelo de reestruturação nos USA

Nos primórdios da década de 1970, nos USA, os presidentes Nixon e seu sucessor Ford, optaram por desmontar os sistemas de enfrentamento à pobreza assim

como a oferta de moradias populares, optando por favorecer com subvenções ao setor privado, em programas como *Urban Renewal* e *Modern Cities*, uma vez que não dispunham de recursos federais para sustenta-los. Findando por reduzir drasticamente as transferências às municipalidades, já no governo Regan, obrigando assim os governos locais a buscarem outros meios de financiamento, junto ao setor privado, para atender os programas de desenvolvimento urbano:

No intuito de atrair investidores, os governos locais norte-americanos ampliaram os incentivos fiscais ao setor imobiliário, ofereceram contrapartidas em terrenos, infraestruturas e regras mais flexíveis para viabilizar empreendimentos nas *Enterprise Zones* e se lançaram na formação de “parcerias” com empresas privadas para a promoção de projetos de renovação urbana. A forma privilegiada de “parceria público-privado” neste período foi a de agências de desenvolvimento. Elas obtinham financiamentos

mediante contrato, escolhiam terrenos apropriados aos novos empreendimentos, definiam programas financeiros, obras de infraestrutura e vantagens a serem acordadas com os investidores, além de negociar contrapartidas, como a melhoria dos transportes públicos, a manutenção do nível de emprego, a formação profissional dos trabalhadores ou ações concernentes à preservação do meio ambiente. (COMPANS, 2004 p. 32 - 33)

Estes projetos marcam a fase onde abandona-se o planejamento integrado, á busca de soluções em áreas específicas – antigos áreas centrais, ou portuárias, ou zonas industriais em desuso, que pudessem garantir uma retorno financeiro interessante, com baixos riscos. Esta visão conduziu a uma fragmentação espacial, à seletividade em função da lógica do lucro, abandonando um planejamento normatizador.

Dentro deste quadro, a cidade de Nova York, em 1975, já em insolvência financeira, optou por um plano baseado na austeridade fiscal, entrega do controle das conta públicas aos bancos credores; em troca de uma operação imobiliária em parceria com o Porto, para a construção do Teleporto – dando acesso aos mais modernos meios de comunicação daquele momento.

3.1.1.2. A experiencia da reconquista social na Itália

Em outra vertente, na Europa, a cidade de Bolonha (Itália), sob a administração comunista, executa uma recuperação do seu centro histórico sob inspiração das teses de

Aldo Rossi⁷³. A proposta transferia, para um local afastado do centro, as funções empresariais da cidade, relegando ao centro histórico a conservação e reabilitação das suas construções, de forma a manter a população residente no distrito, além de garantir-lhe a transformação das suas funções econômicas, pela “reconquista social da cidade” através da patrimonialização da cidade, promovida pelo turismo cultural.

Enquanto nos USA buscava-se o “city marketing” enquanto promoção exteriorizada das suas cidades como uma “marca” empresarial, positiva e sólida, de um produto capaz de gerar lucros aos seus investidores, na Itália, em Bolonha, buscava a revitalização histórico-patrimonialista, apostando na reconquista socioespacial, de potenciais turísticos.

3.1.1.3. O modelo de reestruturação na Inglaterra.

Outro modelo, este em larga escala, se deu na Inglaterra, em Londres, a leste do setor financeiro (City) encontrava-se o East End⁷⁴, ladeando o Rio Tâmisa por 15 km, com ancoradouros, diques, armazéns, fábricas obsoletas em um sistema viário desconexo e labiríntico, conhecido por Docklands. A estagnação econômica, aliada à retirada das indústrias e à deterioração das construções, pioravam o cenário de abandono. Em face desta situação, o governo conservador de Margareth Thatcher, em início da década de 1980, criou as Urban Development Corporations (UDC) que tinham por finalidade a criação de um ambiente atrativo para o investimento, mas também para a promoção do desenvolvimento da indústria, do comércio, da habitação e das instalações sociais – sendo a UDC mais importante a Docklands Development Corporation (LDDC), criada em 1981 dedicada à antiga zona portuária das Docklands. tinha por finalidade dinamizar a região por meio do crescimento através da participação de empresas.

⁷³ O arquiteto Aldo Rossi, defendia no seu livro “A Arquitetura da Cidade” uma visão contextualista das cidades, em base de uma leitura de sua história e do tecido social, enquanto elementos básicos de sua tipologia de ruas, casas e monumentos, considerados signos das funções sociais e culturais da comunidade.

⁷⁴ A região das docas londrinas surgiu no séc. XVIII, privatizado no início do séc. XIX, tornando-o o maior porto fluvial, abrangendo entre 2 a 4 mil quadras, sendo dividida em três regiões: a oeste, Surrey Docks, Wapping & Limehouse; ao centro Isle of Dogs (Ilha dos Cães); a leste Royal Docks. Com a containerização da década de 1960 as docas perderam importância, perdendo 100 mil empregos reduzindo o número de habitantes para 55 mil .

Coube à LDDC os investimentos nas obras de drenagens e aterramentos, novas ruas, demolir construções antigas, construir um Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) e investir pesadamente em publicidade para promover o empreendimento e torná-lo atrativo às empresas – era parte da promoção governamental do governo liberal que se fundamentava em uma economia livre. Para tanto criou-se um estatuto jurídico que liberava o território de taxas, impostos e outras regulações burocráticas:

Durante os dois mandatos do governo Thatcher a LDDC investiu um bilhão de libras somente na Isle of Dogs. Ward (1986) cita três importantes investimentos de iniciativa estatal que ajudaram a mudar rapidamente a imagem de abandono e isolamento da região tornando-a atrativa: o Docklands Light Railway, o London City Airport (LCA) e o Centro Nacional de Telecomunicações. A partir de 1984, a região passou a abrigar também o Teleporto de Londres, tornando a região particularmente atrativa para grandes organizações como bancos internacionais. Assim, houve um importante empenho em levar para a região construções emblemáticas capazes de alterar a imagem pública local e atrair investimentos por meio da publicidade. (ALVARENGA, 2019 p. 353)

Destaca-se entre estas construções emblemáticas nas Docklands, o Canary Wharf, onde um empreendedor privado adquiriu 1,4 km² de toda a West India Docks e seu entorno, para realizar um planejamento privada desta área, capaz de conter vinte e seis edifícios comerciais, cinco arranha céus, majoritariamente composto por escritórios, contendo também 200 lojas, restaurantes, cafés, academias de ginástica, trazendo para a região mais de 40.000 novos empregos no setor de serviços. Entretanto, mesmo com tanto respaldo oficial, há riscos no planejamento urbano empresarial:

Em dez anos a antiga zona portuária passou a prover 15 por cento do espaço de escritórios da cidade, atraindo cerca de 100.000 empregos somente na Isle of Dogs. Com toda a transformação e o marketing urbano envolvidos na requalificação urbana, os preços da terra cresceram quatro vezes no lugar, ainda nos primeiros cinco anos da década de 1980. [...]

No entanto, após o boom da década de 1980, a região viveu um longo período de estagnação. A crise no mercado imobiliário britânico (1987-1988) levou a uma queda nos preços das propriedades das Docklands de cerca de 43% entre 1988 e 1994 – a maior desvalorização de toda Londres. A região foi a mais afetada da cidade devido a superposição da crise imobiliária com a crise local de mobilidade.

Desta forma, a ausência do planejamento estatal e a voracidade da “mão invisível do mercado”, que teve liberdade para desenhar empresarialmente a reestruturação de uma antiga área deteriorada, materializou contradições do processo de produção capitalista do espaço, ‘já que a sua grandiosidade causou uma estagnação da sua comercialização, que somente seria revertida dez anos depois – no governo

conservador de John Major, que se viu na necessidade de retomar o desenho sobre as áreas e serviços públicos.

Canary Wharf é um marco londrino, apesar de ser um espaço segregacionista e discriminatório na cidade, onde a habitação social não encontrou lugar para os moradores originais, que trataram de resistir à extensa valorização da área, através de aluguéis subsidiados.

3.1.1.4. Reestruturação conduzida pelo Estado em Barcelona.

Outro modelo de reestruturação, se deu na Espanha ao final do período franquista, a nova organização instituída buscava formas de ampliar os gastos públicos a fim de conduzir estatalmente a recuperação urbana – visava-se evitar os erros da experiência britânica, que entregara a gestão e planejamento ao mercado – empresas municipais de capital misto, buscavam a melhoria dos serviços urbanos e de infraestrutura.

Ao final da década de 1980 a cidade de Barcelona, sob a administração do partido Socialista, já em vista ao Jogos Olímpicos de 1992, realiza o consenso de ações em um Plano Estratégico e Social, onde primava-se pela coerência nas transformações econômicas e urbanas, com a participação de 193 representantes de instituições públicas negociaram propostas com 520 diretores de empresas, elaborando 6 linhas estratégicas que visavam “consolidar Barcelona como metrópole empreendedora europeia, com uma forte incidência na região em que está situada, com qualidade de vida moderna, socialmente equilibrada e fortemente arraigada na cultura mediterrânea” (COMPANS, 2004 p. 43).

Apesar do sucesso conseguido, somente 70% das ações previstas se realizaram, demandando um investimento de recursos públicos de US\$ 10 bilhões – mormente na construção da Vila Olímpica, com 2000 unidades residenciais, assentada sobre 304 imóveis removidos, que posteriormente foram negociados com os moradores de Barcelona.

A parte da Vila Olímpica, construíram-se dois parques, oito edifícios de escritórios, um hotel, um centro de convenções, um centro comercial, e um de negócios, demandando a articulação de uma série de entidades públicas dentre elas a Villa Olímpica S.A, o *Ayuntamiento de Barcelona*, o Ministério de Obras Públicas y Urbanismo, o Ministério de Transportes e Comunicações, a *Generalitat de Catalunya* e a *Corporación Metropolitana de Barcelona* – além de uma companhia de seguro e uma cadeia de hotéis norte-americana – com um custo total de US\$ 1,913 bilhão, sendo 44% deles dos setores públicos e 56% do setor privado.

Entretanto, as maiores alterações foram na dimensão urbana, com a retirada dos antigos galpões industriais e de armazenagem que aglomerando-se frente à área do porto, impediam o acesso e a visibilidade das praias mediterrâneas de Barcelona – a cidade reconciliava-se com sua frente praiana retomando sua vocação turística, pela qual era reconhecida anteriormente. À retomada de 4 praias somaram-se 50 há de áreas ajardinadas, um parque desportivo e uma marina para 750 embarcações.

Consideramos que boa parte dos investimentos privados se deram em áreas centrais da cidade, uma vez que elas garantiriam um retorno seguro às empresas privadas, entretanto as gestões públicas se esforçavam em distribuir equitativamente os benefícios desta reestruturação – para obter habitações para a população de baixa renda, deveriam ser negociadas construções em edifícios de escritórios, hotéis e edifícios residenciais de alto padrão. A dinâmica da renovação alicerçava-se sobre a renda imobiliária, que elevaram os preços das construções ao nível dos países centrais da Europa, que não impediram a migração da população de menor renda para a periferia da cidade.

3.2. Reestruturação paulista – visão e experiências.

Algumas experiências de reestruturação urbana obtiveram resultados culturalmente significativos, ao explorar o potencial material, especificamente de extintas edificações industriais, atribuindo-lhes atividades culturais, cujo impacto reverberou sobre o território adjacente.⁷⁵ Em outros casos atribuíram-se sucessivas funções, já que não encontravam consonância entre a função-edificação-entorno⁷⁶ e ainda guardam potencialidades para o mercado imobiliário. (RUFINONI, 2014)

O mercado imobiliário busca estratégias de crescimento onde o estado já tenha realizado seus investimentos em todo tipo de infraestruturas; ao mesmo tempo as indústrias buscam alternativas para se capitalizar sobre ativos ociosos:

A lógica que tira indústrias da cidade é a mesma que traz novos empreendimentos. "Essa debandada das fábricas está gerando negócios para nós. Estamos precisando desses espaços", reconhece o diretor da Gafisa. [...] "Esses espaços já têm toda a infraestrutura: ruas já prontas, água, luz, metrô e trens próximos", diz João Crestana, presidente do Sindicato das Empresas de Compra, Venda, Locação e Administração de Imóveis Residenciais e Comerciais de São Paulo (Secovi-SP) [...] O modelo de empreendimento atual também exige áreas maiores. "As incorporadoras precisam desses espaços para fazer um condomínio clube, complexos mix com serviços", diz Romano, da Gafisa. (NAIME, 2008)

Os potenciais valores imobiliários dependem da percepção temporal do mercado, quando cria novidades que potencializam-se com a criação de novas formas do morar – seja em shopping centers, seja em condomínio fechados, ou clube de morar – que assumem-se como negações da urbanidade, ao criar uma realidade reducionista da cidade, dentro de muros, de espaços exclusivos, em um cotidiano previamente programado – onde os anseios de exclusividade promovem a auto segregação são replicados pelo mercado imobiliário.

⁷⁵ Na cidade de São Paulo podem-se destacar o SESC-Pompéia, que utilizou uma antiga fábrica de tambores e a Cinemateca, que utilizou instalações de um matadouro

⁷⁶ Também na cidade de São Paulo pode-se destacar o Moinho Minetti Gamba, que foi usado sucessivamente como depósito, casa de shows e, mais recentemente, como edifício educacional.

Dentre estas experiências de novas formas de morar e viver, as majoritárias são aquelas que erguem-se sobre antigas e extensas áreas industriais, com grandes empreendimentos, plenos de verticalização, valendo-se da atenção despertada pelo poder público, que lhes promoveu operações urbanas consorciadas⁷⁷, onde a participação do setor público mediando mercado imobiliário e proprietário de extensas áreas indústrias desativadas, permite alcançar maior rendimento do solo urbano. “Assim, estas políticas revelam que o espaço se transforma cada vez mais em condição, meio e produto de reprodução” (ALVAREZ, 2008 p. 113)

Estas operações urbanas levam à uma alteração de usos, uma vez que trazem valorização a áreas anteriormente negligenciadas, como fábricas obsoletas, depósitos ou velhos ramais férreos abandonados, locais onde antigos moradores trabalhavam ou se serviam destas estruturas urbanas. Com a chegada destes novos equipamentos urbanos, promovidos pela união entre setores públicos e privados, surgem mudanças demográficas juntamente aos novos estilos de vida – proliferam cafés-gourmet, lojas de grifes internacionais e gourmet-shops que substituem antigos mercados, bares e armazéns – produzindo uma baixa urbanidade, que termina por deslocar esta população, no processo de reestruturação urbana, denominada gentrificação ⁷⁸.

Este processo de renovação urbana, caracterizado pela mobilidade social, é característico do processo de abandono e retomada das centralidades, em movimentos cíclicos, onde os residentes anteriores deslocaram-se devido às mudanças no padrão econômico-industrial e os recém-chegados adotam novos padrões de consumo, de um grupo emergente. Este processo de reincorporação depende de uma mediação do Estado,

⁷⁷ De acordo ao Estatuto da Cidade, Lei nº 10257/2001, seção X, art. 32 §1º: “Considera-se operação urbana consorciada o conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo Poder Público municipal, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar em uma área transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e a valorização ambiental.”

⁷⁸ Situação analisada por primeira vez por Ruth Glass: “Um a um, muitos dos quarteirões da classe trabalhadora de Londres têm vindo a ser invadidos pela alta e baixa classe média. Modestos estúbulos e casas de campo de dois andares têm sido alteradas quando o seu contrato de arrendamento inicial termina, tornam-se residências caras e elegantes ... Quando este processo de “gentrificação” começa num bairro avança rapidamente até todos ou muitos dos ocupantes originais da classe trabalhadora serem deslocados e todo o carácter social do bairro é modificado” (GLASS, 1964 p. 6 Apud XEREZ 2008 p.6)

de forma planejada, com o propósito de eliminar barreiras anteriores que inibiriam a realização do lucro imobiliário da performance do mercado.

