UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas
Departamento de Geografia

**Fragmentação do espaço da/na cidade de
São Paulo: espacialidades diversas do bairro
da Água Branca em questão**

Dissertação de Mestrado apresentada
à Faculdade de Filosofia, Letras e
Ciências Humanas da Universidade de
São Paulo, Departamento de Geografia,
sob orientação da Professora Doutora
Margarida Maria de Andrade.
São Paulo, Outubro de 2001.

ALUÍSIO WELICHAN RAMOS

Agradecimentos

São muitos aqueles que merecem meu sincero agradecimento por sua contribuição, direta ou indireta neste trabalho, ao longo dos anos em que a pesquisa foi se desenvolvendo. Todos os que me estimularam, os que me ouviram, os que disseram algo ao longo destes anos são um pouco responsáveis pelo resultado que agora venho apresentar. No entanto, algumas pessoas e instituições merecem minha especial menção e agradecimento.

Em primeiro lugar, devo os meus mais sinceros agradecimentos à Professora Margarida Maria de Andrade, não somente por sua preciosa e dedicada orientação, por suas críticas, sugestões e paciência, mas também por ter em todos os momentos estimulado a realização desta pesquisa. Enfim, agradeço não somente pela orientação, mas pela amizade que a convivência ao longo destes anos fez nascer e que também foi importante na realização deste trabalho.

Agradeço à *Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP)*, pelo bolsa concedida durante os últimos vinte e quatro meses da pesquisa.

Aos professores do Departamento de Geografia da Universidade de São Paulo, em especial, a Léa Francesconi, Odette Seabra e Amélia Damiani, por suas críticas, sugestões, interesse e outras incontáveis contribuições a esta pesquisa. Agradeço também ao Professor José Guilherme C. Magnani, do Departamento de Antropologia da USP, pelas idéias e reflexões ao longo de seu curso de pós-graduação, as quais tornaram-se contribuições fundamentais para alguns caminhos trilhados pela pesquisa.

Aos amigos e colegas do Departamento de Geografia, tanto da época da graduação quanto da pós-graduação, lembrando em especial a contribuição, sobretudo nos colóquios sobre a obra de Henri Lefebvre, de Adriano Botelho e Mônica Brito.

Aos funcionários da *Empresa Municipal de Urbanização (EMURB)*, do *Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo (CONDEPHAAT)*, do *Arquivo do Estado* e das Bibliotecas da *Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da USP*, pela colaboração na coleta de documentos indispensáveis a este trabalho. Agradeço também aos funcionários da *Companhia Vidraria Santa Marina*, em especial, a Sandra Maria de

Souza Pereira e Bruno Donizete Cerneviva, pelos documentos e outros materiais cedidos e por viabilizarem as minhas visitas à empresa.

A todos os familiares e amigos, antigos e recentes, próximos e distantes, mas que de alguma forma colaboraram em todos os momentos desta pesquisa.

Por fim, não poderia deixar de agradecer aos moradores e ex-moradores da Água Branca, Lapa, Perdizes, Vila Romana, Pompéia e Barra Funda, em especial, Hugo Francesconi, Cecília Francesconi, Edith Fragoso, Maria Lygia Suriano, Mirela Suriano, Moacir Lobo da Costa, Shirley Grané de Luca, Mariângela de Luca, Neusa Maria Isola D'allevo, Shirley Bonini Paladino, Joaquim Guedes e novamente Léa Francesconi, cujos depoimentos foram preciosos e fundamentais à pesquisa.

Resumo

NESTE TRABALHO, DEBRUÇAMO-NOS SOBRE UMA PORÇÃO DA CIDADE DE SÃO PAULO, SITUADA EM SEU OESTE PRÓXIMO, TIDA AQUI, DE FORMA AMPLA, SOB A DESIGNAÇÃO DE ÁGUA BRANCA.

PARTINDO DA REALIDADE PRESENTE EM SUA COMPLEXIDADE, QUESTIONAMOS A EXISTÊNCIA DA “ÁGUA BRANCA” ENQUANTO BAIRRO. AO NOS DEBURÇARMOS SOBRE O BAIRRO, SEU CONCEITO E AS TEORIZAÇÕES ENVOLVENDO ESTE NÍVEL DE ORGANIZAÇÃO DA VIDA URBANA, DESCOBRIMOS QUE A ÁGUA BRANCA TEM UM MOVIMENTO HISTÓRICO DE SUAS ESPACIALIDADES, QUE NÃO SE RESTRINGE AO BAIRRO. O BAIRRO E A SUA SOCIABILIDADE DEFINIDORA, A VIDA DE BAIRRO, PODE TER EXISTIDO NO LOCAL, MAS, NEM TAL LOCAL SURGE COMO UM BAIRRO, NEM PERSISTE COMO TAL NO PRESENTE MOMENTO.

ESTE MOVIMENTO NOS MOSTROU TRÊS MOMENTOS. A ÁGUA BRANCA FOI INICIALMENTE UMA *LOCALIDADE* RURAL DOS ARREDORES PAULISTANOS. A PARTIR DA INDUSTRIALIZAÇÃO, COMEÇA A SURGIR NO LOCAL O *BAIRRO* DA ÁGUA BRANCA. A CONFIGURAÇÃO DA METRÓPOLE, ADVINDA DO AVANÇO DO PROCESSO DE URBANIZAÇÃO, DISSOLVE O BAIRRO E O LOCAL PASSA A SER UMA *PORÇÃO IMERSA NA METRÓPOLE*. NESTE MOVIMENTO O LOCAL SE TRANSFORMA: O ESPAÇO, O MODO DE VIDA NO INTERIOR DESTA, AS SUAS RELAÇÕES COM O RESTANTE DA CIDADE, ENFIM, SUA FUNÇÃO, ESTRUTURA E FORMA.

TAIS ESPACIALIDADES SÃO ENGENDRADAS E SÓ PODEM SER ENTENDIDAS SE VISTAS A PARTIR DA RELAÇÃO DOS PROCESSOS HISTÓRICOS MAIS AMPLOS, COMO A (DES) INDUSTRIALIZAÇÃO E A URBANIZAÇÃO, (DES)VALORIZAÇÃO IMOBILIÁRIA, ETC., PROCESSOS ESTES QUE OCORREM NA ESCALA DA CIDADE COMO UM TODO OU MESMO DO PAÍS, COM OS PROCESSOS SOCIAIS QUE OCORREM EM ESCALA LOCAL. OU SEJA, PARA SE COMPREENDER O LOCAL E SUAS TRANSFORMAÇÕES HISTÓRICAS É NECESSÁRIO COMPREENDER, PARALELAMENTE, TANTO OS PROCESSOS SOCIAIS MAIS AMPLOS QUANTO AQUELES RELATIVOS À ESCALA DO PRÓPRIO LOCAL.

POR ISSO, PERCORREMOS OS PROCESSOS DE INDUSTRIALIZAÇÃO E URBANIZAÇÃO DA CIDADE DE SÃO PAULO DE FORMA AMPLA, PROCURANDO RESSALTAR OS ASPECTOS DESTES PROCESSOS QUE MAIS NOS INTERESSAM PARA A COMPREENSÃO DO LOCAL.

PALAVRAS-CHAVE: BAIRRO, CIDADE, METRÓPOLE, URBANIZAÇÃO, INDUSTRIALIZAÇÃO, DESINDUSTRIALIZAÇÃO, ESPAÇO, ESPACIALIDADE E MODO DE VIDA.

Abstract

IN THIS RESEARCH, WE LEAN OUT ON A FRACTION OF SÃO PAULO CITY, LOCATED ON ITS NEAR WEST, TOOK HERE, IN A LARGE WAY, UNDER THE DESIGNATION OF ÁGUA BRANCA.

TAKING FROM THE PRESENT REALITY IN ITS COMPLEXITY WE QUESTION THE EXISTENCE OF “ÁGUA BRANCA” AS A NEIGHBOURHOOD. WHEN WE LEANED OUT ON THE NEIGHBOURHOOD, ITS CONCEPT AND THE TEORIZATONS OF THIS URBAN LIFE ORGANIZATION LEVEL, WE DISCOVERED THAT ÁGUA BRANCA HAS A HISTORIAL MOVEMENT OF ITS SPACIALITIES WHICH GOES BEYOND THE NEIGHBOURHOOD. THE NEIGHBOURHOOD AND ITS SPECIFIC SOCIABILITY, CALLED “NEIGHBOURHOOD LIFE”, MIGHT HAS EXISTED ON THE AREA. BUT, NEITHER THIS LOCAL ARISES AS A NEIGHBOURHOOD NOR PERSISTS AS ONE NOWADAYS.

THIS MOVEMENT SHOWED US THREE MOMENTS. ÁGUA BRANCA WAS IN THE BEGINNING A RURAL *LOCATION* OF THE SÃO PAULO SURROUNDINGS. FROM INDUSTRIALIZATION, BEGINS TO ARISE ON THE AREA THE *NEIGHBOURHOOD* OF ÁGUA BRANCA. THE CONFIGURATION OF THE METROPOLIS, RESULTED FROM THE URBANIZATION PROCESS ADVANCE, DISSOLVE THE NEIGHBOURHOOD AND THE AREA BEGINS TO BE AN *IMMERSED PORTION ON THE METROPOLIS*. ON THIS MOVEMENT, THE AREA GOES THROUGH A TRANSFORMATION: THE SPACE, THE WAY OF LIFE INSIDE OF IT, ITS RELATIONS WITH THE REST OF THE CITY, AT LAST, ITS FUNTION, STUCTURE AND FORM.

SUCH SPACIALITIES ARE DONE AND ONLY CAN BE UNDERSTOOD IF THEY ARE ANALIZED FROM THE RELATION OF AMPLIER HISTORICAL PROCESSES, SUCH AS THE (UN)INDUSTRIALIZATION AND THE URBANIZATION, (UN)VALORIZATION OF THE SPACE, ETC., IN SHORT, PROCESSES THAT OCCUR IN THE CITY AS A WHOLE OR EVEN IN THE COUNTRY SCALE, WITH THE SOCIAL PROCESSES WHICH OCCUR ON LOCAL SCALE. IN OTHER WORDS, TO UNDERSTAND THE AREA AND ITS HISTORICAL TRANSFORMATIONS IT IS NECESSARY TO UNDERSTAND BOTH THE AMPLIER SOCIAL PROCESSES AND THE ONES RELATED TO THE LOCAL SCALE SIMULTANEOUSLY.

BECAUSE OF IT, WE EXAMINED THE PROCESSES OF INDUSTRIALIZATION AND URBANIZATION OF SÃO PAULO CITY IN AN AMPLE WAY, INTENDING TO EMPHASIZE THE ASPECTS OF ITS PROCESSES THAT ARE MORE IMPORTANT FOR THE UNDERSTANDING OF THE AREA.

KEYWORDS: NEIGHBOURHOOD, CITY, METROPOLIS, URBANIZATION, INDUSTRIALIZATION, UNINDUSTRIALIZATION, SPACE, SPACIALITIES AND WAY OF LIFE.

Índice

INTRODUÇÃO.....	08
1. PROPOSIÇÕES TEÓRICAS PARA O ESTUDO DO BAIRRO.....	08
2. NA BUSCA DE UMA ABORDAGEM AMPLA.....	20
 PARTE I: TRAÇOS GERAIS DA URBANIZAÇÃO PAULISTANA.....	25
1 – SÃO PAULO NO LIMAR DA INDUSTRIALIZAÇÃO (1850 – 1880).....	26
2 – SÃO PAULO E O INÍCIO DA INDUSTRIALIZAÇÃO (1880 – 1930).....	32
3 – A CONFIGURAÇÃO DA METRÓPOLE (1930 – ATÉ HOJE).....	46
 PARTE II: UM LOCAL DE MOVIMENTO.....	55
1 – UMA ANTIGA LOCALIDADE DO OESTE PRÓXIMO.....	56
2 – A GÊNESE DO BAIRRO INDUSTRIAL.....	73
2.1 ALGUMAS DAS PRINCIPAIS INDÚSTRIAS DA ÁGUA BRANCA.....	74
2.1.1 COMPANHIA ANTARCTICA PAULISTA.....	75
2.1.2 INDÚSTRIAS REUNIDAS FRANCISCO MATARAZZO (IRFM).....	78
2.1.3 S.A. COMPANHIA VIDRARIA SANTA MARINA (ATUAL SAINT-GOBAIN).....	82
2.1.4 CURTUME FRANCO-BRASILEIRO.....	87
2.1.5 SERRARIA ÁGUA BRANCA.....	88
2.1.6 TORREFAÇÃO DE CAFÉ E REFINAÇÃO DE AÇÚCAR SANTA IFIGÊNIA.....	89
2.1.7 IBESA/CONFAB/SESC.....	91
2.1.8 S.A. WHITE MARTINS.....	94
2.2 O INÍCIO DA URBANIZAÇÃO.....	95
2.2.1 AS ESTRADAS DE FERRO E A ÁGUA BRANCA.....	99
2.2.2 OS PRIMEIROS MELHORAMENTOS URBANOS E O AVANÇO DO ARRUAMENTO PELO SURGIMENTO E EXPANSÃO DE LOTEAMENTOS.....	102
3 – A DESINDUSTRIALIZAÇÃO E A REVALORIZAÇÃO IMOBILIÁRIA.....	116
3.1 DA IRFM – INDÚSTRIAS REUNIDAS FRANCISCO MATARAZZO AO CENTRO EMPRESARIAL ÁGUA BRANCA.....	138

PARTE III: O MOVIMENTO DO LOCAL.....150**1 – ÁGUA BRANCA: DE LOCALIDADE A PORÇÃO IMERSA NA METRÓPOLE....151****2 – O COTIDIANO COMO BASE DA COMPREENSÃO DAS ESPACIALIDADES.....158****CONSIDERAÇÕES FINAIS – A INDUSTRIALIZAÇÃO E O BAIRRO: SEU
SURGIMENTO REPENTINO E SUA MORTE ANUNCIADA.....181****FONTES.....185****BIBLIOGRAFIA.....188**

Introdução

“A mente humana não pode captar as causas dos acontecimentos em sua totalidade, mas o desejo de encontrar essas causas está implantado na alma humana.” (Leon Tolstói – 1869)

1. Proposições Teóricas Para o Estudo do Bairro

O presente trabalho surgiu de algumas indagações que apareceram e permaneceram em aberto durante uma pesquisa anterior que estava centrada na questão da desindustrialização do bairro da Água Branca¹. Tais indagações questionavam a própria existência deste local enquanto bairro. Daí emergiu o objetivo de estudar, buscando subsídios nas ciências sociais que se preocupam com as questões urbanas, como a Água Branca vem se transformando ao longo da história e o que tais transformações significam para o entendimento deste local enquanto bairro. Ou seja, as hipóteses aventadas inicialmente, e que tinham como ponto de partida a realidade presente em toda sua complexidade, giravam em torno das seguintes questões: Será que a Água Branca é ou foi em algum momento efetivamente um bairro? No caso de ter-se constituído enquanto bairro, será que as transformações no local e na cidade apontam para a sua desestruturação? Enfim, qual é o “grau de realidade” deste local como um bairro atualmente e ao longo do período histórico aqui abrangido (de meados do século XIX até hoje) e o que significa para os moradores/usuários este espaço? Tais questões determinaram a busca de um entendimento da dinâmica sócio-espacial do local denominado de Água Branca, ao longo de diversos momentos históricos.

Não há dúvida que ao longo da presente pesquisa surgiram novos questionamentos e os pressupostos iniciais foram sendo constantemente reformulados. Mas, o ponto de partida da pesquisa, sua motivação, é sempre a realidade presente,

---

¹ RAMOS, Aluísio Wellichan, Industrialização e Desindustrialização na Metrópole Paulistana: o caso da Água Branca, Trabalho de Graduação Individual, FFLCH – USP – Departamento de Geografia, São Paulo, 1998.

vista concretamente em sua complexidade. As perguntas são sempre renovadas pelas análises e sínteses posteriores e mesmo ficando obsoletas ao fim do trabalho, em nosso entender, devem ser explicitadas.

Estudar a Água Branca tornou-se, assim, um grande desafio. O desafio não somente de encontrar os fragmentos da história, como também juntá-los e relacioná-los na tentativa de formar um corpo analítico e explicativo coerente com o movimento da história mais ampla.

Isso porque temos a consciência de que a opção pelo estudo do bairro nos leva, sem dúvida, a uma maior complexidade do que a simples escolha de uma área, demarcada por algum critério físico-material. Ao escolhermos o bairro como objeto de análise, fazemos uma opção pelo estudo do espaço social, o que, por conseguinte, inclui o estudo da cidade, enquanto totalidade.

Daí a necessidade de iniciarmos a apresentação deste trabalho explicitando uma teoria sobre o urbano e, particularmente, sobre o bairro, com os conceitos que aqui serão mobilizados para as interpretações das transformações sócio-espaciais que a Água Branca vem passando ao longo da história.

Porém, antes de entrarmos na discussão sobre a conceituação do bairro propriamente dita, cumpre esclarecer, desde já, que procuramos trabalhar com a concepção de uma dialética sócio-espacial, o que significa dizer que a relação sociedade-espaço é mutuamente determinada, conflitiva e em movimento². Assim, não só entendemos o espaço como um espaço social (algo que transcende o físico-material) mas também entendemos a sociedade como uma sociedade espacializada (insistimos sempre na existência de uma dimensão espacial da vida social).

O espaço entendido enquanto produto social designa um amplo conjunto de relações. Não pode, assim, ser compreendido como passivo, vazio, produto a ser consumido até desaparecer. Em realidade, conforme nos mostrou Lefebvre, este produto também participa da produção, estando aí a sua dialética: o espaço é um

---

² Procuramos nos apoiar na concepção de dialética utilizada por Henri Lefebvre, a qual, segundo Kofman e Lebas “*não é aquela de Hegel, tese-antítese-síntese, nem aquela da afirmação-negação-negação da negação encontrada em Marx, mas uma muito mais aberta, um movimento que trás, ao mesmo tempo, o conflitual e o contraditório e liga a teoria e a prática. Por exemplo: homogêneo e fragmentado, efêmero e durável. A intenção não é negar nem um nem outro termo, nem transcendê-los, mas revelar o contínuo movimento entre eles.*” (KOFMAN, Eleonore e LEBAS, Elizabeth, *Lost in Transposition – Time, Space and the City*, In: Lefebvre, Henri, *Writing on Cities*, Oxford/Cambridge, Blackwell Publishers, 1996, p.9-10.)

produto-produtor.³ Ele tem um papel ativo nas relações de produção e nas forças produtivas.

Portanto, o espaço não pode ser tido como neutro, como se fosse simples palco dos agentes sociais ou reflexo das relações sociais. Na verdade, ele envolve disputas, conflitos, lutas, diversos interesses. Há, assim, o que Marcelo J. L. de Souza chama de um *“movimento de ação recíproca que se estabelece entre as relações sociais e o Espaço produzido nos marcos de uma organização social determinada.”* Assim, concordamos com ele quando afirma que é necessário *“elucidar o papel – positivo, negativo ou ambíguo – desempenhado pela espacialidade, nos marcos de uma determinada forma de apropriação desta pelas práticas sociais.”*⁴

Além disso, o espaço social não pode ser tido como aquele do planejamento urbanístico, ou seja, uma caixa vazia a ser preenchida, moldada ao prazer de uma técnica supostamente renovadora. Assim, a planificação espacial não é capaz sequer de captar as contradições do espaço, quanto mais de superá-las. Esta concepção de espaço do planejamento aproxima-se daquela de um espaço geométrico, vazio, ideal, um *“espaço abstrato”*, que contrasta com o espaço concreto, o do habitar: *“gestos e percursos, corpo e memória, símbolos e sentidos, difícil maturação do imaturo-prematuro (do ‘ser humano’), contradições e conflitos entre desejos e necessidades, etc.”*⁵, enfim, do espaço vivido na prática social.

A partir desta concepção de espaço, um primeiro ponto sobre o qual devemos insistir, no que tange ao bairro, é que este não é definido política e administrativamente, característica esta que faz muita diferença tanto em seu entendimento histórico quanto em sua definição. Não se trata, pois, de uma área demarcada, limitada, simples suporte físico-administrativo de uma determinada população. Diante desta constatação, simples, porém importante, o que então poderia definir o bairro? Como pensar o bairro? Quando pensamos na definição de bairro, a que exatamente estamos nos referindo?

³ Cf. LEFEBVRE, Henri, *The Production of Space*, translated by Donald Nicholson-Smith, Oxford/UK-Cambridge/USA, Blackwell Publishers, 1997.

⁴ SOUZA, Marcelo José Lopes de, O bairro contemporâneo: ensaio de abordagem política, In: *Revista Brasileira de Geografia* 51, Rio de Janeiro, IBGE, 1989, p.140-141.

⁵ LEFEBVRE, Henri, *A Revolução Urbana*, tradução de Sérgio Martins, Belo Horizonte, Editora da UFMG, 1999, 166.

Segundo Pierre George, o bairro é “*a unidade de base da vida urbana. (...) O morador refere-se ao seu bairro, quando quer situar-se na cidade; tem a impressão de ultrapassar um limite quando vai a um outro bairro. (...) É com base no bairro que se desenvolve a vida pública, que se organiza a representação popular. Finalmente, e não é o menos importante, o bairro tem um nome que lhe confere uma personalidade dentro da cidade.*”⁶

Por sua vez, Henri Lefebvre⁷ trás uma concepção mais precisa da questão ao criticar uma determinada “*ideologia do bairro*”, que o preconiza como essência da realidade urbana, como um âmbito natural da vida social. Tal crítica atenta contra a idéia, muitas vezes habitual, de que o bairro é capaz de organizar a vida urbana contemporânea, servindo como um modelo. Tal ideologia⁸, falsamente tenta vincular o bairro às instituições, quando, em realidade, “*as instituições não têm nada em comum com o bairro; hoje, mais do que nunca, elas o extrapolam, o dominam.*”⁹

Mas Lefebvre não paralisa seu pensamento na crítica à “*ideologia do bairro*”, ele vai além, propondo uma maneira de pensá-lo. Segundo este autor, o bairro só pode ser definido a partir da cidade enquanto totalidade. Ou seja, o bairro não existe enquanto uma unidade isolada e autônoma. Nesse sentido, apoiados nas formulações de Lefebvre para a compreensão do bairro, podemos questionar um ponto fundamental na definição de Pierre George, citada anteriormente, na medida em que para ele, o bairro é uma “unidade de base da vida urbana.” O bairro é uma unidade, porém, como propõe Lefebvre, uma “**unidade sociológica relativa**”, que só pode ser pensada tendo-se em vista a cidade como totalidade, não é, pois, a base da vida urbana. Ao contrário, a base da vida urbana para Lefebvre é o centro. É a noção de centralidade que constrói, que torna possível a cidade e seus bairros. Por isso, a centralidade é a essência da cidade. Assim, o bairro só existe diante da cidade, não pode ser pensado dela desvinculado. Segundo Seabra, “*a todos quantos vivam a qualquer distância do centro*

⁶ GEORGE, Pierre, Geografia Urbana, trad. pelo Grupo de Estudos Franceses de Interpretação e Tradução, São Paulo, DIFEL, 1983, p. 76.

⁷ LEFEBVRE, De lo Rural a lo Urbano, 3ª edição, Barcelona, Península, 1975, p. 195-197.

⁸ É importante salientar, ainda que de maneira sucinta, o entendimento do funcionamento das ideologias segundo Lefebvre. Para o autor, “*uma ideologia procede por extrapolação. Parte de ‘qualquer coisa’, aumentando sua importância, trocando o relativo pelo absoluto, o acidental pelo essencial, o secundário pelo primordial, o fato pela norma e valor.*” (Idem, Ibidem, p. 199)

⁹ Idem Ibidem, p.198.

*mas se reconheçam nele pertence a cidade. A cidade e seus bairros como núcleos da vida local constitui uma unidade plena de diversidade.”*¹⁰

Nesse sentido, “*o único procedimento científico para compreendê-lo (o bairro), para defini-lo, determinando seus limites e seu grau de realidade, é o que se baseia na cidade como totalidade e não como conjunto de elementos ou série de aspectos (e em consequência na sociedade como um todo superior às formas, às estruturas e as funções) que engloba. Sejam quais forem as dificuldades de acesso à totalidade e de apreensão do global, este procedimento é o único aceitável; é o único que evita a inadmissível redução do conjunto aos elementos.*”¹¹

Por isso, o bairro não pode ser pensado de forma a-temporal, ou seja, de maneira a ignorar a história da cidade, pois ele não tem um grau de realidade constante ao longo dela e sua existência histórico-concreta depende da conjunção de vários aspectos da sociabilidade de um local ao longo de um dado período¹². Daí afirmar Lefebvre, **que o bairro não é a essência da vida urbana, sendo uma organização espacial mais conjuntural do que estrutural.**¹³ “*Torna-se, portanto, necessário compreender qual é o estatuto do bairro na história urbana e porque tanto se evoca o bairro. Afinal, é preciso não deixar margem às ontologias e nem às nostalgias. Impõe-se compreender a historicidade do bairro.*”¹⁴

Assim, os bairros terão graus de realidade diferentes para momentos diferentes de sua história, de acordo com as suas singularidades no interior de uma cidade. Lefebvre aponta algumas características e idéias que podem orientar o estudo metódico dos bairros: a) existem bairros que podem ser definidos como “*uma pura e simples sobrevivência (que) se mantém por inércia*” devido ao peso da história; b) os bairros também podem ser tidos como “*uma unidade sociológica relativa, subordinada, que não define a realidade social, mas que é necessária. Sem bairros, assim como sem ruas, pode haver aglomeração, tecido urbano, megalópoles. Mas não há cidade.*” c) O bairro pode ter “*uma existência pela metade, simultaneamente para o*

¹⁰ SEABRA, Odette Carvalho de Lima, Memória, Cidade e Paisagem, São Paulo, s/d, 5p. (mimeo), p.2.

¹¹ LEFEBVRE, De lo Rural a lo Urbano, 3ª edição, Barcelona, Península, 1975, p.199.

¹² Segundo Lefebvre, “*a sociologia admite níveis de realidade, como também de pensamento; não há um ‘tudo ou nada’ de existência, de realidade, de coerência sociológica, mas uma extensa gama*” (Idem, Ibidem, p.201).

¹³ Idem Ibidem, p.200.

¹⁴ SEABRA, Odette Carvalho de Lima, Urbanização: bairro e vida de bairro, In: Travessia – Revista do Migrante, nº 38, ano XIII, São Paulo, Centro de Estudos Migratórios, 2000, p.11. (grifos meus)

habitante e para o sociólogo. Constituem-se relações interpessoais mais ou menos duradouras e profundas. É o maior dos pequenos grupos sociais e o menor dos grandes.” Ao bairro, corresponde, pois, “*um equipamento mais ou menos suficiente e completo. Não só um monumento (igreja), mas uma escola, uma agência dos correios, uma zona comercial, etc. Um determinado bairro, desta forma, não é por si só auto-suficiente. O equipamento depende de grupos funcionais mais amplos, ativos à escala da cidade, da região, do país. A estrutura do bairro depende estreitamente de outras estruturas mais vastas: municipalidades, poder político, instituições.”* Porém, é ao nível do bairro que “*o espaço e o tempo dos habitantes tomam forma e sentido no espaço urbano.*”¹⁵

Tais idéias não se anulam, ao contrário, se complementam. Ou seja, tais formulações não negam umas às outras. Daí a proposta de Lefebvre, num primeiro nível analítico, de estabelecer uma *tipologia dos bairros* que permita, através de um inventário e da comparação dos equipamentos, “*classificar os bairros em diferentes tipos: os que se mantém, os que se consolidam, os que desaparecem. Esta classificação exige o estudo das imbricações e relações internas e externas entre os bairros e o meio circundante.*” Mas, Lefebvre esclarece que “*evidentemente a tipologia não é suficiente. Mantêm-se classificadora e estática. Deve prolongar-se com um estudo da tendência geral. E esta tendência vai em direção ao reforço ou, ao contrário (é o que pensamos) vai em direção ao desaparecimento do bairro? Existem várias tendências conforme a cidade cresce ou se estanca, conforme o tipo de crescimento da cidade, por exemplo, pela indústria, pelos serviços ou pela via política? Na maioria das cidades, a investigação da tendência se insere dentro do estudo da região, do território que a rodeia e do planeamento deste território.*”¹⁶

Por isso, no que se refere à Água Branca, foi necessário estudá-la, procurando compreendê-la (na história) desde seu surgimento, como um espaço industrial, sua consolidação e sua desestruturação o que, como veremos, nos dará subsídios para o entendimento das diversas espacialidades acumuladas neste local ao longo do período histórico aqui analisado (meados do século XIX até hoje).

¹⁵ LEFEBVRE, *De lo Rural a lo Urbano*, 3ª edição, Barcelona, Península, 1975, p. 201-202.

¹⁶ Idem Ibidem, p. 202-203.

Além disso, nos apoiamos aqui nas formulações sobre o bairro de Marcelo J. L. de Souza. Segundo este autor, o bairro é definido, ao mesmo tempo, por uma existência concreta-objetiva e por uma existência subjetiva-intersubjetiva. Ou seja, o bairro é definido a partir de critérios objetivos, apurados diante do espaço sensível e, simultaneamente, a partir de critérios que mergulham na intersubjetividade do grupo social que nele vive e o aceita enquanto bairro. Estas duas dimensões interpenetram-se, condicionam-se, não se separam e definem o bairro ao longo do processo histórico.¹⁷ Assim, segundo Souza, *“a rigor, a realidade social como um todo estabelece-se como uma dialética entre o objetivo e o subjetivo. No entanto, o bairro pertence àquela categoria de ‘pedaços da realidade social’ que possuem uma identidade mais ou menos inconfundível para todo um coletivo; o bairro possui uma identidade intersubjetivamente aceita pelos seus moradores e pelos moradores dos outros bairros da cidade, ainda que com variações. (...) A atribuição de um significado ao bairro, a formação de uma imagem mental forte, a construção da identidade do bairro na mente do indivíduo, a própria bairrofilia, dependem de diversas circunstâncias”*, as quais estão compreendidas nos meandros que percorrem os diversos aspectos da relação dialética objetivo-subjetivo. Sem esta interação mutuamente determinada (objetivo-subjetivo), os bairros ou são coisificados, pela objetividade extrema, ou, por outro lado, fantasmagorizados, através da subjetividade extrema.¹⁸

Souza esclarece ainda que *“as pessoas inconsciente ou conscientemente sempre ‘demarcam’ seus bairros, a partir de marcos referenciais que elas, e certamente outras antes delas, produzindo uma herança simbólica que passa de geração a geração, identificam como sendo interiores ou exteriores a um dado bairro. Os limites do bairro podem ser imprecisos, podem variar um pouco de pessoa para pessoa. Mas se essa variação for muito grande, dificilmente estar-se-á perante um bairro, porque dificilmente haverá um suporte para uma identidade razoavelmente compartilhada, ou um legado simbólico suficientemente expressivo. Para existir um bairro, ainda que na sua mínima condição de referencial geográfico, é necessário haver um considerável*

---

¹⁷ Cf. SOUZA, Marcelo José Lopes de, op. cit., 1989.

¹⁸ SOUZA, Marcelo José Lopes de, op. cit., 1989, p.149.

*espaço de manobra para a intersubjetividade, para uma ampla interseção de subjetividades individuais.”*¹⁹

Convém, antes de avançarmos, explicitar, em breves palavras, nosso entendimento do termo *identidade*. Pelo exposto, a *identidade* está vinculada a um determinado local, é, pois, uma *identidade* espacial. Mas, tal *identidade* é construída socialmente, portanto, trata-se de uma *identidade* sócio-espacial. De um lado, a *identidade* de um bairro está, em nosso entender, largamente vinculada à sua função econômica predominante, a qual é historicamente determinada. Quando pensamos na Água Branca, por exemplo, pensamos, num certo momento, como um **espaço industrial**, e hoje como um **espaço terciário**, de serviços. De outro lado, a *identidade* de um bairro é, pois, um termo que nos remete a uma relação inter-espacial também, isso porque a *identidade* de um determinado bairro está necessariamente vinculada à cidade da qual ele faz parte. Ou seja, a *identidade* como industrial, terciária ou residencial da Água Branca é reconhecida diante dos habitantes de outros bairros.

A *identidade* de um bairro ou localidade é o equivalente ao que Pierre George chamou de personalidade do bairro. Segundo ele, “*o bairro tem um nome que lhe confere uma personalidade dentro da cidade.*”²⁰ Não há dúvida que o nome “Água Branca”, em diversos momentos da história da cidade de São Paulo, suscitou diferentes *identidades* (teve várias personalidades). É importante deixar claro que a *identidade* está vinculada ao bairro enquanto um todo, diante de um todo maior que é a cidade. Assim, falar em *identidade*, muitas vezes, configura uma generalização, porque sabemos que nenhum bairro é homogêneo, possuindo setores bem diferenciados.

Para a compreensão da Água Branca e das suas relações com os processos sociais mais amplos, recorro ainda a José de Souza Martins para quem a análise do local não pode desconsiderar as implicações da História (dos grandes processos históricos). Segundo este autor, “*a dinâmica da sociedade exprime-se não só pelas*

---

¹⁹ Idem Ibidem, p. 150.

²⁰ GEORGE, Pierre, op. cit., 1983, p. 76. Apesar da equivalência, o termo “personalidade” utilizado por Pierre George não nos parece adequado para designar um local, na medida em que advém de um termo psicológico (*persona*) extremamente vinculado ao indivíduo. O termo *identidade*, a nosso ver, é mais flexível e pode ser melhor aplicado ao espaço.

*relações entre os sujeitos, mas pelas relações dos sujeitos com as condições de produção da história.”*²¹

As análises que pretendemos não podem escapar das “determinações” do espaço concebido e das implicações da História (a dos grandes processos) neste local e, por outro lado, pouco ou quase nada se pode compreender do cotidiano e da identidade do bairro se não se mergulha no espaço vivido, dando voz também à história local, história esta que é engendrada no próprio local pelos grupos sociais que nele vivem, trabalham, enfim, produzem o espaço. Grupos sociais estes, compostos de indivíduos que não aparecem na História ou quando muito, como meros coadjuvantes, mas que são sujeitos da História, ainda que, talvez, sujeitos sujeitados por protagonistas mais evidentes.

Assim, *“a história local não é necessariamente o espelho da História de um país e de uma sociedade. A história local não é nem pode ser uma história-reflexo, porque se fosse negaria a mediação em que se constitui a particularidade dos processos locais e imediatos e que não se repetem, nem podem se repetir, nos processos mais amplos, que com mais facilidade poderíamos definir como propriamente históricos.”*²² Buscaremos, dessa maneira, tanto um mergulho no cotidiano dos moradores/usuários quanto um entendimento da inserção do local nos processos históricos mais amplos que envolvem a cidade. Em outras palavras, é necessário uma compreensão dos processos que ocorrem **na** cidade (e em seus bairros) e dos processos **da** cidade, em suas relações. A cidade é, portanto, entendida sob este ângulo como uma mediação.

Outro ponto crucial que cumpre esclarecer desde já, refere-se ao entendimento que fazemos do processo de urbanização e suas relações com o a industrialização. Pois, em nosso entender, é inviável compreender a Água Branca e sua historicidade sem a clareza da concepção dos processos que alimentam as suas transformações.

O processo de urbanização aqui é entendido como um processo de transformação da cidade e de generalização do modo de vida urbano. A cidade poderia

²¹ MARTINS, José de Souza, *A Imigração e a Crise do Brasil Agrário*, São Paulo, Pioneira, 1973, p.18.

²² MARTINS, *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 - São Caetano do Sul, Hucitec/Prefeitura de São Caetano do Sul, 1992, p. 12.

ser entendida como uma morfologia material e o urbano como uma morfologia social.²³ Segundo Lefebvre, a cidade seria “*realidade presente, imediata, dado prático-sensível, arquitetônico – e por outro lado o ‘urbano’, realidade social composta de relações a serem concebidas, construídas ou reconstruídas pelo pensamento.*”²⁴ Portanto, a cidade seria a base material onde se desenvolvem as relações sociais que em conjunto definem o modo de vida urbano, ou simplesmente, o urbano. Tal modo de vida, inclusive, tende a se generalizar a ponto de predominar na sociedade como um todo, formando a sociedade urbana, que está além da cidade (morfologia material), pode estar também fora dela, nas morfologias rurais, no campo, que se urbaniza, mesmo que a cidade não esteja nele. O urbano (como modo de vida) efetivamente pode estar.

No entanto, temos que tomar cuidado com essa distinção entre a cidade e o urbano colocada acima, pois ela pode tornar-se perigosa. Porque “*o ‘urbano’ não é uma alma, um espírito, uma entidade filosófica.*”²⁵ Ele está dialeticamente vinculado à cidade, à uma base prático-sensível indispensável. Uma base que constitui, muitas vezes, um centro (ou centros) desta vida urbana que, segundo a interpretação de Lefebvre, tende a se generalizar por toda a sociedade, configurando a sociedade urbana, na qual o rural e todos os modos de vida anteriores não desaparecem, mas tornam-se residuais.

A cidade preexiste com relação ao processo de urbanização, o qual tem como indutor o processo de industrialização. A cidade era uma obra, no sentido de uma obra de arte, antes da industrialização. O modo de vida urbano, engendrado nas cidades pré-industriais, fazia com que o espaço fosse apropriado pelos seus cidadãos. O valor de uso do espaço predominava sobre o valor de troca. No entanto, a partir da industrialização, a cidade converte-se em produto do capital e a seu serviço. O valor de troca passa a predominar sobre o uso. E mais, este novo urbano se generaliza, tendencialmente à toda a sociedade, faz com que a cidade (pré-industrial) imploda e

---

²³ Cf. LEFEBVRE, Henri, O Direito à Cidade, tradução de Rubens Eduardo Frias, São Paulo, Editora Moraes, 1991, p. 49.

²⁴ Idem Ibidem.

²⁵ Idem Ibidem, p.49.

exploda, configurando em determinados locais, as grandes metrópoles²⁶, que tem um poder de controle sobre extensas porções do território. Um controle que está longe dos cidadãos (estes agora estão alienados, não se apropriam do espaço), está nas mãos dos agentes do capital.²⁷ No estágio atual do processo de urbanização, impõe-se um modo de vida, como veremos detalhadamente na terceira parte deste trabalho, absolutamente distinto do modo de vida tanto das cidades pré-industriais (obras) quanto do modo de vida rural. Estes passam a existir na sociedade urbana como resíduos de épocas anteriores.

Os resíduos dos modos de vida anteriores ao modo de vida urbano atual são fundamentais na análise. Por isso, propomo-nos, também, neste estudo, abordar as diversas espacialidades/temporalidades/sociabilidades que se sobrepõem. Tais noções estão profundamente vinculadas, sendo muito complicado tratar de uma sem tocar nas outras, ou seja, seria como falar em espaço sem a sociedade, ou em sociedade sem espaço, ou então separar o tempo do espaço e vice-versa. Não há história sem espaço e tampouco espaço sem história. Se o espaço é social, tem uma história. E a história, sendo social, também ocorre em determinados espaços com implicações específicas; por isso, tem uma espacialidade, ainda que, muitas vezes, omitida. Também aqui, recorremos a Lefebvre, quando ele parte da idéia de que a cidade, por exemplo, *“é um espaço-tempo e não somente uma projeção de uma estrutura social, da sociedade como um todo em um mero espaço.”*²⁸ O bairro é, pois, tido aqui como uma categoria sócio-espacial, o que inclui diversas espacialidades/temporalidades/sociabilidades que estão sobrepostas.²⁹ Esta questão será aprofundada mais adiante, cabendo aqui, somente esta consideração inicial.

²⁶ O termo metrópole é usado neste trabalho para designar a configuração material resultante da “implosão-explosão” da cidade. Corresponde às designações “aglomerações” ou “grandes aglomerações” empregadas correntemente pelos franceses estudiosos do urbano.

²⁷ Idem Ibidem, p.3-26

²⁸ LEFEBVRE, Henri, op. cit., 1975, p. 142.

²⁹ Entendemos por “espacialidades diversas” a coexistência de formas de organização espacial datadas de outros momentos. Então uma espacialidade é uma certa forma de organização geral do espaço social que apresenta características predominantes que a qualificam e a diferenciam historicamente das outras. Por sua vez, sociabilidade está vinculada à idéia de um determinado modo de vida, ou seja, uma organização geral das relações sociais entre os indivíduos e entre os grupos num determinado momento. Em suma, na verdade, estes três termos remetem à mesma idéia geral, porém o acento é que os torna diferentes. Ou seja, se falamos em espacialidade, colocamos o acento no espaço, se usamos o termo temporalidade, acentuamos o tempo e assim por diante. Dependendo do autor, o termo utilizado pode variar, mas a idéia que está por trás no uso destes termos é basicamente a mesma. Como veremos no decorrer deste trabalho, Magnani, por exemplo, prefere usar o termo sociabilidade (MAGNANI, José Guilherme Cantor, Quando o Campo é a Cidade: Fazendo Antropologia

Este entendimento sobre o bairro e o urbano que expusemos, foi nosso ponto de partida para a busca da compreensão da realidade do bairro no local designado como Água Branca na cidade de São Paulo. O decorrer da pesquisa efetivamente mostrou que o bairro da Água Branca existiu sim, durante um certo período, que será devidamente datado no decorrer do trabalho. O bairro, como dissemos, deve ser entendido como uma espacialidade que tem sua existência determinada pela relação dos processos históricos mais amplos com os processos sociais que ocorrem na escala local.

No entanto, se o bairro e a vida de bairro têm uma existência no local que é datada, isso quer dizer que existiram outras espacialidades que o precedem e outras que são posteriores à sua desestruturação. Quais são estas outras espacialidades? O que nos levou a constatar a real existência do bairro? Como ocorreu a gênese do bairro e o que explica a sua dissolução? Estas são questões que buscaremos explicar ao longo deste trabalho, sobretudo em sua terceira parte.

Começaremos este trabalho buscando fazer uma reconstituição histórica da cidade de São Paulo e, mais especificamente, da Água Branca. Nesse sentido, entendemos que a história do bairro é a história pontual, uma história do pequeno, o que não significa que seja uma história menor, com menos importância. Na verdade, no início, sequer imaginávamos que o estudo de um local pudesse envolver tantas questões, e que sua história fosse tão complexa e múltipla como é efetivamente.

A busca da história do bairro, desta história local, não exclui e tampouco pode ser desvinculada da História política, econômica e social mais ampla. Desta forma, nos deparamos com um movimento dialético que vai do particular ao geral e vice-versa. Ou seja, que vai das particularidades do local e de sua história aos processos históricos mais amplos, que envolvem a metrópole de São Paulo como um todo.

---

na Metrópole, In: MAGNANI, José Guilherme Cantor e TORRES, Lilian de Lucca (orgs.), Na Metrópole: textos de Antropologia Urbana, 2ª edição, São Paulo, EDUSP/FAPESP, 2000, p. 47.) Martins, por sua vez, utiliza o termo temporalidade para designar esta coexistência de tempos datados diversos (MARTINS, José de Souza, op. cit. 1992.) Além disso, a noção de espacialidade trás consigo a idéia de processo em permanente movimento, ou seja, não se trata do espaço em si, como objeto analítico, mas do espaço na história, pensado como processo histórico, incluindo tanto o realizado quanto o possível, num constante movimento dialético. Mesmo porque, como já discutimos, não existe espaço *a priori*, ele só pode ser pensado como espaço social, não sendo uma categoria independente da realidade. Nesse sentido, a noção de espacialidade, conforme definimos anteriormente, é mais potente como objeto analítico.

Nesse sentido, devemos ter uma preocupação constante de relacionar as particularidades do bairro, ou até mesmo dos setores do bairro, com as análises mais gerais dos processos de urbanização e de industrialização na metrópole paulistana, da qual a Água Branca faz parte.

Sob esta perspectiva é um erro metodológico estudar o bairro pelo bairro, ignorando que ele faz parte de uma unidade urbana maior (a cidade), e que ele é o que é devido às transformações que esta vem sofrendo no decorrer do processo histórico.

Por conseguinte, quanto aos procedimentos metodológicos adotados para tal análise, no que se refere tanto à pesquisa empírica quanto à teórico-bibliográfica, cumpre salientar que esta pesquisa se propõe a tratar as questões e os problemas de forma ampla, procurando, na medida do possível, ir além das análises parciais e desconectadas.

Devemos buscar, em primeiro lugar, uma dialética análise-síntese, ou seja, não escolher nem o caminho de construir o todo a partir dos elementos, nem de desmembrar o todo para analisar os elementos. Mas, em realidade, buscar uma compreensão que contemple a dialética entre o geral e o particular. Isto não significa ignorar as análises parciais, as quais são importantes, mas estas devem ser feitas sempre levando-se obrigatoriamente em consideração que o particular é um todo e que este está inserido num todo maior, ou seja, é um todo no todo. Vejamos, pois, em linhas gerais, como procederemos, no tocante à metodologia, nesta pesquisa.

2. Na Busca de Uma Abordagem Ampla

Permeia esta pesquisa uma tentativa de integrar contribuições das ciências parcelares que compõem as ciências sociais na abordagem da problemática urbana.³⁰

---

³⁰ Não se trata da busca de uma visão multidisciplinar, mas antes, de uma visão não-disciplinar. Ou seja, ao buscarmos as diversas ciências parcelares (marcadamente a Geografia, a História, a Antropologia e a Sociologia), a intenção não é somá-las, mas tentar superá-las, tendo a cidade e o urbano, como base desta superação. Interessa-nos mais a realidade e sua compreensão ampla do que uma suposta fração ou maneira de abordar esta realidade. A crítica permanente às ciências parcelares é importante, porque “*tomadas isoladamente, cada uma delas se perde na fragmentação ou na confusão, no dogmatismo ou no niilismo.*” (LEFEBVRE, Henri, op. cit. 1999 (a), p.125.)

Com o propósito de considerar dimensões diversas da vida humana: política, econômica, social, espacial, histórica e cultural, acreditamos, que cada um dos campos pode contribuir, à sua maneira e de forma mais ou menos acentuada, para as análises concernentes a esta pesquisa.

É através desta abordagem mais ampla que pretendemos compreender a Água Branca, procurando entender como o espaço é diferencialmente (re)produzido e (re)apropriado ao longo da história.

Procuraremos pensar no urbano como um todo, através de um método que busque a totalidade, embora não tenhamos a pretensão de alcançá-la. Na verdade, a busca da totalidade e da compreensão da complexidade dos processos é necessária, é algo que devemos perseguir, porém, nunca chegamos a um entendimento da totalidade dos processos. Assim, o que pretendemos não é alcançar a totalidade, isso nem seria possível, mas tentar, pelo menos, derrubar os muros cientificistas/positivistas que permeiam e muitas vezes limitam a pesquisa acadêmica. Nesse sentido, Lefebvre afirma que *“o saber parcelado nunca pode pretender-se total. (...) A totalidade constitui um problema, desde o momento em que nem a filosofia, nem as ciências fragmentárias têm acesso a ela. (...) Por sorte ou por desgraça, o movimento global dificilmente se decifra, em razão de sua complexidade.”* Além do que, *“o todo não é sensível, tangível, não se oferece à investigação empírica imediata.”*³¹

Assim, a compreensão do “objeto”, a nosso ver, não pode ficar limitada pelas restrições que muitas vezes as ciências parcelares nos impõem. Daí a intenção de trabalhar o urbano, recorrendo às contribuições das ciências sociais, estando ciente de que *“o fenômeno urbano, tomado em sua amplitude, não pertence a nenhuma ciência especializada.”* Ele *“manifesta sua universalidade.”*³²

Além disso, temos que buscar uma perspectiva que vislumbre tanto um olhar para o objeto “de dentro e de perto” quanto um olhar “de fora e distante”, que contemple o micro e o macro.

Em suma, apostamos numa abordagem que seja a mais ampla possível e que desconsidere os muros que impõem separações ao conhecimento.

---

³¹ LEFEBVRE, Henri, op. cit., 1975, p.13-15 e 141.

³² LEFEBVRE, Henri, op. cit., 1999 (a), p.57-58.

Seguindo um raciocínio análogo, procuramos também abarcar a maior quantidade possível de tipos diversos de fontes de pesquisa. *“Na verdade, é específico das ciências sociais necessitar sempre o pesquisador de dados colhidos de fontes as mais variadas, quando quer abordar de forma ampla a realidade que estuda.”*³³ Daí, a presença sempre contínua do confronto de documentos escritos (de órgão públicos e de empresas privadas), relatos orais, bibliografias, periódicos, mapas, observações orientadas em campo, etc., durante a pesquisa.

*

O presente texto está organizado em três partes. Na primeira trazemos, em linhas gerais, alguns traços da história da urbanização paulistana que consideramos importantes para que possamos compreender mais claramente como se deu a incorporação do bairro da Água Branca à cidade. O corte temporal adotado abrange o período que se inicia por volta de 1850 e vai até os dias atuais. A adoção de tal corte temporal justifica-se, de um lado, porque a realidade da metrópole atual só pode ser compreendida a partir da consideração das relações entre industrialização e urbanização. O recuo, portanto, a meados do século XIX, remonta, pois, ao momento que precede o início da industrialização, que se dá por volta de 1880. De outro lado, porque o surgimento da Água Branca enquanto bairro, está também largamente vinculado ao processo de industrialização, aparecendo este como um dos primeiros “bairros” industriais da cidade de São Paulo.

Esta primeira parte está dividida em três capítulos. No primeiro, procuramos mostrar, de maneira sintética, o período compreendido entre 1850 e 1880, ou seja, quando São Paulo encontrava-se no limiar do processo de industrialização, ressaltando alguns dos elementos que concorreram para que este processo aí se realizasse. No segundo capítulo, procuramos reconstituir as transformações na cidade, advindas com o processo de industrialização em sua primeira fase (1880 a 1930), momento em que a urbanização tem um grande impulso e transforma-se qualitativamente. Por fim, no

---

³³ QUEIROZ, Maria Isaura Pereira de, Relatos Orais: do “indizível” ao “dizível”, In: VON SIMSON, Olga de Moraes (org.), Experimentos com Histórias de Vida (Itália-Brasil), São Paulo, Vértice/Editora Revista dos Tribunais, 1988, p.26.

terceiro capítulo, o centro da análise é a intensificação do processo de urbanização, através do que Lefebvre chama de *implosão-explosão* da cidade, num movimento que leva, ao mesmo tempo, à extensão da urbanização em vastas periferias e a destruição da cidade enquanto obra (e, por conseguinte, de seus bairros), compreendendo, grosso modo, o período de 1930 em diante.

Cabe esclarecer, no entanto, que a periodização estabelecida aqui para cada capítulo não é rígida. A idéia é a de sistematizar a análise e buscar ressaltar as principais características de cada período, sempre procurando enfatizar os elementos e transformações mais importantes para a análise posterior da história da Água Branca. Mesmo porque aprendemos com Lefebvre, que as “periodizações” não são absolutas; na medida em que *“toda divisão do tempo histórico em períodos distintos é puramente relativa.”*³⁴

Apesar de parecer pretensioso o propósito desta primeira parte, em realidade, como se verá, ficaremos muito distante de uma análise/síntese da urbanização paulistana, e isso, inclusive, nem é o objetivo deste trabalho, que é o de reconstituir a história, analisar os principais aspectos e a inserção do bairro da Água Branca na metrópole paulistana, com o objetivo de compreender a urbanização, focalizando especialmente a industrialização/desindustrialização e a construção/desconstrução da *identidade* do bairro da Água Branca.

As interpretações, análises e sínteses contidas nesta parte inicial têm o intuito de trazer os elementos necessários para a discussão posterior sobre a Água Branca. Isso porque, a nosso ver, não é possível o entendimento dos processos que ocorrem atualmente na metrópole sem recorrer à História. E, tampouco, é possível analisar um bairro, sem um mínimo da compreensão da totalidade da qual este faz parte, ou seja, sem a compreensão da própria história da configuração da metrópole.

Na segunda parte, dividida em três capítulos, entramos, portanto, na reconstituição da história da Água Branca, procurando levantar seus principais momentos.

No primeiro capítulo introduzimos a história da Água Branca enquanto uma localidade rural, ou seja, antes de se tornar efetivamente um bairro da cidade.

---

³⁴ LEFEBVRE, Henri, *Espacio y Política – El Derecho a la Ciudad II*, Barcelona, Península, 1976, p.65.

Privilegiamos alguns aspectos que se tornam importantes para a compreensão do surgimento do bairro, da maneira (como um “bairro industrial”) e no momento em que se deu (nas duas últimas décadas do século XIX). No segundo capítulo, adentramos propriamente na história da Água Branca enquanto bairro, analisando seu surgimento, sua formação e a consolidação de suas principais características. Por fim, no terceiro capítulo, fixamos nossa atenção nas transformações mais recentes deste espaço no que se refere à sua identidade, abrangendo sua revalorização imobiliária e o enfraquecimento da atividade industrial, tidos sob o prisma do desenvolvimento recente do conjunto metropolitano. Neste capítulo analisamos ainda um caso bastante importante para ilustrar as transformações neste espaço, a saber, o do antigo conjunto de fábricas da *Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo* que foi quase totalmente demolido durante as décadas de 1980 e 1990 para ceder espaço ao *Centro Empresarial Água Branca*.

Na terceira parte, procuramos entender o significado das transformações ocorridas na Água Branca, com o intuito de compreender o movimento da(s) espacialidade(s) deste local. Ou seja, retomamos a discussão sobre a definição de bairro, que fizemos anteriormente, porém, neste momento, já contando com as análises particulares do caso da Água Branca, feitas ao longo de todo o corpo do trabalho. Nesta parte final, retomando os questionamentos e hipóteses apresentadas no início desta introdução, tentamos desenvolvê-los e reformulá-los no que se refere à existência concreta do bairro da Água Branca.

PARTE I:

Traços Gerais da Urbanização Paulistana

1 – São Paulo no Limiar da Industrialização (1850-1880)

*“A cidade de São Paulo é um palimpsesto – um imenso pergaminho cuja escrita é raspada de tempos em tempos, para receber outra nova, de qualidade literária inferior, no geral. Uma cidade reconstruída duas vezes sobre si mesma, no último século. (...) Em São Paulo construí-se ‘em cima’ em vez de se construir ‘ao lado’.”*³⁵

Um dos aspectos mais impressionantes da urbanização de São Paulo refere-se à extrema rapidez com que ocorreram as suas transformações qualitativas e quantitativas.

Desde sua fundação no século XVI até o último quartel do século XIX, a pequena cidade de cerca de 20 mil habitantes em 1870 pouco havia se transformado.³⁶ Contudo, em menos de 30 anos, como se tivesse acordado de um sono profundo, *“São Paulo passa de cidade/entrepasto comercial de pouca importância no país escravocrata para cidade-vanguarda da produção industrial.”*³⁷ Em 1900, a cidade passou a abrigar cerca de 240 mil habitantes³⁸; um crescimento aproximado de 700%, com relação a 1870; quando ocupava o modesto posto de décima cidade brasileira em termos demográficos.

Mas o crescimento quantitativo da população veio acompanhado de um *“enorme crescimento industrial; a partir, sobretudo, da última década do século XIX.”*

³⁵ TOLEDO, Benedito Lima de, São Paulo: três cidades em um século, 2ª edição aumentada, São Paulo, Duas Cidades, 1983, p.67 e 105.

³⁶ São Paulo dos Campos de Piratininga foi fundada pelos jesuítas em 1554, sendo elevada à categoria oficial de Vila em 1558 e à categoria de Cidade em 1711. É, desde 1681, a sede de governo da Capitania, Província e, depois de 1889, Estado de São Paulo. Segundo Petrone, *“os Campos de Piratininga sediaram o primeiro núcleo estável de povoamento europeu no interior do Brasil”*, o que não significa muito em termos demográficos, já que, *“a Vila foi antes uma expressão jurídica e administrativa do que demográfica.”* (PETRONE, Pasquale, Aldeamentos Paulistas, São Paulo, Edusp, 1995, p. 40 e 57)

³⁷ ROLNIK, Raquel, São Paulo – Início da Industrialização: o espaço e a política, In: KOWARICK, Lúcio, As Lutas Sociais e a Cidade – São Paulo: passado e presente, 2ª edição revisada e atualizada, Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1994, p.95.

³⁸ Dado obtido em: LANGENBUCH, Juergen Richard, A Estruturação da Grande São Paulo – estudo de geografia urbana –, Rio de Janeiro, Fundação IBGE, 1971.

Desde então, “a cada ano multiplicou-se o número de novos estabelecimentos industriais.”³⁹

E o crescimento da cidade, no decorrer do século XX, continuou a apresentar cifras não menos impressionantes. Singer mostra que “em 1940, a mancha urbana contínua não ocupava todo o território da capital, contendo 1.326.261 habitantes. Apenas 30 anos depois ela se estendia por 37 municípios reunindo em seu interior 8.106.250 habitantes. Durante este período a população cresceu a taxas anuais médias de 5,5 a 6%, dobrando a cada 12 anos.”⁴⁰

Deixando de lado, por ora, os números que expressam a magnitude do crescimento de São Paulo, passaremos, nesta parte, a buscar uma compreensão histórica, ainda que em seus elementos mais gerais, das transformações qualitativas pelas quais a cidade de São Paulo passou, até se configurar na imensa metrópole de nossos dias. Importa, pois, compreendermos, de uma maneira geral, a cidade de São Paulo como um todo, para que possamos entender como se deu o surgimento e a formação do bairro da Água Branca em determinado momento desta história.

Neste primeiro capítulo, procuraremos levantar alguns elementos do período de cerca de 30 anos que antecedem a industrialização de São Paulo.

A cidade de São Paulo ao longo do século XIX era uma espécie de entreposto comercial entre o interior produtor, primeiro de cana-de-açúcar e, posteriormente, de café, e o porto de Santos.⁴¹

Segundo Matos, na primeira metade do século XIX, “as indústrias paulistanas eram modestíssimas e não se poderia nem sequer imaginar o surto industrial da cidade, obra principalmente do século XX.”⁴² Em termos de sua área ocupada, a cidade de meados do século XIX, não passava de um modesto núcleo e mesmo os bairros que atualmente são considerados centrais, como Santa Cecília, Brás, Bom Retiro, Consolação, etc., naquela época não passavam de áreas rurais.

---

³⁹ Idem Ibidem, p.107.

⁴⁰ SINGER, Paul, *Economia Política da Urbanização*, 14ª ed. revisada, São Paulo, Contexto, 1998, p.121

⁴¹ Cf. MATOS, Odilon Nogueira de, São Paulo no século XIX, In: AZEVEDO, Aroldo de (direção), *A Cidade de São Paulo – Estudos de Geografia Urbana – A Evolução Urbana*, volume II, São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1958, p.61.

⁴² Idem Ibidem, p.63

A cidade era, pois, circundada por uma ampla área rural na qual existiam inúmeras chácaras “*que além de fins agrícolas encerravam importante função residencial. Muitos paulistanos ilustres residiam em suas chácaras.*”⁴³ Segundo Langenbuch, as chácaras, em realidade, “*formavam um cinturão de características funcionalmente suburbanas em torno de São Paulo.*”⁴⁴ Além de abastecer a cidade com produtos agrícolas e servir de residência, algumas chácaras também possuíam a função de pouso de tropas; locais que se configuravam como uma espécie de alojamento em que os viajantes e tropeiros poderiam descansar e tratar dos seus animais para depois seguir viagem; isto devido ao tipo de transporte que predominava não só nos arredores de São Paulo, mas na província inteira e na maior parte do Brasil.