Alguns dos empreendimentos verticalizados constituem-se de um modelo em formatos de “condomínios fechados ou clube”, que se afastam do modelo de cidade que privilegiem a comunicação e diversidade de relações, aqui definidos por Manoela Rossinetti Rufinoni:

a estrutura imobiliária adotada propõe o compartilhamento de serviços e infraestruturas por um público delimitado em uma área também restrita, assumindo, portanto, uma outra relação entre espaços privados, coletivos e públicos.[...] na estrutura condominial, o uso de determinados serviços e espaços é “coletivo”, compartilhado por diversas pessoas, porém apenas condôminos... Os equipamentos coletivos propostos dentro desta estrutura, portanto, não são públicos, não são de acesso universal, ao contrário das estruturas urbanas – pertencentes à cidade e de uso público. [...] em vez de alimentar e retroalimentar a dinâmica urbana envoltória, **volta as costas para a cidade**. (RUFINONI 2014 p. 287 **negrito nosso**)

Estes empreendimentos, ao distanciar-se e renegar o trato com a cidade circundante, negam a heterogeneidade, como bem destaca Rufinoni⁷⁹ “**corrói o sentido público e mina o urbano**” (RUFINONI 2014 apud Lencioni, 2011 p.196 **negrito nosso**).

Podemos destacar alguns destes empreendimentos, que, valendo-se de largos terrenos de instalações industriais desativadas, promoveram significativas alterações de uso – em alguns casos gentrificando-se – para edificar grandes empreendimentos imobiliários. Sempre contando com o apoio do poder público, que alterou a legislação de uso e ocupação do solo, com manifesto interesse em promover mudanças, delegando ao setor privado a forma, modelo e a oportunidade da máxima renda, para a reconfiguração da cidade.

Destes exemplos, dois situam-se na Região do ABC paulista (Espaço Cerâmica e Cidade Viva) e um deles na cidade de São Paulo (Mooca Plaza Shopping), dois deles próximos à linha férrea (Mooca Plaza Shopping e Cidade Viva) e um deles próximo a um córrego (Espaço Cerâmica).

⁷⁹ RUFINONI, M. R. . Arquiteturas e territórios da indústria em São Paulo. In: VARGAS, Heliana Comin; ARAUJO, Cristina Pereira. (Org.). Arquitetura e Mercado Imobiliário. Barueri (SP): Manole, 2014, v. , p. 269-290 p. 287

Todos ocupam instalações industriais desativadas na década de 1980, que permaneceram subutilizadas e inertes ao tecido urbano à espera de uma legislação municipal capaz de promover sua alteração de uso. Os empreendimentos foram finalizados, em média, 10 anos após a perda da função industrial, e entregues ao público como motores de novo estilo de vida.

Como característica comum aos três exemplos, temos a negação do entorno, a recusa à urbanidade e ao diálogo com as ruas.

3.2.1. Espaço Cerâmica em São Caetano do Sul (SP)

Dentre os empreendimentos assentados sobre as ruínas de uma indústria desativada destaca-se, em São Caetano do Sul, o Espaço Cerâmica, coincidentemente como a IRF Matarazzo, às margens do Córrego dos Meninos –aproximadamente 3 km à montante sobre a mesma margem direita

O empreendimento situa-se sobre os terrenos da Cerâmica São Caetano S/A, criada em 1913, seguindo os passos beneditinos ao produzir ladrilhos e tijolos refratários, reconhecidos por sua qualidade, já que se empregavam em fornos siderúrgicos. (CARAM, 2003). A indústria era representativa na cidade de São Caetano do Sul, como empregadora a ponto de dar nome ao Bairro circundante como Bairro Cerâmica – conforme Figura 19. Em 1973 a empresa é vendida à Magnesita Refratários S/A, que lá instala sua subsidiária RISA Refratários e Isolantes Ltda. (NOBRE, 2014).

Figura 19: Vista aérea da Cerâmica São Caetano - 1934

Fonte São Caetano do Sul, Fundação Pró Memória - 2019

A partir de 1998 o terreno de mais de 30.000 m² desperta interesse à empresa SOBLOCO S/A⁸⁰, graças ao seu potencial imobiliário, porém ele enfrenta restrições de zoneamento, de caráter ambiental, devido às inundações do córrego, no sistema viário, que demandam alteamento e uma nova rede pluvial, interferências das Linhas de Transmissão Elétrica⁸¹, etc.

Em 2002 firma-se um Protocolo de Intenções entre a empresa, a Prefeitura Municipal de São Caetano do Sul e a Eletropaulo, que garantirá a solução das restrições levantadas. Abre-se então a possibilidade de viabilizar o empreendimento onde a SOBLOCO e a RISA dividam os resultados obtidos. Desta forma dividem-se os lotes de exploração entre edificações residenciais, comerciais e um shopping center, entre as

⁸⁰ SOBLOCO Construtora S/A é uma empresa fundada na década de 1950 voltadas, inicialmente, como construtora de edifícios residenciais.

⁸¹ Esta Linha de Transmissão (LT) de 13 mil Volts, abastece 5 estações transformadoras, atendendo 400.000 consumidores de energia.

empresas GAFISA⁸², LINDENCORP⁸³, e MULTIPLAN⁸⁴ – o montante total da venda foi de R\$ 172 milhões. (NOBRE, 2014)

Somente 30% da área destina-se a moradias, com 122 lotes unifamiliares, de aproximadamente 500 m², em uma área incrustada no empreendimento, mesmo assim murada e controlada por guarita; além de 12 torres residenciais com apartamentos de alto padrão entre 65 e 850 m² para atender ao total 3000 moradores. (GAFISA, 2019) (SOBLOCO, 2009)

Somam-se às torres comerciais e de serviços o Center Park Shopping São Caetano, com 242 lojas, 6 salas de cinema e 40 opções na praça de alimentação, com estacionamento para 2000 veículos, conforme destaca-se ao centro da Figura 20, mais ainda, uma loja de Petshop, um Hospital da Rede D'or – São Luiz⁸⁵ com 15 andares para 294 leitos, além de um Parque doado à prefeitura e uma área patrimonial que preserva, semienterrado o forno da extinta Cerâmica São Caetano. A previsão de população a ser atendida nas áreas de comércio e serviços é de 30.000 pessoas – simulando uma cidade autônoma dentro da cidade. (ASSOCIAÇÃO DOS AMIGOS - ESPAÇO CERÂMICA, 2017)

Moradores e condôminos do Espaço Cerâmica criaram a AAEC (Associação dos Amigos do Espaço Cerâmica), que tem por finalidade dar continuidade às propostas dos empreendedores, impedindo alterações ou discrepâncias. Além disto a associação responsabiliza-se pela limpeza de ruas, jardins e praças, além de fazer a integração entre a segurança interna e as autoridades policiais – os moradores possuem um capital espacial, que emula uma cidade, que pretende ser anti-urbana (ASSOCIAÇÃO DOS AMIGOS - ESPAÇO CERÂMICA, 2017).

⁸² GAFISA é uma construtora e incorporadora fundada no Rio de Janeiro em 1954 sob o nome de Gomes de Almeida Fernandes, havendo se estabelecido em São Paulo em 1962.

⁸³ LINDENCORP foi criada em 2006 com a fusão das empresas Construtora Adolpho Lindenberg e Lindenhause, voltada à construção e incorporação de edifícios residenciais e comerciais.

⁸⁴ MULTIPLAN é uma empresa fundada em 1974 com forte participação na incorporação, construção e gestão de Shopping Centers.

⁸⁵ Rede D'Or São Luiz fundada em 1977, com hospitais no Rio de Janeiro, São Paulo, Distrito Federal, Pernambuco, Maranhão e Bahia, com um total de 5,6 mil leitos e 87 mil médicos, fundada pelo cardiologista Jorge Moll Filho e sua rede foi avaliada em 2015 pela Revista Exame entre R\$ 15 e 18 bilhões. Informações obtidas em <<https://exame.abril.com.br/revista-exame/como-o-fundador-da-rede-d-or-foi-de-medico-a-bilionario/>> e <<https://www.rededorsaoluiz.com.br/o-grupo/quem-somos>>

As críticas ao empreendimento iniciaram-se durante as obras de elevação da cota do terreno da antiga Cerâmica, para enterrar o sistema de infraestrutura e evitar as enchentes, porém para nas ruas circundantes o alteamento do terreno poderia apresentar represamentos das águas sobre os vizinhos do empreendimento.

Considerando o padrão das torres residências e comerciais, há um descompasso entre as construções circundantes – com uma média de dois andares, de uso misto (residencial, comercial), onde ainda há uma persistência de antigos galpões industriais, em construções com idade entre 30 e 10 anos, conforme podemos ver na Figura 20. Comparando-os com torres residências de 16 andares, com apartamentos de 2 ou 3 dormitórios, ou 3 e 4 dormitórios, com uma até quatro vagas de garagem, contando com armários individuais no subsolo, no térreo churrasqueiras com chopeiras, jardins, playground, quadras de futebol, vôlei de praia, salas de ginástica, piscinas, salão de festas.

Figura 20 – Vista aérea do Espaço Cerâmica com destaque ao Center Park Shopping São Caetano

Fonte: ASSOCIAÇÃO DOS AMIGOS - ESPAÇO CERÂMICA, 2017

Entretanto, as maiores objeções surgem na análise urbanística, o sistema viário adotado é exclusivo para automóveis, sequer há linhas de ônibus para atender os moradores, funcionários ou frequentadores do shopping. Também não há diversidade de usos, ou comércios, fora do shopping. A análise de Nobre deste empreendimento define-o precisamente: “Trata-se claramente de um produto imobiliário, que parte da iniciativa privada **e que não está preocupado em fazer cidade**” (NOBRE 2013, p. 100 **negrito** nosso)

Entende-se que se trata da idealização do espaço urbano, já que trata de ocultar coisas ou elementos considerados fora do padrão do empreendimento, lixo nas calçadas ou jardins descuidados; trata do espaço público como uma representação cenográfica desta idealização, cria um modelo do poder econômico que ampara a confiabilidade espacial, tal qual um parque temático onde a “magia acontece”, nas palavras de Sharon Zukin:

A Disney World admite o público em uma base de pagamento. [...] O ponto fascinante é que a Disney World idealiza espaços públicos urbanos. Para os gestores municipais que buscam estratégias de desenvolvimento econômico e filósofos públicos que se desesperam com o declínio da civilidade, a Disney World oferece estratégias competitivas consensuais. [...] A cultura visual, o controle espacial e a administração privada fazem do Walt Disney World um tipo ideal de novo espaço público. Essas estratégias sociais têm o efeito político de criar uma impressão de confiança entre estranhos. (ZUKIN 2008 p. 54 tradução do autor)⁸⁶

Surge desta forma a conformação de um enclave, que permite aos seus frequentadores a convivência entre similares sem a inconveniência de indesejáveis, através do controle e monitoramento, como bem descrevem Caldeira, Oliva e Fernandes:

Enclaves fortificados geram cidades fragmentadas em que é difícil manter os princípios básicos de livre circulação e abertura dos espaços públicos que serviram de fundamento para a estruturação das cidades modernas. Consequentemente, nessas cidades o caráter do espaço público e da participação dos cidadãos na vida pública vem sendo drasticamente modificado. (CALDEIRA, 1997 p.155)

Enclave quer dizer: fragmento de difícil integração com o conjunto da cidade. Outra constatação importante: as cidades que já eram maduras antes da industrialização agora fazem boa figura no sistema produtivo contemporâneo, **enquanto as nascidas com a industrialização ainda estão procurando meios para sair da**

⁸⁶ No original: “Disney World’s strategies for organizing spaces also influence New York City’s business improvement districts (BID’s). Their first goal is to clean up an area, to keep it free of litter that the city’s sanitation services cannot control. They also secure space by erecting barriers or otherwise limiting public access and making rule about appropriate behavior. Private security guards helps enforce that strategy.”... “These social strategies have the political effect of creating an impression of trust among strangers”. (ZUKIN 2008 p. 54)

crise profunda na qual se instalaram com o declínio industrial. (OLIVA, FERNANDES, 2016 p.54 **negrito nosso**))

3.2.2. Cidade Viva em Santo André (SP)

A faixa contigua à linha férrea, que une São Caetano do Sul a Santo André, apresenta uma série de galpões industriais desativados, demolidos ou subutilizados, aquilo que Langenbuch chamara da “verdadeira zona industrial suburbana” que “se estruturava como prolongamento funcional e morfológico da faixa industrial de beira-linha de São Paulo” (LANGENBUCH, 1971 p. 142). Estes símbolos de um processo de des-concentração industrial impactando com a des-concentração territorial que deixou grandes espaços ociosos e plenos de atrativas oportunidades ao mercado imobiliário.

O empreendimento Cidade Viva é um complexo, lançado em 2014 pela Odebrecht Realizações Imobiliárias, contendo torres comerciais e residenciais que se localiza em Santo André, sobre um antigo lote de uso industrial, tendo uma lateral paralela à linha férrea da CPTM, próximo à Estação Prefeito Celso Daniel, no prolongamento da faixa de ligação entre São Caetano e Santo André, por outro lado frente à Avenida Industrial:

Este é o trecho da avenida submetido a processos chamados de requalificação urbana, onde se pode encontrar novos usos - flat, hotéis, shopping center e hipermercado -, assim como outro público de usuários do lugar, além dos carros dominando o trânsito intenso de uma via duplicada e com canteiros centrais. (SCIFONI, 2014)

O empreendimento ocupa os terrenos de antigas instalações de indústrias de fertilizantes, COPAS e IAP. Durante boa parte da sua vida industrial, estas empresas puderam contar com a proteção tributária governamental, mas que ante a nova realidade de competitividade e consolidação global de capitais, encontraram-se desprovidas de competitividade e tecnologia para permanecer no mercado, não somente estas empresas, mas boa parte das que se valeram destas oportunidades e se instalaram sobre esta ligação entre São Caetano do Sul e Santo André – enquanto continuidade espacial que unia a Mooca ao ABC Paulista (FERREIRA, 2013).

A partir da década de 1920 vários loteamentos ocuparam a faixa noroeste da ligação rodoviária entre Santo André e São Caetano do Sul, acompanhando o surgimento de uma paisagem operária e industrial. Ao chegar à década de 1950, a ligação rodoviária caracteriza-se como a Avenida Industrial, com a instalação de fábricas pioneiras na industrialização nacional.

Dentre estas fábricas pioneiras podemos citar a Companhia Brasileira Fichet & Schwartz-Hautmont⁸⁷, a primeira indústria de produção de estruturas metálicas do país e, durante muito tempo, a única; a Pierre Saby, uma das pioneiras em construção de edifícios em estrutura metálica; Companhia Brasileira de Cartucho (CBC), pertencente ao grupo Matarazzo, e a Indústria Nacional de Armas (INA). Por fim, instala-se a General Eletric – GE, em um grande terreno contíguo à estação ferroviária, produzindo aparelhos domésticos (de motores a geladeiras).

A instalação do Polo Petroquímico de Capuava, atrai Avenida Industrial algumas fábricas de fertilizantes, como a Companhia Paulista de Adubos (COPAS) e a IAP S/A Indústria de Fertilizantes:

A COPAS foi fundada em 1945, em São Paulo, visando abastecer a região cafeeira do interior do estado e instalou sua unidade produtiva em Santo André em 1968. No terreno ao lado, funcionava a filial sul da IAP, que tinha outra unidade em Cubatão e filiais no nordeste do país. (SCIFIONE, 2014 p. 125)

Durante o período de substituição das importações estas indústrias serviam-se da proteção governamental para se manter competitivas, mas ao final destes subsídios elas encontravam-se envelhecidas e despreparadas para a competição com os produtos importados, taxados, mas ainda competitivos, portanto, tiveram de se adequar à nova situação.