O transporte em meados do século XIX, antes do advento da ferrovia, era feito predominantemente por tropas de muares e carros de bois ou, secundariamente, por cavalos, que seguiam por caminhos ou estradas⁴⁵ que, salvo raras exceções, eram bastante precárias. A grande precariedade dos caminhos, segundo Langenbuch, não chegou a prejudicar significativamente o transporte feito por animais, na medida em que, bem ou mal, estavam adaptados a eles. A situação precária das estradas seria sentida mais tarde com o advento e a generalização do uso do automóvel. Para o transporte motorizado sobre rodas sim, estas estradas eram absolutamente inadequadas.

No entanto, um aspecto importante a esclarecer é que “*São Paulo já fôra, antes do advento ferroviário, o principal foco irradiador de estradas da província, a ela convergindo as mais importantes.*”⁴⁶ Aliás, segundo Holanda, “*alguns mapas e textos do século XVII apresentam-nos a vila de São Paulo como centro de um amplo sistema de estradas expandindo-se rumo ao sertão e a costa.*”⁴⁷ Morse, aponta que a proximidade à crista da Serra do Mar, foi um fato fundamental para a história de São Paulo, fazendo com que o pequeno núcleo constituísse “*um ponto de distribuição para*

⁴³ LANGENBUCH, Juergen Richard, op. cit., 1971, p.9.

⁴⁴ Idem Ibidem, p.11.

⁴⁵ Langenbuch salienta que os termos estradas e caminhos eram utilizados sem distinção.

⁴⁶ Idem Ibidem, p.30.

⁴⁷ HOLANDA, Sérgio Buarque de, Caminhos e Fronteiras, Rio de Janeiro, José Olympio Editôra, 1957, p.15.

*uma ampla região interior (...), tanto na era do burro de carga como na da locomotiva.”*⁴⁸

Assim, o fato da cidade de São Paulo já se comportar como ponto de convergência de estradas, dentre as quais a mais importante era a que a ligava ao porto de Santos (caminho do Mar), contribuía para acentuar sua função de entreposto comercial, a qual acentuou-se com o desenvolvimento cada vez maior da produção para exportação, sobretudo de café, que triunfou no denominado “Oeste Paulista” a partir de meados do século XIX.

Não resta dúvida que o sistema de transportes utilizado acarreta configurações e organizações do espaço singulares. Neste sentido, os tais caminhos ou estradas fizeram surgir os pousos de tropas que eram necessários para a manutenção da circulação e que ajudaram a reforçar a função comercial da cidade, na medida em que as estradas mais importantes convergiam para a capital. Assim, como veremos, com a implantação das ferrovias, a organização espacial da cidade sofreu profundas alterações, criando novos espaços e destruindo velhos. É claro que com isto não estamos querendo condicionar as transformações espaciais a um só fator, no caso, o sistema de transportes. No entanto, estamos querendo mostrar que este é um importante fator que merece destaque. Mesmo porque, a urbanização é um processo extremamente complexo que envolve uma série de fatores e apresenta inúmeras contradições.

A partir do último quartel do século XIX, a cidade de São Paulo começa a sofrer algumas transformações que podem ser tidas como o embrião das mudanças que daí por diante não param de acontecer em ritmo cada vez mais acelerado.

Segundo Matos, *“dentre os fatores de importância que podem explicar o crescimento da cidade na segunda metade do século XIX, três aparecem intimamente entrelaçados: a expansão cafeeira, a multiplicação das estradas de ferro e o surto da imigração européia.”*⁴⁹

Cabe ressaltar que o desenvolvimento da economia cafeeira no “Oeste Paulista” a partir de meados do século XIX constituiu, em realidade, um fator de grande

---

⁴⁸ MORSE, Richard McGee, *Formação Histórica de São Paulo (de Comunidade à Metrópole)*, São Paulo, Difel, 1970, p. 39.

⁴⁹ MATOS, op. cit., 1958, p.67.

importância nas transformações que ocorreram em São Paulo, levando à formação da cidade que seria conhecida como a “Capital dos Fazendeiros” ou a “Metrópole do Café”. Na verdade, o desenvolvimento da economia cafeeira, atuou de forma significativa na urbanização paulistana, bem como paulista, de meados do século XIX até 1930, sendo que a partir de 1880/90, além da economia cafeeira, o processo de industrialização, com seu surgimento também relacionado a esta economia, passou a influenciar a urbanização, como veremos no próximo capítulo.

A última década do século, pode ser considerada como o momento em que já é bastante claro que a industrialização começou e que já influenciava de maneira marcante a cidade de São Paulo. É o que se pode depreender da afirmação de Matos: *“foi sòmente na última década do século XIX que se delineou, de maneira nítida, a função industrial da capital paulista: ao passo que, em 1889, a cidade não tinha mais do que 32 fábricas, ao iniciar-se o século atual êsse número elevava-se para uma centena.”*⁵⁰

Cumprir notar ainda que no início de 1867 foi inaugurada a *São Paulo Railway* (depois *E. F. Santos-Jundiaí*, vinculada atualmente à *Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA*); em 1874 e 1875, a *E.F. Sorocabana* (ligada atualmente à *Ferrovias Paulista S.A. – FEPASA*) e o trecho paulista da *E.F. do Norte* (depois *E.F. Central do Brasil*), respectivamente. E, por fim, em 1886, foi inaugurada a *E.F. São Paulo-Santo Amaro*.⁵¹ No entanto, as conseqüências da presença destas ferrovias sobre a cidade de São Paulo fizeram-se sentir mais intensamente a partir de 1880. É por isso que deixaremos a análise do importante papel destas ferrovias sobre a urbanização/industrialização em São Paulo para o capítulo seguinte.

Importante assinalar que, no final deste período, também começam, ainda que de maneira menos intensa do que nos períodos seguintes, algumas obras importantes no que se refere aos melhoramentos urbanos. Dentre tais obras, as mais significativas foram as da *Cia. Cantareira de Águas e Esgotos*, que recebeu a concessão para a montagem da rede de águas captadas na Serra da Cantareira em 1875, obra concluída em 1884.

---

⁵⁰ Idem Ibidem, p.79.

⁵¹ Dados obtidos em: LANGENBUCH, op. cit., 1971, p.98.

Além disso, cumpre citar a construção da primeira rede de iluminação pública a gás, inaugurada em 1872, substituindo os lampiões a querosene, possibilitada pela construção do gasômetro no Brás pela companhia inglesa *São Paulo Gás Co. Ltd.* e das primeiras linhas de bondes, ainda a tração animal, sendo a primeira linha inaugurada em 1872, ligando a Sé à Estação da Luz.⁵²

Em suma, a partir do que foi visto neste item, a cidade de São Paulo, no período aqui considerado, já se comportava como um pólo na organização de seus arredores. Além disso, desempenhava o papel de *porto seco*, recebendo e distribuindo mercadorias tanto do porto de Santos, quanto do interior da Província através de várias estradas que dela irradiavam. Este papel de entreposto comercial, devido à posição geográfica da cidade de São Paulo com relação ao porto de Santos e ao interior, segundo a análise de Cardoso⁵³, pode ser indicado como um importante fator para a explicação da industrialização da cidade e da concentração da indústria em relação ao restante do Estado, uma vez que em seus primeiros anos, a indústria nasceu de maneira dispersa pelo território paulista, em várias cidades (Sorocaba, Campinas, Piracicaba, Itu, etc.), não havendo em princípio grande concentração na Capital.

Foi, portanto, em certa medida, a posição de pólo irradiador de estradas, tanto de rodagem quanto de ferro, que tornou a cidade de São Paulo um centro privilegiado para o investimento industrial quando este passou a se dar em grande escala.

De maneira sucinta, este era o quadro geral da cidade de São Paulo nos anos imediatamente anteriores à industrialização. Neste momento, apesar dos fatores favoráveis ao seu crescimento, nem sequer se poderia imaginar a grande explosão urbano/industrial que estava prestes a ocorrer.

---

⁵²Cf. ANDRADE, Margarida Maria de, Bairros Além-Tamanduateí: o imigrante e a fábrica no Brás, Moóca e Belenzinho, Tese de Doutorado, FFLCH – USP – Departamento de Geografia, São Paulo, 1991 e MORSE, op. cit., 1970, p.248.

⁵³ Ver, a respeito, CARDOSO, Fernando Henrique, O café e a industrialização da cidade de São Paulo, In: Revista de História 42, São Paulo, 1960.

2 – São Paulo e o Início da Industrialização (1880-1930)

Consideraremos, embora não de maneira absoluta, como ponto de partida de nossa análise neste capítulo, o início da década de 1880. Deste momento em diante a urbanização assume uma nova configuração, um novo ritmo de crescimento e transforma-se qualitativamente, na medida em que passa a sofrer a influência marcante do processo de industrialização, embora a economia cafeeira ainda comandasse o processo de acumulação constituindo o setor central-dinâmico da economia. Aqui, efetivamente inicia-se um processo de urbanização em larga escala que transforma a cidade e que mais tarde (meados do século) irá configurar mais claramente a metrópole atual, o que implica, como vimos anteriormente, mudanças qualitativas no modo de vida dos cidadãos.

Em suma, este é um momento de profundas transformações e no qual passam a se integrar à cidade uma série de espaços que eram antes considerados rurais, sobretudo por serem caracterizados por chácaras. Este ainda não é momento do processo de urbanização em que se configura a metrópole propriamente dita, contudo, foi neste período que foram estabelecidas importantes e decisivas diretrizes que futuramente irão condicionar esta configuração. Cabe salientarmos, desde já, que este é o momento do surgimento do bairro industrial da Água Branca, o qual será analisado mais detidamente a seguir.

Vejamos, num primeiro momento, o incremento populacional que ocorreu na cidade de São Paulo. Os dados sobre o número de habitantes no município de São Paulo são os seguintes:⁵⁴

1872 – 23.253 habitantes
1886 – 44.033 habitantes
1890 – 64.934 habitantes
1893 – 192.409 habitantes
1900 – 239.820 habitantes
1920 – 579.033 habitantes

---

⁵⁴ Dados obtidos em: LANGENBUCH, op. cit., 1971, p.77 e MORSE, op. cit., 1970, p.238.

Segundo a análise de Langenbuch, houve uma aceleração impressionante no ritmo de crescimento da cidade de São Paulo. Basta notar que no período de 1872 a 1886, *“a população (...) praticamente duplica, conhecendo destarte uma ampliação relativa semelhante à verificada anteriormente no decorrer de um período três vezes mais longo. Com efeito, desde o censo de Müller realizado em 1836, até o ano de 1872, a população em causa se elevava de 12.356 a 23.253 habitantes.”*⁵⁵

Os números são realmente impressionantes, mas, como veremos, o salto qualitativo que está por trás e explica este salto quantitativo demonstrado pelo incremento populacional foi tão grande e, sem dúvida, mais importante.

A cidade de São Paulo passou a concentrar de maneira cada vez mais marcante a função industrial. Cabe aqui reconhecer as mudanças espaciais que a industrialização passou a engendrar a partir de então.

Com a expansão da economia cafeeira no “Oeste Paulista” e o advento da industrialização, processos estes que estão profundamente ligados, São Paulo logo deixou de ser a pequena vila comercial restrita em sua área urbana a pouco mais do que o triângulo formado pelas ruas Direita, São Bento e XV de Novembro (a cidade esquematicamente estava compreendida entre os rios Tamanduateí e Anhangabaú), para se expandir em todas as direções, formando os novos bairros industriais e operários.

Inúmeros são os elementos que confluem para a explicação da gênese da industrialização no Estado de São Paulo e para a concentração desta industrialização em sua Capital. Não cabe aqui uma análise extensiva da gênese da industrialização que está vinculada, em grade medida, à análise da economia cafeeira no oeste paulista e suas inúmeras contribuições diretas e indiretas ao crescimento industrial, do papel do setor importador, do papel do Estado, entre outros. No entanto, sem dúvida, devemos destacar a imigração estrangeira para a Província, depois Estado de São Paulo, pois este fator se destaca quando pensamos no crescimento populacional e na industrialização/urbanização da cidade de São Paulo.

O nascente operariado, por exemplo, foi formado predominantemente por imigrantes europeus. Fato este notado por Bandeira Júnior em levantamento sobre a

---

⁵⁵ LANGENBUCH, op. cit., 1971, p.77.

indústria no Estado de São Paulo em 1901, no qual ele constatou que mais de 90% dos trabalhadores eram estrangeiros, com grande predomínio de italianos.⁵⁶

Para se ter uma idéia do salto quantitativo da população paulista e paulistana gerado pela intensa imigração, temos que “*em 1893, 56% da população paulistana é composta de estrangeiros.*” Nesse sentido, a partir dos dados, é possível afirmar que “*é com o início da grande imigração que ocorre a grande aceleração do ritmo de crescimento da população.*”⁵⁷

No entanto há que se ter claro que tais imigrantes eram subsidiados pelo Estado e se dirigiram, predominantemente, para o trabalho na lavoura cafeeira. Aliás, foi preferencialmente para esta atividade que o Estado subsidiou a imigração e não para outros propósitos. Todavia, uma parcela dos imigrantes, acabou se instalando nas cidades, sobretudo em São Paulo. Nesse sentido, Cano afirma que o regime de trabalho livre nas fazendas de café, proporcionou, paralelamente, “*o alargamento da disponibilidade de mão-de-obra para a expansão urbana-industrial, tanto pela entrada direta de imigrantes não-agrícolas como pelo próprio movimento de atração e fuga de imigrantes, gerado pelas crises do café.*”⁵⁸ Assim, “*depois que o café solucionava o grave problema de suprimento de mão-de-obra para sua própria expansão, fica quase que automaticamente resolvido o problema para a demanda de mão-de-obra requerida pela indústria.*”⁵⁹ Desta forma, muitos imigrantes, em vez de serem contratados por fazendeiros, acabaram sendo absorvidos pelas indústrias que estavam surgindo.

Outro fato que deve ficar claro consiste em que a grande maioria dos imigrantes que vieram ao Brasil vieram como força de trabalho para a lavoura. Assim, imigrantes que vieram com capitais e/ou que se dirigiram diretamente às atividades urbanas eram exceções. Martins esclarece com objetividade este fato, afirmando que “*houve imigrantes que se devotaram ao comércio ou à indústria, seja como empresários, seja*

⁵⁶ Cf. BANDEIRA JR., Antonio Francisco, A Indústria no Estado de São Paulo em 1901, São Paulo, Typographia do Diário Oficial, 1901, p. XIII.

⁵⁷ LANGENBUCH, op. cit., 1971, p.82.

⁵⁸ CANO, Wilson, Raízes da Concentração Industrial em São Paulo, Rio de Janeiro-São Paulo, DIFEL, 1977, p.50. A este respeito, Sérgio Milliet, afirmou que “*a Capital atrai para as fábricas, em constante progresso, o proletariado das fazendas mortas.*” (MILLIET, Sérgio, Roteiro do Café e Outros Ensaios: contribuição para o estudo da história econômica e social do Brasil, 4ª edição, São Paulo, Hucitec/INL, 1982, p.30.)

⁵⁹ CANO, Wilson, op. cit., 1977, p.126.

*como trabalhadores; assim como houve os que se dedicaram às atividades culturais. Mas, esses foram exceções. Um caso como o de Francisco Matarazzo, famoso industrial e milionário, de modo algum caracteriza a verdadeira natureza da imigração estrangeira.”*⁶⁰ Martins complementa sua análise, afirmando que *“mais tarde, na passagem do século, quando a indústria começou a crescer significativamente, muitos daqueles primeiros imigrantes ou seus filhos e filhas mudaram-se para as cidades onde a indústria tornava-se importante, para juntar-se aos imigrantes que vieram diretamente do exterior para trabalhar nas fábricas. Mas, a sua principal experiência de vida era rural, basicamente camponesa, e de modo algum era caracteristicamente capitalista.”*⁶¹

Em suma, conforme aponta Cano, *“a instituição do trabalho livre (...) teve grande importância, não apenas para a grande expansão cafeeira que se daria a partir de 1886”, mas, “desempenhou papel fundamental tanto para a acumulação cafeeira quanto para a industrial.”*⁶² Segundo Vainer, a política estatal de imigração, além de solucionar a questão da transição para o trabalho livre, permitiu a montagem de um *“exército de trabalhadores aptos que viabilizaram tanto a continuação da expansão cafeeira quanto o primeiro surto urbano-industrial do país.”*⁶³

Assim, o intenso crescimento populacional verificado na cidade de São Paulo neste período (1880-1930) foi pautado sobretudo pela grande quantidade de imigrantes que de um modo ou de outro acabaram nela se fixando. Além disso, embora de maneira secundária e complementar, certamente contribuíram para o crescimento da cidade, a fixação de alguns cafeicultores do interior na Capital e o crescimento vegetativo.

Como podemos constatar no mapa I (a seguir), em sua área compacta e contínua, a cidade se expande com a formação, na direção leste, dos bairros do Pari, Brás e Moóca; na oeste, dos bairros do Bom Retiro, Campos Elíseos, Santa Cecília, etc.; na sul, surgem o Cambuci, a Glória, Liberdade, Bela Vista, etc. A direção em que

⁶⁰ MARTINS, José de Souza, O Cativo da Terra, 6ª edição, São Paulo, Hucitec, 1996, p.118.

⁶¹ Idem Ibidem.

⁶² CANO, Wilson, op. cit., 1977, p.42.

⁶³ VAINER, Carlos B., Estado e Migrações no Brasil: anotações para uma história das políticas migratórias, In: Travessia – Revista do Migrante, n.º 36, ano XIII, São Paulo, Centro de Estudos Migratórios, 2000, p.18.

menos a cidade se expande, ao menos continuamente, é a norte, devido a presença do ainda meândrico rio Tietê.

MAPA I: SÃO PAULO POR VOLTA DE 1890

Fonte: RECLUS, E., Nouvelle Geographie Universelle, Volume XIX, Amerique du Sud, Paris, 1894, p.371.
Escala aproximada: 1: 84.500

O mapa nos mostra também que por volta de 1890, já existiam algumas aglomerações isoladas da cidade, tais como a Água Branca a oeste (às margens da *São Paulo Railway* e da *E.F. Sorocabana*), Pinheiros a sudoeste (nas proximidades da margem direita do rio Pinheiros), Ipiranga ao sul e Santana ao norte (além do rio Tietê). A expansão da cidade para oeste tem como ponto fundamental a construção a partir de 1877 do Viaduto do Chá, sobre o vale do Anhangabaú, inaugurado em 1892,

ligando a colina central da cidade ao Morro do Chá. Segundo Segawa, o viaduto marca a expansão nesta direção, na medida em que, é o momento no qual um dos lados do antigo Triângulo tradicional se abria, possibilitando, desde então, a abertura de loteamentos, valorizando a porção oeste do município.⁶⁴ Dick, a respeito do viaduto, afirma “*sem dívida de erro, que representa um marco histórico de São Paulo. A função social que caracteriza a sua construção ultrapassou o alcance da própria medida em si, tornando-se responsável pelas conseqüências advindas de sua presença, em local tão vital para todos.*”⁶⁵

Os dados da população por distrito atestam este início da expansão da cidade mostrado no mapa I:

TABELA I: POPULAÇÃO DE SÃO PAULO POR DISTRITOS (1872-1893)

DISTRITOS/ANO	1872	1880	1890	1893
SÉ	9.213	12.821	16.395	29.518
SANTA IFIGÊNIA	4.459	11.909	14.025	42.715
CONSOLAÇÃO	3.357	8.269	13.337	21.311
BRÁS	2.308	5.998	16.807	32.387
PENHA DE FRANÇA	1.883	2.283	2.209	1.128
NOSSA S ^{RA} DO Ó	2.023	2.750	2.161	2.350
TOTAL	23.243	44.030	64.934	129.409

Fonte: MORSE, op. cit., 1970, p.238.

Como fica claro pelos dados apresentados na tabela I, os distritos centrais e aqueles mais próximos do centro apresentam grande incremento populacional, como o Brás e Santa Ifigênia. Por outro lado, Nossa Senhora do Ó e Penha de França, distritos estes fora do eixo de industrialização inicial da cidade, apresentam as menores taxas de crescimento e até decréscimo populacional neste primeiros anos da industrialização.

⁶⁴ Cf. SEGAWA, Hugo, Prelúdio da Metrópole – Arquitetura e Urbanismo em São Paulo na Passagem do Século XIX ao XX, Cotia/São Paulo, Ateliê Editorial, 2000, p.21 e BRITO, Mônica Silveira, A Participação da Iniciativa Privada na Produção do Espaço Urbano: São Paulo, 1890-1911, Dissertação de Mestrado, FFLCH – USP – Departamento de Geografia, São Paulo, 2000.

⁶⁵ DICK, Maria Vicentina de Paula do Amaral, A Dinâmica dos Nomes na Cidade de São Paulo: 1554-1897, São Paulo, Annablume, 1996, p.223.

Embora não se possa compreender as transformações na cidade de São Paulo sem considerar a expansão da cafeicultura, também não se pode desconsiderar que, a partir das duas últimas décadas do século XIX e sobretudo nas primeiras décadas do século XX, a nascente indústria vai transformando “a ‘*metrópole do café*’ ou a ‘*capital dos fazendeiros*’ na dinâmica e movimentada metrópole industrial de nossos dias.”⁶⁶

Como havíamos dito, as indústrias não se implantaram de forma aleatória no interior da cidade. Elas, de certa forma, seguiram um eixo que compreendia aproximadamente os baixos terraços dos rios Tietê e Tamanduateí, junto às linhas das ferrovias *Santos-Jundiaí* (na época denominada “*São Paulo Railway*” ou popularmente “a *Inglesa*”) e *Sorocabana*. Desta forma, a cidade passou a apresentar um crescimento radial bem definido pelas vias férreas. (ver mapa II a seguir)

Mas por que as indústrias se implantaram, de forma geral, nas proximidades das vias férreas? Basicamente por dois fatores: primeiro porque as ferrovias representavam o principal meio de transporte da época, sobretudo para longas distâncias, o que facilitava o recebimento de matérias-primas e o escoamento dos bens manufaturados e, segundo, porque os terrenos em que se localizavam as ferrovias eram planos, amplos e relativamente baratos, pois eram, teoricamente, impróprios para a função residencial.

As ferrovias, além de promoverem a implantação industrial nas suas proximidades, orientando, em grande medida, o crescimento da cidade, ainda determinaram a derrocada das tropas de muares, que representavam, como vimos, o sistema de transportes vigente até então.

Cumprе esclarecer que não foram todas as indústrias que se localizaram junto das vias férreas. Contudo, é possível notar claramente que havia uma forte tendência das ferrovias de atraírem para seus eixos as fábricas nascentes.⁶⁷ Havia, a princípio, uma certa tendência das fábricas de se localizarem próximas às estações de embarque e desembarque das respectivas ferrovias, contudo, logo, muitas fábricas, por possuírem desvios ferroviários que as ligavam à via férrea, localizavam-se ao longo de todo o eixo, independentemente do fato de estarem próximas ou não de alguma estação.

---

⁶⁶ PETRONE, Pasquale, São Paulo no século XX, In: AZEVEDO, Aroldo de (direção), *A Cidade de São Paulo – Estudos de Geografia Urbana – A Evolução Urbana*, volume II, São Paulo, Cia. Editora Nacional, 1958, p.101

⁶⁷ O Mapa II, segundo Mattos, trás apenas os grandes estabelecimentos, desconsiderando as pequenas fábricas, oficinas e indústrias domésticas. (MATTOS, Dirceu Lino de, O Parque Industrial Paulistano, In: AZEVEDO, Aroldo de (direção), op. cit. 1958, p.38-39.)

MAPA II: INDÚSTRIAS DA CIDADE DE SÃO PAULO – 1914

Fonte: MATTOS, Dirceu Lino de, O Parque Industrial Paulistano, op. cit. , 1958, p.38-39. sem escala.

Assim, como as fábricas seguiam o eixo ferroviário, seus operários, no princípio do século também tinham suas moradias neste eixo, estabelecendo-se próximos aos seus locais de trabalho. Formaram-se, portanto, nos bairros industriais, inúmeros cortiços e vilas que eram os tipos mais comuns de moradias dos operários.

Desta forma, surgiram bairros industriais e operários ao longo dos eixos ferroviários, alguns formados inicialmente de maneira contínua com relação ao centro da cidade e outros de maneira isolada, só mais tarde incorporando-se fisicamente à área compacta e contínua da cidade.

Podemos, pois, considerar os bairros do Brás, Belenzinho, Moóca, Pari, Bom Retiro, Barra Funda, Água Branca, Lapa, entre outros, e até alguns núcleos urbanos de outros municípios como São Caetano do Sul e Santo André, como embriões, não somente do crescimento da cidade de São Paulo, mas também da metrópole que o prosseguimento do processo de urbanização irá configurar. Ao findar o primeiro quartel do século XX, eles constituíam de maneira bem definida, sobretudo os três primeiros citados, a zona industrial da cidade.

Nessa área industrial, segundo Petrone, já existiam “*cêrca de 2.000 estabelecimentos fabris e 70.000 operários (que) definiam a vida industrial da Paulicéia, ao findar o primeiro quartel do século.*”⁶⁸ A ferrovia, por sua destacada importância na atração de fábricas e operários, foi um fator que contribuiu decisivamente para a configuração da cidade de São Paulo e da metrópole paulistana, ao se definirem as linhas férreas como os grandes eixos de expansão urbana.

A cidade, neste período, segundo Langenbuch, caracteriza-se por apresentar muitos vazios⁶⁹ em sua área urbanizada. Ou seja, muitos bairros surgem e se desenvolvem fora da área compacta e contínua da cidade para serem pouco a pouco incorporados a ela. Os mais próximos logo são incorporados à área compacta da cidade. Isso não quer dizer que os tais “bairros isolados” não fossem incorporados

---

⁶⁸ PETRONE, op. cit., 1958, p.137.

⁶⁹ A idéia dos vazios na área urbanizada, que voltará a aparecer em vários momentos deste trabalho significa simplesmente que não há continuidade na área construída (são vazios de edificações). Portanto, como analisou Anselmo Alfredo, não significa vazio com relação à propriedade do solo e tampouco com relação à exclusão dos processos vinculados à urbanização, ao contrário, tais vazios, como veremos adiante, têm uma razão de existência muito importante para os processos de valorização e especulação imobiliária. (ALFREDO, Anselmo, A luta pela cidade na metrópole de São Paulo: do projeto à construção da Avenida Água Espraiada, Dissertação de Mestrado, FFLCH – USP – Departamento de Geografia, São Paulo, 1999).

funcionalmente a ela antes de serem incorporados “fisicamente”. A Água Branca é um exemplo de bairro que surgiu isoladamente da área compacta de São Paulo, mas, desde seus primórdios, surgiu como um espaço funcionalmente ligado à cidade devido, sobretudo, à sua função industrial, começando a se incorporar fisicamente a ela por volta de 1915, embora, ainda, por estreita faixa edificada. Aprofundaremos as questões relativas ao bairro da Água Branca mais adiante.

A implantação das ferrovias e a atração que estas exerciam na localização dos estabelecimentos fabris e na moradia de operários é parte da explicação do surgimento de alguns bairros isolados. Além disso, outro fator que explica a urbanização difusa com a formação de alguns núcleos urbanos isolados territorialmente, é a especulação imobiliária que, segundo Langenbuch, consistia num processo “*que repousava em grande parte na certeza de que os terrenos tinham sua valorização assegurada, em função do crescimento urbano. A especulação imobiliária, por sua vez, provocava a aquisição de lotes visando apenas fins lucrativos, os quais consequentemente permanecem desocupados.*”⁷⁰ Este perverso processo de especulação é ainda hoje um dos principais elementos que influem decisivamente no crescimento da cidade. O crescente e avassalador processo de periferização, como veremos no próximo capítulo, reforça esta hipótese.

O depoimento do viajante alemão Hesse-Warteg nos dá a idéia do caráter compartimentado da cidade de São Paulo por volta de 1915. Segundo o viajante: “*São Paulo não é uma grande cidade (Grosstadt), mas um amontoado de pequenas cidades construídas uma ao lado e uma dentro da outra, uma cidade que está em vias de se transformar em cidade grande, e a única coisa grandiosa nela é seu futuro.*”⁷¹ (ver mapa III, a seguir)

O mapa III nos mostra três momentos do crescimento da cidade de São Paulo. Ele permite a observação não somente do grande aumento da área urbanizada, mas também do modo difuso como se deu este crescimento, com o aparecimento de uma grande quantidade de áreas urbanas isoladas. Este aspecto é facilmente observado sobretudo no mapa de 1930. Este tipo de urbanização se mantém até hoje, na medida

⁷⁰ LANGENBUCH, op. cit., 1971, p.83.

⁷¹ HESSE-WARTEGG, Ernest Von, *Zwischen Anden und Amazonas*, Union Deutsche Verlagsgesellschaft, Stuttgart, 1915, p.149, *apud*. PETRONE, op. cit., 1958, p.119.

em que continua a atuar de maneira desenfreada a especulação imobiliária, um dos mais importantes fatores a “determinar” este tipo de crescimento da mancha urbana.

MAPA III: O CRESCIMENTO DE SÃO PAULO EM TRÊS MOMENTOS

Fonte: PETRONE, op. cit., 1958, p.150.

O aparecimento de uma grande quantidade de novos bairros, a multiplicação dos estabelecimentos industriais e o incremento populacional foram acompanhados por uma série de outras mudanças na cidade. Segundo aponta Petrone, no primeiro quartel do século XX, a cidade de São Paulo conheceu uma série de melhoramentos urbanos, resolvendo-se assim, ao menos temporariamente, sérios problemas. Foi nesse período que São Paulo conheceu a iluminação elétrica, a pavimentação e foram processadas importantes melhorias nos transportes.⁷²

⁷² Cf. PETRONE, op. cit., 1958, p.131.

A partir de 1916, a companhia canadense *The São Paulo Tramway, Light and Power Company Limited*, “passou a fornecer luz elétrica às vias públicas, por isso mesmo antes dessa data, era reduzidíssimo o número de focos elétricos. (...) A partir de 1922, a expansão da luz elétrica prosseguiu em marcha acelerada, substituindo a iluminação a gás, que veio a desaparecer pouco depois de 1930.” Assim, ainda segundo Petrone, “a iluminação elétrica deu vida nova à cidade. Mesmo bairros distantes viram-se beneficiados: é o caso da **Água Branca**, Lapa, Ipiranga e Penha que, já em 1912, possuíam alguns focos elétricos.”⁷³

Quanto à pavimentação de ruas e praças houve também um impulso considerável. Segundo os dados apurados por Petrone, em 1912, a área calçada da cidade já contava com uma superfície de 2.740.000 m².⁷⁴

No entanto, no que se refere ao abastecimento de água e coleta de esgotos, o crescimento da rede ficou muito aquém do crescimento urbano. Quanto à água, antes do saneamento básico, em várias porções da cidade era obtida precariamente em poços públicos ou diretamente nos rios e córregos, o que aumentava bastante o risco de contaminação dos habitantes, isso porque esta água não possuía um mínimo de tratamento.

Além disso, esta melhoria foi ampliada de maneira muito seletiva, servindo alguns bairros em detrimento de outros, criando, assim, um claro contraste entre os bairros no interior da cidade. Segundo Petrone, quanto à rede de esgotos, “em 1903 existiam 20.074 prédios beneficiados; ao passo que, em 1908, este número subiu para 24.270, numa rede total de 874.548 metros. Por essa época, Vila Mariana, Perdizes, **Água Branca**, Lapa e Belènzinho não gozavam de tal vantagem; Cambuci, Moóca, Bom Retiro, Barra Funda e Higienópolis eram servidos de maneira incompleta.”⁷⁵ Segundo esta mesma fonte, somente em 1915, iniciaram-se as obras das redes de esgotos da Água Branca, Lapa e Santana.

Por fim, quanto aos transportes urbanos em São Paulo, apesar da instalação de importantes linhas de bondes elétricos a partir de 1900 pela *The São Paulo Tramway, Light and Power Company Limited*, que era a concessionária do serviço, ainda

⁷³ Idem Ibidem, p.132. (grifo nosso)

⁷⁴ Idem Ibidem.

⁷⁵ Idem Ibidem, p.133. (grifo nosso)

predominava na cidade o transporte através de veículos de tração animal, sobretudo carroças de duas rodas e carruagens de quatro rodas.

Os bondes elétricos vieram substituir aqueles de tração animal que, segundo Langenbuch, auxiliaram a expansão da cidade. Segundo este autor, a primeira linha foi *“inaugurada em 1872, e ligava o Centro à estação da Luz, que já funcionava desde há cinco anos. As linhas multiplicaram-se rapidamente e em breve atingiam e ultrapassavam os pontos extremos da cidade: Moóca, Campos Elíseos, Santa Cecília, Consolação e Liberdade.”* Segundo Langenbuch, a partir de 1900, os bondes de tração elétrica rapidamente se expandiram, *“tendo em 1905 substituído completamente os bondes de burro. A concessionária ‘Light & Power’ não hesitou em estender suas linhas aos principais, dentre os bairros isolados mais afastados, atravessando grandes extensões ainda não urbanizadas e que por algum tempo não poderiam garantir um transporte lindeiro. Assim, os elétricos atingiam em 1914: Santana, Penha de França, Ipiranga, Vila Prudente, Bosque da Saúde, Pinheiros e Lapa.”*⁷⁶

A ferrovia, sendo um transporte de cunho regional, até meados da primeira década do século XX, tinha reduzida importância para a circulação interna da cidade. A ferrovia passou a ter uma maior importância com a acentuação do processo de periferização, momento no qual os trabalhadores passaram a ter que vencer grandes distâncias para se deslocarem do local de residência para o de trabalho.

A esse respeito, Langenbuch esclarece que *“a intensa implantação industrial ao longo das ferrovias convidava os operários a se estabelecerem em torno das estações ferroviárias sitas fora da cidade, onde poderiam adquirir terrenos, ou alugar casas, a preços mais razoáveis – enquanto se beneficiavam de um meio de transporte rápido e de preço acessível entre o local de residência e o local de trabalho. Ainda segundo a interpretação deste autor, foi “graças ao transporte ferroviário que se formam subúrbios residenciais, em áreas mais afastadas da cidade, os quais, por sua vez, constituirão reserva potencial de mão-de-obra de que as indústrias poderão lançar mão.”*⁷⁷

---

⁷⁶ LANGENBUCH, op. cit., 1971, p.80 e 84.

⁷⁷ Idem Ibidem, p.135-141.

Quanto aos automóveis, estes ainda eram de reduzida importância, na medida em que, conforme salienta Petrone, *“não passariam, ao findar o primeiro quarto do século, de pouco mais de 2.500.”*⁷⁸

Compreendidas as características gerais da urbanização neste período, passemos agora à consideração desse processo a partir do momento em que começa a se configurar (sobretudo a partir da década de 1950) a metrópole, assinalando as principais mudanças com relação ao primeiro momento da industrialização e suas inter-relações com a urbanização.

---

⁷⁸ PETRONE, op. cit., 1958, p.134. Sem entrarmos em discussão sobre esta questão, cumpre notar que esta cifra de 2.500 veículos apresentada por Petrone (1958) é muito diferente da apresentada posteriormente por Langenbuch (1971). Segundo este último existiam no final do ano de 1924, exatos 6.623 veículos motorizados de passeio licenciados. (LANGENBUCH, op. cit., 1971, p.155)

3 – A Configuração da Metrópole (1930 até hoje)

A partir de 1930 o crescimento urbano, que acompanha o crescimento e a diversificação da atividade industrial⁷⁹ e também a concentração de serviços, continuou a processar-se de maneira intensa, apoiado agora sobre uma maior complexidade de elementos.

Esse crescimento acarretou a expansão da mancha urbana e o preenchimento, em certa medida, dos vazios que vinham sendo constantemente produzidos desde o fim do século XIX.

A mancha urbana continuou a ampliar-se e novos bairros foram surgindo. Petrone salienta que a expansão urbana da metrópole no rumo oeste consolidou no segundo quartel deste século, definitivamente, a junção da Lapa à porção compacta edificada da cidade, “*graças à ocupação da zona marginal das vias férreas e à radial Avenida Água Branca–Rua Guaicurus, ao sul da qual, já no divisor Tietê–Pinheiros, vieram a surgir bairros operários e de classe média.*”⁸⁰ O mesmo crescimento se deu em todas as direções, sendo que para Leste, por exemplo, a Penha se uniu à porção compacta da cidade. (ver mapa IV a seguir)

O mapa IV mostra a cidade de São Paulo e a densidade de sua ocupação urbana no ano de 1952. Nota-se que a quantidade de “espaços vazios” é marcante, demonstrando que persiste o tipo de crescimento observado no período anterior e, por conseguinte, continua a especulação imobiliária. Nesta data, bairros como Pinheiros, Lapa, Penha, Santo Amaro e Santana, já podem ser considerados como importantes sub-centros da cidade.

---

⁷⁹ Em 1935, a cidade de São Paulo já conta com 3.966 unidades industriais que empregam cerca de 120.773 operários. (Cf. MILLIET, Sérgio, op. cit., 1982, p.30.) É importante assinalar que no período anterior (1880-1930) a industrialização, em sua primeira fase, se dá, sobretudo, pela implantação de indústrias de bens de consumo não duráveis, notadamente, os ramos têxtil e alimentício. A partir de 1920/30, tem início a diversificação na estrutura da indústria brasileira com a implantação das indústrias produtoras de bens intermediários e de maneira ainda incipiente da indústria de bens de capital. É somente depois de meados da década de 1950, que ocorre o desenvolvimento da indústria de bens de consumo duráveis, dentre as quais, a principal foi a indústria automobilística e a expansão das indústrias de bens de capital e de bens intermediários.

⁸⁰ PETRONE, op. cit., 1958, 159.

MAPA IV: DENSIDADE DE OCUPAÇÃO URBANA DE SÃO PAULO – 1952

Fonte: modificado por Aluísio W. Ramos a partir de PETRONE, op. cit., 1958, p.138-139.

O intenso crescimento da mancha urbana é atestado pelos dados apresentados na tabela II, abaixo.

TABELA II: SÃO PAULO – ÁREA URBANIZADA E POPULAÇÃO APROXIMADA – 1880/1983

	ÁREA URBANIZADA (KM ²)	POPULAÇÃO APROXIMADA	DENSIDADE DEMOGRÁFICA (HAB./KM ²)
1880	2	40.000	20.000
1900	-	200.000	-
1930	130	1.000.000	7.692,30
1954	420	3.000.000	7.142,85
1965	550	6.500.000	11.818,18
1980	900	-	-
1983	962	-	-

Fonte: Modificado de: SANTOS, Milton, *Metrópole Corporativa Fragmentada o caso de São Paulo*, Nobel/Secretaria de Estado da Cultura, 1990, p.18.

Como vemos, a área urbanizada se amplia largamente neste período de pouco mais de um século. O que os dados da tabela ocultam é que tal ampliação não se deu de forma a evitar a ocupação desordenada das periferias, desprovidas das infra-estruturas mais básicas, enquanto que nos bairros mais centrais continuavam havendo terrenos potencialmente à disposição e providos de infra-estrutura. Tal fenômeno é comumente denominado de “horizontalização” ou de “periferização”. Em outras palavras, o crescimento da população neste período não requeria, se não fosse a lógica da especulação, um crescimento paralelo tão acentuado da mancha urbana, uma vez que a densidade demográfica média da área é baixa, tendo sofrido ainda um grande decréscimo entre 1880 e 1954.

Conforme as áreas mais distantes são absorvidas pela expansão da área mais compacta da cidade, novas passam a ser loteadas em locais mais distantes ainda, locais estes que, em breve, certamente também serão absorvidos pela porção compacta da metrópole. A partir de 1940, a porção compacta da cidade torna-se maior e mais compacta, ainda que persistam vazios em seu interior, como é possível notar no mapa IV.⁸¹

⁸¹ Cf. LANGENBUCH, op. cit., 1971, p.178-179.

É nesse sentido que Petrone critica a especulação imobiliária e o crescimento desenfreado da metrópole assinalando “*o fato de estarem sendo ocupadas áreas muito distantes do centro da cidade, ao mesmo tempo que, dentro dela, continuam a existir vazios, à espera de valorização.*”⁸²

Segundo Kowarick e Campanário, o padrão periférico de crescimento “*provocou um aumento de nove vezes na mancha urbana nas três últimas décadas. Somente nos anos 80 foram incorporados mais de 500 Km² de áreas periféricas.*”⁸³ Enquanto isso, “*somente no município de São Paulo os terrenos baldios representam 430 milhões de metros quadrados, com um valor estimado de 10 bilhões de dólares em 1981. (...) Seriam, então, cerca de 2 mil terrenos com área superior a 10 mil metros quadrados, verdadeiros latifúndios urbanos.*”⁸⁴

Como se vê, a especulação imobiliária explica, em grande parte, o enorme perímetro de São Paulo. O crescimento urbano é apoiado e está dominado pela lógica do capital. A cidade torna-se um produto deste, mais uma mercadoria, altamente lucrativa, regida por sua lógica.

A especulação (“*através de um veículo – o espaço – o dinheiro produz dinheiro*”⁸⁵), a necessidade de dotação de infra-estrutura em áreas distantes, enfim, todo o investimento de capital na cidade faz parte, na verdade, de uma lógica que comanda seu crescimento desde o final do século XIX. A esse respeito, estudando o papel da iniciativa privada na produção do espaço da cidade de São Paulo no período entre 1890 e 1911, Brito chegou a conclusão de que tal lógica faz parte “*de uma consciência empresarial bem estruturada, (que conduz) a ação dos promotores daquelas atividades sobre o espaço urbano e (orienta) a escolha de atividades e locais que deveriam tornar-se objeto dos investimentos. Portanto, nem a ação desses empreendedores nem a configuração espacial da cidade (...) pode ser considerada aleatória ou causal.*” Além disso, há entre os setores privado e público, nas suas ações

⁸² PETRONE, op. cit., 1958, p.155.

⁸³ KOWARICK, Lúcio e CAMPANÁRIO, Milton, São Paulo – Metrópole do Subdesenvolvimento Industrializado: do milagre à crise econômica, In: KOWARICK, Lúcio (org.), As Lutas Sociais e a Cidade – São Paulo: Passado e Presente, 2ª edição revisada e atualizada, Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1994, p.61.

⁸⁴ SANTOS, Milton, op. cit., 1990, p.28.

⁸⁵ LEFEBVRE, Henri, op. cit., 1976, p.101.

dirigidas à cidade, “*uma significativa articulação de interesses, muito bem estruturados.*”⁸⁶

Não somente a ação dos investidores era já regida por uma lógica bem estruturada, como os próprios moradores da cidade tinham, em alguma medida, consciência do processo especulativo. Nesse sentido, uma antiga moradora da Água Branca, Sra. Cecília Francesconi, assim relatou:

“Nós morávamos lá na Lapa e meu pai comprou um terreno aí na Pompéia, mas bem pra lá da igreja, bem pra lá da igreja... (na região da atual Vila Anglo-Brasileira, uma área tida na época como muito ruim e distante) E minha mãe dizia: ‘Mas o senhor não podia ter comprado aqui?’ Porque tinha tudo vazio aqui embaixo. E dizia: ‘Como é que não tem terreno mais perto?!’ E ele dizia: ‘Não, mas as companhias não vendem, não vendem, não vendem.’ Não vendiam aqui (na Água Branca, próximo da rua Clélia). (...) Meu pai dizia: ‘Não, não, por aqui não se compra, não se compra nada, porque é tudo de poucos donos.’ Eles seguravam, né? Compravam o terreno e ficavam pra eles.” (Cecília Francesconi, em 24/01/2000.)

Quanto ao crescimento demográfico, vimos que houve incremento populacional significativo (conforme mostra a tabela II), sendo responsáveis por tal incremento o constante fluxo migratório interno e o crescimento vegetativo.

Durante a década de 1930, devido às mudanças políticas e econômicas ocorridas, praticamente cessa o grande fluxo migratório externo que, como vimos, foi o maior responsável pelo crescimento urbano/demográfico do período anterior, passando a contribuir para tal incremento, a partir de então, um constante fluxo de migrantes internos, vindos sobretudo, dos Estados nordestinos e de Minas Gerais.

As migrações internas que tinham como destino prioritário o Sudeste, com destaque para a cidade de São Paulo, intensificam-se a partir de meados da década de 1930 e “*iriam explodir nos anos 50.*”⁸⁷

“Com os anos 50 impõe-se uma realidade totalmente nova: êxodo rural, intensas migrações interregionais. Nos corredores da Hospedaria dos Imigrantes, em

⁸⁶ BRITO, op. cit., 2000, p.184-485.

⁸⁷ VAINER, op. cit., 2000, p.22.

*São Paulo, não se ouvem mais o italiano e o espanhol, agora substituídos pelos sotaques nordestino e mineiro.”*⁸⁸

Sem dúvida, as migrações internas, mantiveram as altas taxas de urbanização e o crescimento demográfico na cidade de São Paulo, já que os fluxos migratórios estrangeiros caíram a taxas pequenas e muitas vezes foi praticamente interrompido, como por exemplo, no período da Segunda Guerra Mundial (1939-1945).

Tendo-se em consideração o padrão geral que passou a orientar o crescimento da cidade, vejamos quais as principais mudanças que ocorreram em São Paulo e em sua região metropolitana a partir de 1950.

Uma alteração importante se refere ao eixo de industrialização. Assim, a partir do final da década de 1950, ele foi sendo gradativamente transferido para as margens das auto-estradas; notadamente da Via Anchieta e da Via Dutra, construídas no final da década de 1940.

Segundo Langenbuch, as auto-estradas surgidas a partir da década de 1940 (Via Anchieta, Via Anhanguera e posteriormente Via Dutra), tinham em vista o tráfego extra-regional, *“em atendimento a uma necessidade que já se fazia sentir, de há muito. Contudo, as ‘auto-estradas’ passaram a ter participação destacada no processo de metropolização dos arredores paulistanos. Isto por permitirem um tráfego rápido e intenso – vantagem não proporcionada pelas rodovias de tipo comum –, e por terem sido instaladas em áreas ainda pouco afetadas pela suburbanização, onde grandes glebas ainda não retalhadas estavam potencialmente à disposição do processo.”*⁸⁹

As auto-estradas, assim, influíram no desenvolvimento de núcleos urbanos preexistentes, criaram outros, e atraíram estabelecimentos fabris. Os municípios afetados por estas estradas conheceram, nas décadas de 1950 e 1960, um considerável desenvolvimento industrial. As auto-estradas, nesse sentido, passaram a desempenhar o papel de fator locacional anteriormente realizado pelas ferrovias. Isto porque as ferrovias perdem importância no transporte de cargas de longa distância. O que nos leva a afirmar que, sem dúvida, o modelo rodoviário de transporte, implantado sobretudo a partir dos anos quarenta, deslocou os eixos de industrialização. Segundo

---

⁸⁸ Idem Ibidem, p. 24.

⁸⁹ LANGENBUCH, op. cit., 1971, p.205.

Langenbuch, “*as auto-estradas impulsionaram a industrialização em suas bordas, criando uma nova paisagem industrial, caracterizada pela relativa dispersão dos estabelecimentos, pela linha arquitetônica moderna e decorativa destes, bem como por sua implantação em meio a grandes jardins – terreno propício a sua futura expansão.*”⁹⁰

No entanto, as ferrovias, nos últimos anos da década de 1950, ainda constituíam o eixo privilegiado da industrialização. Nesse sentido, Mattos, assim descreve a área industrial de São Paulo na década de 1950: “*sua mais importante área industrial situa-se ao longo do eixo NW-SE, nas proximidades dos vales do Tietê e do Tamanduateí, onde se encontram os bairros da Lapa, **Água Branca**, Barra Funda, Freguesia do Ó, Casa Verde, Bom Retiro, Pari, Belênzinho, Tatuapé, Penha, Vila Carrão, Moóca, Ipiranga, Vila Prudente, que se prolongam através de São Caetano do Sul e Santo André, no rumo de SE, como através de Osasco, no rumo de NW.*”⁹¹ Contudo, mais adiante, Mattos afirma que “*originariamente ligados às várzeas do Tietê e do Tamanduateí e às ferrovias que as percorrem, os estabelecimentos fabris deslocam-se hoje, progressivamente, ao longo sobretudo da ‘Via Anchieta’ e da ‘Via Presidente Dutra’, artérias fadadas a representar, dentro de breve tempo, papel de suma importância dentro do parque paulistano.*”⁹²

Realmente o que previa Mattos no final da década de 1950 se concretizou, na medida em que, gradativamente, o eixo rodoviário passou a atrair as indústrias para suas margens, em detrimento do ferroviário. Esta mudança no eixo de industrialização, é claro, contribui para profundas modificações no espaço da metrópole, e como veremos a seguir, também no bairro da Água Branca.

Esta mudança do eixo de circulação está estreitamente vinculada aos processos econômicos que se desenvolveram, sobretudo a partir do Plano de Metas, que criou uma série de medidas que incentivaram a implantação e o desenvolvimento da indústria automobilística no país. Assim, progressivamente, os vagões de carga foram sendo substituídos pelos caminhões no transporte de mercadorias.

---

⁹⁰ Idem Ibidem, p.258.

⁹¹ MATTOS, op. cit., 1958, p.70-71 (grifo nosso).

⁹² Idem Ibidem, p.91.

No que se refere à circulação interna na metrópole, os meios de transporte também sofreram mudanças significativas. Num primeiro momento, os ônibus tiveram uma função secundária e complementar à ferrovia e aos bondes elétricos. Segundo Langenbuch, em geral o ponto inicial dos ônibus ficava junto às estações ferroviárias e seus horários de partida coincidiam com às chegadas e partidas dos trens. Mas com o passar do tempo, os ônibus, *“além de complementar itinerários, (...) passaram a dobrar trajetos estabelecidos pela ferrovia.”*⁹³ Assim, os bairros mais distantes passaram a ser ligados aos bairros paulistanos mais centrais também por ônibus.

Quanto à rede de bondes elétricos, expandiu-se do começo do século até a década de 1950, quando passou a ser gradativamente extinta até meados da década 1960. O completo desaparecimento dos bondes ocorreu devido ao aumento excessivo no número de veículos automotores e a paralela falta de vias adequadas para suportar tal aumento. A única saída possível a curto prazo, diante de tal situação, foi a desativação dos bondes que estavam atrapalhando de maneira sensível o movimento dos carros e ônibus.

Apesar da importância da ferrovia diminuir gradativamente ela ainda é, nas décadas de 1940 e 1950, o principal meio de transporte, sobretudo para cargas, mas também para os trabalhadores que vinham da periferia mais distante. Contudo, começa a ocorrer de maneira acentuada uma desproporção entre o número de trens suburbanos e o número de habitantes dos núcleos suburbanos, o que acarretou num grave problema de transporte ferroviário de passageiros, ainda que tal meio de transporte mantenha certa importância até hoje. Vejamos os dados que atestam esta desproporção entre a demanda por transporte e a sua oferta insuficiente, referente ao período de 1940 a 1966 ⁹⁴: *“o número de trens aumentou em 130%, enquanto a população cresceu quase seis vezes mais, isto é, 734%.”* Assim, é possível concluir que, *“à mencionada desproporção entre crescimento demográfico e expansão dos serviços ferroviários*

---

⁹³ LANGENBUCH, op. cit., 1971, p.155.

⁹⁴ O crescimento da cidade de São Paulo continuou a processar-se em ritmo acelerado. Excluindo-se o município de Osasco (separado da Capital em 1959) e incluindo o de Santo Amaro (anexado à Capital em 1934), os dados são os seguintes: 1940 – população de 1.311.133 habitantes; 1950 – 2.154.669 habitantes; 1960 – 3.709.111 habitantes; e 1966 – 5.115.856 habitantes. Dados obtidos em: LANGENBUCH, op. cit., 1971, p.178.

*corresponde uma participação cada vez maior e mais importante da circulação rodoviária no sistema de transporte.”*⁹⁵

*De certa forma “o papel da ferrovia como instrumento de suburbanização se torna histórico, indireto, na medida em que provocou o surgimento dos primeiros e principais subúrbios, os quais por efeito de ‘bola de neve’ continuam a cristalizar localmente a expansão metropolitana.”*⁹⁶

Além disso, ao contrário do que ocorreu com o transporte ferroviário, o rodoviário (tanto de ônibus quanto de automóveis) conheceu uma grande ampliação garantindo assim o transporte da população.⁹⁷

Feitas tais considerações gerais sobre a configuração da metrópole paulistana como um todo, e tendo estas considerações em conta, podemos agora focalizar a Água Branca, procurando examinar mais detidamente a realidade econômica e social dessa porção de São Paulo ao longo de sua história. Passemos, pois, para o particular, buscando a compreensão de sua inserção no todo.

---

⁹⁵ LANGENBUCH, op. cit., 1971, p.190.

⁹⁶ Idem Ibidem, p.180.

⁹⁷ Cf. Idem Ibidem, p.195.

PARTE II:

Um Local de Movimento

1 – Uma Antiga Localidade do Oeste Próximo

O bairro da Água Branca, tido numa concepção mais ampla⁹⁸, está situado administrativamente, em sua porção leste, no subdistrito de Perdizes, e em sua porção oeste, no subdistrito da Lapa. Localiza-se, portanto, na porção oeste de São Paulo, entre a Vila Romana a oeste (subdistrito da Lapa) e a Barra Funda ao norte e nordeste; ao sul, encontra-se com a Vila Pompéia (subdistrito de Perdizes) e a leste e sudeste com o bairro de Perdizes.

Procurar fixar os limites de um bairro constitui tarefa infrutífera, já que esses limites “*nunca são precisos, além de se alterarem ao longo de sua história.*”⁹⁹ Isso porque o bairro é definido, como vimos, por relações sociais e não administrativas. Em realidade, a Água Branca é um exemplo deste dinamismo dos “limites” de um bairro. Por isso, não propomos uma delimitação rigorosa da Água Branca, mesmo porque, este rigor, de acordo com as concepções aqui adotadas e expostas, não caberia. Conforme se verá mais adiante, no caso específico da Água Branca, a tarefa de se estabelecer limites é ainda mais complicada, correndo um alto risco de ser arbitrária e forçada.

O que podemos dizer, sem correremos muitos riscos, é que a Água Branca compreende uma área (na verdade uma estreita faixa) ao longo do trecho final da Avenida Francisco Matarazzo (a partir das imediações da Avenida Antártica até seu término no Largo Pompéia), da Rua Carlos Vicari e do trecho inicial da Rua Clélia, seguindo ainda por um trecho dos arredores da Rua Guaicurus e da Avenida Santa Marina, a partir da Praça dos Inconfidentes (ver mapa X, p.128).

O entendimento de um bairro passa, necessariamente, pela reconstituição e compreensão de sua história e de sua inserção no conjunto da cidade. No entanto, no caso específico da Água Branca, assim como de alguns outros bairros, não basta o

---

⁹⁸ Uma concepção mais ampla significa aqui, a mais abrangente, ou seja, aquela que engloba todos os possíveis locais que possam ser ou terem sido um dia considerados sob a designação “Água Branca”. Isso porque, como vimos, o bairro não é uma categoria definida política ou administrativamente. Assim sendo, o bairro não tem limites fixos e, portanto, é considerado de maneira muito distinta pelos diferentes grupos sociais que vivem nos diversos setores do bairro, em diferentes momentos de sua história.

⁹⁹ ANDRADE, op. cit., 1991, p.26.

recuo à história do local enquanto bairro (o que ocorre a partir de meados da década de 1880), mas o recuo deve ir além, ou seja, devemos buscar elementos da história da Água Branca enquanto uma localidade rural, formada inicialmente por fazendas, que se transformaram em sítios e posteriormente em chácaras. Mas por que este recuo se aplica ao estudo da Água Branca? Porque a localidade da Água Branca, como veremos, por sua antiguidade e por suas características específicas, inclui elementos importantes de um passado mais recuado que devem ser levados em consideração na análise da história e da incorporação do local ao conjunto urbano.

Dissemos que a Água Branca tem sua gênese, enquanto bairro que começa a se incorporar ao todo urbano da cidade de São Paulo, por volta de meados da década de 1880. Por sua vez, é difícil precisar quando a localidade rural da Água Branca passou a ser denominada e reconhecida como determinada porção do oeste do “município” de São Paulo. No entanto, pelo estudo retrospectivo que empreendemos, consultando variada série de mapas, cartas, croquis, documentos e textos, podemos concluir que essa porção oeste de São Paulo passou a ser conhecida como Água Branca por volta do início do século XIX, em algum momento de suas duas primeiras décadas. Mas o que nos leva a tal conclusão?

Em primeiro lugar, a localidade estava situada às beiras do antigo caminho/estrada¹⁰⁰ de Jundiaí¹⁰¹, o que desde logo lhe trouxe o movimento das tropas de muares que se dirigiam para a região de Jundiaí e Campinas e também para o núcleo colonial de Nossa Senhora do Ó¹⁰², uma vez que a estrada do Ó tinha seu início numa bifurcação a partir do antigo caminho/estrada de Jundiaí, exatamente no local

¹⁰⁰ Cumpre lembrar que, como havíamos frisado anteriormente, segundo Langenbuch, os termos caminhos e estradas eram usados no século XIX sem distinção.

¹⁰¹ A atual cidade de Jundiaí já era um núcleo em 1615 e foi elevada à categoria de Vila em 1655. (Cf. PETRONE, op. cit., 1995, p. 125) Segundo Sérgio Buarque de Holanda, em 1667, Jundiaí, “a nascente Vila da borda da Mata, produzia e vendia aguardente de milho”. (HOLANDA, op. cit., 1957, p. 220). Em seu passado remoto, Jundiaí era uma Vila de onde partiam as bandeiras para Goiás. Segundo Abreu, “prosperava à volta de São Paulo grande número de vilas: Moji das Cruzes, Parnaíba, Taubaté, Guaratinguetá, Itu, **Jundiaí**, Sorocaba, são todas anteriores a 1680. (...) Cada uma das vilas extremas demandava destino diverso: as vilas do Parnaíba do Sul apontavam para as próximas Minas Gerais, como Parnaíba e Itu apontavam para Mato Grosso, **como Jundiaí apontava para Goiás**, e Sorocaba para os campos de pinheiros em que já surgia Curitiba.” (ABREU, J. Capistrano de, Caminhos Antigos e Povoamento do Brasil, São Paulo – Belo Horizonte, Edusp/Itatiaia, 1988, p.45, grifos nossos).

¹⁰² Segundo Petrone, o núcleo de Nossa senhora do Ó, teve seu início na primeira metade do século XVII, sendo a capela de Nossa Senhora do Ó de 1610. (Cf. PETRONE, op. cit., 1995, p.125)

denominado Água Branca¹⁰³. Tratava-se, portanto, de um local de convergência de duas importantes estradas.¹⁰⁴

Em segundo lugar, cumpre esclarecer desde já que a Água Branca era formada pelos arredores em torno da confluência dos córregos da Água Branca e da Água Preta¹⁰⁵, confluência na qual situa-se hoje o Largo Pompéia, onde terminam as avenidas Pompéia e Francisco Matarazzo. A localidade que deu lugar ao bairro homônimo, está situada na bacia do Tietê, nos *baixos terraços fluviais* de seu vale e dos seus afluentes Água Branca e Água Preta, estando o antigo caminho de Jundiaí/Campinas e as Estradas de Ferro Santos-Jundiaí (R.F.F.S.A.) e Sorocabana (FEPASA) exatamente neste nível topográfico (altitude média entre 725-730 metros). Sendo assim, a maior porção de suas terras situa-se neste nível, uma vez que a localidade, de uma maneira geral, compreende os arredores deste caminho. Além disso, há alguns trechos do bairro, em sua porção oeste, que atingem pequenas áreas de *terraços fluviais de nível intermediário* (altitude média entre 745-750 metros). Ao longo do início da Avenida Santa Marina (até aproximadamente as avenidas Ermano Marchetti – ligação com a Lapa de Baixo – e Marquês de São Vicente – ligação com a Barra Funda), nas proximidades da *Vidraria Santa Marina*, a localidade ocupa as *planícies aluviais sujeitas a inundações periódicas* (altitude variando entre 722-724 metros).¹⁰⁶

¹⁰³ A tal bifurcação ainda existe e é a atual Praça dos Inconfidentes, local onde hoje inicia-se a Avenida Santa Marina (antiga estrada do Ó), termina a Rua Carlos Vicari e tem início a Rua Guaicurus (as quais eram um trecho da antiga estrada de Jundiaí/Campinas). (ver mapa VI, p.101)

¹⁰⁴ O caminho/estrada de Jundiaí (também estrada de Campinas), recebeu primitivamente os nomes de caminho da Emboaçava (possivelmente algo parecido com uma trilha), depois, no bandeirismo, a denominação de caminho dos Goiazes. Com os tropeiros é que a estrada passou a ser conhecida como estrada de Jundiaí. A mesma estrada, com o crescimento da localidade da Água Branca, passou a ser conhecida por um certo período como estrada da Água Branca.