A COPAS na década de 1980 transferiu sua produção para Mauá (SP), decretando falência em 2001. A IAP passou por reestruturações que encerraram a

⁸⁷ “Fichet se notabilizou nos anos 1970 pela montagem da estrutura metálica tubular em treliça do Pavilhão de Exposições do Anhembi, considerado até hoje a maior estrutura montada em solo e levantada em uma só peça.” (SCIFONI, 2014 p. 124)

produção na Av. Industrial na década de 1990, sendo adquirida pela multinacional Grupo Bunge em 1997. Em 2011 estas áreas estavam listadas como contaminadas pela CETESB (2011), restando a responsabilidade do passivo ambiental aos antigos proprietários. (FERREIRA, 2013).

A Prefeitura de Santo André institui em 1997 a Operação Urbana Avenida Industrial I, através da Lei Municipal nº 7496, alterando o Zoneamento assim permitindo a construção, por parte da CYRELA de um Shopping Center⁸⁸ sobre as antigas instalações da GE – General Electric. Em 1999, institui-se a Operação Urbana Avenida Industrial II – Lei 7.873, permitindo o uso residencial, aumentando o potencial construtivo com gabarito de 41 metros nas edificações.⁸⁹

Verifica-se que, mesmo uma gestão municipal vinculada à esquerda, os projetos de reestruturação urbana não se diferenciaram daqueles apresentados convencionalmente - como aquela que fundamentou a experiência anteriormente apresentada em São Caetano do Sul. A mediação da municipalidade de Santo André, inclusive foi além, ao permitir a construção de conjuntos hoteleiros à borda do Parque Celso Daniel, frente à Av. Industrial.

O caráter da Avenida Industrial mudou radicalmente, na região adjacente ao Shopping e contíguo ao centro de Santo André (Figura 21), próximo à Estação de Trem Prefeito Celso Daniel, onde contrastam-se terminais de trem e ônibus com automóveis à procura da praça de estacionamento de shopping e condomínios fechados, com operários de indústrias que ainda persistem na região e outras prontas a encerrar suas atividades:

As operações urbanas conformaram um novo momento desta antiga paisagem industrial, imprimindo-lhe grandes contradições. No setor onde este instrumento urbanístico atuou, desenhou-se uma **nova realidade que contrasta com a presença de ruínas da atividade fabril e com indústrias que se mantem ainda hoje** (SCIFIONI, 2014 p. 126 negrito nosso).

As transformações no mundo do trabalho e, conseqüentemente, no espaço urbano, criaram **uma nova prática sócio espacial homogeneizante e empobrecida de relações**. Não se trata somente da perda do emprego industrial,

⁸⁸ Este empreendimento recebeu isenção de IPTU por cinco anos.

⁸⁹ “Os empreendimentos que se constituíram a partir dela (Operação Urbana Avenida Industrial II) foram dois hotéis (Mercure e Ibis, da rede Arcor) e um condomínio residencial de alto padrão” (SCIFIONI, 2014 p. 128)

ou da sua mudança de caráter para formas mais agressivas de exploração do trabalho, trata-se, também, da desintegração da vida cotidiana centrada na fábrica como o lugar de referência (SCIFIONI, 2014 p. 130 **negrito nosso**)

Figura 21 – Vista aérea do trecho compreendido entre a Av. Industrial (à esquerda), a linha férrea (à direita) e a Av. dos Estados à margem do Córrego Tamanduateí (na extrema direita). Ao centro abaixo temos o complexo de estação férrea e terminal de ônibus, logo acima depois do viaduto, o complexo de estacionamentos e edifícios do Shopping Center, em frente a eles o complexo hoteleiro à borda do Parque e ao fundo os terrenos das indústrias desativadas da IAP e COPAS.

Fonte: TEIXEIRA, Aparecida Netto, 2010

Se junto ao centro de Santo André a avenida apresenta shopping centers, flats, hotéis e condomínios de luxo junto a edificações empresariais, mais à frente, no trecho mais próximo a São Caetano do Sul, ainda persistem ruínas de um primeiro momento da industrialização, como os galpões da Nordon e Pierre Saby; outros galpões ganharam funções diferentes, como a antiga fábrica Platzer, que hoje abriga um supermercado Coop (herdeiro da antiga Cooperativa de Consumo dos Funcionários da Rhodia); enquanto que ao final da avenida, no seu limite junto a São Caetano do Sul, a extinta fábrica de munições CBC foi demolida e sobre ela construiu-se o campus universitário da UNIABC.

Os diversos usos da avenida conformam um mosaico de diversos usos em fases diferentes de uma urbanidade que caracteriza os seus períodos:

No trajeto pela avenida pode-se ouvir o apito da fábrica marcando o começo ou final do expediente, observar os operários em seus uniformes sentados à beira da calçada no horário do almoço e o movimento de carretas e caminhões transitando ou então estacionados na própria via. Também muito presente e misturada a este trecho, encontra-se a tradicional zona de prostituição, constituída pelos drive-in e pelos motéis, além do vai e vem das prostitutas pela calçada.

[...]

Trata-se, portanto, de um lugar privilegiado para o estudo e compreensão dos processos de transformação econômica e espacial pelos quais a metrópole vem passando desde os anos 1990, momento em que a cidade do zoneamento monofuncional modernista não é mais atrativa aos investimentos de capital e quando os discursos do planejamento estatal e do mercado pregam o ideal da fragmentação do espaço em diferentes usos. (SCIFONI, 2014 p. 123)

Neste cenário de fragmentação de períodos e usos que convivem simultaneamente sobre a mesma avenida, como ruínas industriais, centros educacionais, supermercado, shopping centers, drive-in e prostituição, destaca-se o empreendimento Cidade Viva⁹⁰, onde convivem 4 torres residenciais implantadas sobre o centro do lote, tendo à frente, no alinhamento da calçada 2 torres destinadas ao uso comercial com escritórios.

As torres comerciais ocupam pouco mais de 6800 m², contendo 448 unidades distribuídos em 16 pavimentos e 3 subsolos, integrando frente às calçadas um conjunto com lojas serviços, contendo no total pouco mais de 17.000 m² de área construída privativa – vide Figuras 22 e 23.

⁹⁰ O empreendimento Cidade Viva Offices e Residencial foi aprovado na Prefeitura Municipal de Santo André e registrado, em 22/10/2014, no 1o Cartório de Registro de Imóveis de Santo André - SP.

Figura 22 Vista da Fachada do empreendimento Cidade Viva, destacam-se a torres de escritório à frente da calçada

Fonte ODEBRECHT REALIZAÇÕES IMOBILIÁRIAS, 2019

Figura 23 Perspectiva artística da lateral do empreendimento Cidade Viva, onde as torres de escritórios interpõem-se entre a calçada e as torres residenciais.

Fonte ODEBRECHT REALIZAÇÕES IMOBILIÁRIAS, 2019

As torres residenciais ocupam uma área de 16900 m², contendo ao total 625 apartamentos que variam de 2, 3 e 4 dormitórios, com áreas privativas de 70 a 120 m². Contam com piscina adulto e infantil, sala de fitness, quadras, playground, espaço gourmet/festas, área de Home-cinema, Salão de Jogos, Churrasqueiras, Sauna, Spa, área de Massagem, Espaço Mulher, Brinquedoteca e *Pet care*, além de parque privativo para uso exclusivo dos condôminos. Porém as torres residenciais não têm contato direto com a rua.

Dentre as caracterizações do empreendimento, através do material publicitário, destaca-se como “Santo André é hoje um ponto estratégico para fazer negócios entre São Paulo e a Baixada Santista”, “O centro do município está a 15 minutos da rede metroviária de São Paulo”⁹¹ (ODEBRECHT REALIZAÇÕES IMOBILIÁRIAS, 2019), enumerando como atribuições do empreendimento espaços geográficos e tempos de deslocamento – sintomaticamente, em um conjunto ao lado de uma estação férrea sequer a mencionar, nem a localização do condomínio frente a um parque (Figura 24) faz menção à possibilidade da “cidade caminhável”⁹², bastando atravessar a rua e desfrutar da urbanidade:

São pontos (condomínios fechados por exemplo) e linhas (vias), em cujo circuito se selecionam e homogeneizam as relações, possuindo uma urbanidade declinante. A partir do momento que o território urbano sofre a concorrência das redes geográficas a própria avaliação da acessibilidade aos recursos da cidade passa a exigir que além das referências de contiguidade se leve em conta essa nova organização espacial (OLIVA, 2004 p. 114)

⁹¹ Seguramente esta publicação mencionando um ligação metroviária a 15 minutos deve se referir à Estação Tamanduateí, que se integra com a CPTM 8 km à frente, que poderia ser acessada pelas Estações que cercam o empreendimento: as estações Celso Daniel e Prefeito Saladino. Poderíamos parafrasear Pierre Bourdieu: “pareceria necessário se mencionar a ausência de menção” aos acessos via CPTM, que seguramente não merecem os mesmos prestígios da rede metroviária.

⁹² Expressão cunhada pelo Urbanista Jeff Speck no livro “Cidade Caminhável”: “Levantamentos realizados mostram como a classe dos cidadãos criativos, especialmente a geração Y, prefere, em geral, comunidades com ruas vibrantes e cheias de vida, a cultura de pedestres que só pode vir com a caminhabilidade” SPECK, Jeff. Cidade caminhável. São Paulo. Perspectiva, 2016, 229 p.

Figura 24 – Vista aérea localizando o Empreendimento Cidade Viva - localizado no bairro Jardim, ao lado do Grand Plaza Shopping, Parque Celso Daniel, Estação Prefeito Saladino (CPTM) e Terminal Rodoviário, com fácil acesso às Avenidas Prestes Maia e dos Estados.

Fonte: MONEGATTI, 2018

Este tipo de empreendimento, que nega o entorno, quando se volta para o interior do lote, buscando um isolamento social que, de forma autista, nega a dinâmica urbana das ruas, auto suprime-se do espaço público. O modelo de condomínio-fechado ou condomínio-clubes impossibilita a diversidade social ao se tornar uma peça desagregadora do tecido urbano, negando o acesso às ruas, na visão de Calliari: “a razão mais importante para o estudo do espaço público está ligada ao exercício da alteridade e da diversidade. É no espaço público que encontramos pessoas diferentes de nós.” (CALLIARI, 2016 p. 46).

Os condomínios fechados, negam a formação da cidade como comunicação entre diferentes, quando tratam de se fundamentar na cristalização espacial de privilégios, que, no caso da Cidade Viva, se expressam claramente no afastamento tácito das heranças industriais, nas suas ruínas, no perambular dos menos favorecidos que ainda transitam na avenida, seja do operariado resistente, seja da prostituição persistente.

Este tipo de empreendimento, apresenta-se como um enclave segregado da cidade, negando os acessos às calçadas, privilegiados aos automóveis; valorizando uma série de equipamentos de lazer interno, enquanto a 300 m encontra-se um Parque aberto 24 horas e pleno de equipamentos de lazer, esportes e saúde; alardeando sua comunicabilidade com o centro do município de São Paulo, através de ligações metroviárias, mas recusando sua comunicação com as estações férreas circundantes – que o conectam ao Metrô. Suas torres apresentam-se frente às calçadas quais torres medievais que tratam de defender seus espaços segregacionistas de estranhos transeuntes:

Entendemos, ser melhor preservar a expressão segregação para a ação espacial estratégica clara nítida e eficaz que busca isolamento de segmentos privilegiados, fato esse que não precisa ocorrer com essa inteireza para caracterizar a discriminação espacial. Talvez, possa se afirmar que **a segregação é a cristalização espacial da discriminação, de modo duradouro**. (OLIVA, 2004 p. 207 **negrito nosso**)

Considerar a segregação espacial como algo intrínseco à cidade é algo que contradita a definição de cidade adotada, que afirma exatamente o inverso: **cidade como o espaço que se organiza pelo contato**. É por isso que cidade existe. Se suas regras básicas de organização fossem a diferenciação social e separação, a cidade não teria por que existir. (OLIVA, 2004 p. 208 **negrito nosso**)

3.2.3. Mooca Plaza Shopping – Mooca – São Paulo (SP)

O cinturão de chácaras que cercava a cidade de São Paulo, ao final do terceiro quartel do século XIX, sofreu uma mutação sob o impacto da implantação das linhas de bondes a tração animal, que ultrapassando os pontos extremos da cidade, além da área arruada da cidade, contribuíram para a suburbanização da cidade, juntamente com as linhas férreas.

Em função destas mudanças, em 1890 inaugura-se, junto à linha férrea, no bairro da Mooca, a fábrica de cerveja Bavária – ela seria adquirida pela Companhia Antártica, cuja sede na Água Branca, também instalada junto à linha férrea, complementar com esta aquisição sua produção de cerveja e gelo.

Próximo a esta fábrica, já havia se instalado em 1888 a Hospedaria dos Imigrantes, que teria significativo impacto no acolhimento dos imigrantes. Estes

seguramente fariam parte dos 300 operários que no ano de 1909 trabalhavam na fábrica de sapatos Clarck Limited, mais uma das indústrias sediada na Mooca, seguindo quase todas elas as mesmas características:

A técnica utilizada e a arquitetura adotada na construção destes edifícios não variava muito: eram construídos com alvenaria de tijolos aparentes e estrutura de ferro fundido ou aço. Em alguns casos, as estruturas metálicas eram importadas da Europa e montadas no Brasil. As coberturas de estrutura metálica ou madeira eram a solução mais usual, em sheds ou em duas águas sucessivamente repetidas lado a lado.

Muitos dos grandes lotes determinados pela ocupação industrial ainda hoje permanecem. Mesmo nas áreas em que o desenvolvimento de outras atividades ocasionou o desmembramento dos conjuntos industriais e a divisão dos lotes, podemos perceber suas características originais. (MENEGUELLO et al., 2007)

Imigrantes, operários utilizando transporte público e indústrias localizadas junto à linha férrea, paralela ao Córrego Tamanduateí serão a caracterização da Mooca por quase oito décadas do século XX:

...resultou de uma combinação de via férrea com galpões de fábricas e armazéns que caracterizaram as franjas várzea nas dos bairros da Lapa, Barra Funda, Bom Retiro, Pari, Brás, Mooca e Ipiranga, chegando às portas do ABC. E criou nessa área um pequeno cinturão industrial. Tudo muito próximo do núcleo histórico e denso da cidade. As moradias dos trabalhadores operários, que induziam, com limites, uma urbanização um pouco mais densa e completa, estruturavam-se nos terraços mais elevados do vale (OLIVA, FONSECA, 2016 p.33)

A grande concentração de galpões industriais, com frente para as Avenidas Presidente Wilson e Henry Ford, com seus lotes fazendo fundos à linha férrea, no trecho contido entre as Estações férreas do Brás e Tamanduateí, atestam a densidade industrial desta região. Ali atuavam indústrias baseadas no modelo fordista de produção, rodeadas de vilas operárias e pequenos comércios, ambos submetidos à rotina da fábrica.

Na década de 1940, este bairro era o mais populoso de São Paulo, com pouco mais de 90.000 habitantes; porém dividido em dois: a “Mooca de cima” ou “Alto da Mooca” com uma ocupação de classes médias e predominantemente habitacional, assentada sobre o ápice da colina; enquanto a “Mooca de baixo”, acompanhando o vale do Tamanduateí e da Mooca, era dominado pelas indústrias - têxteis, metalúrgicas, transporte e alimentos – conforme podemos identificar na Figura 25 (DUARTE e FONTES, 2004).