¹⁰⁵ De acordo com alguns mapas e através da observação da topografia da área, o córrego da Água Branca tem sua nascente nas colinas do Sumaré, na extremidade oeste do Espigão Central, próximo do início da Rua Cardoso de Almeida. Dali seguia, aproximadamente, pelo que é atualmente o canteiro central da Avenida Sumaré (*zona non edificandi*). Aliás, assim como o fundo do vale do Água Branca foi aproveitado para a construção da avenida Sumaré, o vale do Pacaembú (Av. Pacaembú), do Anhangabaú (Av. Nove de Julho), entre muitos outros foram utilizados também para a construção de avenidas. No término da Avenida Sumaré, na Praça Marrey Jr., o curso do córrego desviava-se para oeste, seguindo pela rua Turiassu, passando em frente a entrada principal do estádio Palestra Itália (da Sociedade Esportiva Palmeiras), encontrando o córrego da Água Preta, onde hoje está o Largo Pompéia. O córrego da Água Preta, mais ao ocidente do Água Branca, nasce também no bairro do Sumarezinho, na altura da Rua Heitor Penteado e segue, canalizado, pelos bairros da Vila Anglo-Brasileira, Bairro Siciliano, Vila Romana, Vila Pompéia e Água Branca, passando por entre os edifícios novos do SESC Pompéia, até receber as águas do córrego Água Branca, no referido Largo. (ver mapa V, p.62)

¹⁰⁶ Esses três níveis de classificação geomorfológica/topográfica foram propostos por: AB´SÁBER, Aziz Nacib, *Geomorfologia do Sítio Urbano de São Paulo*, Tese de Doutorado, FFCL – USP, São Paulo, 1956; e

Tendo esses aspectos em consideração, podemos falar das funções que esta localidade desenvolvia antes de ser incorporada como um bairro à cidade de São Paulo. Cumpre notar basicamente as duas principais, a saber, o fornecimento de produtos primários à cidade de São Paulo, através de alguns sítios e chácaras que, como se verá a seguir, devem ter sido formados ao longo do século XIX e o apoio à circulação extra-regional, através da existência de um pouso de tropas que existia na localidade.

Quanto aos pousos, há referência a um na Água Branca que existia em 1819, ano no qual Auguste de Saint-Hilaire, e pela mesma época, Luiz D'Alincourt, dois viajantes do primeiro quartel do século XIX, ao viajarem pela Província de São Paulo, fazem menção ao tal pouso¹⁰⁷. D'Alincourt, *“referindo-se ao pouso da Água Branca assim se manifesta: ... ‘passa-se o rancho e ribeiro d’Água Branca e a estalagem do mesmo nome, que é do gosto do sertanejo.’ A propósito do mesmo pouso, sito na área atualmente ocupada pelo bairro homônimo, Saint-Hilaire comenta: ‘A cêrca de meia légua da cidade encontra-se um rancho real – o de Água Branca – extraordinariamente cômodo para os viajantes, que, em São Paulo, tanta dificuldade têm em encontrar alojamento quanto nas outras povoações do interior do Brasil.’* Langenbuch diz ainda que além da Água Branca, existia uma série de pousos que, de um modo geral, estavam situados nos arredores mais próximos da cidade de São Paulo. Assim, este autor afirma a existência, no passado, de pousos nos atuais Bexiga, Luz, Água Fria, Brás, Penha e Vila Cerqueira César.¹⁰⁸

O referido pouso deveria situar-se nas margens da estrada de Jundiaí, tanto por lógica, quanto porque D'Alincourt quando fez a tal descrição estava realizando uma viagem do porto de Santos à cidade de Cuiabá. Portanto, sendo às margens da estrada de Jundiaí e próximo do córrego da Água Branca, o tal pouso deveria estar situado, aproximadamente entre onde hoje está o *Shopping Center Bourbon* (antigo *Shopping Center Matarazzo*) e a Praça Marrey Júnior, ou seja, na porção leste do atual bairro da

---

AB'SÁBER, Aziz Nacib, O Sítio Urbano de São Paulo, In: AZEVEDO, Aroldo de, (direção), *A Cidade de São Paulo – Estudos de Geografia Urbana – A Região de São Paulo*, volume I, São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1958.

¹⁰⁷ A tal menção a nossa área de estudo foi encontrada em: LANGENBUCH, op. cit., 1971, p.37-38.

¹⁰⁸ Cf. LANGENBUCH, op. cit., 1971, p.37-38.

Água Branca (ou até mesmo na porção oeste do atual bairro de Perdizes, região que àquela época era toda conhecida por Água Branca).

Estas breves menções dos viajantes foram o que de mais remoto se encontrou como referência à Água Branca, enquanto uma localidade. (ver mapa V a seguir).

O mapa V é uma reconstituição geral de como seria São Paulo em 1840, feita por Frederico H. Gonçalves em 1937 e na qual vemos que a Água Branca já figura como uma localidade, a oeste da cidade de São Paulo na confluência dos córregos da Água Preta e Água Branca. Vemos também, passando pela localidade, as estradas de Jundiaí e do Ó. O ponto a oeste da dita confluência, de onde divergem as estradas é onde encontramos hoje a Praça dos Inconfidentes, local também conhecido anteriormente como Largo da Água Branca. Como se vê, a designação “Água Branca” é bem anterior ao aparecimento do bairro e, portanto, à urbanização da área.

A partir da conhecida “Lei de Terras” de 1850, o acesso à terra somente poderia se dar mediante a sua compra em dinheiro. Após essa data, a compra é que garantia a posse da terra que se tornou, por força da Lei, um equivalente de capital, uma mercadoria. Antes, as terras eram distribuídas pelo poder público a quem se manifestasse interessado.

Logo após a regulamentação da Lei de Terras, em 1854, de acordo com o registro de terras possuídas na paróquia de Santa Iphigenia¹⁰⁹, são encontrados 14 registros de proprietários que declararam, no livro paroquial, possuírem terras no local denominado Água Branca (ou *Agoa Branca*, conforme a grafia encontrada no livro), entre 24 de outubro de 1855 e 26 de maio de 1856. Além destas 14 propriedades, há mais 6 que não declararam o nome do local, mas que pela descrição da localização situavam-se em terras do atual bairro da Água Branca¹¹⁰.

¹⁰⁹ Fonte: “São Paulo (Estado). Secretaria de Estado da Cultura. Departamento de Museus e Arquivos. Divisão de Arquivos do Estado. Seção Técnica de Manuscritos. Registro de terras possuídas na paróquia de Santa Iphigenia conforme o disposto no artigo 91 e seguintes do regulamento de 30 de Janeiro de 1854. São Paulo, 01 julho de 1855-15 a abril de 1861, pt. 1-2. (livro com 330 registros de terras, n. 161-162)”. *Apud* OLIVEIRA, Raimunda Maria de, Perdizes: um momento do imenso movimento do mundo, Dissertação de Mestrado, FFLCH-USP-Dep. de Geografia, São Paulo, 1995, p.33.

¹¹⁰ Declaram possuir terras na localidade de Água Branca os seguintes: **Ignacio Antonio Marianno** (registro n.º 7 de 24/10/1855), **Anna Maria de Camargo** (registro n.º 30 de 05/01/1856), **Maria Antônia de Santa Rita** (registro n.º 39 de 21/01/1856), **João Evangelhista** (registro n.º 74 de 07/04/1856), **Jesuino Jose da Silva** (registro n.º 109 de 28/04/1856), **Joze Gomes de Andrade** (registro n.º 129 de 01/05/1856), **João Antonio da Silva** (registro n.º 136 de 01/05/1856), **Joaquim Roiz Goulart e seu filho João Goulart Penteadado** (registro n.º 140 de 02/05/1856), **Joaquim Roiz Goulart** (registro n.º 141 de 02/05/1856), **Jeronimo Xavier de Oliveira** (registro n.º 191 provavelmente entre os dias 11 e 21 do mês de maio de 1856, porque não consta a data),

As terras são denominadas, nos registros, em sua maioria como chácaras – por vezes com casas –, algumas vezes como sítios, terrenos, ou simplesmente “umas terras”.

A localidade de Água Branca era vizinha, por essa época, das localidades do Pacaembu do Meio (atual bairro de Perdizes e a porção mais oriental do bairro da Água Branca), do Mandy (ou Mandehy, parte do atual bairro da Lapa e porção leste da Vila Romana, nas proximidades do córrego Mandy) e, em alguns registros, da Barra Funda (atual bairro da Barra Funda, em parte pertencente também ao denominado Pacaembu de Baixo).

As propriedades, em sua maioria, estão situadas, freqüentemente, com suas frentes na estrada de Jundiaí/Campinas (por vezes, estrada da Água Branca) ou na estrada que segue para a Freguesia de Nossa Senhora do Ó. Os córregos da Água Preta e Água Branca também aparecem, por vezes, como divisores de propriedades ou como referenciais para os limites. Como vemos, o solo da localidade já está bastante parcelado, ainda mais ao levarmos em consideração que existiam propriedades que ainda não estavam registradas em 1855, mas que já aparecem de forma indireta nestes registros como propriedades lindeiras às então registradas. Em meados do século XIX, como vemos, podemos falar em algumas dezenas de propriedades, o que já não ocorre no último quartel do século XVIII, quando eram apenas três ou quatro proprietários de imensas fazendas na região.¹¹¹

Francisco Joaquim Gonçalves (registro n.º 202 de 21/05/1856), **Gertrudes Maria da Anunciação** (registro n.º 218 de 24/05/1856), **Marcelino Gerald** (registro n.º 232 de 27/05/1856) e **Francisca Maria de Jesus** (registro n.º 288 de 30/05/1856). Pela análise da localização, com as confrontações com os vizinhos, são elencados a seguir outros nomes de proprietários de terras da localidade da Água Branca, sem que tenham declarado estarem suas terras neste lugar. São os seguintes: **Manoel de Toledo** (registro n.º 32 de 13/01/1856), **Felisberto José** (registro n.º 57 de 03/03/1856), **João Manuel Florianno** (registro n.º 112 de 28/04/1856), **Francisco dos Passos Goulart Penteado** (registro n.º 142 de 02/05/1856), **Virgílio Goulart Penteado** (registro n.º 143 de 02/05/1856) e **Mariano Jose de Miranda** (registro n.º 228 de 26/05/1856). Cf. Registro de terras possuídas na paróquia de Santa Iphigenia conforme o disposto no artigo 91 e seguintes do regulamento de 30 de Janeiro de 1854. São Paulo, 01 julho de 1855-15 a abril de 1861, pt. 1-2. (livro com 330 registros de terras, n. 161-162), *Apud*: OLIVEIRA, op. cit., 1995, p.33.

¹¹¹ De acordo com o mapa: São Paulo – identificação das chácaras, sítios e fazendas que existiam ao redor da área central da cidade, a partir de 1775, encontrado na mapoteca da Biblioteca de Geografia e História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. Também reproduzido parcialmente em: MATOS, op. cit., 1958 e PACHECO, José Aranha de Assis, *Perdizes: História de um Bairro*, volume 21, São Paulo, Divisão do Arquivo Histórico do Departamento do Patrimônio Histórico da Secretaria Municipal de Cultura da Prefeitura do Município de São Paulo, 1982, p. 21.

MAPA V: RECONSTITUIÇÃO DE COMO SERIA SÃO PAULO EM 1840

Fonte: GONÇALVES, Frederico H., São Paulo em 1840 – reconstituição geral feita em 1937, in: BARRO, Máximo, História dos Bairros de São Paulo: Nossa Senhora do Ó, v. 13, São Paulo, Divisão do Arquivo Histórico do Departamento do Patrimônio Histórico da Secretaria Municipal de Cultura da Prefeitura do Município de São Paulo, 1977, modificado por Aluísio Wellichan Ramos.

Ainda no tocante à localidade da Água Branca e suas terras, houve um conflito, na verdade uma denúncia, que é encontrada nas atas da Câmara Municipal, que Raimunda M. de Oliveira avaliou a fundo em seu estudo sobre as Perdizes e arredores¹¹², na qual é possível verificar que em 1863, há referência à Água Branca, quando alguns vereadores comunicam e condenam a distribuição de lotes públicos a proprietários privados após a dita “Lei de Terras” de 1850. Transcrevemos alguns trechos destas atas, referentes a tal denúncia de distribuição ilegal. Vejamos: “*O Snres Vereadores Mendes de Almeida, Branco e Carvalho. Apresentarão a sege. Indicação: Indicamos que se officie ao Exmo. Governo fazendo-lhe sciente, para os effeitos legaes, do fato de estarem diversos indivíduos de posse e já com edificação em terrenos nacionaes, no bairro da Agoa Branca desde o Pacaimbú, constando que tais terrenos tem sido distribuidos pelo Juiz de Paz Franco. de Paula Xavier de Toledo, e isto se faz a Camara Municipal afim de que S.Exa. providencie como entender de justiça.*”¹¹³

Cinco meses depois, parece que a situação continuava a mesma, de forma que os vereadores voltam a insistir na necessidade de que se officie novamente com urgência ao Presidente da Província sobre a prática ilegal de Francisco de Paula Xavier de Toledo, na medida em que este continua a conceder datas a diversas pessoas na Água Branca, estrada de Campinas. Outra vez aprovado o envio do ofício ao Presidente da Província, foi-lhe enviado o seguinte: “*Ilmo. Exmo. Snr. – A Camara Municipal d’esta Imperial Cidade de novo representa a V. Exa. sobre o procedimento de Francisco de Paula Xavier de Toledo, que segundo se diz, continua a conceder à quem da Agua Branca (estrada de Campinas) no Campo Comprido, contra o disposto na Lei número 601 de 18 de Setembro de 1850 (Lei de Terras) e Regulamento de 30 de Janeiro de 1854 (Regulamentação da Lei de Terras), por serem nacionais taes terrenos. Essa idebita e illegal concessão tem sido feita ao portuguez, Paulo de tal, genro de José Manoel Paes, e a outros. E porque a Camara Municipal entende seu dever levar isso ao conhecimento de V. Exa. e passa como certo que a Repartição das Terras Públicas não tem feito cousa alguma acerca da primeira representação d’esta*

¹¹² OLIVEIRA, op. cit., 1995.

¹¹³ Atas da Câmara Municipal de São Paulo – Sessão de 11 de Junho de 1863, p.127, *Apud* OLIVEIRA, op. cit., 1995, p.36. (grifos nossos)

Camara, assim o faz para que o governo seja segunda vez informado de taes factos.”¹¹⁴

Fica mais evidente, a partir destes ofícios da Câmara Municipal, que o parcelamento do solo na Água Branca aumenta, inclusive com a participação ilegal de membros do poder público. Cada vez mais surgem novas chácaras, com dimensões mais reduzidas e que fornecem gêneros primários para a cidade de São Paulo que em breve iniciará o seu *boom* de crescimento.

Vale insistir que a localidade era cortada por uma importante estrada, a de Jundiaí/Campinas e ali ainda iniciava-se a estrada para a Freguesia de Nossa Senhora do Ó, portanto um local de interesse para os chacareiros, na medida em que, tinham a comunicação e o transporte facilitados.

No entanto, o interesse pela localidade passou a ser ainda maior quando da construção da antiga *São Paulo Railway* ¹¹⁵. A estrada de ferro, inaugurada no início de 1867, e que teve desde o seu princípio uma estação intermediária, entre Perus e Luz, na Água Branca, sem dúvida fez com que diminuísse, até cessar, o movimento de tropas pelas estradas da localidade. Portanto sua função de abrigar um pouso de tropas, provavelmente, logo chegou ao fim, antes do início (meados da década de 1880) daquilo que podemos chamar propriamente de bairro da Água Branca.

Ainda em 1854 e 1857 há menções ao pouso da Água Branca observado por Saint-Hilaire e D’Alincourt décadas antes. Segundo Nuto Sant’Anna, a Câmara Municipal em 1854 deliberou, em sessão, ficar incumbida, em parte, pelo zêlo dos recantos de parada dos viajantes, requerendo “*que fosse consertado o Rancho Reúno, na Água Branca.*”¹¹⁶ Três anos depois, em 1857, a Câmara deliberou que fosse cobrado um pedágio de vinte réis por cada animal que entrasse na cidade de São Paulo, não importando se carregado, descarregado ou solto, cinco réis por unidade de carro com eixo fixo e seis réis por carros de eixo móvel. Tal taxa deveria ser cobrada nos limites da cidade, sendo estabelecido um ponto em cada uma das principais entradas e

¹¹⁴ Atas da Câmara Municipal de São Paulo – Sessão de 19 de Novembro de 1863, p.263-264, *Apud* OLIVEIRA, op. cit., 1995, p.37.

¹¹⁵ A importância das Estradas de Ferro para o bairro, será analisada mais detidamente a seguir. Cumpre dizer, desde já, que elas tiveram importância capital para o surgimento do “**bairro industrial**” da Água Branca e não para os chacareiros.

¹¹⁶ SANT’ANNA, Nuto, *Metrópole: histórias da cidade de São Paulo*, volume II, São Paulo, Coleção do Departamento de Cultura, 1952, p.13.

saídas da cidade. Foram assim estabelecidas as “*seguintes barreiras Municipais*” para a cobrança das taxas: “1^a – Na Ponte do Aricanduva, 2^a – Na Ponte de Sant’Anna, 3^a – **No Rancho da Água Branca adiante do Pacaembú**, 4^a – Na Ponte dos Pinheiros, 5^a – Nas imediações da chacara do Tenente Benjamim, 6^a – Nas imediações da caza da Pólvora e 7^a Na Ponte do Lavapés.”¹¹⁷ Após essa data não há mais menção ao pouso na localidade, mas este deve ter deixado de existir nos arredores paulistanos antes da virada para o século XX, devido ao surgimento das ferrovias, ao crescimento da cidade e principalmente à derrocada do transporte por tropas, razão principal da existência deste tipo de paragem.

O mesmo processo não ocorreu com as chácaras que conviveram por algumas décadas com o bairro nascente. Em realidade, as chácaras aumentaram a partir de 1870/80, não devido à instalação da ferrovia, mas ao crescimento demográfico da cidade de São Paulo. Segundo Langenbuch, os “*chacareiros portugueses*” foram instalados “*em áreas que estavam sendo difusamente ocupadas pela expansão urbana, tais como Água Branca, Vila Pompéia, Lapa, Tatuapé, Penha, Itaim-Bibi, Santana, Casa Verde, etc. Êstes chacareiros produtores de legumes e verduras após 1920 passariam a se deslocar, em sua maioria, para áreas mais afastadas da cidade.*”¹¹⁸

Como vemos, as chácaras que estavam na Água Branca, foram instaladas àquela época nos arredores da cidade e foram saindo do bairro exatamente quando este foi deixando de fazer parte dos arredores para ser parte da porção oeste próxima do centro da cidade¹¹⁹. Assim, a expansão urbana não destruiu formas, funções e estruturas anteriores rapidamente e nem totalmente. Desta maneira, ao que tudo indica, as chácaras foram cedendo lugar a novas formas de ocupação, de maneira gradativa. No caso da Água Branca, entre outros bairros paulistanos, elas praticamente deixaram de existir por volta de 1930¹²⁰, convivendo, portanto, por cerca de 40 anos, com as indústrias que aí passaram a se instalar a partir da década de 1880.

¹¹⁷ Atas da Câmara Municipal de São Paulo – Sessão de 1857, *Apud* SANT’ANNA, Nuto, op. cit., 1952, p.89. (grifos nossos)

¹¹⁸ LANGENBUCH, op. cit, 1971, p.118.

¹¹⁹ A Água Branca dista cerca de três quilômetros e meio do “Centro Velho” de São Paulo.

¹²⁰ Sobre este ponto, Penteado afirma que “ (...) os novos arruamentos e a necessidade de aproveitar o mais possível o espaço urbano ocasionaram o deslocamento de numerosas chácaras, de flôres ou de legumes, até então localizadas em plena cidade. Tais fatos começaram a registrar-se a partir de 1920, principalmente, quando muitos chacareiros portugueses, em grande maioria, transferiram suas atividades para a área suburbana, deixando suas chácaras localizadas na Água Branca, em Vila Pompéia, na Lapa, no Tatuapé, na

Segundo Alice Canabrava, durante a última década do século XIX, “*a chácara quasi desapareceu do centro urbano, expulsa pela urbanização crescente que trouxe a grande valorização dos terrenos.*” Com esta valorização, no momento oportuno, as chácaras foram dando lugar ao arruamento dos bairros que; com exceção dos bairros planejados por grandes companhias especializadas em urbanismo (como a *Companhia City of São Paulo*); não passam de inúmeros loteamentos que se encontram em momentos diversos e de maneira desordenada. “*Esse processo de retalhamento das chácaras já encontramo-lo iniciado no fim do Império.*”¹²¹

Nesse sentido, os arredores mais próximos, aos quais foi atribuída por Langenbuch, a denominação de “*cinturão das chácaras*”, além de penetrados pela urbanização e abrigar inúmeras fábricas, ainda continuaram “*a encerrar muitas chácaras, com suas antigas características.*”¹²²

Discutidas questões relacionadas às funções da localidade e apontada a questão do desmembramento do solo, voltemos ao ponto que consideramos principal no que tange ao desenvolvimento do futuro bairro industrial da Água Branca, a saber, a presença do antigo caminho de Jundiaí e sua bifurcação para a Freguesia do Ó.

Fazendo-se uma transposição aproximada do que seria o antigo caminho de Jundiaí/Campinas (denominado mais tarde, em seu primeiro trecho, estrada da Água Branca), temos o seguinte: seu início seria nos arredores da Praça Antônio Prado, seguindo dali pela Avenida São João (antiga rua São João Batista)¹²³. Depois seguiria pela Avenida General Olímpio da Silveira (antiga continuação da rua das Palmeiras). A partir daí, ao atingir o Largo Padre Péricles (antigo Largo das Perdizes), o caminho

---

Penha, no Itaim Bibi, em Santana, na Casa Verde, etc.” (PENTEADO, Antonio Rocha, Os Subúrbios de São Paulo e suas funções, In: AZEVEDO, Aroldo de (direção), A Cidade de São Paulo – Estudos de Geografia Urbana – Os Subúrbios Paulistanos, volume IV, Companhia Editora Nacional, 1958, Apud LANGENBUCH, op. cit., 1971, p.165.)

¹²¹ CANABRAVA, Alice P., As Chácaras Paulistanas (primeiros estudos), In: Anais da Associação dos Geógrafos Brasileiros, São Paulo, v.4, n.º 1, 1953, p.102.

¹²² LANGENBUCH, op. cit., 1971, p.81.

¹²³ Segundo Lucila Herrmann, em consonância com Sergio Buarque de Holanda e Capistrano de Abreu, “*as entradas para as minas de Goiáz, através dos campos e cerrados de Campinas favorecem o aparecimento, a noroeste, da rua S. João Batista, saindo da do Rosário dos Pretos, atual 15 de Novembro.*” (HERRMANN, Lucila, Estudo do Desenvolvimento de São Paulo através da análise de uma radial: a estrada do café (1935), In: Revista do Arquivo Municipal, ano X, volume XCIX, São Paulo, 1944, p.8). E segundo Porto, “*as direções para os bairros tinham por eixos importantes artérias radiais, cujas origens remontavam ao passado: antigos caminhos do bandeirismo, depois caminhos de tropas.*” (PORTO, Antonio Rodrigues, História Urbanística da Cidade de São Paulo (1554 a 1988), São Paulo, Carthago & Forte, 1992, p.83.)

desviaria de acordo com alguns indícios¹²⁴, pela Rua Cardoso de Almeida (antiga Rua Tabor), seguindo por esta num pequeno trecho até a Rua Turiassú, e então até a Rua Carlos Vicari. Outros indícios, sugerem que o antigo caminho seguia pela Avenida Francisco Matarazzo (até 1950 denominada Avenida Água Branca, aberta, enquanto avenida em 1897/98¹²⁵) até a Rua Carlos Vicari. É difícil dizer, pelo material consultado, se o trajeto era pela Av. Francisco Matarazzo ou pouco mais ao sul pela paralela rua Turiassú.

No fim da Rua Carlos Vicari, o caminho de Jundiaí/Campinas seguiria pelas ruas Guaicurus (antiga rua Gomes Cardim)¹²⁶, Dr. Cincinato Pomponet (antiga rua Trindade) e depois seguindo pelas ruas da Lapa de Baixo até atingir a Via Anhangüera.

O caminho da Freguesia de Nossa Senhora do Ó é uma bifurcação do caminho de Jundiaí no local onde atualmente existe a Praça dos Inconfidentes, ponto em que se inicia a Rua Guaicurus (continuação do caminho de Jundiaí) e a Avenida Santa Marina¹²⁷ (antigo caminho do Ó). Tal avenida era, na verdade um aterrado em meio à grande várzea. Segundo Barcelos, a referida via era *“uma elevação de chão firme, em contraste com toda a circunjunção, chão firme que, mesmo submergido em algumas ocasiões pelas águas, sempre as resistiu.”*¹²⁸

Por longo tempo, o núcleo de Nossa Senhora do Ó, tinha como principal meio de comunicação com o centro de São Paulo, o caminho de Nossa Senhora do Ó (por ser o caminho mais curto/direto), depois designado de Avenida Santa Marina (Nesta

¹²⁴ Indícios que constam em algumas fontes, sobretudo, uma Planta da Chácara do Pacaembú do Meio, reproduzida em PACHECO, op. cit., 1982, p.89 e OLIVEIRA, op. cit., 1995.

¹²⁵ A Av. Água Branca foi construída por Benedicto de Moura Lacerda, em cumprimento à Lei n.º 317 de 27 de Agosto de 1897. Cinquenta e três anos depois, a Lei n.º 3936, de 28 de Agosto de 1950, mudava o nome da via para Av. Francisco Matarazzo (Cf. PACHECO, José Aranha de Assis, op. cit., 1982, p.78), em homenagem ao empresário que realizou, a partir da década de 1920, o maior empreendimento industrial do bairro, como veremos a seguir.

¹²⁶ Tanto a rua Carlos Vicari quanto a rua Guaicurus eram denominadas até 1905 de Rua Gomes Cardim. A partir de 7 de dezembro de 1905, pelo ato n.º 215, a rua passou a se chamar Guaicurus. Mais tarde, o trecho inicial da rua, atualmente compreendido entre o Largo Pompéia e a Praça dos Inconfidentes, foi denominado de Rua Carlos Vicari, em homenagem ao Tenente Coronel Carlos Vicari, de nacionalidade italiana e antigo morador da Água Branca. (Cf. SANTOS, Wanderley dos, História dos Bairros de São Paulo: Lapa, volume 18, São Paulo, Divisão do Arquivo Histórico do Departamento do Patrimônio Histórico da Secretaria Municipal de Cultura da Prefeitura do Município de São Paulo, 1980, p.62-63)

¹²⁷ A antiga estrada do Ó passou a ter a denominação de Avenida Santa Marina a partir do ato n.º 462 de 26 de abril de 1912, em homenagem à *Vidraria Santa Marina*. (Cf. SANTOS, Wanderley dos, op. cit., 1980, p.63.)

¹²⁸ BARCELOS, Flávio de, Companhia Vidraria Santa Marina – 80 Anos de Sociedade Anônima / 90 de Vidro: a biografia de um monumento, São Paulo, 1983, (mimeo), p.90.

última havia uma ponte de madeira que atravessava o ainda meândrico rio Tietê. Tal ponte foi desativada e extinta em 1956, após a construção da atual ponte da Freguesia do Ó, pouco mais a oeste). Assim, quem do núcleo do Ó, se deslocasse para o Centro de São Paulo, passava usualmente pela Água Branca, seja enquanto localidade (uma denominação de um local que não era urbano ainda), seja enquanto bairro (mais ou menos a partir de 1880).

A Freguesia do Ó passou a se comunicar com o centro da cidade por um número maior de vias, quando a urbanização de São Paulo a atingiu. Ainda assim, até que as porteiras da *Estrada de Ferro Sorocabana* fossem fechadas, os grandes viadutos sobre as vias férreas e as vias marginais do canal do Tietê fossem construídos na década de 1960, a Freguesia do Ó tinha sua principal via de ligação com o centro através da Av. Santa Marina.

De maneira explícita ou, por vezes, implícita, mostramos, ao logo deste capítulo, a importância destas vias para a gênese da localidade. A conformação tanto da localidade, quanto do bairro nascente está vinculada aos caminhos. Se fossemos classificar a Água Branca, quanto à forma, falaríamos em “localidade/bairro de beira de estrada”. Este fato perdura em certa medida até os dias atuais, na medida em que, quanto mais nos afastamos, para o sul ou para o norte, das citadas vias (que formavam os antigos caminhos), mais distantes ficamos da Água Branca. A Água Branca, nos dias atuais, muito em consequência das características que apontamos neste capítulo, não tem uma área core, um coração, mas uma artéria, e quanto mais longe dela, mais longe do bairro. Por vezes, basta andar um ou dois quarteirões distanciando-se da artéria para que a Água Branca se mescle com outros bairros: Perdizes, Vila Romana, Vila Pompéia, Barra Funda ou Lapa.