No ano de 1953 a Ford Motors Co. inaugura sua fábrica de automóveis, caminhões, tratores e chassis para ônibus - denominando-a “Fábrica de Caminhões Ipiranga”, mesmo fazendo parte do distrito da Mooca. Esta montadora de veículos iniciara sua participação em território paulistano em 1919, vendendo carros importados junto ao centro da cidade à Rua Florêncio de Abreu. Um ano depois muda-se para outro local junto à Praça da República, para, somente em 1921 iniciar a montagem de veículos no bairro do Bom Retiro, à Rua Sólon, com 124 operários (FORD, 2017).

Figura 25: Vista aérea da Mooca de Baixo – à direita a Av. Anhaia Melo e a favela da V. Prudente; abaixo o viaduto Grande São Paulo e à esquerda o viaduto Capitão Pacheco Chaves; acima dele a fábrica Ford “Fábrica de Caminhões Ipiranga” – ao centro a linha férrea, a Av. Pres. Wilson e o córrego Tamanduateí – ao alto a sede do Juventus e parte das edificações do Alto da Mooca.

Fonte: GOUVÊA, 2002

A Ford aproveitou os incentivos da GEIA – Grupo Executivo da Indústria Automobilística, criada em 1956 pelo governo Juscelino Kubitschek, cujo objetivo era de

estimular a fabricação nacional de veículos, para instalar-se em uma nova unidade produtora. Sob a proteção destes estímulos, juntam-se à Ford as montadoras General Motors (em S. José dos Campos), Mercedes-Benz (em S. Bernardo do Campo), Volkswagen (em S. Bernardo do Campo), Vemag (em S. Paulo na Vila Carioca) - somando-se às montadoras anteriormente instaladas no início daquela década, sob os benefícios da Comissão de Desenvolvimento Industrial (CDI) criada pelo então presidente Getúlio Vargas, como a Fabrica Nacional de Motores e a Willys Overland. Assim ela passa em 1957 à fase seguinte com a produção do caminhão modelo F-600 com peças nacionais – mesmo que parcialmente as peças eram produzidas na esteira da GEIA. (ANFAVEA, 2019)

Esta unidade de produção de caminhões ocupava uma área de 200.000m², com uma área construída de 65.000 m², contida entre o córrego Tamanduateí e a linha férrea, seria uma das exceções de instalações de montadoras automobilísticas fora das cidades do ABC paulista – inclusive ao iniciar a produção de veículos em 1967, a montadora inaugurou uma unidade no bairro de Taboão em S. Bernardo do Campo.⁹³

Esta edificação, era ousada nas suas dimensões e instalações, uma vez que além de contar com seu ramal ferroviário, contava com uma pista de testes, edificações de produção e uma edificação administrativa, com uma monumental entrada, emoldurada por altas colunas, que simplificava um neoclassicismo de nítidas influências do Estilo Lictório, identificado às obras fascistas da década de 1930 – conforme pode ser identificado na Figura 26.

⁹³ Estas instalações hoje, em 2019, estão sob negociação de venda para o Grupo CAO, que busca expandir-se fora do Centro-Oeste, onde monta veículos importados do Oriente.

Figura 26 – Vista aérea da Ford - Fábrica de Caminhões Ipiranga – c. 1982

Fonte: GIESBRECHT 2018

Sob o impacto das transformações industriais, ao final da década de 1980 e os processos de descentralização industrial, boa parte dos edifícios indústrias foram negligenciados ou abandonados. Alguns destas edificações, por guardarem reminiscências operárias, ou significados arquitetônicos, receberam a indicação de monumento histórico ou artístico através do tombamento - dentre elas o Cotonifício Crespi, a Cia. Antártica, o Moinho Minetti Gamba e a Indústria de Tecidos Labor – porém o tombamento não lhes dá a garantia de preservação.

Em 2001 encerra-se a produção da Ford - Fábrica de Caminhões Ipiranga, transferindo-a para São Bernardo do Campo, na seção onde anteriormente fabricavam-se motores automotivos. Em início de 2019 a Ford decide desativar todas as produções da Unidade de São Bernardo do Campo. gerando incertezas aos operários, fornecedores e toda a população.

Enquanto isso, a fábrica de caminhões na Mooca permanecerá sem destino, com parte do solo contaminado e interditado pela CETESB, devido aos riscos eminentes ao lençol freático.

Com a saída das indústrias, perdem-se empregos e a economia da Mooca desacelera, galpões abandonados dão lugar às atividades marginais – tráfico, prostituição, roubos e receptação – terrenos vazios transformam-se em depósitos de lixo ou sucata:

Esse processo tem vários efeitos no espaço urbano. As áreas industriais mais antigas estão sofrendo processos combinados de deterioração e gentrificação⁵. Em algumas delas, especialmente em bairros centrais onde vivem vários setores da classe média, casas e fábricas abandonadas foram transformadas em cortiços.[...] Sempla e Fipec concordam que a maioria dos cortiços está em zonas centrais da cidade ou que constitui sua antiga zona industrial (Sé, Mooca, Vila Prudente etc.). (CALDEIRA, 1997 p. 158)

Restam à Mooca seus galpões ociosos de produção, algumas destas edificações relatam os períodos iniciais da industrialização, conferindo-lhes interesse no estudo do processo histórico e social que conformaram a cidade de São Paulo. Estas edificações foram objeto de várias pesquisas e inventários, que detectaram 189 galpões industriais representativos, sendo subdivididos entre Galpões, Conjuntos industriais e Áreas industriais (RUFINONI, 2016).

Estas edificações, reconhecidas como monumentos, receberam classificações específicas na legislação municipal de uso e ocupação do solo, como Z8/200 – Zona de preservação de imóveis de caráter histórico, artístico, cultural e paisagístico; ou em função das restrições aos usos não industriais das Z6 e Z7 – Zonas de uso predominantemente industrial (SÃO PAULO, 1972; SÃO PAULO, 1975).

Esta mobilização patrimonial, que busca preservar as edificações, trata de defendê-las da lógica da produção e do progresso, que tratará de ressignificá-las no máximo aproveitamento de suas áreas, busca assegurar-lhes uma vida longa, tratando de inseri-las como monumentos de reconhecimento histórico, arquitetônico e mesmo artístico; porém não levam em consideração o enfoque do cotidiano de trabalho do operário, dentro destas edificações, suas rotinas, seu salário e a luta pelo emprego – as memórias serão material de preservação patrimonialista da produção industrial.

Enquanto isso, a mais antiga favela da cidade de São Paulo, a favela da V. Prudente, que tem sua origem, na década de 1950, com famílias deslocadas por intervenções urbanísticas e sanitárias, assentava-se sobre terrenos da municipalidade,

anteriormente recebidos da ITESP (Fundação Instituto de Terras do Estado de São Paulo), e da imobiliária Parque da Mooca (no Alto da Mooca). A Favela encontra-se nos limites entre os bairros da Mooca e Vila Prudente, sofrendo com as enchentes dos córregos Tamanduateí e Mooca (canalizado sob a Av. Anhaia Melo).

A Favela da V. Prudente aguarda sua regularização fundiária, prometida na gestão da prefeita Luiza Erundina (1989-1993), na gestão da Marta Suplicy (2001-2005) e parte da regularização só se concretizou no governo Kassab (2006-2013), graças à atuação do Movimento de Defesa do Favelado (MDF)⁹⁴ (FERRARA et al., 2016)

Porém ao ingressarmos no século XXI, sob pressão da nova realidade de uma industrialização consolidada em grandes grupos, que substitui o modelo integrado por uma produção atomizada e desterritorializada, estes galpões passaram a chamar a atenção dos grupos imobiliários, que identificaram novos usos possíveis.

Sob esta pressão, reduzem-se as áreas industriais protegidas na cidade através do Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo de 2002 e a Lei do Zoneamento dos Planos Regionais Estratégicos de 2004 – permitindo que parte do patrimônio da Mooca fosse enquadrada como ZEPEC – Zona Especial de Preservação Cultural, destinadas à preservação, recuperação e manutenção do patrimônio histórico, artístico e arqueológico, podendo se configurar como sítios, edifícios ou conjuntos urbanos (SÃO PAULO, 2002) (SÃO PAULO, 2004).

Como resultado destes novos instrumentos urbanísticos, os longos quarteirões, que caracterizaram as instalações industriais integradas, passaram a ser ocupados por altas torres residenciais:

O fato de os terrenos serem grandes permite a construção de torres residenciais que ocupem apenas parte do terreno, deixando a remanescente como área de lazer, no empreendimento conhecido como “condomínio-clubes”.

Os empreendedores se utilizam de um dispositivo da lei de zoneamento, conhecido como Fórmula de Adiron, que permite um coeficiente de aproveitamento maior para

⁹⁴ “O Movimento de Defesa dos Favelados (MDF) nasceu na década de 70 e atua nas favelas da Zona Leste, Vila Prudente, Sapopemba, São Mateus, parte de Iguatemi e Itaquera, com atividades voltadas para a juventude como cultura, conscientização ambiental, alfabetização de jovens e adultos e inclusão digital e também com lutas políticas no campo do direito à moradia como urbanização de favelas e regularização fundiária.” (FERRARA et al., 2016 p. 6)

uma taxa de ocupação menor no lote. Surgido com a intenção de prover a cidades de áreas livres, esse dispositivo acabou por consagrar esse tipo de empreendimento, com grandes impactos negativos sobre o espaço público em função da perda da vitalidade das ruas, decorrente da presença de grandes e extensas áreas muradas. (NOBRE, 2014 p. 6)

Em 2009 discute-se na Câmara Municipal uma alternativa para a ocupação de 20 milhões de m² da antiga região industrial que compunha o eixo Ipiranga-Mooca-Vila Prudente, através da Operação Urbana Diagonal Sul, que buscava realiza-la através de concessões urbanísticas em uma Operação Urbana Consorciada Bairros do Tamanduateí (OUCBT), junto à Macroárea de Estruturação Metropolitana (MEM) definida pelo novo Plano Diretor do Município (PDE) – Lei 16.050/2014⁹⁵.

A transformação proposta dentro desta Operação Urbana conta com a participação de capital privado para se concretizar – a exemplo das realizadas na Região da Faria Lima e na Água Branca – tendo como estratégias:

Socializar os ganhos de produção na região, assegurar o direito à moradia digna para quem precisa, melhorar a mobilidade urbana, qualificar a vida dos bairros, orientar o crescimento da cidade nas proximidades do transporte público, reorganizar as dinâmicas metropolitanas promovendo o desenvolvimento econômico da cidade, incorporar a agenda ambiental ao desenvolvimento da cidade, fortalecer a participação popular nas decisões dos rumos da cidade, preservar o patrimônio e valorizar as iniciativas culturais. (SÃO PAULO (Cidade), 2014)

Analisando as propostas, percebe-se que há poucas alterações na legislação de uso de solo, mantendo atividades industriais já identificadas, criando sobre edificações, com identidades patrimoniais, equipamentos para “economia criativa”, que poderia promover uma gentrificação. Entretanto, considerando que na área contida há uma série de cortiços, ocupações e favelas, considera-se a potencialidade de construção de 5158 unidades de Habitação de Interesse Social para residentes da área compreendida pela OUCBT – sendo que não há indicação de cálculo do número de demanda.

⁹⁵ “O projeto urbanístico é composto por um programa de intervenções públicas e por parâmetros urbanísticos que geram a requalificação das orlas fluviais, o atendimento habitacional, a melhoria das conexões interbairros e a qualificação do habitat urbano. Pretende ampliar a arborização urbana, implantar novos parques e incrementar o sistema de drenagem como algumas das estratégias ambientais necessárias. Associado a todas estas melhorias há ainda um programa de preservação dos territórios produtivos da região existentes ao longo da ferrovia e das indústrias, assim como à valorização do patrimônio da cidade voltado ao trabalho e a história.” (SÃO PAULO (Cidade), 2014)

Especificamente na região industrial da Mooca, o mapeamento da CETESB apontou uma série de áreas que, devido à sua contaminação, seriam um obstáculo ao seu reaproveitamento comercial:

O avanço do mercado imobiliário sobre o tradicional bairro da Mooca, na zona leste de São Paulo, recebeu sinal vermelho das autoridades ambientais do Estado. Conforme mapeamento da Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb), a Mooca carrega marcas do passado industrial em seu solo: **são 19 áreas contaminadas e ociosas que ocupam cerca de 300 mil metros quadrados** (5% do bairro), espaço suficiente para **a construção de 40 prédios de 17 andares**, com sobras ainda para um parque de 30 mil m². A 15 minutos do centro, com estação de metrô e imensos terrenos obsoletos ao longo da orla ferroviária, a região já recebeu 7 mil novos moradores nos últimos quatro anos, em um processo de verticalização que reverteu, a partir de 2005, o decréscimo populacional anual de -2% registrado por quase uma década no distrito - hoje já são 67 mil habitantes. **Numa transformação que atraiu para a antiga região de operários até a classe média alta, espigões envidraçados surgiram entre sobradinhos italianos de ladrilhos vermelhos, e galpões abandonados deram lugar a universidades e hipermercados.** [...] A preocupação de órgãos públicos e de urbanistas é que novos empreendimentos comecem a fazer **a captação de águas subterrâneas contaminadas com resíduos de derivados do petróleo armazenados até a década de 1990 em antigos galpões do bairro**, cujo crescimento também é defendido pela Prefeitura. Pela revisão do Plano Diretor em discussão na Câmara Municipal, **o eixo Ipiranga-Mooca-Vila Prudente receberá a Operação Urbana Diagonal Sul, uma proposta para revitalizar 20 milhões de m² da antiga região industrial por meio de concessões urbanísticas à iniciativa privada. Segundo a revisão do plano, existe um "vazio de oportunidades" nesses bairros.** Mas o próprio governo alerta para o risco de áreas com alta taxa de contaminação por benzeno na Mooca. A revisão quer criar incentivos para o empreendedor que se disponibilizar a adotar projetos de recuperação ambiental de espaços hoje sem uso. [...] Com 70 mil m², a antiga fábrica de **caminhões da Ford na Mooca foi adquirida pela BR Malls em 2006.** A área está contaminada e a conclusão da remoção dos poluentes, prevista para o fim de 2010. O objetivo é erguer um shopping no local. (ZANCHETTA, 2009 **negrito nosso**)

Segundo Ferrara et. al. o processo da Operação Urbana proposto incorpora algumas ansiedades expressas no Plano Diretor, porém:

O instrumento urbanístico Operação Urbana Consorciada vem se consolidando como o meio ideal para uso da cidade como negócio, acirrando desigualdades dentro e fora do perímetro da intervenção. As experiências em São Paulo vêm mostrando que este instrumento corresponde a um pensamento neoliberal no tratamento do urbano, tendo como alicerce a parceria público-privada **que privilegia mais o atendimento dos interesses privados sustentados pela atuação do poder público**, do que provisão dos interesses coletivos a partir de tal parceria. (FERRARA et al., 2016 p. 16 **negrito nosso**)

Neste contexto, o empreendimento da BR Malls⁹⁶, conhecido como Mooca Plaza Shopping, inaugurado em 29/11/2011, assentado sobre parte das instalações da Ford - Fábrica de Caminhões Ipiranga, busca ser o indutor de transformação para a Mooca de Baixo, aos moldes do Alto da Mooca, amparado nas expectativas da Operação Urbana. Encerrado assim 34 anos de produção de caminhões, mais de 10 anos de abandono e concluindo sua construção em pouco mais de 1 ano. Vide Figura 27.

O Mooca Plaza Shopping é o 45º empreendimento deste tipo, realizado pela BR Malls Participações SA⁹⁷, contando com 233 lojas com vagas para 2385 veículos (conforme podemos ver na Figura 27), com uma área total construída de 112.000 m², uma área bruta locável total de 41964 m², que segundo a empreendedora:

O Mooca Plaza Shopping fica localizado na Rua Capitão Pacheco e Chaves, uma importante via dos distritos de Vila Prudente, Ipiranga e Mooca e possui acessos locais diretos de três vias por onde trafegam mais de 750,0 mil veículos por mês.

- Localizado **a 30 minutos da zona sul de São Paulo**;
- Área de influência que abrange 1,2 milhão de consumidores, dos quais 64% pertencem às classes A e B;
- Potencial de **consumo de R\$1,5 bilhão por ano em sua área de influência**;
- **Maior shopping inaugurado no Brasil em 2011 e maior shopping já desenvolvido pela BRMALLS**;
- BRMALLS se consolida como a maior empresa de Shopping Center no estado de São Paulo. (BR MALLS, 2011 p. 1 negrito nosso)

⁹⁶ “A brMalls nasceu de fato em 2006, mas começou a ser concebida bem antes. Constituída em 1949, a ECISA desenvolvia atividades no setor de construção civil, dedicando-se à construção de estradas, viadutos e vias elevadas. Dentre suas principais obras, destacam-se trechos das rodovias federais brasileiras BR 116, BR 153, BR 040, o Porto de Assunção, no Paraguai, e a construção do sistema de galerias de águas pluviais da capital paraguaia. Na década de 70, a ECISA ingressou no setor de desenvolvimento e investimento em shopping centers e foi gradualmente reduzindo suas demais atividades. Neste setor foi responsável pelo planejamento, comercialização, incorporação e construção do Conjunto Nacional Brasília, o primeiro empreendimento brasileiro concebido dentro dos padrões e conceitos que caracterizam um shopping center” (BR MALL, 2011)

Figura 27: Vista aérea do Shopping Mooca Plaza – 2018 – inserido entre indústrias remanescentes

 abaixo, à direita a Favela da Vila Prudente e acima os edifícios residenciais do Alto da Mooca

Fonte: Gouvêa - 2019

Poderíamos apontar alguns pontos intrigantes nesta peça publicitária:

- qual a relação de vizinhança que estabelece parâmetros de consumo acima R\$ 1,0 bilhão x ano? seriam os galpões abandonados das indústrias na Mooca de Baixo ? incluiriam como consumidores os moradores da favela da Vila Prudente ? eles estariam na contagem de 1,2 milhão de consumidores das classes A e B?
- porque um empreendimento situado na Zona Sudeste do município de São Paulo precisa relacionar sua situação, em tempo de percurso, à Zona Sul? qual o elemento vinculante à esta região da cidade?
- qual seria a contribuição do maior shopping inaugurado no Brasil em 2011 à sua vizinhança? bastariam os números potenciais de consumo? as classes que o frequentariam? ou seus vínculos de tempo de trajeto às áreas onde morariam estas classes ?

Apesar de todos os números positivos, o empreendimento iniciou suas

 atividades comerciais, disposto a atender as vendas de final do ano de 2011, porém

decorridos sete meses da sua inauguração ainda havia problema com as compensações exigidas pela Prefeitura, aos benefícios outorgados à iniciativa privada:

O Shopping Mooca Plaza, na zona leste da capital paulista, foi multado em R\$ 205.586,73 pela Subprefeitura da Mooca por estar aberto há sete meses sem Habite-se nem licença de funcionamento [...] Nessa data (22/06/2012), foi protocolado o pedido do Habite-se, que é o certificado de conclusão da obra de acordo com a legislação vigente. Outro pedido similar foi protocolado já neste ano, além de um requerimento da licença de funcionamento. Todos os documentos acabaram indeferidos pela Prefeitura.

Entre os motivos oficiais para a não-regularização estavam a falta de um plano de segurança, de alvará que ateste o funcionamento dos elevadores e do certificado de acessibilidade, além da ausência do **Termo de Recebimento e Aceitação Parcial (Trap) das obras de compensação viária exigidas pelo empreendimento, que ainda não estão concluídas.** (EXAME NEGÓCIOS, 2012 negrito nosso)

O espaço que o shopping center ocupa no imaginário coletivo é a imagem da renovação urbana através da particularização do espaço público de sociabilização, através do subterfúgio do consumo. A transformação do espaço industrial abandonado por um modelo consumista, utilizado para intermediar relações humanas, valorizadas dentro de um espaço privado que se transveste de público; onde as ruas, enquanto espaço de interação, são substituídas por corredores comerciais, aos quais se tem acesso através de enormes praças de estacionamento. (OLIVA, 2004)

O modelo de shopping center, criado nos USA visava recuperar urbanidade em subúrbios distantes, que serviam como locais de encontro em meio a espaços destinados a compras e consumo, mas não são encarados desta forma em São Paulo e na atualidade:

...nem todos seus frequentadores acham que qualquer um pode visitá-los (aliás, muitos vão aos shoppings por ter certeza do perfil dominante de seus frequentadores). Isso por um lado. De outro, as administrações dos shoppings aplicam um regimento privado de comportamento (não se pode sentar no chão, namorados não podem beijar-se, etc.). Há também inibições às presenças indesejáveis que conseguiram ultrapassar as dificuldades de acesso físico (a acessibilidade é um elemento chave para a definição do público). (OLIVA, 2004 p. 128)

Neste modelo de produção de espaço, através de uma área segregadora, acessível por automóvel - cujos largos estacionamentos criam enormes vazios à espera do uso dos 'ditadores sobre rodas' -conectam-se com outros locais, longe do entorno

imediatos – conforme publicitado pela BR Malls: “ Localizado a 30 minutos da zona sul de São Paulo”, como bem detalha Oliva:

Esta estruturação reticular crescente que corresponde à escalada de privatização do espaço da cidade vai obviamente interferir na vida pública, repercutindo no grau de acessibilidade e na livre circulação do cidadão” (OLIVA, 2004 p. 250)

Este tipo de ocupação, junto às várzeas do Tamanduateí e à Avenida dos Estados, agrava a descompactação e a cisão da Mooca entre Alta e Baixa:

...o tipo de urbanização que aí vai se instalar vincula vias expressas, grandes shoppings centers e condomínios fechados. É impressionante a grande disponibilidade de vastos terrenos ainda existentes nessas várzeas de rios que estão próximos das áreas centrais da cidade, o que reforça a imagem, apresentada antes, de hiato urbano gerado nas várzeas dos rios urbanos.

Nada justifica, desse ponto de vista, que São Paulo mantivesse até nossos dias as várzeas dos seus rios urbanos com urbanização precária. Ou, pior, com uma urbanização antiurbanidade, pois marcada pela baixa densidade demográfica, pela baixa diversidade social e de atividades, áreas onde a forma pedestre de apropriação dos espaços urbanos é impossível de ser praticada. (OLIVA, FONSECA, 2016 p. 33-34)

Estrategicamente, a solução de grandes praças de estacionamento rodeando os centros de compra, torna-se segregador ao desestimular o acesso de pedestres, evitam interações e diversidades, portanto negam a urbanidade, buscam criar uma relação hegemônica sobre o entrono (no caso da Favela da V. Prudente), como destaca Caldeira:

Os novos enclaves residenciais para as classes média e alta, associados aos **shopping centers**, complexos de escritórios e outros ambientes com controle privado, representam uma nova forma de organizar diferenças sociais e criar segregação em São Paulo e em muitas outras cidades do mundo. As características dos enclaves paulistas que viabilizam suas intenções segregacionistas podem ser resumidas em quatro pontos. Primeiro, eles usam dois instrumentos para explicitamente criar separação: barreiras físicas, como grades e muros, e **grandes espaços vazios que criam distância e desencorajam a aproximação de pedestres**. Segundo, como se muros e distâncias não fossem suficientes, **a separação é garantida por sistemas privados de segurança: controle e vigilância são condições para a homogeneidade social interna e o isolamento**. Terceiro, os enclaves são universos privados voltados para dentro; **seu desenho e organização excluem gestos em direção à rua**. Quarto, pretendem ser mundos independentes que proíbem a vida exterior, avaliada em termos negativos. **Eles não se subordinam nem às ruas e ao espaço público, nem a instituições e edifícios circundantes. Em outras palavras, a relação que estabelecem com o resto da cidade e sua vida pública é de evitação; dão-lhes as costas.** (CALDEIRA, 1997 p. 164 negrito nosso)

Em virtude de seu tamanho, das novas tecnologias de comunicação, da nova organização do trabalho e dos sistemas de segurança, os enclaves de escritório e de comércio, por exemplo, concentram tudo de que precisam dentro de um espaço privado e autônomo **e podem se localizar em quase qualquer parte,**

independentemente de seus arredores. Eles não mais dependem de um centro urbano com alta densidade de **serviços, como as antigas zonas de escritórios e comércio.** Na verdade, muitos dos novos enclaves instalaram-se na antiga periferia, tendo por vizinhos as favelas ou concentrações de casas **autoconstruídas.** Por fim, os enclaves tendem a ser ambientes socialmente homogêneos, na maioria das vezes formados por classes médias e altas.

Enclaves fortificados **representam uma nova alternativa para a vida urbana dessas classes médias e altas, de modo que são codificados como algo que confere alto status.** A construção de símbolos de status é um processo **que elabora distâncias sociais e cria meios para a afirmação de diferenças e desigualdades sociais.** (CALDEIRA, 1997 p. 159 **negrito nosso**)

4. Diálogos e desencontros: indústrias, ruínas e urbanidades.

Podemos observar no desenvolvimento desta pesquisa, que a transição da modernidade à pós modernidade conduziu as cidades industriais à dissolução dos territórios de produção industrial; também verificamos que antigos espaços industriais, em cidades que não tinham mais preponderância industrial, ou mesmo chegaram à obsolescência, restaram-lhes largas faixas de terrenos, ocupados por galpões integrados, à beira de linhas férreas, córregos, ou mesmo frente às zonas portuárias, foram concebidos dentro do modelo fordista de produção verticalizada, perduraram ociosos ou em ruínas.

Estes vazios industriais são a representação física dos primeiros tempos de uma industrialização tardia, que chegara ao Brasil nas primeiras décadas do século XX, encerrando seu modelo produtivo no último quartel desse mesmo século.

Verificamos também, que nessa primeira fase da indústria, a obsessão por padrões racionalistas e universalizantes seriam a crença no desenvolvimento linearmente programado. Portanto, essas áreas ocupadas pela indústria foram preponderantes na formação das centralidades urbanas, esta indústria, além disso, conformou o território à sua lógica, cooptando espaços, ruas, córregos, moradias e, principalmente, atraindo a estas cidades os migrantes que buscavam nelas oportunidade de emprego – subúrbios e metrópoles são fruto desta apropriação espacial de anseios.

Entretanto, o capital, por sua condição moldável e volátil, está em constante mudança e desenvolvimento – para, assim, poder superar suas crises cíclicas. Dessa forma, para ampliar seu mercado, busca explorar nichos que barateiem a produção – seja pela tecnologia de produção, pelas matérias primas ou pelo salário. Busca espaços de produção que ofereçam benesses ou subsídios, ou mesmo que isentem de tributação no ingresso de matérias primas, tudo isso em troca do emprego de mão de obra local – provavelmente a custo menor que no local original.

Por outro lado, essa produção industrial encontra-se em constante crescimento, graças às tecnologias de comunicação, controle e produção. Buscará então ampliar o espectro de consumo (para além da obsolescência programada) e, para tanto, instala-se um modelo globalizado de consumidor, que independa de culturas locais e aceite modelos externos, sendo, então, apresentado a marcas globalizadas, cujos modelos, amplamente massificados e disseminados através das redes de sociabilização, representem um novo estilo de vida, acessível pelo consumo massificado, de consumo global.

Em base dessas condicionantes, há uma consolidação de aglomerados industriais, grandes o suficiente para concorrerem mundialmente, com novas formas de produção trans-localizada, ela implanta-se em territórios de produção que ofereçam benefícios fiscais, tributários, locatícios, etc., em largas escalas de produção e consumo. As indústrias concorrentes, que não tiverem capacidade de adaptar-se a esse modelo, serão adquiridas, encerradas ou desmembradas; o trabalho será deslocado e sistematicamente reescalonado, para assim permitir reduções de contingente e substituições, sem interrupções na produção, graças à adoção de novas tecnologias. O maquinário também será reescalonado para permitir deslocamentos ou seccionamento em células dispersas, também sem interrupção da produção.

As indústrias encerradas, desmembradas ou vendidas deixam para trás locais ociosos, órfãos de um uso adequado dentro da estrutura industrial encerrada, que os engendrou, concebeu e terminou por relegar. Esses espaços congregavam, ao seu redor, comércios, serviços e, até mesmo, indústria satelitárias, que juntamente aos operários, criaram vínculos de dependência e convivência. O entorno escasseará de usos e salários, em uma espiral decadente, passando a abrigar usos temporários, escusos ou marginalizantes.

Em torno das antigas plantas industriais, organiza-se um vida complementar, já que os atores sociais que persistiram, fazendo uso destas espacialidades, em

sociabilidades refeitas, porém truncadas, já que os espaços industriais demarcaram homogeneamente os componentes sociais e espaciais em função do objetivo a que se destinavam: a produção. Dependerá das tramas e dinâmicas sociais a capacidade de integração e recombinação ao conjunto da cidade.

Desta forma, entendemos que urbanidade e indústria se isolam. Portanto, com a retirada das indústrias surge a possibilidade de recombinar espaços de produção em espaços de interação. Mas as práticas revistas, nos casos analisados, apontam na reprodução do modelo produtivo – seja de shopping centers, condomínios fechados, etc. que tem por destino a visão funcionalista, tal qual o maquinário da produção.

Restam às empresas pós-fordistas os ativos imobiliários de galpões ou terrenos vazios ou subutilizados, que sediaram a produção industrial, agora obsoleta; esses ativos imobilizados serão responsáveis por gerar lucros advindos da valorização imobiliária. Para tal, precisarão aliar-se aos governos locais, já enfraquecidos pela perda de renda tributária, com o fim da produção industrial e crescente desemprego, para engendrar parcerias em operações urbanas que permitam maximizar sua renda, na venda e reintegração urbana destes ativos – soma-se, à estratégia imobiliária, a retroalimentação comercial destes espaços, já que uma vez reintegrado ao tecido urbano, suas edificações e usos permitirão um outro modelo de valorização – agora serão lucros na disseminação de um novo estilo de vida, baseado na difusão de marcas globais, na sua propagação e no consumo de seus produtos.

Portanto, a título de síntese, podemos caracterizar a reestruturação urbana enquanto parte integrante da reestruturação do capital industrial, que conduz as cidades a uma reorganização dos espaços herdados de um modelo produtivo que se encerrou. Em alguns momentos, verificamos que as cidades terminaram por repelir a indústria, através da densidade das dinâmicas urbanas; em outros casos, em cidades, onde a indústria era preponderante, a retirada das indústrias e seus vazios, compuseram uma dinâmica de ruínas, que esperam novos usos para recompor uma urbanidade densa.

Estes espaços relegados pela indústria, serão reinseridos na dinâmica urbana pelas alianças dos grupos de maior capacidade de iniciativa, a municipalidade e o setor imobiliário, concedendo benefícios de uso e ocupação do solo, permitindo obter a máxima rentabilidade sobre lotes negligenciados ou subutilizados, transformando-os, então, em enclaves urbanos, como shopping centers, condomínio fechados ou clube – salvo que outros grupos de interessados valham-se dos instrumentos de participação para interferir em processos decisórios equitativos e de maior dinâmica urbana.

Exemplos deste tipo de reestruturação, foram analisados: os empreendimentos Espaço Cerâmica, Cidade Viva e Mooca Plaza Shopping, que guardam características comuns; uma vez que mesmo localizados em municípios diferentes, realizados por incorporadoras distintas e com usos predominantemente diferentes, receberam das municipalidades legislações favoráveis de uso e aproveitamento do solo. As intervenções edilícias dos órgãos públicos foram feitas sob demanda dos incorporadores, graças a isto o capital imobiliário realizou-se de forma rápida, gerando lucro graças à associação das entidades públicas e privadas.