No entanto, a localidade deu lugar ao bairro da Água Branca que começou a se formar quando a cidade de São Paulo acordou de seu sono profundo, como dissemos no início do capítulo anterior, a partir de 1870/80.

Nenhum dos loteadores deu o nome de Água Branca para os seus loteamentos que se situavam, na época, na Água Branca, ou em parte dela. O bairro de hoje é apenas um trecho, mais linear do que zonal, daquilo que foi durante grande parte do século passado, enquanto uma localidade.

Passemos agora à análise do surgimento e da incorporação do bairro da Água Branca à cidade de São Paulo, procurando levantar as principais características deste novo espaço em formação durante os últimos anos do século XIX, para que depois possamos discutir a sua existência enquanto bairro, tendo-se em consideração o quadro teórico apresentado na introdução deste trabalho.

FOTO 1: Largo Pompéia. Antigo leito do córrego da Água Preta, metros depois deste ter recebido as águas do córrego da Água Branca. Atualmente, corredor de veículos de intenso movimento. Ao fundo, do lado esquerdo, o SESC Pompéia e do lado direito o edifício misto residencial/comercial “Pompéia Nobre”. (foto do autor. 06/07/2000)

FOTO 2: Praça dos Inconfidentes. Início da rua Guaicurus (esquerda), por onde seguia o antigo caminho de Jundiaí e Av. Santa Marina (direita), onde começava a caminho do Ó. (foto do autor. 06/07/2000)

FOTO 3: Início da Av. Santa Marina, em seu único trecho ao sul das ferrovias, já que esta foi cortada pelos leitos das antigas *Sorocabana* e *Santos-Jundiaí*. Ao fundo vemos as chaminés da *Vidraria Santa Marina*, sobre a qual falaremos mais detidamente a seguir. (foto do autor. 01/08/1998)

FOTO 4: Rua Joaquim Ferreira, pequena travessa da rua Carlos Vicari que é interrompida pelos muros da antiga *Sorocabana*. (foto do autor. 06/07/2000)

FOTO 5: Av. Antártica em direção à Av. Sumaré e Rua Turiassú. No lado direito vemos parcialmente o *Shopping Center West Plaza* e, no fundo, vemos edifícios dos bairros de Pompéia e Perdizes. (foto do autor. 01/08/1998)

FOTO 6: Av. Francisco Matarazzo na direção oeste. No lado esquerdo, vemos a lateral do Parque da Água Branca. (foto do autor. 10/08/2001)

2 – A Gênese do Bairro Industrial

Até esta parte, de uma maneira geral, tratamos da Água Branca como uma localidade rural dos arredores da cidade. Discutiremos, agora, como se deu a incorporação desta localidade à cidade de São Paulo como um bairro, ou pelo menos, como um espaço urbano/industrial.

Como veremos, funcionalmente esta incorporação está vinculada estreitamente à gênese da indústria na cidade de São Paulo a partir das últimas décadas do século XIX, sendo a Água Branca, assim como a Lapa, a Barra Funda, o Bom Retiro, o Brás, a Moóca, o Pari, o Belenzinho, o Ipiranga, etc., um dos primeiros bairros industriais da cidade de São Paulo.

Quando tratamos da dimensão espacial do processo de industrialização na cidade de São Paulo, como visto anteriormente, não podemos fugir da análise destes bairros e de suas características. Aqui trataremos de um deles, lembrando sempre que ele faz parte de um eixo criado pela industrialização, vinculado às antigas ferrovias *Santos-Jundiaí* e *Sorocabana*.

Segundo Langenbuch, “no século passado as povoações, de acordo com as suas funções político-administrativas e religiosas, tinham a designação oficial de ‘cidade’, ‘vila’ e ‘freguesia’, em escala decrescente de importância. (...) Além dos povoados das mencionadas categorias, havia os aglomerados sem predicamento oficial, citados por cronistas e outros autores pelas designações de ‘aldeia’, ‘arraial’, ‘povoação’, ‘capela’ e ‘bairro’.”¹²⁹ Vale dizer que a localidade da Água Branca não aparece nem no *Ensaio Estatístico de Müller* de 1836, nem nos *Apontamentos de Azevedo Marques* de 1874, como nenhuma das categorias de aglomerados propostas acima, o que nos leva a concluir que a localidade da Água Branca como aglomeração é mais recente e está ligada à implantação das duas mencionadas ferrovias e à conseqüente atração locacional que estas exerceram sobre as indústrias. Antes disso, a localidade compunha-se de umas poucas dezenas de moradores dispersos, conforme vimos no capítulo anterior.

---

¹²⁹ LANGENBUCH, op. cit., 1971, p.42.

O surgimento da Água Branca enquanto bairro paulistano está, pois, intrinsecamente ligado à industrialização. Foi a instalação de inúmeras fábricas (dentre as quais grandes estabelecimentos) que levou à formação do bairro. Este conheceu ao longo de sua história variados tipos de indústrias, de diversos setores, porém, predominaram largamente as de bens de consumo não duráveis, indústrias típicas da primeira fase da industrialização na cidade de São Paulo como um todo durante o período aproximado de 1880 a 1930, ou seja, o do início do processo de industrialização.

Inicialmente, a estação ferroviária deve ter exercido uma atração maior na instalação de indústrias do que porções um pouco afastadas. Na Água Branca essa atração parece ter ocorrido, na medida em que é ao seu redor que se instalou, ao menos inicialmente, a maior parte dos estabelecimentos fabris.

No entanto, isso não era uma regra. Podemos citar o exemplo da *Companhia Antartica Paulista* que foi uma das primeiras indústrias a se instalar no bairro. Esta empresa montou uma fábrica de gelo e banha (que possuía um desvio ferroviário) próxima da futura Avenida Água Branca (atual Av. Francisco Matarazzo), um tanto afastada da estação ferroviária.

Por sua vez, a *Vidraria Santa Marina*, outro importante estabelecimento instalado na Água Branca, durante a década de 1890, situa-se em terrenos nos arredores da estação ferroviária, o mesmo ocorrendo com a maior parte das outras fábricas, pequenas ou grandes.

Antes de prosseguirmos com as análises da gênese do bairro da Água Branca, faremos um breve parêntese para apresentar um histórico resumido de algumas das suas principais indústrias.

2.1 Algumas das principais indústrias da Água Branca:

Neste tópico nos ocuparemos em apresentar breves características de algumas indústrias que existiram ou que ainda existem na Água Branca. Não faremos uma análise exaustiva e tampouco completa de cada indústria, apenas levantaremos alguns pontos relevantes da sua história, com o intuito apenas de fornecer um panorama geral,

pois, entendemos que isso potencializa a reconstituição histórica da Água Branca que estamos realizando. Além disso, aqui nos ocuparemos apenas de oito indústrias, portanto, são apenas algumas do total das indústrias que existiram ao longo da história do bairro.

Dentre as empresas que foram escolhidas, há indústrias de vários portes, desde pequenas fábricas a grandes indústrias multinacionais. Naturalmente, a caracterização das indústrias grandes é mais detalhada e ampla devido a maior disponibilidade de materiais.

O critério que nos levou à escolha das oito indústrias a seguir foi tanto o da importância de tais empresas para a industrialização da cidade e para a formação e desenvolvimento da Água Branca, quanto a disponibilidade de documentos escritos e orais para a descrição de tais empresas.

2.1.1 – *Companhia Antarctica Paulista*

Fundada por Joaquim Salles em 1885, inicialmente produzia gelo e banha. Em 1891, a companhia transforma-se em sociedade anônima. Em 1893, o controle acionário passa à empresa *Zerrener, Büllow e Cia.*, que tem como sócios majoritários Adam Ditrik von Bülow e Antonio Zerenner, organizando-se em moldes de grande empresa, abandonando a fabricação de banha.

Segundo Reis Filho, o nome Antarctica (alusão ao continente gelado) está ligado à fabricação de gelo e não de cerveja, pois foi a esta primeira atividade que a fábrica se dedicou inicialmente. De acordo com Andrade, a *Cia. Antarctica Paulista*, a partir de 1891, deu início à “*produção de cerveja em grande escala, no Estado.*”¹³⁰ Assim, juntamente com a maior concorrente local, a *Cervejaria Bavária*, passaram a eliminar “*do mercado os pequenos estabelecimentos.*”¹³¹

Conforme dito, a *Companhia Antarctica Paulista* estava situada na Avenida Água Branca e tinha ao seu fundo as estradas de ferro *Sorocabana* e *São Paulo Railway* (ver mapa VII, p.105). Bandeira Jr., em seu levantamento sobre a indústria

---

¹³⁰ Cf. REIS FILHO, Nestor Goulart, *São Paulo e Outras Cidades: produção social e degradação dos espaços urbanos*, São Paulo, Hucitec, 1994, p.114-115 e ANDRADE, op. cit., 1991, p.108-109.

¹³¹ MARTINS, José de Souza, op. cit., 1973, p. 128.

paulista, feito em 1901, considera já no início do século, a localização da cervejaria (Av. Água Branca, que havia sido aberta há cerca de três anos) como excepcional, *“por ser agradabilíssimo passeio (...), a extensa alameda em cuja margem estão os edifícios, servida por bonds electricos e por esse systema iluminada. (...) Para abertura dessa avenida, manda a verdade declarar, concorreu a Companhia com avultada somma para auxiliar a municipalidade.”*¹³²

FOTO 7: Fábrica de gelo e cerveja da Cia. Antarctica Paulista na Água Branca, 1888. (fonte: Museu Paulista da USP, *Apud* REIS FILHO, Nestor Goulart, op. cit., 1994, p.110)

Na porção sul do terreno, que não tinha contato direto com a ferrovia (devido a presença da Avenida Água Branca), a empresa construiu o *Parque Antarctica* que, segundo Reis Filho, constituía um espaço de recreação, aberto ao público, no qual a cervejaria realizava a promoção de seus produtos. Bandeira Jr. não poupou elogios à iniciativa da empresa de construir um parque, o qual considera riquíssimo, repleto de *“arvoredos e flores, com artísticos caramanchões, o qual parque dentro de pouco tempo será ponto obrigatorio de visita aos excursionistas de São Paulo e de reunião do*

¹³² BANDEIRA JR., op. cit., 1901, p. 35.

Hygh-Liffe, nas noites de estação calmoza.”¹³³ A este respeito, em três relatos de idosos colhidos por Ecléa Bosi na década de 1970, aparecem referência a este parque no início do século. A Sra. Alice afirmou: “*Íamos a piqueniques na Cantareira, no Parque Antarctica, com as famílias amigas.*”¹³⁴ O Sr. Amadeu lembrou que “*os operários do Brás festejavam o 1º de Maio, fazendo piqueniques no Parque Antarctica; as famílias se reuniam, havia baile na grama, cantavam, brincavam.*”¹³⁵ Também há referência ao parque no relato do Sr. Antônio: “*Lembro que havia festas das crianças no Parque Antarctica, com lanches. Brincávamos de barra-manteiga.*”¹³⁶ Daí, talvez, a explicação para a toponímia “Parque Antarctica” ser conhecida até hoje, mais de 85 anos depois que ele foi vendido ao clube *Palestra Itália*, atual *Sociedade Esportiva Palmeiras*, que ali construiu um estádio de futebol e a sede social e recreativa do clube, deixando este de ser aberto ao público em geral.

Voltando à unidade fabril, Bandeira Jr. nos dá a descrição de como eram as instalações da indústria, que por pouco tempo funcionou no dito local: “*A Village da Antarctica compõe-se do gigantesco edificio da Fábrica, um dos mais altos em S. Paulo, abrangendo a área de 6000 metros qq; 24 casas para operarios e muitas outras para o pessoal superior, todas artisticamente construidas, formando um agradável e vistoso conjuncto. (...) O pessoal operario é de trezentas pessoas e a produção no anno proximo findo (1901), foi superior a trez milhões de litros para S. Paulo, Capital Federal, Rio de Janeiro e o Norte até Manáos.*”¹³⁷

Outro fato relevante ocorreu em 9 de Dezembro de 1903 quando, no escritório central da cervejaria, situado nesta época na rua Boa Vista n.º 6, foi formada em assembléia geral a *Sociedade Anônima da Vidraria Santa Marina* (da qual nos ocuparemos mais adiante), indústria que já existia desde 1896 como sociedade limitada, da qual a *Companhia Antarctica Paulista* passou a fazer parte, tendo sido firmados importantes contratos para fornecimento de garrafas, impulsionando ambas

¹³³ Idem Ibidem.

¹³⁴ BOSI, Ecléa, *Memória e Sociedade: lembrança de velhos*, São Paulo, T.A. Queiroz Editor, 1979, p.63.

¹³⁵ Idem Ibidem, p.93.

¹³⁶ Idem ibidem, p.174.

¹³⁷ BANDEIRA JR., op. cit., 1901, p.35-36.

as indústrias. Tal participação da *Companhia Antartica Paulista* na composição da *S.A. Companhia Vidraria Santa Marina* durou até 30 de Março de 1911.¹³⁸

Além da participação na Vidraria, *Zerenner & Bulow*, comprou, em 1904, a *Cervejaria Bavária* na Moóca, e para lá transferiu suas instalações. As antigas instalações fabris da Água Branca e grande parcela do terreno foram vendidas para a *Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo*, em 1919, que não tardou a construir ali um grande núcleo de fábricas.

Como se vê, apesar de remontar ao final do século passado e início do atual, e ter durado apenas 19 anos (1885-1904), a importância da *Companhia Antartica Paulista* na Água Branca não é desprezível, tendo induzido mudanças importantes na localidade.

FOTO 8: Entrada do antigo *Parque Antartica* na Av. Água Branca. (fonte: coleção de cartões-postais do Prof. Elísio de Oliveira Belchior, *Apud* REIS FILHO, Nestor Goulart, op. cit., 1994, p. 102-103).

2.1.2 – *Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo (IRFM)*

A *IRFM* instalou na Água Branca, em realidade, um grande conjunto de fábricas, realizando um antigo sonho de seu idealizador, o Conde Francesco

¹³⁸ Cf. BARCELOS, Flávio de, op. cit., p.53.

Matarazzo. Este foi, sem dúvida, o maior empreendimento industrial que o bairro teve. Vejamos, brevemente, em que contexto se deu a construção deste núcleo.

O conde Francesco Matarazzo veio para o Brasil em 1881. Primeiro estabeleceu-se como comerciante e, depois, como fabricante de banha na cidade de Sorocaba. Os negócios prosperaram e, em 1890, ele decidiu vir para a cidade de São Paulo, onde inicialmente, passou a lidar somente com o comércio. Seu primeiro grande empreendimento industrial de vulto foi a instalação de um moinho de trigo no Brás, inaugurado em 1900. Daí em diante, a então *Francesco Matarazzo & Cia.* intensificou suas atividades industriais ano após ano, tornando-se na década de 1950, o maior complexo industrial da América Latina.

Antes de comprar os terrenos da Água Branca em 1919, Matarazzo inaugurou, em 1904, uma segunda importante fábrica no Brás, a *Fiação e Tecelagem Mariângela*. Em 1911, a empresa de Francesco Matarazzo, modificou seus estatutos, transformando-se em sociedade anônima, passando, a partir de então, a chamar-se *Indústrias Reunidas Fábricas Matarazzo S.A.*. Outras fábricas foram montadas no Brás, na Moóca, no Belenzinho e em São Caetano do Sul até que foi encontrado o terreno da Água Branca, que atendia aos requisitos para a montagem de um grande núcleo integrado de fábricas, o que era um anseio de Matarazzo.

O núcleo de fábricas da *IRFM* começou a ser construído em 1920, neste terreno que se constituía de duas glebas descontínuas, sendo a primeira de 97.296 m² e a segunda de 13.771 m². A primeira gleba tem sua frente voltada para antiga Av. Água Branca (atual Av. Francisco Matarazzo) e seu fundo margeado pelas estradas de ferro *Sorocabana* e *São Paulo Railway*. Como dito, tal terreno foi adquirido da *Companhia Antartica Paulista* em 1919. A extensão longitudinal do terreno principal pode ser delimitada, atualmente, pelos atuais viadutos Pompéia, à esquerda e, Antartica, à direita.

A segunda gleba, situava-se no terreno onde hoje está o *Shopping Center Bourbon* (até 1998, *Shopping Center Matarazzo*), adquirido da *Sociedade Esportiva Palmeiras*, onde em 1927 foi instalada a *Oficina Mecânica e Fundação* da empresa e, a partir de 1973, foi construído o supermercado *Superbom*, para distribuir os produtos da *IRFM*. (ver mapa X, p.128)

Nesse núcleo funcionaram diversas fábricas, que produziam os mais variados produtos, tais como: velas e glicerinas, sabões e sabonetes, óleos comestíveis e industriais, gêneros alimentícios, produtos químicos variados, rações, pregos, gesso, etc. O núcleo iniciou suas atividades em 1922, teve seu auge em meados da década de 1950 e a partir daí foi gradualmente encerrando suas atividades até ser definitivamente fechado em 1986.¹³⁹

FOTO 9: Entrada principal do antigo núcleo de fábricas da IRFM da Água Branca. (fonte: *Matarazzo 100 anos*, CL/A Comunicações, 1982)

Grande parte de suas antigas edificações foram demolidas e alguns poucos edifícios foram tombados pelo *Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo (CONDEPHAAT)*, conforme veremos mais adiante no capítulo 3, item 3.1.

---

¹³⁹ Um estudo mais detalhado sobre a história da IRFM – *Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo* e de seu núcleo de fábricas da Água Branca, integra o Trabalho de Graduação Individual por mim apresentado ao Departamento de Geografia da FFLCH – USP, em 1998, sob o título “Industrialização e Desindustrialização na Metrópole Paulistana: o caso da Água Branca”. Em especial, a parte III (O Caso das Indústrias Matarazzo da Água Branca, p. 191 a 242).

FOTO 10: Fábrica da margarina *Margarite*, montada no núcleo de fábricas da *IRFM* em 1943 e fechada em 1982. Foto tirada a partir da Av. Francisco Matarazzo. (fonte: *Matarazzo 100 anos*, CL/A Comunicações, 1982)

FOTO 11: Maquinário da fábrica de óleo “*Sol Levante*” da *IRFM*. Esta fábrica foi montada no núcleo da Água Branca em 1922. (fonte: *Matarazzo 100 anos*, CL/A Comunicações, 1982)

Desde 1993 o terreno pertence à empresa de engenharia *Ricci e Associados – Engenharia e Comércio Ltda.*, a qual iniciou a execução, em fins de 1998, de um grande projeto, no qual quatro enormes edifícios comerciais já estão em fase final de construção. Este projeto causará grande impacto na vida do bairro e será analisado mais detidamente no próximo capítulo (item 3.1.)

2.1.3 – Companhia Vidraria Santa Marina (Atual Saint-Gobain)

Esta empresa foi fundada pelos sócios Elias Fausto Pacheco Jordão e Antônio da Silva Prado, em 1896, após terem constatado a existência de areia de boa qualidade no subsolo das proximidades de seu terreno na Água Branca. A descoberta de areia neste local ocorreu, segundo consta, ao acaso, pois ambos vinham, desde 1892, explorando turfa, um tipo de carvão, num terreno de cerca de 500.000 m² localizado entre a Água Branca e a Freguesia do Ó¹⁴⁰, local conhecido como Sítio do Mandy de Baixo, integralmente localizado na várzea do Tietê.¹⁴¹

A partir de 1895 foi montado um forno e iniciou-se a experiência que visava a fabricação de vidro plano. Segundo constatou Bandeira Jr. em 1901, “a areia para a fabricação do vidro, é toda extrahida dos terrenos de propriedade da fabrica.”¹⁴² No entanto, devido a baixa qualidade do produto e a sua difícil aceitação no mercado nacional, os fornos foram rapidamente adaptados e no ano seguinte, em 1896, foi fundada a vidraria através da firma *Prado & Jordão*, dedicada à fabricação de embalagens (garrafas), abandonando a fabricação de vidro plano por alguns anos e passando a atender as necessidades que se faziam prementes da indústria nacional de

¹⁴⁰ Tal terreno, situa-se entre a estação da Água Branca da antiga *São Paulo Railway* e o Rio Tietê. Em 1962, após entendimentos com a Prefeitura Municipal, a *Santa Marina* alienou cerca de 230.000 m², sendo 190.000 m² de terrenos alagados ou sujeitos a alagamentos, para a drenagem da área (havia dois grandes lagos, dos quais a *Santa Marina* utilizava a água para sua produção e que serviam também para a recreação de seus funcionários), urbanização e, sobretudo, para a construção da Avenida do Emissário, que passou a se chamar, a partir de 1967, Av. Ermano Marchetti, continuação da Av. Marquês de São Vicente, a partir da Av. Santa Marina em direção à Lapa de Baixo. Portanto, a partir de então a área da empresa ficou reduzida a pouco mais da metade do terreno original, ou seja, cerca de 300.000 m². Cf. BARCELOS, Flávio de, op. cit., p.155-158.

¹⁴¹ Cf. BRANDÃO, Ignácio de Loyola e FIALDINI, Romulo, *Santa Marina 100 anos – um futuro transparente*, São Paulo, Dórea Books and Art, 1996, p.48.

¹⁴² BANDEIRA JR., op. cit., 1901, p.151.

cervejas que naquela época começava a fabricação em larga escala.¹⁴³ As principais cervejarias da época eram a Antartica e a Bavária de São Paulo e Brahma e a Teutônia do Rio de Janeiro.¹⁴⁴

Nesse sentido, segundo Reis Filho, o motivo principal da instalação da fábrica de vidros, era atender a demanda por garrafas da vizinha *Cia. Antartica Paulista*, da qual o próprio Antônio da Silva Prado participava como membro do conselho fiscal. E, como vimos, a referida cervejaria passou a participar da Vidraria quando esta tornou-se uma sociedade anônima.

Em 26 de março de 1901, Elias Fausto Pacheco Jordão falece durante viagem à Paris, na qual estaria comprando novas máquinas para a fábrica de vidros e, assim, em setembro deste mesmo ano, Antônio Prado comprou a parte de seu antigo sócio na firma *Prado & Jordão*, que é liquidada, passando a ser a indústria de sua propriedade exclusiva até dezembro de 1903 quando transforma-se em sociedade anônima, sob a denominação de *S. A. Companhia Vidraria Santa Marina*¹⁴⁵, nome que conservou até o dia 1º de Novembro de 2000, quando passou a se chamar *Vidraria Saint-Gobain*, nome da empresa que tem o controle acionário da vidraria desde 1960. A denominação *Santa Marina* continua somente como marca fantasia dos produtos domésticos.

Os incorporadores iniciais do capital da sociedade anônima foram os seguintes: “o conselheiro Antônio da Silva Prado; o coronel Asdrubal Augusto do Nascimento, por si e como presidente da Companhia Antartica Paulista; George Maschke, por si e como sócio gerente da firma George Maschke & Cia., proprietária da Cervejaria Brahma, do Rio de Janeiro; Antônio de Queiroz dos Santos (diretor da Antartica); Lothar Hoffmann e o Dr. Carlos de Campos.”¹⁴⁶ Quanto à sua primeira diretoria, foi assim composta: Asdrubal Augusto do Nascimento como presidente, Antonio da Silva Prado como vice-presidente e George Maschke como diretor, *Theodor Willie & Cia.*, Adam Von Bulow e Antonio Queiroz dos Santos como membros do conselho fiscal.¹⁴⁷

¹⁴³ Até 1896, quando foi fundada a *Vidraria Santa Marina*, a fábrica era conhecida como *Fábrica de Vidros de Prado & Jordão*. O nome Santa Marina homenageia uma das filhas do Conselheiro Antônio Prado, chamada Marina, que havia falecido recentemente. Cf. BARCELOS, Flávio de, op. cit., p.49.

¹⁴⁴ Cf. BRANDÃO, op. cit., 1996, p.48-51.

¹⁴⁵ Cf. Idem Ibidem, 52.

¹⁴⁶ BARCELOS, Flávio de, op. cit., p.53.

¹⁴⁷ Cf. BARCELOS, Flávio de, op. cit., p. 54.

FOTO 12: Entrada principal das fábricas da *Vidraria Santa Marina* em 1919. (fonte: Arquivo Santa Marina)

Com a entrada das duas maiores cervejarias do país (*Antarctica* e *Brahma*) na composição da *C.V. Santa Marina*, não há dúvida de que os negócios decolaram, pois a empresa recebeu um grande impulso, já que a partir de 1904 a demanda por garrafas ficava garantida e o futuro parecia cada vez mais promissor.

A empresa foi crescendo e diversificando seus produtos com o passar das décadas. A partir dos anos 1940, começou um gradual processo de associação com outras empresas, tais como a *Companhia Vidreira Nacional – Covibra*, que deu origem à *Companhia Paulista de Vidro Plano*, recebendo mais tarde a participação acionária da companhia americana *Pittsburgh Plate Glass*. Além dessas, outra importante associação foi com a também americana, *Corning Glass Works*, o que possibilitou a licença para fabricação dos famosos pratos PYREX, que se tornaram muito populares a partir dos anos 1950¹⁴⁸.

No entanto, a maior associação com o capital estrangeiro se deu em 1960, quando entrou em cena o grupo francês *Saint-Gobain*, que adquiriu o controle acionário do *Santa Marina*. Atualmente a empresa faz parte de um grande

¹⁴⁸ A fabricação dos pratos PYREX começou em 1953 e o direito de uso da marca durou até 1978; a partir de então a fabricação continuou, mas os produtos passaram a se chamar Marinex. Cf. BRANDÃO, op. cit., 1996, p.78

conglomerado transnacional e, mesmo no Brasil, não se restringe às unidades produtivas da Água Branca. Isso porque, em outubro de 1971, a *Santa Marina* incorporou a *Indústrias Reunidas Vidrobrás*, a antiga *Companhia Paulista de Vidro Plano* da qual já era acionista, passando a possuir outras unidades fabris além da sua principal da Água Branca, a única até então, que passou a ser conhecida por *Complexo Fabril Água Branca*.¹⁴⁹

FOTO 13: Trabalhadores (sobretudo mulheres e algumas crianças) embalando as garrafas no depósito da empresa. (fonte: Arquivo Santa Marina)

Em 1998, a *Companhia Vidraria Santa Marina (Grupo Saint-Gobain)* contava com 19 unidades industriais distribuídas pelo Brasil, a maioria no Estado de São Paulo, empregava 3.780 trabalhadores e teve um faturamento de 540 milhões de Reais. Trata-se, atualmente, do maior conglomerado vidreiro da América Latina. Na Água

---

¹⁴⁹ Cf. BARCELOS, Flávio de, op. cit. P.171.

Branca, há duas unidades, uma de fabricação de produtos domésticos (pratos, copos e travessas refratárias) e outra de embalagens (garrafas, frascos e potes)¹⁵⁰.

No início da década de 1990, chegou-se a cogitar a transferência das duas fábricas da Água Branca, desativando, pois, o complexo. Isso porque questionava-se a validade de investimentos num local limitado em termos de crescimento, já que a urbanização havia tomado todos os espaços. No entanto, em 1993, após muitas discussões, decidiu-se pela permanência das unidades, que sofreram, então, uma grande reforma para adaptação dos edifícios do complexo fabril segundo plantas industriais mais adequadas, já que muitos dos prédios haviam sido construídos no começo do século¹⁵¹.

FOTO 14: Trabalhadores da *Santa Marina* reunidos em frente a fábrica no início do século XX. A maioria dos trabalhadores eram estrangeiros. (fonte: Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, *Apud* REIS FILHO, Nestor Goulart, op. cit., 1994, p.113)

Tais unidades da Água Branca, que são as primeiras, situam-se desde sua fundação no mesmo terreno, com frente para a Avenida Santa Marina, logo após a porteira que ainda se mantém da *E.F. Santos-Jundiaí (R.F.F.S.A.)*, nos fundos da estação Água Branca da dita ferrovia (ver mapa X, p.128). Uma abertura lateral foi

¹⁵⁰ Informações obtidas em visita à empresa nos dia 18 e 25 de outubro e 19 de dezembro de 2000.

¹⁵¹ Idem nota anterior.

feita na Av. Ermano Marchetti, para entrada e saída de caminhões, devido a mudança do meio de transporte predominante, do ferroviário para o rodoviário, como visto anteriormente. Além deste terreno, que abriga a parte do setor produtivo, há ainda outro terreno na Av. Santa Marina em frente a este, onde foi construído um edifício, inaugurado em 1975, que abriga uma grande parte do setor administrativo e inclusive a sede social da empresa (antes dessa data, a sede social da empresa localizava-se na Av. Paulista, esquina com a Rua Frei Caneca.) A nova sede foi construída no local onde ficava uma parte da antiga Vila dos Operários da Santa Marina.

2.1.4 – *Curtume Franco-Brasileiro*

O *Curtume Franco-Brasileiro* localizava-se na Rua Carlos Vicari ocupando uma extensa gleba de terra, entre o córrego da Água Preta, depois que este já havia recebido o da Água Branca e seguia em direção ao Tietê e a Rua Joaquim Ferreira (ver mapa IX, p.109). Ocupava, pois, todo o terreno onde está hoje uma churrascaria, uma loja de material de escritório/papelaria e o galpão de uma escola de samba (*Churrascaria 2000*, *Kalunga* e *Grêmio Recreativo Escola de Samba Águia de Ouro*, respectivamente), a sede nacional da *Igreja Evangélica Pentecostal “O Brasil para Cristo”* (um grande galpão verde), as clínicas de Fisioterapia e de Psicologia da *Universidade Paulista (UNIP)* e uma parte da *Pompéia Veículos*, a maior concessionária da *General Motors* da América Latina. O curtume era vizinho do núcleo de fábricas da *IRFM*, sendo separadas as propriedades apenas pelo córrego da Água Preta, no local onde hoje está o viaduto Pompéia. O córrego, como era prática comum, foi utilizado como receptor de detritos de ambas as empresas.