Este tipo de empreendimento precisa grandes terrenos de indústrias desativadas, desde que cercados ou próximos de áreas valorizadas, para implantar equipamentos e edificações que simbolizem mudanças demográficas para ser tornar a identificação social de um grupo emergente, carregando consigo padrões de consumo que terminam por minar a urbanidade existente.

Para que essa reestruturação se realize, ela dependerá da mediação do estado, para eliminar barreiras legais anteriores e, assim, incrementar a performance do capital. A mediação se dá tripartite, entre a indústria- estado-incorporadora, dificultando a participação popular dos moradores do entorno. O estado outorga à iniciativa privada a formulação de uma quase-cidade – já que este empreendimento simula espaços públicos, para uso coletivo, porém são condominiais e privados, de controle patrimonialmente centralizador, para evitar desvios da identidade social do grupo emergente, ao qual se destina este espaço

O modelo de reestruturação, que volta as costas ao entorno, buscando um controle visual e administrativo deste novo tipo de espaço público, busca elevar a confiabilidade dos moradores ou visitantes, no cenário de limpeza social, como privilégio exclusivo de “*primus inter pares*” – alardeados na publicidade dos empreendimentos sem constrangimentos.

Para garantir esses privilégios, é necessário garantir a homogeneidade dos partícipes, o controle da circulação e uso dos espaços, a organização e os modelos de edificação, novas estratégias que permitam uma identificação cenográfica a um modelo de vida sofisticado, elaborado com esmero e glamour – tal qual um parque temático.

A busca de privilégios é o motor nesse processo de reestruturação, iniciando na mediação do Estado com as incorporadoras, vendido aos moradores como parte de um modelo de vida, presente no modal de mobilidade (voltado ao automóvel, em suas desmesuradas-desumanizadas praças de estacionamento), terminando por incorporar-se aos produtos ou serviços vendidos no shopping center, ou consumido em condomínios fechados – ou seja, o ciclo dourado do capital retroalimentando-se.

Negam-se à urbanidade os espaços de sociabilidade; os espaços públicos tornam-se liquefeitos e sujeitos à lógica de ubiquidade de compartilhamentos locatícios, esses simulacros de espaço público reforçam segregações de acesso, que não sejam mercantis, assim alavancam as injustiças urbanas, modificam-se as participações cidadãos e cavam-se trincheiras de polarização expressas politicamente.

O sentido de propriedade dissolve-se, substitui-se na ubiquidade facilitada pelas tecnologias de comunicação; porém não para todos, já que segue a mesma forma da estruturação industrial, a propriedade passa a ser concentradora – enquanto privilégio e usufruto para poucos.

Partindo destas análises, voltamos ao fulcro da pesquisa, o território da extinta IRF Matarazzo, que durante boa parte do século XX submeteu o território de São Caetano

do Sul aos seus desígnios, absorveu-lhe a urbanidade, os locais de sociabilização, subverteu seu espaço fundacional, alterou seus cursos d'água, para ao final, contaminar seus trabalhadores, edificações e terreno, comprometendo-lhe o futuro.

Essa indústria, encerrou suas atividades aos primeiros sinais da nova economia, uma vez que os fatores de sua ascensão, que a conduziram à categoria de maior indústria nacional, foram os mesmo que a condenaram ao fracasso – a produção verticalizada, concentrada e centralizadora – pouco atrativa ao capital internacional, mesmo sob a possibilidade de fracionamento. Contribuíram para essa sensação de fracasso as amplas dimensões da contaminação, por materiais de alta toxicidade, que aceleraram o processo de encerramento, já que sua tenacidade tóxica, não somente apresentou danosos reflexos à saúde dos trabalhadores, como terminaram por estigmatizar a empresa, acelerando sua decadência e encerramento.

As ações promovidas pela municipalidade para reverter a situação do território, foram de pouco efeito:

- por um lado, a celebração anual da Festa Italiana, inicialmente dentro das ruínas da IRF Matarazzo e posteriormente no entorno, onde a memória produzida por um “vendedor de passados” com o relato de um imigrante empreendedor e desenvolvimentista, que arribou em lugar desabitado e inóspito para um fadado sucesso. Essa imagem tratou de sobrepor-se à orfandade territorial, porém uma festa não induz a um uso perene dos espaço e não incentiva a urbanidade, nada além das noites dos finais de semana durante o mês de agosto.
- a outra ação do poder público sobre o território da IRF Matarazzo foi a implantação de um Complexo Viário, voltado à circulação de caminhões e automóveis, conectando-os às vias arteriais de São Paulo. Esta ação segmentou o território em três partes, não teve efeito algum que permitisse incentivar uma urbanidade para a dinâmica do entorno ou permitir uma recuperação em pequenas dimensões - sequer motivaram empreendimentos ou iniciativas.

Verificamos que os modelos teóricos e análises dos Urbanistas, em cidades do século XX, não foram capazes de atender às expectativas das populações que se voltaram ao emprego industrial à busca das condições básicas - as quais a vida urbana deveria oferecer.

As análises urbanísticas oscilavam desde a recusa da realidade industrial até a submissão funcional da cidade aos processos industriais. O movimento modernista, liderado pela visão automobilística de Le Corbusier, teve como ápice a cidade de Brasília (quando a divisão funcional da cidade separou-a em quatro componentes básicos), não foi capaz de entender que a indústria conflitava com a densidade e diversidade urbana – a indústria deglute vorazmente os espaços e submete a vida urbana ao som do apito da fábrica e ao ambiente esfumaçado da sua chaminé.

Dentro do antagonismo ao modelo de Le Corbusier, Jane Jacobs, dá protagonismo às calçadas enquanto passarela e palco da diversidade, centra suas críticas ao modelo disperso dos subúrbios e sujeição ao automóvel que eles promovem, porém não se atenta à formação social dos espaços urbanos. Talvez as propostas dos teóricos do urbanismo, ainda não apresentem consenso nas formulações que respondam às cidades contemporâneas, uma vez que as visões de planejamento em grande escala foram substituídas por ações pontuais e específicas, como geração de empregos, sem visão sistêmica dos processos sociais para beneficiar valores imateriais como qualidade de vida, valorizando espaços públicos que abriguem manifestações históricas, culturais ou populares.

Mas, no caso da antiga IRF Matarazzo, o mercado imobiliário não demonstrou interesse em concretizar realizações sobre o território abandonado, à espera de uma descontaminação, apto a receber operações organizadas, entre poder público, grupos sociais e empresas privadas. Mesmo após a retirada da ocupação promovida pelo grupo de moradores sem-teto, o espaço permanece inerte. O capital potencial não se realiza, decai o interesse pelo território, desvaloriza-o.

Mesmo com a mediação da municipalidade, o território não foi além da repartição promovida pelo complexo viário – talvez por exceder interesses na mediação tripartite. O território ainda sofre com os sucessivos danos sazonais das enchentes e alagamentos – cujas obras de remediação são de responsabilidade do Estado e não das municipalidades de São Caetano do Sul e São Paulo.

Compor a urbanidade em torno do território da IRF Matarazzo, não passará pela estetização do seu patrimônio fundacional, uma vez que corre o risco da valorização cenográfica de bens patrimoniais (ainda a ser resgatados arqueologicamente). Não atenderia, por ser cenográfica, amparada em símbolos vazios, formas idealizadas, destinados a um turismo de espetacularização, voltado à venda de marcas e produtos.

Seguramente a indústria e seu processo de produção de capital não detêm a exclusividade de produção de espaço, já que seria uma simplificação das relações sociais que interagem para produzir cidades, porém a pesquisa buscava entender as relações espaciais que aconteceram na retirada da IRF Matarazzo no centro fundacional da cidade de São Caetano do Sul.

Cidades engendram relações complexas, capazes de produzir (e até mesmo, negar-se a produzir) espaços relacionais, produzidos não somente pelos determinismo econômicos; porém salta aos olhos a dissolução do sentimento do espaço público, as relações empobrecidas que provêm dos espaços condominiais de exclusividade e privilégio que ocupam antigas áreas industriais – elas reforçam as disfunções e polarizações que marcam nossas cidades.

Seguramente a urbanidade a ser produzida no território da IRF Matarazzo passaria pela compreensão de privilégio e participação igualitariamente dos espaço, tornando-os equitativos e participes, atenderia suas funções sociais, econômicas e culturais.

Compreendemos, então, a reestruturação urbana como parte de uma mudança social, do desenvolvimento econômico, que alteraram a produção industrial, em base dos

avanços tecnológicos, comprimindo o espaço-tempo, alteraram as relações de espaços, as relações sociais, os hábitos de consumo e os modos de vida; enquanto expressão dos processos urbanos - mesmo quando seus resultados ressaltam seu viés anti-urbanidade. Enfraqueceu-se o sentido do espaço público, o sentido do urbano.

A cidade não é uma máquina funcional, destinada ao desenvolvimento empresarial; ela é parte do processo social que se expressa nas suas espacialidades, conjugada por diversos atores, de objetivos e agendas diversas, interagindo em práticas espacialmente interligadas.

Portanto, esta cidade de visão unitária, de preservação e criação de privilégios, expressa através de enclaves ou espaços de segregação, está condenada a ser um objeto de consumo, devorado unilateralmente, mas que nunca se sacia nos espaços que produz; portanto sua remediação se dará através da ressignificação de um espaço público vigoroso, portador de capital social – assimilado, incorporado, construído, através das rotinas cotidianas, das comunicações diárias e das interações, inerentes à prática da urbanidade.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABC, Sindicato dos Químicos do (Ed.). **CETESB confirma que área da Matarazzo está contaminada.** 2011. Disponível em:

<<http://quimicosabc.org.br/print/?url=http://quimicosabc.org.br/noticias/cetesb-confirma-que-area-da-matarazzo-esta-contaminada-1205/>>. Acesso em: 23 jul. 2019.

ALMEIDA, Reginaldo Magalhães de et al. Uma Cidade Industrial de Tony Garnier. **Revista de Morfologia Urbana**, v. 5, n. 1, p. 15-26, 2017.

ALVARENGA, André Lima de. Docklands: disputas intestinas na formação da paisagem urbana de Londres. **GEOUSP Espaço e Tempo**, v. 23, n. 2, p. 342-360, 2019.

ALVAREZ, Isabel Aparecida Pinto. **A reprodução da metrópole: O projeto Eixo Tamanduatehy.** 2008. 252 f. Tese (Doutorado) - Curso de Geografia Humana, Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas Departamento de Geografia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008. Disponível em:

<<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-11092009-164530/en.php>>. Acesso em: 28 ago. 2019.

ANFAVEA - ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES (Brasil). **Linha do Tempo.** 2019. Disponível em: <<http://www.anfavea.com.br/linha-do-tempo-2.html>>. Acesso em: 03 set. 2019.

ARAÚJO, Glauco. Chuva faz rua de São Caetano ficar com quase 2 metros de água: Sensação é de impotência, a gente conseguiu subir alguma coisa, mas perdemos muita coisa', diz bancário de 35 anos após temporal na Grande SP. **G1.** São Paulo, p. 1-1. 11 mar. 2019. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2019/03/11/rua-de-sao-caetano-tem-quase-2-metros-de-agua-e-mais-de-20-enchentes-em-35-anos.ghtml>>. Acesso em: 21 jul. 2019.

ARISTÓTELES. **A política.** Trad. Nestor Silveira Chaves. Bauru - SP: EDIPRO, 2009

ARRAEZ, Fernanda. Depoimento: 'Jamais tinha visto algo assim em São Caetano: Empresária que mora no ABC paulista conta o que viu de estragos após enchentes. **Folha de S. Paulo.** São Paulo, 11 mar. 2019. p. 22-22. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2019/03/depoimento-jamais-tinha-visto-algo-assim-em-sao-caetano.shtml>>. Acesso em: 21 jul. 2019.

ASSOCIAÇÃO DOS AMIGOS - ESPAÇO CERÂMICA (Brasil (sp) São Paulo). **O Espaço Cerâmica.** 2017. Disponível em: <<http://espacoceramica-scs.com.br/o-espaco-ceramica/>>. Acesso em: 02 jul. 2019.

BARBOSA, Jorge Luiz. A cidade do devir na utopia de Thomas Morus. **GEOgraphia**, v. 5, n. 10, 2003.

BASTIDOR POLÍTICO: São Caetano 140 Anos: Programação de festejos. São Bernardo do Campo, 17 jul. 2017. Disponível em: <<https://www.bastidorporolitico.com.br/abc/sao-caetano-do-sul/sao-caetano-140-anos-programacao-de-festejos/>>. Acesso em: 18 jul. 2019.

BAUDELAIRE, Charles. Sobre modernidade: o pintor da vida moderna. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1997.

BAUMAN, Zygmunt. **Tempos líquidos.** Rio de Janeiro. Jorge Zahar, 2007.

BELCHIOR, Elysio. Estácio de Sa e a fundação do Rio de Janeiro Rio de Janeiro. **História (São Paulo)**, v. 27, n. 1, p. 77-99, 2008.

BENÉVOLO, L. **História da arquitetura moderna**. São Paulo: Perspectiva, 2001

BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar**. Editora Companhia das Letras, 2007.

BLAY, Eva Alterman. **Eu não tenho onde morar**: vilas operárias na cidade de São Paulo. São Paulo. Nobel. 1985

BORJA, Jordi. La ciudad conquistada. Madrid. Alianza Editorial, 2003

BOTELHO, Adriano. A cidade como negócio: produção do espaço e acumulação do capital no município de São Paulo. **Cadernos Metrópole**, n. 18, 2007.

BR MALLS (Rio de Janeiro). **Institucional Comunicado ao Mercado**: BRMALLS Inaugura o Mooca Plaza Shopping, o Maior Shopping Inaugurado no País em 2011. 2011. Disponível em: <https://brmalls.com.br/files/Comunicado_ao_Mercado_-_brMalls_Inaugura_o_Mooca_Plaza_Shopping_o_Maior_Shopping_Inaugurado_no_Pais_em_2011.pdf>. Acesso em: 05 set. 2019

BRUNO VILLAS BOAS (Brasil (SP) São Paulo) (Ed.). Como o fundador da rede D'Or foi de médico a bilionário. **Revista Exame**, São Paulo, p.s/n, 16 abr. 2015. Mensal. Disponível em: <<https://exame.abril.com.br/revista-exame/como-o-fundador-da-rede-d-or-foi-de-medico-a-bilionario/>>. Acesso em: 16 abr. 2015.

BUENO, Beatriz Piccolotto Siqueira et al. Décimas urbanas e censos: a dimensão material e visual de vilas e cidades em fontes textuais. **URBANA: Revista Eletrônica do Centro Interdisciplinar de Estudos sobre a Cidade**, v. 10, n. 1, p. 04-53. 2018

CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. Enclaves fortificados: a nova segregação urbana. **Novos estudos CEBRAP**, v. 47, p. 155-76, 1997.

CALLIARI, Mauro. **Espaço público e urbanidade em São Paulo**. São Paulo. BEI Comunicação, 2016.

CANO. Wilson. **Desequilíbrios Regionais e Concentração Industrial no Brasil**. São Paulo. Global Editora. 1970

CANO, Wilson. **Desequilíbrios Regionais e Concentração Industrial no Brasil {1930-1970}**. São Paulo, Editora Global e Campinas, Editora da UNICAMP, 1985

CARAM, A. L. B. . Vilas operárias: industrialização e urbanização. **Raízes**, São Caetano do Sul , v. 27, p. 48-55, 2003.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. Espaço público e “nova urbanidade” no contexto do direito à cidade. **Confins. Revue franco-brésilienne de géographie/Revista Franco-Brasileira de Geografia**, n. 18, 2013.

CASTELLS, Manuel. **A questão urbana**, Paz e Terra, Rio de Janeiro, 1983.

CHOAY, Françoise. **A Regra e o Modelo**. 1985 São Paulo Editora Perspectiva

_____. **O Urbanismo**. 1992. São Paulo. Editora Perspectiva.

COMPANS, Rose. Intervenções de recuperação de zonas urbanas centrais: experiências nacionais e internacionais. **EMURB, Caminhos para o centro: estratégias para desenvolvimento da região central da São Paulo**, p. 24-57, 2004.

CORBUSIER, Le; GIRAUDOUX, Jean. **A carta de Atenas**. Hucitec, 1993.

COSTA, Danilo Fernandes. Prevenção da exposição ao benzeno no Brasil. **Tese de Doutorado**. Universidade de São Paulo, p. 181, 2009.

CUNHA, Rodrigo César de Araújo. AVALIAÇÃO DE RISCO EM ÁREAS CONTAMINADAS POR FONTES INDUSTRIAIS DESATIVADAS - ESTUDO DE CASO. 1997. 152 f. **Tese de Doutorado** - Curso de Instituto de Geociências, Departamento de Pós-Graduação em Recursos Minerais e Hidrogeologia, Universidade de S. Paulo, São Paulo, 1997.

CUNHA, Rodrigo Cesar de Araújo et al In: Avaliação de risco a saúde da população em decorrência da exposição aos contaminantes provenientes da área das indústrias reunidas Francisco Matarazzo (IRFM), São Caetano do Sul: **Relatório. CETESB**, 1998.

CUSTÓDIO, Vanderli. Dos surtos urbanísticos do final do século XIX ao uso das várzeas pelo Plano de Avenidas. **Geosul**, v. 19, n. 38, p. 77-98, 2004.

_____. A retomada do planejamento federal e as políticas públicas no ordenamento do território municipal: a temática das águas e do saneamento. **Revista do Departamento de Geografia**, São Paulo, v. 16, p. 95-104, 2005.

CUSTÓDIO, Vanderli et al. ST5-415 SISTEMAS DE ESPAÇOS LIVRES E FORMA URBANA: ALGUMAS REFLEXÕES. **Anais ENANPUR**, v. 15, n. 1, 2013.

DAMIANI, Amélia Luisa. A metrópole e a indústria: reflexões sobre uma urbanização crítica. **Terra livre**, n. 15, p. 21-38, 2015.

DEAN, Warren. **A INDUSTRIALIZAÇÃO DE SÃO PAULO (1880-1945)**. São Paulo. Difusão Europeia do Livro / EDUSP, 1971. 272 p

DENIZO, Valentina. ST 2 Planos de Desenvolvimento Integrado Para a Região Metropolitana de São Paulo (RMSP): UMA HISTÓRIA SEM FIM. **Anais ENANPUR**, v. 16, n. 1, 2015.

DUARTE, A.L., FONTES, P. O populismo visto da periferia: adhemarismo e janismo nos bairros da Mooca e São Miguel Paulista (1947-1953). **Cadernos Arquivo Edgard Leuenroth** (Unicamp), v.11, n. 20/21. 2004.

EMAE - EMPRESA METROPOLITANA DE ÁGUAS E ENERGIA S.A. (São Paulo). Governo do Estado de São Paulo. **Histórico**: Origens. 2019. Disponível em: <<http://www.emae.com.br/conteudo.asp?id=Historico>>. Acesso em: 04 ago. 2019.

ENGELS, Friedrich. **A situação da classe trabalhadora na Inglaterra**. Porto: Afrontamento, 1975.

_____. Del socialismo utópico al socialismo científico. Medellín-Colombia, Ediciones PE, 1971.

_____. **Contribución al Problema de la Vivienda**. Moscú Progreso, 1980

EXAME NEGÓCIOS (São Paulo). Ed. Abril. Shopping Mooca Plaza é multado em R\$ 205 mil: : Multa foi aplicada pela Subprefeitura da Mooca por estar aberto há sete meses sem

licença de funcionamento. **Exame**, São Paulo, v. 1, n. 1, p.1-11, 22 jun. 2012. Mensal. Disponível em: <<https://exame.abril.com.br/negocios/shopping-mooca-plaza-e-multado-em-r-205-mil/>>. Acesso em: 06 set. 2019.

FERRARA, Luciana Nicolau et al. A LUTA PELA PERMANÊNCIA: CONFLITOS E CONQUISTAS NO DEBATE DA OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA BAIRROS DO TAMANDUATEÍ, A PARTIR DA ORGANIZAÇÃO DO MDF E DA FAVELA DA VILA PRUDENTE, SÃO PAULO. In: SEMINÁRIO URBFAVELAS 2016, 2., 2016, Rio de Janeiro. **Anais...**. Rio de Janeiro: Urb Favelas, 2016. p. 1 - 18. Disponível em: <<http://lepur.com.br/wp-content/uploads/2017/12/18-A-luta-pela-permanencia.pdf>>. Acesso em: 05 set. 20

FERREIRA, Josué Catharino. **AS ALTERAÇÕES NA ESTRUTURA INDUSTRIAL DE SANTO ANDRÉ** (1975 – 2013). 2013. 223 f. Tese (Doutorado) - Curso de Pós Graduação em Ciências Humanas e Sociais, Universidade Federal do Abc, Santo André, 2013.

FLUSSER, Vilém. **O mundo codificado: por uma filosofia do design e da comunicação**. Ubu Editora, 2018.

FORD, Ford Motor Company (Ford Media Center). **FORD COMPLETA 60 ANOS DE PRODUÇÃO NACIONAL DE CAMINHÕES NO BRASIL COM FOCO NA INOVAÇÃO**. 2017. FORD MEDIA CENTER. Disponível em: <<https://media.ford.com/content/fordmedia/fsa/br/pt/news/2017/10/15/ford-completa-60-anos-de-producao-nacional-de-caminhoes-no-brasi.html>>. Acesso em: 03 set. 2019.

FRAMPTON, Kenneth. **História Crítica da Arquitetura Moderna**. São Paulo. Martins Fontes. 2003

FREITAS, Gustavo. **Gerenciamento de Áreas Contaminadas em Obras de Infraestrutura** Conam – Consultoria Ambiental. 2012. Disponível em: <https://www.seesp.org.br/site/images/ecosp2012/gustavo_freitas.pdf>. Acesso em: 23 jul. 2019.

GAFISA (Brasil (SP) São Paulo). **Espaço Cerâmica**. 2019. Disponível em: <<https://www.gafisa.com.br/bairro/espaco-ceramica>>. Acesso em: 02 jul. 2019.

GIESBRECHT., Ralph Mennucci. **Estações Ferroviárias do Brasil**. 2018. Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/i/iperanga-spr.htm>>. Acesso em: 23 ago. 2019.

GLAESER, Edward. **Os centros urbanos: a maior invenção da humanidade**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2011.

GONÇALVES, Carlos Jorge de Almeida. **RESILIÊNCIA, SUSTENTABILIDADE E QUALIDADE DE VIDA EM SISTEMAS URBANOS: Efeitos da Crise (Pós-2008) em Portugal e no Sistema Urbano do Oeste**. 2014. 600 f. Tese (Doutorado) - Curso de Geografia, Planeamento Regional e Urbano, Universidade de Lisboa, Lisboa, 2014. Disponível em: <<https://repositorio.ul.pt/handle/10451/15602>>. Acesso em: 28 dez. 2018.

GOUVÊA, Tiago (São Paulo). Mapio.net. **Vista aérea da V. Prudente e Av. Anhaia Melo** - det. 2002. Disponível em: <<https://mapio.net/s/29953190/>>. Acesso em: 05 set. 2019.

GRINOVER, Lucio. A hospitalidade urbana: acessibilidade, legibilidade e identidade. **Revista Hospitalidade**, v. 3, n. 2, p. 29-50, 2006.

HARVEY, David. **Los limites del capitalismo y la teoria marxista**. México. Fondo de Cultura Económica. 1990

_____. **Condição pós-moderna**. São Paulo. Edições Loyola, 1993.

_____. Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio. **Espaço & Debates**, v. 16, n. 39, p. 48-64, 1996

_____. Mundos urbanos possíveis. **Novos Estudos**, v. 63, p. 3-8, 2002.

HAESBAERT, Rogério; LIMONAD, Ester. O território em tempos de globalização. **Revista do Departamento de Geografia, UERJ**, RJ, v. 5, p. 7-19, 2007.

HOWARD, Ebenezer. **Cidades-jardins de amanhã**. São Paulo. Annablume, 2002.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo. Martins Fontes. 2003

JULIÃO, Raquel Manna. Memória e interdiscurso no urbanismo. **Cadernos de História**, v. 12, n. 16, p. 9-24, 2011.

KENDE, Pedro. IMÊ - A primeira refinaria de petróleo do ABC. **Raízes**: São Caetano do Sul, São Caetano do Sul, v. 25, n. , p.11-22, jul. 2002. Semestral.

KOHLSDORF, Maria Elaine. A Presença de Camillo Sitte. Anais do XI **Encontro Nacional da ANPUR**, Salvador, 2005

LANGENBUCH, Juergen Richard. **A estruturação da Grande São Paulo** – Estudo de geografia urbana. Rio de Janeiro: Fundação IBGE, 1971

_____. Os núcleos de colonização oficial implantados no planalto paulistano em fins do século XIX. **Boletim Paulista de Geografia**, n. 46, p. 88-106, 1971.

LEFEBVRE, Henri. Prefácio: a produção do espaço. estudos avançados, v. 27, n. 79, p. 123-132, 2013.

LENCIONI, Sandra. Reestruturação: uma noção fundamental para os estudos transformações e dinâmicas metropolitanas. In: **ENCONTRO DE GEÓGRAFOS DA AMÉRICA LATINA**.VI ,Buenos Aires, Universidade de Buenos Aires,1998b,p.1-10.

_____. Condomínios Industriais: um novo nicho dos negócios imobiliários. In: PEREIRA, P. C. X. (org.) *Negócios Imobiliários e transformações socioespaciais em cidades da América Latina*. São Paulo: FAU-USP, 2011

MACEDO, Silvio Soares et al. Os Sistemas de Espaços Livres na Constituição da Forma Urbana Contemporânea no Brasil: Produção e Apropriação (QUAPÁSEL II). **Paisagem e Ambiente**, n. 30, p. 137-172, 2012.

MARCOVITCH, Jacques. **PIONEIROS E EMPREENDEDORES** - A Saga Do Desenvolvimento No Brasil. São Paulo, EDUSP.2003

MARICATO, Ermínia. Urbanismo na periferia do mundo globalizado: metrópoles brasileiras. **São Paulo em perspectiva**, v. 14, n. 4, p. 21-33, 2000.

_____. **O estatuto da cidade periférica**. O Estatuto da Cidade comentado. Brasília: Ministério das Cidades, 2010.

MARTINS, Jose de Souza. **A Escravidão em São Caetano (1598-1871)**. CEDI-Centro Ecumênico de Documentação e Informação, São Caetano do Sul (SP), 1988, 28 pp

_____. A formação do espaço regional do Tijucuçu e de São Caetano. **Raízes**, S. Caetano do Sul, n. 5, p.4-16, jul. 1991. Semestral.

_____. **Diário de Fim de Século**. Fundação Pró Memória São Caetano do Sul. S. Caetano do Sul. 1998

_____. **Subúrbio**: vida cotidiana e história no subúrbio da cidade de São Paulo: São Caetano, do fim do Império ao fim da República Velha. São Paulo. UNESP, 1992.

_____. **O imaginário na imigração italiana**. São Caetano do Sul. Fundação Pró-Memória de São Caetano do Sul, 2003

_____. O PORTO GERAL. **Raízes**, S. Caetano do Sul, n. 41, p.17-26, jul. 2010. Semestral

MARX, K. **O capital**: crítica da economia política. Volume I. São Paulo. Boitempo Editorial, 2011.

_____. **Grundrisse**: manuscritos econômicos de 1857-1858: esboços da crítica da economia política. Boitempo Editorial, 2015.

MAUTNER, Yvonne Miriam Martha. A periferia como fronteira de expansão do capital. In: O processo de urbanização no Brasil. 1999.

MÉDICI, Ademir. De volta à velha fábrica. **Raízes**, S. Caetano do Sul, São Caetano do Sul, v. 6, n. , p.45-49, jan. 1992. Semestral.

_____. **MIGRAÇÃO E URBANIZAÇÃO**: A Presença de São Caetano na Região do ABC. 2. ed. São Caetano, do Sul: Hucitec, 1993. 578 p

_____. Um livro que ensina a fazer memória: Em 12 de janeiro.... **Diário do Grande ABC**. Santo André, 13 jan. 2009. p. 6-6. Disponível em: <<http://www.dgabc.com.br/Noticia/284533/um-livro-que-ensina-a-fazer-memoria>>. Acesso em: 13 dez. 2018.

MONEGATTI, Leandro. **Lançamentos em Santo André - Odebrecht Realizações Imobiliárias**: Leandro Corretor de Imóveis. 2018. Disponível em: <<http://leandrocorretordeimoveisabc.blogspot.com/p/lancamento-em-santo-andre.html>>. Acesso em: 25 ago. 2019.

MENEGUELLO, Cristina et al. Demolição de galpões industriais na Mooca: descaso e impunidade. **Vitruvius: Minha Cidade**, São Paulo, n. 08801, p.01-10, nov. 2007. Mensal. Disponível em: <<https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/08.088/1913>>. Acesso em: 02 set. 2019.

MORAES, Sandra Lúcia de; TEIXEIRA, Cláudia Echevengua; MAXIMIANO, Alexandre Magno de Sousa (Org.). **Gerenciamento de Áreas Contaminadas**: Guia de elaboração de planos de intervenção. São Paulo: Ipt - Bndes, 2014. 396 p

MORUS, Thomas. **A Utopia**. São Paulo: Nova Cultural.1997

MUMFORD, L. **A cidade na História**. S. Paulo. Martins Fontes, 2004

NAIME, LAURA (São Paulo). **Globo.com - Economia e Negócios** (Org.). Construção civil aposta em terrenos industriais para crescer em São Paulo: Saída de indústrias valoriza terrenos e muda bairros paulistanos. Metro quadrado na cidade valorizou cerca de 50% em cinco anos. 2008. Economia e negócios / mercado imobiliário. Disponível em: <http://g1.globo.com/Noticias/Economia_Negocios/0,,MUL489693-9356,00-CONSTRUCAO+CIVIL+APOSTA+EM+TERRENOS+INDUSTRIAIS+PARA+CRESCER+EM+SAO+PAULO.html>. Acesso em: 25 maio 2008.

NEGRI, Barjas. **CONCENTRAÇÃO E DESCONCENTRAÇÃO INDUSTRIAL EM SÃO PAULO (1880- 1990)**. 1994. 280 f. Tese (Doutorado) - Curso de Economia, Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas (SP), 1994. Disponível em: <http://repositorio.unicamp.br/bitstream/REPOSIP/285344/1/Negri_Barjas_D.pdf>. Acesso em: 29 jul. 2019.

NOBRE, Cássia Calastri. Projetos urbanos ou empreendimentos imobiliários? O caso cidade Pirelli em Santo André. 2014. 230 f. **Dissertação** (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2014.

NOBRE, Eduardo Alberto Cuscé Nobre. Entre a preservação total e a renovação de mercado? Os conflitos do Bairro da Mooca no início do Século XXI. **Arquitetura, cidade e projeto: uma construção coletiva**, 2014.

ODEBRECHT REALIZAÇÕES IMOBILIÁRIAS (São Paulo). **Cidade Viva**: Residencial, Comercial. 2019. Disponível em: <<https://www.orealizacoes.com.br/comerciais/cidade-viva-offices>>. Acesso em: 19 ago. 2019.