Segundo Langenbuch, o *Curtume Franco-Brasileiro* empregava 53 operários em 1909.¹⁵² Devido à falta de documentos, não foi possível saber a data de início das atividades do curtume e nem até quando exatamente este funcionou, mas acreditamos que sua desativação ocorreu por volta de meados da década de 1960, já que em 1968

---

¹⁵² LANGENBUCH, op. cit., 1971.

começava a funcionar no antigo galpão do curtume, a concessionária *Pompéia Veículos*.¹⁵³

2.1.5 – Serraria Água Branca

A Serraria Água Branca foi montada também no final do século passado pelos Isola, uma família de italianos que vieram para o Brasil por conta própria, não para trabalhar nos cafezais, mas para se dedicarem diretamente a atividades urbanas. Segundo nos relatou uma das netas de um dos fundadores:

“O meu avô não veio assim como um imigrante como esses da novela, que pagaram passagem (subvencionados pelo Estado)..., ele veio numa condição um pouco melhor. (...) Eles vieram pro Brasil com uma certa condição. Como o Matarazzo veio.” (Neusa Maria Isola D’alleva, em 06/04/2000)

A serraria foi fundada pelos irmãos Aquiles e Luige Isola, passando depois para os filhos Américo, Guido, Gino e Giulio.¹⁵⁴ Os dois irmãos tiveram, antes da Serraria, uma fábrica de macarrão na Rua Carijós, atrás do local da futura serraria que passou a funcionar na Rua Guaicurus, ocupando um terreno de cerca de 11.000 m², com fundos para a ferrovia *Sorocabana*, por onde eram recebidas, através de um desvio, as toras de madeira do interior.

Tratava-se, pois, de uma empresa de caráter familiar, sendo que a família Isola morava em frente à serraria, na Rua Guaicurus, em cinco casas (das quais quatro sobrados e uma térrea) que não eram geminadas e tinham jardim na frente e quintal no fundo, o que contrastava muito com o padrão de casas operárias geminadas e cortiços que predominavam e ainda predominam na região da rua Guaicurus. Destas cinco casas, apenas duas não foram demolidas, sendo que uma delas foi transformada em hotel.

---

¹⁵³ Cf. www.pompeia.com.br.

¹⁵⁴ As informações sobre a história da serraria foram obtidas em entrevista com uma das netas do Sr. Aquiles Isola, a Sr. Neusa Maria Isola D’alleva em 06/04/2000.

FOTO 15: Antigo imóvel da Serraria Água Branca na rua Guaicurus. (foto do autor. 06/07/2000)

A serraria foi vendida pelos netos dos fundadores, saindo das mãos da família Isola. No início de 2000 foi transferida para Av. Francisco Morato, n.º 4.999, na Vila Sonia, permanecendo seu antigo terreno desocupado desde então.

2.1.6 – Torrefação de Café e Refinação de Açúcar Santa Ifigênia

A *Santa Ifigênia* é outra empresa familiar de italianos da Água Branca (família Francesconi), muito conhecida no bairro, assim como a *Serraria Água Branca* da família Isola.¹⁵⁵ A *Santa Ifigênia* começou como uma empresa de torrefação de café e refinação de açúcar na Rua Santa Ifigênia em 1883. Trinta anos depois, em 1913 a empresa foi transferida para a Rua Barão de Campinas, no bairro de Santa Cecília.

Em 1927 a refinação de açúcar e a residência da família mudaram para a Água Branca (a torrefação de café, por algum período, ainda continuou na rua Barão de Campinas), na Rua Carlos Vicari, em frente a uma área que pertencia ao *Curtume*

¹⁵⁵ As informações sobre a história da Torrefação/Refinação *Santa Ifigênia* foram obtidas em entrevista (em 24/01/2000) com o Sr. Hugo Francesconi e sua esposa Sra. Cecília Francesconi, antigos donos da Torrefação, que agora está sob o comando de um sobrinho, Julio Francesconi.

Franco-Brasileiro, onde havia uma chácara que era a residência do gerente do curtume. A refinaria, apesar de próxima, não tinha fundos para a ferrovia, pois estava do outro lado da Rua Carlos Vicari. Interessante notar que a casa dos Francesconi ficava no mesmo terreno da refinaria, na frente a casa e nos fundos a refinaria.

FOTO 16: Antiga residência da Família Francesconi e atrás a chaminé da torrefação de café na Rua Carlos Vicari. (foto do autor. 06/07/2000.)

O motivo da transferência foi devido à dissolução da sociedade entre os dois irmãos fundadores da empresa (um deles voltou para a Itália e era o dono do imóvel em Santa Cecília) e a escolha da Água Branca, se deveu à maior proximidade da clientela, que ficava em grande parte, no bairro da Freguesia do Ó.

A torrefação de café foi transferida em 1962, para um edifício de três pavimentos, construído no terreno ao lado da casa dos Francesconi, com a entrada pela Rua Carlos Vicari e fundos na Rua Clélia. Em 1973, a refinação de açúcar parou de funcionar e a torrefação continua até hoje, porém atendendo na parte dos fundos do prédio, na Rua Clélia.

Em várias entrevistas com moradores do bairro, a Torrefação foi, repetidas vezes, lembrada pelo odor forte que exalava no fim das tardes, quando o café era

torrado. Nesse mesmo sentido, a fábrica de velas, glicerinas e sabões do núcleo da *IRFM* também foi recordada.

2.1.7 – *IBESA/CONFAB/SESC*

Em terreno de 16.573 m², situado na quadra delimitada pelas ruas Barão do Bananal, Clélia, Turiassú e Av. Pompéia, com o córrego Água Preta cortando os fundos do lote, havia uma fábrica de motores elétricos para geladeiras de capital alemão denominada *IBESA* (ver mapa X, p.128).

Em 1942, devido à adesão do Brasil aos Países Aliados, durante a Segunda Guerra Mundial, contra os países do Eixo, entre eles a Alemanha, os proprietários (alemães) deixaram a fábrica, que foi adquirida por Ernesto Pereira Lopes e Irmãos. Em 1943, a fábrica foi transferida para a cidade de São Carlos, passando a fabricar, a partir de 1944, as geladeiras da marca *Clímax*¹⁵⁶.

No mesmo terreno passou a funcionar, a partir de então (1943), uma fábrica de tambores metálicos, a *CONFAB Industrial S.A.*, recém fundada.

No final da década de 1970, a fábrica foi desativada e transferida¹⁵⁷ e o imóvel comprado pelo *Serviço Social do Comércio (SESC)*, para dar lugar a um centro de cultura e lazer.

O projeto do denominado *SESC Pompéia*, foi idealizado pela arquiteta Lina Bo Bardi e as obras iniciaram-se em 1977, sendo concluídas em 1986. Numa primeira etapa, entre 1977 e 1982, foram aproveitados os antigos edifícios e galpões da *CONFAB*, dando-lhes um novo uso. Em janeiro de 1982, o *SESC* foi inaugurado. Iniciou-se então uma segunda etapa, que durou até 1986, na qual foi construído um edifício novo no fundo do terreno (local onde a antiga fábrica nada havia construído, em virtude da presença do córrego da Água Preta). Nesta segunda fase, além da construção do edifício que abriga quadras poli-esportivas, piscinas e outras salas para atividades de lazer, o córrego foi canalizado.¹⁵⁸

¹⁵⁶ Cf. www.electrolux.com.br.

¹⁵⁷ A *CONFAB S.A.* possui atualmente três fábricas no Brasil, uma unidade em São Caetano do Sul e duas em Pindamonhangaba. Cf. www.confab.com.br.

¹⁵⁸ Cf. CENTRO DE LAZER – SESC – FÁBRICA DA POMPÉIA (Leisure Center – SESC – Pompéia Factory), Editorial Blau, Lisboa, 1996.

FOTO 17: SESC Pompéia vista da esquina das rua Clélia e Barão do Bananal (fonte: Sérgio Gicovate, In: *Centro de Laser – SESC – Fábrica da Pompéia*, Editorial Blau, Lisboa, 1996.)

FOTO 18: Interior do SESC Pompéia. Vemos os antigos galpões restaurados da fábrica Confab/Ibesa. (fonte: Sérgio Gicovate, In: *Centro de Laser – SESC – Fábrica da Pompéia*, Editorial Blau, Lisboa, 1996.)

FOTO 19: Deck construído sobre o antigo leito do córrego da Água Preta no interior do terreno do SESC. (fonte: Sérgio Gicovate, In: *Centro de Laser – SESC – Fábrica da Pompéia*, Editorial Blau, Lisboa, 1996.)

FOTO 20: Vista panorâmica que abrange parcialmente os bairros da Água Branca e Vila Pompéia. No centro da foto, os prédios do SESC, vendo-se os edifícios novos à direita e os antigos (remanescentes das indústrias CONFAB/IBESA) à esquerda. O grande galpão no lado esquerdo da foto, é da sede nacional da igreja evangélica pentecostal “O Brasil para Cristo”, a qual foi inaugurada em 1969, ocupando parte do antigo terreno do *Curtume Franco-Brasileiro*. (fonte: Sérgio Gicovate, In: *Centro de Laser – SESC – Fábrica da Pompéia*, Editorial Blau, Lisboa, 1996.)

2.1.8 – S.A. *White Martins*

Apesar desta fábrica ser considerada por alguns como situada no bairro da Vila Pompéia, no mínimo a proximidade com a Água Branca é muito clara e por isso a incluimos aqui.

Ao contrário da *Santa Marina* ou da *Companhia Antarctica*, que surgiram na Água Branca e depois expandiram-se pelo país, a *S.A. White Martins* não surgiu no bairro, sendo, hoje, parte de um grande conglomerado transnacional que possui inúmeras fábricas no Brasil e no mundo, sendo a da Água Branca apenas uma das unidades. Vejamos em que contexto surgiu esta unidade fabril.

Em 1912, foi inaugurada no Rio de Janeiro a indústria *McLauchlan & Cia.*, a primeira fábrica de oxigênio do país. Nove anos depois, em 1921, o sócio majoritário, Simon McLauchlan, vendeu sua parte na indústria. Com sua saída, o nome da empresa é alterado para *Sociedade Anônima White Martins*, e seu capital é aberto.¹⁵⁹

Segundo a empresa, os imóveis da Água Branca foram construídos no início da década de 1920 por uma tecelagem inglesa que depois desistiu de operar no Brasil. Tais edifícios, que já estavam prontos, foram adquiridos em 1922 pela *White Martins* que, há pouco tempo, já operava uma usina de oxigênio e uma fábrica de acetileno no terreno vizinho.¹⁶⁰

Os imóveis da antiga fábrica situam-se entre as ruas Coriolano, Venâncio Aires e Raul Pompéia, abrangendo uma área de 10.200 m² (ver mapa X, p.128). O córrego da Água Preta também passava nos fundos do terreno da fábrica, sendo aproveitado para a descarga de seus resíduos, prática que também era comum ao *Curtume Franco-Brasileiro* e à *IRFM*.

Em 1948, seguindo o mesmo caminho da *Vidraria Santa Marina*, associou-se ao capital estrangeiro, através da empresa norte-americana *Praxair Inc.*, uma antiga subsidiária da *Union Carbide*. A empresa cresceu e na década de 1950 já possuía 29 filiais espalhadas pelo país, entre elas a da Água Branca.

¹⁵⁹ Informações obtidas nos seguintes endereços na Internet: www.whitemartins.com.br e www.praxair.com.

¹⁶⁰ Informações obtidas em contato feito com a empresa via correspondência eletrônica.

Na década de 1960, passa a contar com 60 filiais no Brasil. Em 1989, a *White Martins* transforma-se numa *holding* com várias subsidiárias em nove países da América do Sul. Em 1995, a *Praxair Inc.* passa a deter o controle acionário da *White Martins*, possuindo em janeiro de 2000, 76% das ações.

Três anos depois, em 1998, as atividades na Água Branca foram paralisadas após 74 anos de produção, transferindo-se esta unidade de produção para o interior paulista (a única unidade da capital era a da Água Branca. No entanto, existem 13 unidades em funcionamento no interior do Estado de São Paulo). Atualmente, em seus imóveis, que não foram demolidos, mas adaptados, funciona o *Centro Universitário São Camilo*.

Cumprе salientar novamente, que além dos estabelecimentos dessas oito empresas, havia outros, de outras empresas, de grande, médio e pequeno porte que foram instalados ao longo do período aqui abordado.

Como se pode constatar, muitos destes estabelecimentos, citados anteriormente, já encerraram as atividades, pelo menos na Água Branca, sendo as antigas construções utilizadas com novas funções, notadamente do setor terciário. Das oito empresas pesquisadas, apenas a *Vidraria Santa Marina* e a *Torrefação de Café Santa Ifigênia* continuam funcionando na Água Branca. Voltaremos à questão do fechamento das indústrias no próximo capítulo.

2.2 O Início da Urbanização:

Situamos a gênese do bairro da Água Branca por volta de meados da década de 1880, apesar do arruamento ter sido iniciado difusamente, em momentos diferentes, e só ter se completado por volta de 1940. Meados de 1880 foi, no entanto, o momento da instalação das primeiras fábricas.

Quanto ao arruamento, por essa época, além das vias que formavam as antigas estradas de Jundiaí/Campinas e da Freguesia do Ó, já citadas, existiam em embrião, porque eram antigos atalhos, a Rua Antartica (posteriormente Avenida Antartica), a Rua Memphis (antiga rua Niterói e posteriormente Rua Manuel Preto), a Rua Carijós e

mais adiante, já mais próximo da Lapa, a Rua do Curtume (não se trata do *Curtume Franco-Brasileiro*, citado anteriormente).

Em 9 de maio de 1888, João F. Washington de Aguiar, técnico da antiga *Comissão Geographica e Geologica*, em “viagem” até Nossa Senhora do Ó, passando por Água Branca, desenhou os seguintes croquis (ver figuras 1, 2.1 e 2.2 a seguir).¹⁶¹

Figura 1: Água Branca e Paquimbu entre os caminhos de Jundiaí e Sorocaba – 1888:

Fonte: Elaborado por João F. Washington de Aguiar. Apud OLIVEIRA, op. cit., 1995, p.55

¹⁶¹ Apud OLIVEIRA, op. cit., 1995, p.55-56.

Figura 2.1: Caminho da Estação 8 em direção à Água Branca – 1888:

Estações: Pontos visados pelo técnico:

15	Altitude calculada 719,3 m A 1.388 2.028
16	Altitude calculada 719,73 m A 1.441 2.000 n casa para lá do Tiété (ilegível) Olaria (da Estrada de Ferro Sorocabana)
17	Altitude calculada 717,5 m A 1.406 2.050 Para A (caminho para Sorocaba) Z C'
18	Altitude calculada 711,1 m A 1.412 1.546
19	Altitude calculada 710,87 m A 1.405 2.327 Sobre os trilhos da Sorocabana rumo da tangente 80° - altitude calculada 710,55 m
20	Altitude calculada 709,64 m A 1.388 Estação da Agua Branca 2.312
21	A 1.406 2 (ilegível) a 2 duas casas novas b casa c casa perto de um poste d grupo de 3 casas f casinha branca

Marcos referenciais utilizados pelo técnico na elaboração do croqui:

Alagadiços do Tietê	Casas (a, b, c, d, f)
Olaria de Manoel Marques	Capoeiras
a = fabrica de louças de Manoel Jose Alves	Venda
E.F. Inglesa	Est. p ^a . Sorocaba
Estação Agua Branca	Collegio d' Agua Branca
Caminho	Capella
Casa do Guarda	Campos
E.F. Sorocabana	Olaria

Fonte: elaborado por João F. Washington de Aguiar. Apud OLIVEIRA, op. cit., 1995, p.56.

Figura 2.2: Água Branca e Paquimbu entre os Caminhos de Jundiá e Sorocaba – 1888:

Estações:	Pontos visados pelo técnico:
8	Altitude calculada 738,72 m A 1.369 1.713
9	Altitude calculada 739,04 A 1.369 3.545 b olaria na margem do Tiéte C Cantareira c casa branca para lá do rio f fábrica (Antartica)
10	Altitude calculada 731,69 m A 1.380 2.422 f
11	Altitude calculada 732,38 m A 1.318 1.768
12	Altitude calculada 730,59 m A 1.506 3.166 árvore S na divisa das águas
13	Altitude calculada 718,40 m A 1.462 2.623 Olaria de Antônio Porto na esq. do Tiéte Z C'
14	(não há observação)

Marcos referenciais utilizados pelo técnico na elaboração do croqui:

chalet	capoeirinha
f (fabrica Antartica)	Córrego da Agua Branca
Olaria	Campos
cruz coberta	Matta
Joaquim Salles	árvore S
Córrego da Agua Preta	curvas de nível
caminho	Lotes Coloniaes

Fonte: elaborado por João F. Washington de Aguiar. Apud OLIVEIRA, op. cit., 1995, p.56.

Vê-se, no primeiro croqui (figura 1), a Água Branca como um ponto localizado na estrada de Jundiaí, bem no início de sua variante para a Freguesia da Ó, onde há a estação Água Branca. Mais ao sul tem-se a estrada para Sorocaba. Na estrada de ferro *São Paulo Railway*, tem-se a estação São Paulo (Luz), depois no sentido Jundiaí, a estação Água Branca, seguida pelas de Taipas, Perus e Caieiras.

Os croquis seguintes (figuras 2.1 e 2.2), mostram alguns detalhes da Água Branca, em perspectivas diferentes, nos quais notam-se algumas casas, fábricas (*Companhia Antarctica Paulista*, uma de louças de propriedade de Manoel Jose Alves, e algumas olarias), um colégio (“*Collegio d’Agua Branca*”¹⁶²), além das estradas de ferro, com a indicação da estação Água Branca e os córregos da Água Branca e Água Preta. Como são croquis, a localização exata dos locais representados e suas proporções devem ser relativizados.

2.2.1 – As Estradas de Ferro e a Água Branca

O bairro da Água Branca tem, como vem sendo insistido, sua origem intimamente relacionada às antigas *Estradas de Ferro* “*São Paulo Railway*” e “*Sorocabana*” que seguem paralelas neste trecho da cidade e, por consequência, sobretudo, da presença destas duas ferrovias, o bairro surgiu, se desenvolveu e foi incorporado à cidade de São Paulo como um bairro industrial.

A *São Paulo Railway* (nome da empresa inglesa que foi concessionária do serviço até 1950, denominada após essa data de *E. F. Santos-Jundiaí* e que faz parte da *R.F.F.S.A. – Rede Ferroviária Federal S.A.*), começou a ser construída em novembro de 1860, sendo inaugurada em 16 de fevereiro de 1867, tendo 139 km.¹⁶³ Nesta época, como já visto em capítulos anteriores, a ferrovia iria cortar, em grande medida, a área rural do município de São Paulo, assentando-se em áreas que viriam, depois, a se constituir nos sítios dos primeiros bairros industriais e operários.

¹⁶² Segundo Wanderley dos Santos, “*tendo em vista o desenvolvimento do povoado da Água Branca, o Governo Provincial criou ali uma cadeira de primeiras letras, pela Lei n.º 38, de 20 de abril de 1879, para meninas e a Lei n.º 153, de 27 de abril de 1880, criou outras duas cadeiras, uma para meninos e outra para meninas. (...) Até uma agência postal foi ali instalada em agosto de 1887.*” (SANTOS, Wanderley dos, op. cit., 1980, p.46)

¹⁶³ Dado obtido em: MORSE, op. cit., 1970, p. 209.

A escolha do sítio e do traçado desta ferrovia ao entrar em São Paulo foi feita aproveitando-se os baixos terraços fluviais dos rios Tietê e Tamanduateí, ou seja, numa área ampla e plana, evitando-se, assim, curvas, desvios, pontes (exceto para alguns pequenos córregos), enfim, grandes obras que outras formas de relevo poderiam demandar. Em realidade, na Água Branca, a ferrovia, está na faixa de transição entre os baixos terraços e as planícies fluviais eventualmente inundáveis.

Em virtude da presença da ferrovia e sobretudo da estação, os primeiros arruamentos novos e a ocupação dos caminhos e atalhos já existentes se deu no entorno da estação, tanto nos arredores da futura Av. Santa Marina, quanto nas ruas Niterói (futura Rua Manoel Preto e atual Rua Memphis), Rua Carijós, e Largo da Água Branca (futura Praça dos Inconfidentes). Além disso, como já dito, é também ao redor da estação que se instalou, inicialmente, a maior parte das indústrias, a partir de meados da década de 1880. Vale lembrar que a estação da Água Branca foi inaugurada junto com a ferrovia, sendo, em princípio, a única estação do município de São Paulo entre as estações de Perus e da Luz. Tal estação, de 1867 portanto, após sofrer uma primeira grande reforma foi reinaugurada em setembro de 1959, cumprindo um extenso programa de modernização da ferrovia, devido à eletrificação do sistema e ao aumento do movimento de usuários.

Além da estação construída na Água Branca, os funcionários da *São Paulo Railway*, formaram ainda um dos primeiros times de futebol institucionalizados de São Paulo, o *São Paulo Railway Athletic Club* que em 1895 fez a primeira partida oficial com o time da também companhia inglesa *São Paulo Gás Co. Ltd.* com o incentivo e a participação de Charles Miller.¹⁶⁴ O campo do *São Paulo Railway Athletic Club*, ficava próximo à estação Água Branca, poucos metros a leste da *Vidraria Santa Marina*. Em 1946, ao aproximar-se o fim da concessão à companhia inglesa, o time mudou seu nome para *Nacional Atlético Clube*, mantendo seu campo no mesmo local até hoje.

A segunda estrada de ferro a cruzar a localidade foi a “*Sorocabana*”, inaugurada em 1874 (a estrada faz parte da *FEPASA – Ferrovias Paulistas S.A.*). Os

---

¹⁶⁴ Cf. ARAÚJO, José Renato de Campos, *Imigração e Futebol: o caso Palestra Itália*, São Paulo, Editora Sumaré/FAPESP, 2000, 55-56.

engenheiros da estrada aproveitaram o sítio da *São Paulo Railway* na bacia do Tietê, encontrando-se ambas paralelas desde a estação da Luz até a Lapa.

Assim, a *Sorocabana*, por seguir paralela e ao sul da *Santos-Jundiaí*, acabou atravessando algumas vias preexistentes, tais como a Rua Carijós e mais adiante, já no início da Lapa, a Rua do Curtume. Estas ruas têm, até hoje, trechos que ficam incomunicáveis entre si, sobretudo a Rua Carijós, que sequer tem passarela de pedestres sobre a ferrovia. Esta rua era um pequeno caminho que se comportava como uma espécie de atalho para quem, vindo do oeste (Lapa) quisesse se dirigir até a Freguesia do Ó, sem ter que ir até o início da Estrada do Ó na atual Praça dos Inconfidentes. (ver mapa VI a seguir)

MAPA VI: Arruamento Inicial da Água Branca – 1897:

Fonte: Detalhe ampliado da Planta Geral da Capital de São Paulo, organizada sob a direção do Dr. Gomes Cardim, Intendente de Obras, 1897. Escala aproximada: 1:20.000.

A *E.F. Sorocabana* nunca construiu uma estação no bairro da Água Branca, tendo na localidade, no entanto, uma oficina de reparos, pouco a oeste da estação da vizinha *Santos-Jundiaí*.¹⁶⁵

¹⁶⁵ A oficina da *Santos-Jundiaí* fica localizada na Lapa e a *Sorocabana* tem uma estação na Lapa, tendo sido esta construída em 1958. (Cf. SANTOS, Wanderley dos, op. cit. 1980). Como se vê, a Lapa, ao contrário do que

Logo após o término da construção da linha férrea, a *E. F. Sorocabana* criou problemas na localidade da Água Branca, segundo constatou Nuto Sant'anna em atas da Câmara Municipal. Na sessão de 20 de maio de 1875, há a discussão de um ofício do fiscal João Antônio de Azevedo, no qual este diz haverem muitas reclamações contra a dita estrada e denuncia “*ter a Companhia da Estrada de Ferro Sorocabana, na Estrada do Ó, no lugar denominado Agua Branca, colocado quatro batentes por onde passa a linha, para assentamento da cancela, embaraçando assim o transito publico e impedindo a passagem de carros e de pessoas a cavalo, cuja inconveniencia verificou tendo lá ido examinar.*”¹⁶⁶

Ambas as ferrovias criaram uma espécie de muro no bairro, dividindo-o em dois, um ao norte das linhas férreas e um ao sul, criando assim espaços cujas transformações seguiram caminhos distintos, sobretudo quando as porteiras, que permitiam a transposição terrestre das linhas, foram trocadas pelos grandes viadutos Pompéia e Antartica no final da década de 1960. Voltaremos a esta importante questão adiante.

Assinalada a importância e os principais aspectos das estradas de ferro na Água Branca e suas implicações para o bairro, vejamos agora, quais foram os primeiros impactos das indústrias neste espaço urbano em surgimento.

2.2.2 – Os primeiros melhoramentos urbanos e o avanço do arruamento pelo surgimento e expansão de loteamentos

Os melhoramentos não tardaram a aparecer em virtude do crescimento do bairro impulsionado, sobretudo, pela industrialização e pelos interesses do setor imobiliário, movido por impulsos especulativos, entre outros.

Na virada do século XIX para o XX, tanto Perdizes, quanto Água Branca e Lapa, eram bairros isolados da porção compacta e contínua da cidade, como visto

---

ocorreu com a Água Branca, cresceu como um núcleo populacional/industrial significativo (*Gram Burgo da Lapa*) para então receber as estações das estradas de ferro que passou a demandar. Ao contrário, na Água Branca, a estação precedeu a formação do núcleo populacional/industrial.

¹⁶⁶ Atas da Câmara Municipal – Sessão de 20/05/1875, Apud SANT'ANNA, op. cit., 1952, p.21.

anteriormente, e também isolados entre si, sendo unidos apenas por uma estreita e descontínua faixa edificada.

Antes de vermos quais foram os melhoramentos ocorridos e como se deu a expansão da área urbana, vejamos como Bandeira Jr. caracterizou os bairros industriais/operários de São Paulo no início do século. Segundo ele “*nem um conforto tem o proletário nesta opulenta e formosa Capital. Os bairros em que mais se concentram por serem os que contém maior número de fábricas, são os do Brás e do Bom Retiro. As casas são infectas, as ruas, na quasi totalidade, não são calçadas, ha falta de agua para os mais necessarios misteres, escassez de luz e de exgottos. O mesmo se dá em Agua Branca, Lapa, Ipiranga, S. Caetano e outros pontos um pouco afastados.*”¹⁶⁷

Assim, a partir de então, inicia-se um gradual processo de valorização que irá mudar estas condições ao longo das décadas. Já no início de 1901, a Água Branca recebeu um melhoramento que Perdizes há poucos anos conhecia, o transporte por bondes. Porém, quando este chegou à Água Branca, já veio em sua versão moderna, a saber, a dos bondes com tração elétrica, da nova concessionária do serviço, a empresa canadense *The São Paulo Tramway, Light and Power Company Limited*, não tendo conhecido o local os bondes de tração animal. Assim, foi criada inicialmente a linha “Água Branca”, uma extensão da linha que anteriormente tinha como ponto terminal o Largo das Perdizes (atual Largo Padre Péricles), o ponto final passando a ser o Largo da Água Branca (atual Praça dos Inconfidentes). Não tardou para que, em meados de 1903, a linha fosse estendida até a Lapa, cobrindo, a partir de então, toda a extensão da rua Guaicurus.

Além do bonde, a partir de 1911, foram instalados os primeiros focos elétricos no bairro e, entre 1915 e 1920, concluída grande parte da implantação dos serviços de distribuição de água e coleta de esgotos.

Quanto ao lazer, cabe menção ao *Parque Fernando Costa*, popularmente conhecido por Parque da Água Branca. Sua origem está vinculada à *Escola Municipal de Pomologia e Horticultura*, criada em 1905, pelo então prefeito Antônio da Silva Prado em terreno de 91.781 m² comprado pela municipalidade na Av. Água Branca.

---

¹⁶⁷ BANDEIRA JR., op. cit., 1901, p.XIV.

Tal escola funcionou somente até 1911, não vingando a idéia, inicialmente proposta pelo prefeito, de a municipalidade prover uma escola de ensino técnico agrícola. O enorme terreno foi fechado, ficando por longo tempo abandonado, servindo apenas como viveiro de plantas para a prefeitura.¹⁶⁸ Alguns anos depois, durante o governo Estadual de Júlio Prestes (1926-1930), no qual foi secretário da agricultura Fernando Costa, surge a idéia de transferir as dependências de um Parque de Exposições e Produção de Animais que havia na Moóca para o terreno da Prefeitura na Água Branca. No entanto, para que o Parque Estadual pudesse ser montado, haveria a necessidade de entendimento com a Prefeitura. Foi feita então, como acordo, uma permuta de terrenos: a Prefeitura cedeu a área da Água Branca e o Estado cedeu a antiga área de internada do Corpo de Bombeiros, local onde foi construído, décadas depois, o Parque do Ibirapuera. Resolvidas as questões, o *Parque Fernando Costa* foi inaugurado em outubro de 1929.

Voltando à questão da ampliação da abertura de ruas, podemos afirmar que o bairro em 1907, (ver mapa VII, a seguir), possuía ainda um escasso arruamento e era muito pouco edificado, com um reduzido número de quarteirões e muito extensos, típicos de uma área industrial.