OLIVA, Jaime Tadeu. **A CIDADE SOB QUATRO RODAS**: O automóvel particular como elemento constitutivo e constituidor da cidade de São Paulo: o espaço geográfico como componente social. 2004. 364 f. Tese (Doutorado) - Curso de Programa de Pós Graduação em Geografia Humana, Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas Departamento de Geografia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2004.

OLIVA, Jaime Tadeu; FONSECA, Fernanda Padovesi. O “modelo São Paulo”: uma descompactação antiurbanidade na gênese da metrópole. **Revista do Instituto de Estudos Brasileiros**, n. 65, p. 20-56, 2016.

PASSARELLI, Silvia Helena. O diálogo entre o trem e a cidade: o caso de Santo André. 1995. 160 pag. **Dissertação** (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - FAU-USP, São Paulo, 1995.

PRADO, Adriana. “Vivemos tempos líquidos. Nada é para durar”: Sociólogo polonês cria tese para justificar atual paranoia contra a violência e a instabilidade dos relacionamentos amorosos. **ISTO É**. São Paulo, 26 set. 2019. p. 1-11. Disponível em: <https://istoe.com.br/102755_VIVEMOS+TEMPOS+LIQUIDOS+NADA+E+PARA+DURA+R+/>. Acesso em: 30 set. 2019.

PRADO JR. Caio Prado. Teoria marxista do conhecimento e método dialético materialista. **Discurso**, v. 4, n. 4, p. 41-78, 1973.

PROUST, Marcel. **A la Recherche du Temps Perdu**. Texte établi sur la direction de Jean-Yves Tadié. Paris, Gallimard, 1999.

QUINTO JUNIOR, Luiz de Pinedo; IWAKAMI, Luiza Naomi. A reconfiguração sócio espacial da metrópole paulistana: a releitura da reestruturação produtiva e a desconcentração industrial. Anais: **Encontros Nacionais da ANPUR**, v. 8, 2013.

REDE D'OR SÃO LUIZ (Brasil) (Org.). **Quem somos**. 2019. Disponível em: <<https://www.rededorsaoluiz.com.br/o-grupo/quem-somos>>. Acesso em: 05 jul. 2019.

REOLON, Cleverson Alexsander. Metropolização, áreas metropolitanas e aglomerações urbanas: revisitando conceitos. **Terra Livre**, v. 2, n. 31, 2015.

RISÉRIO, Antônio. **Uma história da cidade da Bahia**. Rio de Janeiro. Versal Editores Ltda, 2016.

_____. **A cidade no Brasil**. São Paulo: Editora 34, 2012

RODRIGUES, Marcelo Lima; VILELA, Renato. **Família Matarazzo**: Primeiro caso relevante de sucessão de um grupo familiar no Brasil. 2013. Grupo de Estudos de Empresas Familiares da Fundação Getúlio Vargas – DIREITO SP. Disponível em: <https://direitosp.fgv.br/sites/direitosp.fgv.br/files/arquivos/anexos/igg_matarazzo_presentation_08out2013.pdf>. Acesso em: 18 out. 2015.

RUFINONI, Manoela Rossinetti. O REGISTRO E A DOCUMENTAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL NO BRÁS E NA MOOCA. **Revista CPC**, p. 219-243, 2016.

SAES, Flávio Azevedo Marques; NOZOE, Nelson Hideiki. A indústria paulista da crise de 1929 ao plano de metas. In: **ENCONTRO NACIONAL DE ECONOMIA**, 24, 2006, Salvador

SANTOS, Milton. **Espaço e Sociedade**. Petrópolis. Vozes, 1979

_____. **Espaço do Cidadão**. Edusp, 1987.

_____. **Território globalização e fragmentação**. São Paulo. Hucitec, 1994.

_____. O tempo nas cidades. **Ciência e cultura**, v. 54, n. 2, p. 21-22, 2002

_____. **Por uma geografia nova**. São Paulo, Edusp, 2002.

_____. **A Natureza do Espaço**: Técnica e Tempo, Razão e Emoção São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

_____. O espaço geográfico como categoria filosófica. O espaço geográfico como categoria filosófica. **Terra Livre**, nº 05. São Paulo: AGB, 1988

_____. Sociedade e espaço: a formação social como teoria e como método. **Boletim Paulista de Geografia**, n. 54, p. 81-100, 2017.

SÃO CAETANO DO SUL, Fundação Pró-Memória, Centro de Documentação, nos de registros nº 9190, 9725, 9770, 9340, 1272, 2331, 54, 9253, 9691 e 9699. 2019

SÃO PAULO (Estado). Constituição (1927). Lei Estadual nº 2249, de 27 de dezembro de 1927. **Concede favores á The São Paulo Tramway, Light and Power Company Limited**. O Doutor Júlio Prestes de Albuquerque, Presidente do Estado de São Paulo. Faço Saber Que O Congresso Legislativo Decretou e Eu Promulgo A Lei Seguinte. São Paulo, SP,

SÃO PAULO. CETESB. Governo do Estado de S. Paulo (Org.). **Indústrias Reunidas Matarazzo – Município de São Caetano do Sul**: Indústria Química Matarazzo. 2013. Disponível em: <<https://cetesb.sp.gov.br/areas-contaminadas/2013/11/22/187/>>. Acesso em: 23 jul. 2019.

SÃO PAULO. Museu da Imigração do Estado de São Paulo. Governo do Estado de São Paulo. **Acervo Digital**. 2019. Disponível em: <<http://www.inci.org.br/acervodigital/index.php>>. Acesso em: 05 jul. 2019.

SÃO PAULO (Cidade). Lei nº 7.805, de 1º de novembro de 1972. Dispõe sobre o parcelamento, uso e ocupação do solo do município, e dá outras providências. Diário Oficial do Município de São Paulo, São Paulo, 3 novembro 1972.

SÃO PAULO (Cidade). Lei nº 8.328, de 02 de dezembro de 1975. Dispõe sobre o parcelamento, uso e ocupação do solo no Município, nas zonas de usos especiais Z8, cria novas zonas de uso, amplia zonas existentes, e dá outras providências. Diário Oficial do Município de São Paulo, São Paulo, 3 dezembro 1975.

SÃO PAULO (Cidade). Lei nº 13.430, de 13 de setembro de 2002. Institui o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo e dá outras providências. Diário Oficial do Município de São Paulo, São Paulo, 14 setembro 2002

SÃO PAULO (Cidade). Lei nº 13.885, de 25 de agosto de 2004. Estabelece normas complementares ao Plano Diretor Estratégico, institui os Planos Regionais Estratégicos das Subprefeituras, dispõe sobre o parcelamento, disciplina e ordena o Uso e Ocupação do Solo do Município São Paulo. Diário Oficial do Município de São Paulo, São Paulo, 6 outubro 2004.

SÃO PAULO (Cidade). Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento (SMUL). Prefeitura de São Paulo (Comp.). **Operação Urbana Consorciada Bairros do Tamanduateí**. 2014. GESTÃO URBANA SP. Disponível em: <<https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/estruturacao-territorial/operacoes-urbanas/oucbt/>>. Acesso em: 03 set. 2019

SCIFONI, Simone. Lugares de memória operária na metrópole paulista. **GEOUSP : Espaço e Tempo** (Online), n. 33, p. 98-110, 2013.

_____. Paisagem Industrial: Entre fábricas, ruínas e projetos de requalificação urbana. In: **XII Congresso Internacional de Reabilitação do Patrimônio Arquitetônico e Edificado**, 2014, Anais DO XII CONGRESSO INTERNACIONAL DE REABILITAÇÃO DO PATRIMÔNIO ARQUITETÔNICO E EDIFICADO. DIMENSÃO COTIDIANA DA PATRIMÔNIO E DESAFIOS PARA A SUA PRESERVAÇÃO Bauru. CICOP Brasil. Bauru: UNESP, 2014

SEGAWA, Hugo. Arquiteturas no Brasil 1900-1990. São Paulo: EDUSP, 1998

SILVA, Augusto César Pinheiro da. Redefinindo a Paisagem do Rio de Janeiro: dilemas constantes sobre o espaço carioca. **Cadernos do Desenvolvimento Fluminense**, n. 7, p. 57-74, 2015.

SMITH, Neil. **UNEVEN DEVELOPMENT**. Nature, Capital and the Production of Space. Basil Blackwell, New York. 1984

_____. Gentrificação, a fronteira e a reestruturação do espaço urbano. **GEOUSP: Espaço e Tempo** (Online), n. 21, p. 15-31, 2007.

SOBLOCO EMPRESA DE DESENVOLVIMENTO URBANO (Brasil (SP) São Paulo). **Espaço Cerâmica**: São Caetano do Sul. 2009. Disponível em: <<http://www.sobloco.com.br/espacoceramica/oprojeto.asp?sec=Moradia>>. Acesso em: 02 jul. 2019.

- SPECK, Jeff. **Cidade caminhável**. São Paulo. Perspectiva, 2016,
- SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão - **Capitalismo e Urbanização**. Ed. Contexto. 10^a Edição, São Paulo, 2000, 97p
- SUZIGAN, Wilson. A industrialização de São Paulo: 1930-1945. **Revista Brasileira de Economia**, v. 25, n. 2, p. 89-112, 1971.
- SUZIGAN, Wilson et al. Industrialização brasileira em perspectiva histórica. **História Econômica & História de Empresas**, v. 3, n. 2, p. 7-25, 2000.
- TEIXEIRA, Aparecida Netto. A produção do espaço público no projeto urbano Eixo Tamanduatehy (Santo André, SP). **Arquitextos**, São Paulo, n. 12204, p.1-12, jul. 2010. Mensal. Disponível em: <<http://7.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/11.122/3483>>. Acesso em: 22 ago. 2019.
- TODESCHINI, Remígio et. al. . Insalubridade: Morte Lenta no Trabalho: a insalubridade no Brasil. 1a.. ed. São Paulo: Oboré, 1989. v. 1. 224p
- UN – UNITED NATIONS. Habitat III Policy Paper 1 – **Right to the city and cities for all**. New York: UN, 2016a. Disponível em: <<https://goo.gl/ydBND3>>. Acesso em 01/07/2019
- VASQUES, Amanda Ramalho. **GEOTECNOLOGIAS NOS ESTUDOS SOBRE BROWNFIELDS**: Identificação de Brownfields em Imagens de Alta Resolução Espacial e Análise da Dinâmica da Refuncionalização de Antigas Áreas Fabris em São Paulo. 2009. 245 f. Tese (Doutorado) - Curso de Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas, Geografia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8135/tde-09022010-132054/en.php>>. Acesso em: 10 jul. 2019.
- VILLAÇA, Flávio. **Dilemas do plano diretor**. CEPAM. O município no século XXI: cenários e perspectivas. São Paulo: Fundação Prefeito Faria Lima–CEPAM, p. 237-247, 1999
- _____. **Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil**. In: DEÁK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos (Orgs.). O processo de urbanização no Brasil. São Paulo: USP, 2015
- WOOD, Ellen Meiksins. Modernidade, pós-modernidade ou capitalismo? **Disenso**, p. 37, 1998.
- XEREZ, Romana. Dinâmicas do Território: centralidades e gentrificação na Área Metropolitana de Lisboa. In: **VI Congresso Português de Sociologia. Mundos Sociais: Saberes e Práticas**. 2008.
- ZANCHETTA, Diego (São Paulo). O Estadão de S. Paulo. Dezenove áreas contaminadas freiam reurbanização da Mooca: : Conforme mapeamento da Cetesb, bairro na zona leste carrega marcas do passado industrial em seu solo. **O Estado de São Paulo**. São Paulo, 15 ago. 2009. p. 1-11. Disponível em: <<https://brasil.estadao.com.br/noticias/geral,dezenove-areas-contaminadas-freiam-reurbanizacao-da-mooca,419531>>. Acesso em: 03 set. 2019.
- ZUKIN, Sharon. **THE CULTURES OF CITIES**. Blackwell Publishing. 2008 ISBN 978-1-55786-436-9

ANEXOS

ANEXO A

Relatório de Áreas Contaminadas no Estado de São Paulo – dezembro/2018

Áreas contaminadas em processo de reutilização no Estado de São Paulo

MARIA FIA ESMERALDA MATARAZZO E OUTROS (CYRELA PACÍFICO EMPR. IMOB.)
R. MARABO PABRLONA 338 – FUNDAÇÃO - SÃO CAETANO DO SUL

Atividade ☒ indústria ☐ comércio ☐ posto de combustível ☐ resíduos ☐ acidentes ☐ agricultura ☐ desconhecida

Coordenadas (m): fuso 23 DATUM SAD69 UTM_E 308.019,00 UTM_N 7.388.893,00

Classificação ☐ contaminada em processo de reutilização (ACRu) ☒ reutilização

Riscos do gerenciamento:

☐ avaliação da contaminação
☐ medidas para eliminação de vazamento
☐ investigação confirmatória
☐ investigação detalhada e plano de intervenção
☐ remediação com monitoramento da eficiência e eficácia
☐ monitoramento para encerramento

☒ avaliação preliminar
☒ investigação confirmatória
☒ investigação detalhada
☒ avaliação de risco
☒ plano de intervenção
☐ projeto de remediação
☐ remediação com monitoramento da eficiência e eficácia
☐ monitoramento para encerramento

Fonte de contaminação

☒ armazenagem ☒ produção ☐ manutenção ☐ emissões atmosféricas ☐ tratamento de efluentes
☒ descarte/disposição ☒ infiltração ☐ acidentes ☐ desconhecida

Meios Impactados

Meio Impactado	Propriedade	
	Dentro	Fora
solo superficial	☒	☐
subsolo	☒	☐
água superficial	☐	☐
água subterrânea	☒	☐
sedimentos	☐	☐
ar	☐	☐
biota	☐	☐

☐ existência de fase livre
☒ existência de POPs

Contaminantes

☒ metais
☐ outros inorgânicos
☐ solventes halogenados
☒ solventes aromáticos
☒ solventes aromáticos halogenados
☒ PAHs
☐ PCBs
☐ metano
☐ combustíveis automotivos
☐ outros vapores/gases

☐ levedas
☒ bactérias
☐ fungos
☐ diatócias e fúscos
☐ anilinas
☐ radioativas
☐ microbiológicos
☐ TPH
☒ outros

Medidas emergenciais

☒ isolamento da área (proibição de acesso à área)
☐ ventilação/exaustão de espaços confinados
☐ monitoramento do índice de explosividade
☐ monitoramento ambiental
☐ remoção de materiais (produtos, resíduos, etc.)
☐ fechamento/interdição de poços de abastecimento
☐ interdição edificações
☐ proibição de escavações
☐ proibição de consumo de alimentos

Medidas de controle institucional

restrição	presente no planejamento ou no plano de intervenção	comunicada ao órgão responsável	implementada
uso de solo	☒	☐	☒
uso água subterrânea	☒	☐	☒
uso água superficial	☐	☐	☐
consumo alimentos	☐	☐	☐
uso de edificações	☐	☐	☐
trabalhadores de obras			

Medidas de remediação

☐ bombeamento e tratamento
☐ extração de vapores do solo (SVE)
☐ air sparging
☐ bio-sparging
☐ bioventing
☐ extração multifásica
☐ desodorização redutiva
☐ tratamento térmico in situ

☐ oxidação química
☐ redução química
☐ barreiras reativas
☐ lavagem de solo
☐ remoção de solo/resíduo
☐ recuperação fase livre
☐ encapsulamento geotêcnico
☐ cobertura de resíduos/solo contaminado

☐ barreira física
☐ barreira hidráulica
☐ biorremediação
☐ fitoremediação
☐ biofiltra
☐ atenuação natural monitorada
☐ outras
☐ sem medida de remediação

Medidas de controle de engenharia

☐ adequação de projeto ☐ impermeabilização ☐ pavimentação ☐ outros

Departamento de Controle e Licenciamento Ambiental

Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental

CETESB

dezembro/2018

Página 19 de 225