As principais vias de circulação eram a Avenida Água Branca aberta há pouco menos de dez anos (Av. Francisco Matarazzo a partir de 1950) e a Rua Guaicurus, que faziam e ainda fazem, juntamente com a Avenida São João, a ligação do centro da cidade ao importante bairro da Lapa, passando pela Água Branca. A propósito, segundo Petrone, estas avenidas, durante o primeiro quartel do século XX, constituíram o eixo de expansão da cidade no rumo Oeste e Noroeste, ligando o Centro até o bairro da Água Branca e este até a Lapa e Freguesia do Ó.¹⁶⁹ Foi, portanto, ao longo do eixo destas vias que os loteamentos foram surgindo. A Água Branca, nesta época (1907), ainda mantinha o aspecto de bairro isolado com relação à porção compacta da cidade.

A oeste, a Vila Romana, situada na antiga localidade conhecida como Mandy de Cima, já estava sendo loteada desde 1888, principalmente com lotes agrícolas,

¹⁶⁸ Cf. PACHECO, op. cit., 1982, p. 103-106.

¹⁶⁹ Cf. PETRONE, op. cit., 1958, p. 118.

consequentemente grandes. Apesar do arruamento, a Vila Romana teve uma ocupação lenta e com largas características rurais.¹⁷⁰ Quando mais ocupada com lotes menores, sofreu muito mais a influência e a atração do núcleo da Lapa (*Gram Burgo da Lapa*, planejado e arruado a partir de 1891, compreendendo as atuais ruas do núcleo principal da Lapa e Lapa de Baixo¹⁷¹), do que da Água Branca, que, como já discutido no capítulo anterior, tornou-se mais um bairro radial/linear, sem um núcleo.

MAPA VII: ÁGUA BRANCA E IMEDIAÇÕES – 1907

Trecho da Planta da cidade de São Paulo por Graccho da Gama, com indicação das circunscrições e delegacias policiais, de acordo com a divisão oficial estabelecida pela Secretaria de Estado dos Negócios da Justiça e Segurança Pública. Escala aproximada: 1:20.000

A leste, o córrego da Água Branca ainda constituía um obstáculo natural a ser vencido, tanto que o bairro de Perdizes terminava seu arruamento às suas margens.¹⁷²

¹⁷⁰ Cf. SANTOS, Wanderley dos, op. cit., 1980, p.54.

¹⁷¹ PETRONE, op. cit., 1958, p.59.

¹⁷² Sobre o papel dos cursos d'água na definição da expansão urbana de determinada área, Pierre George salienta que, "de fato, o rio sempre constitui obstáculo para os contatos geográficos. Em áreas desprovidas de infraestrutura e nos tempos mais remotos da história, desempenha freqüentemente o papel de fronteira, separa duas comunidades distintas e muitas vezes antagônicas. (...) Não se pode atravessar um rio em qualquer lugar e a construção das pontes é uma operação técnica onerosa, que requer uma escolha racional de localização. (...)

Ao sul e, sobretudo, ao Norte, existiam grandes vazios que persistiram por longo período (notadamente no norte, entre as ferrovias e o rio Tietê).

Por volta de 1915 (ver mapa VIII, a seguir), já existia a Vila Pompéia, ou pelo menos o seu arruamento, podendo ser considerada uma longa extensão do bairro de Perdizes, uma vez vencida a barreira que representava o córrego da Água Branca. A Vila Pompéia partindo de Perdizes, ocupou toda a área entre os córregos da Água Branca e da Água Preta, de forma que, com sua grande extensão preencheu o enorme vazio que havia, em 1907, ao sul da avenida Francisco Matarazzo e da rua Guaicurus. Continuou vazio, porém, o espaço entre o córrego da Água Preta e o loteamento da Vila Romana, que terminava a leste, na altura da Rua Duílio.

O mapa VIII nos mostra ainda que as edificações são pouco numerosas e bastante dispersas. A parte mais edificada corresponde à rua Turiassú que, por sua vez, se encontra sob a influência direta do crescimento de Perdizes, bairro este que apresenta uma maior área edificada com relação à Água Branca e Vila Pompéia. Sobre este ponto, Petrone afirma que *“até findar o primeiro quartel do presente século, (...) ampliou-se o bairro das Perdizes, que passou a se unir ao da Água Branca, embora por estreita faixa edificada.”*¹⁷³ Segundo Santos, por volta de 1915, a população da Água Branca era de cerca de cinco mil habitantes, inferior à do bairro da Lapa que girava em torno de sete mil habitantes.¹⁷⁴

Segundo Petrone, ao findar o primeiro quartel do século XX, a cidade de São Paulo possuía *“um bloco compactamente edificado, limitado ao Norte pelas vias férreas, a Leste pelo vale do Anhangabaú, a Oeste pelo vale do Pacaembú e ao Sul pelo espigão da Avenida Paulista.”*¹⁷⁵

Além deste bloco central e compacto, como vimos, a expansão da cidade formava blocos em todas as direções, uns maiores e outros menores, uns próximos do bloco central e outros distantes. Assim, cumpre assinalar que a Água Branca fazia parte de um bloco próximo ao central, na iminência de passar a fazer parte do central,

---

Assim as pontes balizam os grandes itinerários, determinado os pontos de passagem durante longos períodos.” (GEORGE, Pierre, op. cit., 1983, p.54.)

¹⁷³ PETRONE, op. cit., 1958, p.122.

¹⁷⁴ SANTOS, Wanderley dos, op. cit., 1980, p. 104.

¹⁷⁵ PETRONE, op. cit., 1958, p.123.

situado a oeste do vale do Pacaembú, “compreendendo Perdizes, Vila Pompéia, Água Branca, Lapa e início do Alto da Lapa.”^{176 177}

MAPA VIII: ÁGUA BRANCA E IMEDIAÇÕES – 1914

Trecho da Planta Geral da cidade de S. Paulo organizada pela Comissão Geographica e Geológica. Escala aproximada: 1:20.000.

¹⁷⁶ Idem Ibidem.

¹⁷⁷ Apesar de não fazer parte do bloco compacto, a Água Branca já se achava, por volta de 1925, continuamente ligada ao bloco, pela radial São João-Água Branca-Guaicurus.

No início do segundo quartel do século, por volta de 1930, a Água Branca, já estava com o seu arruamento quase consolidado, faltando ainda um pequeno trecho, nos arredores do leito do córrego da Água Preta, local onde poucos anos depois iriam se juntar definitivamente os loteamentos da Vila Romana e Vila Pompéia. (ver mapa IX a seguir)

A Vila Romana vinha avançando para leste, tendo já sido abertas as ruas Claudio, Crasso (entre as quais surgiu, em 1931, a Praça Cornélia e a Igreja de São João Batista Maria Vianey¹⁷⁸) e Tibério, a leste da rua Duílio, que já existia em 1914.

Segundo Santos, a partir do final de 1925, a responsável por este avanço da Vila Romana foi a Prefeitura, tendo recebido uma parte das áreas livres entre o córrego da Água Preta e o loteamento da Vila Romana, cujo arruamento obedecia a um traçado ortogonal em sentido norte-sul e leste-oeste. A respeito desta mesma área, Mônica Silveira Brito, constatou que era de propriedade de Lucas A. Monteiro de Barros e F. I. de Assis Moura, os quais tinham um projeto de construir um loteamento que havia sido denominado “Vila Bocayúva”, projeto este que já existia desde os primeiros anos do século.¹⁷⁹ Tanto, assim, que no mapa VII, de 1907, consta a indicação da tal vila, mesmo não havendo arruamento algum por essa época.

Foi, portanto, somente cerca de vinte anos depois que esta área foi arruada, juntando-se definitivamente os loteamentos de Vila Romana e Vila Pompéia. Assim, as ruas Dr. Miranda de Azevedo, Dr. Augusto Miranda e Raul Pompéia¹⁸⁰, após atravessarem o córrego da Água Preta, mudam de direção para o eixo norte-sul, para terminarem nas Ruas Clélia ou Faustolo, assim como já acontecia com a rua Barão do Bananal que, após o córrego, muda de direção e termina na Rua Clélia, que ainda não estava totalmente arruada em 1930.

Além disso, encontravam-se recém abertas ou em fase inicial de abertura as ruas do loteamento em torno da rua Antártica (depois avenida), tanto na porção a leste, até o *Parque Fernando Costa* (popularmente conhecido por Parque da Água

¹⁷⁸ A partir de 1933, desmembra-se da Paróquia de Nossa Senhora da Lapa, tornando-se o templo da Paróquia da Água Branca.

¹⁷⁹ BRITO, op. cit., 2000, p. 80.

¹⁸⁰ Esta rua, conforme podemos ver no mapa IX termina na Rua Venâncio Aires, formando um ângulo reto. Quando transposto o córrego, optou-se por denominar a continuação desta rua, a partir do ângulo reto, de Venâncio Aires e não de Raul Pompéia.

MAPA IX: Mapa Topográfico da Água Branca e Imediações – 1930

Fonte: Trecho reduzido do Mappa Topographico do Município de São Paulo executado pela empresa SARA BRASIL S/A, pelo método nistri de aerophotogrammetria, de acordo com o contracto lavrado em virtude da Lei n.º 3203 de 1928, quando Prefeito S. Dr. José Pires do Rio, sendo director de obras o engenheiro Arthur Saboya. Trecho das folhas 35 e 36. (Escala do original – 1:5.000).

Branca), quanto na porção oeste, nas cinco vias enumeradas por algarismos romanos no mapa de 1930, ruas I, II, III, IV e V, que correspondem atualmente às ruas: Barão de Tefé, Engenheiro Stevenson (transformada em calçada de pedestres quando construído o *Shopping Center West Plaza* em 1991), Embaixador Leão Veloso, Padre Antônio Tomás, Teixeira e Sousa, entre outras que foram abertas mais tarde.

Pelo visto até aqui, podemos concluir que apesar da Água Branca ter surgido como um núcleo isolado da cidade, ao que tudo indica não houve um grande crescimento horizontal deste bairro. Pelo que foi dito anteriormente, sua “conurbação” com os bairros nascentes circunvizinhos se deu pelo crescimento dos últimos e não por seu próprio crescimento. Assim, foi o bairro de Perdizes que encontrou o da Água Branca em sua expansão para sudoeste, com a formação da Vila Pompéia no primeiro quartel do século XX. Foi também a Lapa, através de sua expansão para leste que encontrou a Água Branca, com a formação da Vila Romana. A nordeste, parece-nos que foi a expansão da Barra Funda que se fundiu e se confundiu com a Água Branca. Enfim, o bairro foi se alterando muito mais em função do crescimento da porção central da cidade para oeste e do subúrbio da Lapa para leste, do que por um crescimento endógeno a partir do antigo núcleo de fábricas.

Por fim, outro aspecto muito importante que também pode ser verificado no Mapa IX, refere-se à função industrial do bairro, que por essa época, já se mostrava bem consolidada.

Seguindo o eixo da então Avenida Água Branca em direção à Lapa, sobretudo após o cruzamento da Rua Antártica e depois pelas ruas Carlos Vicari, Guaicurus e Santa Marina, enfim, o eixo das vias paralelas e próximas das ferrovias, nota-se o núcleo industrial do bairro bem definido, com um porte expressivo, não tanto pela quantidade de firmas, mas pelo tamanho das plantas das principais indústrias, tais como a da *Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo*, do *Curtume Franco-Brasileiro* e da *Vidraria Santa Marina*. Havia ainda, outras médias e pequenas indústrias, sem contar várias fábricas e oficinas “de fundo de quintal” que se misturavam em meio às residências.

O crescimento industrial do bairro se deu a partir de meados da década de 1880 e continuou até meados da década de 1950. A partir de então, iniciou-se um lento e

gradual processo de desindustrialização e revalorização imobiliária no bairro, que vem alterando as suas características e que tem se tornado bem visível sobretudo nas décadas de 1980 e 1990.

Passemos, pois, à reconstituição e análise da história recente da Água Branca, entendida sob o prisma, sobretudo, dos processos de desindustrialização e revalorização imobiliária.

FOTO 21: Antiga Estrada de Ferro Santos-Jundiaí na Água Branca. O sentido que vemos é em direção à estação da Luz. (foto do autor. 06/07/2000)

FOTO 22: Estação Água Branca da antiga *E. F. Santos-Jundiaí*, inaugurada em fevereiro de 1867. Neste ponto, a Av. Santa Marina cruza a linha férrea em nível, perdurando assim as cancelas (porteiros) que impedem o tráfego dos automóveis quando os trens estão passando. (foto do autor. 17/07/2000)

FOTO 23: Antiga *Estrada de Ferro Sorocabana* (atual *FEPASA*) em seu trecho na Água Branca em direção à estação da Luz. Foto tomada sobre a passarela da Rua do Curtume. (foto do autor. 06/07/2000)

FOTO 24: *E.F. Sorocabana* em direção à Estação da Luz. Foto tomada sobre a passarela da Av. Santa Marina. Trata-se da porção mais industrializada da Água Branca. Nota-se a grande quantidade de armazéns. (foto do autor. 01/08/1998)

FOTO 25: *Bakery Ltda.*, pequena indústria metalúrgica na Rua Carijós, em seu trecho entre as duas ferrovias. (foto do autor. 17/07/2000)

FOTO 26: Igreja de São João Maria Batista Vianey, construída no início da década de 1930, em estilo barroco, na Praça Cornélia, entre as ruas Claudio, Crasso, Clélia e Coriolano. (foto do autor. 06/07/2000)

FOTO 27: Parque Estadual Fernando Costa, popularmente conhecido por Parque da Água Branca. (foto do autor. 01/08/1998)

FOTO 28: Rua Germaine Buchard. Esta rua é a principal de um loteamento residencial construído entre o Parque da Água Branca e a Av. Antártica. (foto do autor. 01/08/1998)

FOTO 29: Fachada do antigo casarão pertencente a associação “União Fraterna”, no início da rua Guaicurus. (fonte: Emídio Luisi, In: *Ue’ Paesà – Paulista: 120 anos de imigração italiana no Brasil*, 2ª edição, São Paulo, Fotograma Editora e Fotoarquivo Ltda, 2000.)

3 – A Desindustrialização e a Revalorização Imobiliária

Antes de iniciarmos a discussão propriamente dita sobre a *desindustrialização* da Água Branca, é importante definirmos o exato significado deste termo, evitando, assim, possíveis confusões conceituais com relação aos termos *desconcentração industrial* e *descentralização industrial*, os quais, muitas vezes, são tratados por vários autores de forma equivocada. Em alguns casos, os termos que designam os processos são utilizados como sinônimos, ou seja, sem o menor rigor. Vejamos, sucintamente, o que exatamente queremos dizer quando falamos em desindustrialização da Água Branca.¹⁸¹

Em primeiro lugar, tais termos designam processos que, apesar de intrinsecamente relacionados, são processos essencialmente distintos que devem ser abordados na perspectiva das escalas espaciais de sua ocorrência, pois estão profundamente ligados a elas.

A desindustrialização designa um processo específico que vem ocorrendo em algumas áreas, espacialmente delimitadas, nas quais a atividade industrial perde importância em termos absolutos. Segundo Raymond Guglielmo, que estudou o recuo da atividade industrial na periferia norte de Paris, o termo desindustrialização “*é frequentemente empregado de maneira contestável ou contestada, para designar um desaparecimento ou um recuo das operações materiais de produção. Quando estas são substituídas no mesmo lugar por outros segmentos do processo de produção (pesquisa, gestão, por exemplo) seria preferível falar de ‘mutação’ industrial. No caso da periferia Norte próxima, onde há vinte anos, numerosas fábricas fecham, sem que nenhuma atividade ligada à indústria lhe suceda, a desindustrialização no sentido pleno da palavra parece inegável.*”¹⁸² Desse modo, o termo desindustrialização sugere, portanto, que determinada área industrial deixe progressivamente de ser

---

¹⁸¹ Tal discussão foi feita mais amplamente no Trabalho de Graduação Individual por mim apresentado ao Departamento de Geografia da FFLCH – USP, em 1998, sob o título “Industrialização e Desindustrialização na Metrópole Paulistana: o caso da Água Branca”.

¹⁸² GUGLIELMO, Raymond., *Desindustrialisation et evolution de l'emploi à Saint-Denis, Paris*, s/d, p.131 (mimeo).

caracterizada economicamente por sua atividade industrial, havendo, na maior parte dos casos, um paralelo avanço do setor terciário.

O processo de desindustrialização é o que caracteriza as antigas áreas industriais da metrópole paulistana, como é o caso dos bairros da Água Branca, da Barra Funda, da Lapa, do Brás, da Moóca, enfim, daqueles bairros formados ao longo da faixa das ferrovias, a que nos referimos no início deste trabalho (Parte I – Capítulo 2).

Portanto, deve ficar claro que o termo desindustrialização não pode ser aplicado à área metropolitana de São Paulo como um todo, pois existem somente algumas áreas bem delimitadas no interior da metrópole e especialmente dentro do município de São Paulo que se desindustrializam. Sendo complicado, portanto, falar generalizadamente em “desindustrialização da metrópole paulista”. Ou seja, o recuo da atividade industrial na metrópole como um todo, verificado a partir da década de 1970, segundo este entendimento, não pode ser diagnosticado como decorrente de um processo de desindustrialização, na medida em que este é um processo que se apresenta apenas pontualmente.

Desta forma, o que estaria ocorrendo na metrópole, considerada em sua totalidade seria um processo de desconcentração industrial em relação ao resto do país e a outras áreas do estado de São Paulo, uma vez que o histórico processo de concentração tem-se revertido, desde a década de 1970.

Um processo de desconcentração sim, pode ser constatado em duas direções; uma primeira do estado de São Paulo em direção ao resto do país, na qual, o estado de São Paulo reduziu sua participação no total do Valor da Transformação Industrial do Brasil de 58,2% em 1970 para 49,2% em 1990; e uma segunda, da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) em direção a outras áreas do interior do estado, na qual, a RMSP diminuiu sua participação no Valor da Transformação Industrial do estado de 74,7% para 53,3% no período de 1970 a 1990. Esta última direção do processo de desconcentração é denominada por Barjas Negri de “interiorização” da indústria paulista.¹⁸³

---

¹⁸³ Cf. NEGRI, Barjas, Concentração e Desconcentração Industrial em São Paulo (1880-1990), Campinas, Editora da UNICAMP, 1996, p.13.

Por conseguinte, o termo desconcentração industrial, designa aqui, uma relação dinâmica inter-espacial no interior de um espaço mais abrangente. Ocorre, portanto, um processo de desconcentração, quando a atividade industrial de um determinado espaço perde importância em relação à atividade industrial de uma outra área. É um processo que, obrigatoriamente, deve ser pensado em termos inter-espaciais.

É importante, também, levarmos em consideração que, o que se desconcentra espacialmente é, na maior parte dos casos, o setor produtivo das empresas e não, a empresa ou grupo industrial como um todo. Essa característica do processo de desconcentração é de suma importância para entendermos o que vem a ser o processo de descentralização industrial.

Por fim, o termo descentralização industrial designa aqui, um processo de reversão da polarização em que um centro polarizador de uma determinada região deixa progressivamente de ser o pólo dinâmico central e este é transferido para outra área no interior dessa região.

Como pode-se logo constatar, no caso da RMSP, este processo não está ocorrendo mas, ao contrário, com o avanço da desconcentração, **centralizam-se** na metrópole, cada vez mais, as atividades financeiras e de gestão das empresas além de diversos serviços especializados. Portanto “*a tendência das indústrias deixarem de se localizar na capital, em si não significa que se está diante de um quadro de descentralização industrial.*”¹⁸⁴ Assim, o processo de descentralização industrial na RMSP não é constatado empiricamente.

Portanto, o processo de desconcentração distingue-se do de descentralização pelo fato de que este último implica não só numa redistribuição espacial dos estabelecimentos industriais no interior de uma região mas sim, das empresas como um todo e das atividades econômicas a que elas estão direta ou indiretamente ligadas. No caso da descentralização altera-se o pólo de influência da região e não somente o setor produtivo das indústrias como ocorre no processo de desconcentração.

O processo de descentralização não se verifica no estado de São Paulo, na medida em que, as indústrias que se deslocaram para o interior ou, eventualmente, para

---

¹⁸⁴ LENCIONI, Sandra, Reestruturação urbano-industrial no Estado de São Paulo: a região da metrópole desconcentrada, In: SOUZA, Maria Adélia A. de et al. (orgs.), Território - Globalização e Fragmentação, 3ª edição, São Paulo, Hucitec/Anpur, 1996, p.206.

outros estados brasileiros, em grande parte, continuam a ser comandadas por seus escritórios na capital e dependentes dos serviços providos no centro, ou seja, na metrópole de São Paulo.

Em suma, outra maneira de compreender os termos é pensá-los como vinculados às escalas de suas ocorrências. O processo de desconcentração, assim, nos remete à uma escala menor, regional ou até mesmo nacional, na medida em que se trata de um processo dinâmico que envolve uma relação inter-espacial. O setor produtivo das indústrias se desloca de um local para outro, mas no interior de um espaço mais abrangente. Já o processo de desindustrialização, nos remete à uma escala maior, local. Na medida em que, tal processo, como vimos, ocorre na metrópole de maneira fragmentada no espaço e caracterizando mudanças significativas em determinados bairros.

É, pois, a partir deste entendimento que analisaremos o caso da Água Branca neste capítulo.

A compreensão do processo de desindustrialização da Água Branca está assentada numa grande quantidade de elementos que se entrelaçam numa trama complexa que envolve tanto aspectos mais amplos do processo de industrialização como um todo, quanto aqueles relativos ao processo de urbanização.

Por um lado, as condições históricas do processo de industrialização no Brasil como um todo alteraram-se profundamente, sobretudo em decorrência das mudanças macroeconômicas advindas do processo de industrialização pesada, a partir de meados da década de 1950, inicialmente com o Plano de Metas do governo de Juscelino Kubitschek e, num segundo momento, com o dito “milagre econômico” do regime militar, o que determinou a alteração dos setores industriais motores do crescimento econômico, que passam a ser as indústrias de bens de consumo duráveis e de bens de capital.

Assim, as indústrias nacionais que produziam predominantemente bens de consumo não duráveis foram desfavorecidas, por um lado, pelo pequeno interesse dedicado a elas pela política econômica a partir de 1956 e, por outro lado, pela maciça entrada de empresas transnacionais (mais dinâmicas e competitivas) que lhes

reduziram o mercado. E, foram, sobretudo, indústrias de bens de consumo não duráveis que se instalaram, desde o final do século passado na Água Branca.

Além disso, cumpre ressaltar a importante contribuição da mudança do eixo de industrialização para o rodoviário em detrimento do ferroviário, fruto, em grande parte, da industrialização pesada e da implantação da indústria automobilística.

Outros fatores que ocorreram na década de 80 e sobretudo na de 90 também devem ser lembrados, pois contribuem para a elucidação da questão da crise da indústria nacional e, por conseguinte, da desindustrialização. Nestas duas últimas décadas houve uma larga abertura do mercado interno aos produtos importados, criando a necessidade de implantação de novas tecnologias em vários segmentos da indústria nacional, além de uma grande desnacionalização de antigas empresas estatais.

Por outro lado, as condições da urbanização paulistana, concorrem também para elucidar as mudanças processadas no bairro da Água Branca, as quais veremos a seguir. Nesse sentido, acreditamos que a valorização imobiliária que se dá fortemente no bairro, levando-o a atrair empreendimentos do setor terciário em detrimento do secundário, contribui para a elucidação da desindustrialização. Esse incremento do terciário decorre, em parte, da localização privilegiada do bairro no conjunto metropolitano e da infra-estrutura instalada ao longo da história pelo poder público.

Somando-se a isso, o crescimento e adensamento dos bairros vizinhos (sobretudo Perdizes e Vila Pompéia), afetam as mudanças e redefinições que vêm ocorrendo na Água Branca.

Analisando, pois, sob a ótica das empresas instaladas na Água Branca, vemos que estas sofreram “pressões” em dois sentidos. Num primeiro, das macro-políticas econômicas que, por qualquer ângulo que sejam analisadas, não as contemplaram. A políticas econômicas voltaram-se especialmente às empresas transnacionais (principalmente as de bens de consumo duráveis), e às empresas nacionais e estatais (atuando no setor de bens de produção). Num segundo sentido, devido a grande valorização imobiliária que o bairro da Água Branca sofreu e a crescente demanda por serviços na metrópole como um todo e, em especial, no caso estudado, dos segmentos

de classe média e média-alta concentrados nos bairros vizinhos, sobretudo Perdizes e secundariamente, Vila Pompéia.

Antes de prosseguirmos com a análise do bairro em seus principais aspectos atuais, cumpre dizer que o fato desses processos estarem em pleno desenvolvimento, acentua a dificuldade de buscar a sua compreensão.

A saída de indústrias e o aumento do comércio e dos serviços em grande escala tornam-se a nova tônica das transformações recentes do bairro. Das chácaras às indústrias, destas aos *shopping centers*. Tudo isso em pouco mais de um século.

Para compreendermos a revalorização imobiliária, mencionamos, em primeiro lugar, o estudo de Lucila Herrmann, que analisou a extraordinária valorização da avenida/radial São João – Água Branca – Carlos Vicari – Guaicurus – Trindade no período de 1914-34¹⁸⁵. Valorização esta, como vimos, ainda decorrente da presença das vias férreas que tornaram o bairro da Água Branca espaço propício, sobretudo, para a implantação industrial.

Segundo Herrmann, esta radial apresentava a partir do centro da cidade em direção à Lapa, cinco zonas distintas de ocupação e, por conseguinte, de valorização do terreno urbano.

Resumidamente, a primeira seria a área denominada pela autora de “*Centro econômico-político-administrativo*”, estendendo-se “*do Triângulo até as primeiras quadras da S. João.*”¹⁸⁶ Esta área está compreendida no centro da cidade, apresentando uma intensa atividade comercial e uma alta valorização econômica do solo urbano.

---

¹⁸⁵ HERRMANN, Lucila, Estudo do Desenvolvimento de São Paulo através da análise de uma radial: a estrada do café (1935), In: *Revista do Arquivo Municipal*, ano X, volume XCIX, São Paulo, 1944. Este estudo está largamente baseado nas premissas da Escola Sociológica de Chicago, sobretudo na idéia de Ernest W. Burgess (que fez um diagrama da cidade de Chicago), de que as cidades desenvolvem-se organicamente através de círculos/anéis concêntricos, apresentando um esperado padrão de desenvolvimento, seguindo pois uma clara abordagem estruturalista/sistêmica. Tais estudos da Escola de Chicago, trabalham com a idéia de uma Ecologia Humana, como se a cidade tivesse uma lógica semelhante à da natureza ou do corpo humano. Outro autor que também sofreu mais tarde uma clara influência desta Escola foi Langenbuch, em sua pesquisa sobre São Paulo, já citada várias vezes ao longo deste trabalho. Segundo Lefebvre, “*não existe sistema do urbano, nem inserção do urbano num sistema unitário de formas em razão da independência (relativa) entre formas e conteúdos.*” Além disso, “*todo sistema tende a aprisionar a reflexão, a fechar os horizontes*”, a ocultar as contradições. [LEFEBVRE, Henri, op. cit., 1999 (a), p.112-113 e LEFEBVRE, Henri, *O Direito à Cidade*, trad. de Rubens Eduardo Frias, São Paulo, Editora Moraes, 1991, p.1] No entanto, a despeito das críticas teórico-metodológicas que podem ser feitas a esta Escola e à sua abordagem, o fato é que ambos os autores (Herrmann e Langenbuch) deixaram importantes registros da história da cidade de São Paulo, que não podem ser ignorados.

¹⁸⁶ Idem Ibidem, p.29.

A segunda seria uma “*área de transição ou de deterioração*” que, segundo Herrmann, desenvolvia-se devido a uma “*contínua concentração e congestionamento do Centro, (determinando) a sua invasão sobre as áreas vizinhas, e (abrindo) caminho à zona de transição ou de deterioração.*”¹⁸⁷ A autora considera como zona de deterioração, no caso da radial estudada, “*toda a parte da Avenida São João até quase seu final, isto é Alameda Glete.*”^{188 189} Na concepção da autora, esta é uma área de deterioração devido ao “*grande número de casas de perdição, cabarets, grande concentração de vícios, de tóxicos, de indivíduos solitários, meretrícios, hotéis, casas de encontros clandestinos, etc.*”¹⁹⁰

A terceira área é denominada pela autora de “*residencial modesta*”, abrangendo “*o trecho final da S. João, desde a rua Maria Tereza, até a Praça Marechal Deodoro, a rua das Palmeiras até o início da Avenida Água-Branca.*”¹⁹¹ Esta área corresponderia, grosso modo, à porção ocidental do bairro de Santa Cecília e Barra Funda.

A quarta área da radial, por sua vez, é o extremo sul do bairro de Perdizes e a porção oriental da Água Branca. É denominada “*zona residencial de luxo.*” Segundo a autora, esta área “*ocupa toda a Avenida Água Branca, é habitada pela alta burguesia, constituída por famílias em geral abastadas, tradicionalistas, habitando casas confortáveis, luxuosas; por capitalistas e industriais, ou altos funcionários públicos. As residências são propriedades particulares, construídas em terreno espaçoso.*”¹⁹² Cabe salientar que algumas destas casas ainda existem, no entanto, uma grande parte delas foi ocupada pelo comércio do mesmo tipo daquele encontrado na Av. São João, pelo menos até a Av. Antártica. É como se a zona deteriorada de 1934 tivesse avançado para oeste, estendendo-se pela Av. General Olímpio da Silveira (antigo final da Rua das Palmeiras) e trecho inicial (em Perdizes) da Av. Francisco

---

¹⁸⁷ Idem Ibidem, p.31.

¹⁸⁸ Idem Ibidem.

¹⁸⁹ Atualmente a Av. São João estende-se, na direção oeste, até a Praça Marechal Deodoro, quando passa a se chamar Av. General Olímpio da Silveira. Esta última se estende até o Largo Padre Péricles, tendo aí início a Av. Francisco Matarazzo. Esta área deteriorada corresponderia, grosso modo, à porção oriental do Bairro de Santa Cecília, das mediações da Alameda Glete em direção ao Centro e do outro lado da Av. São João, em direção à Av. Rio Branco.

¹⁹⁰ HERRMANN, Lucila, op. cit., p.31.

¹⁹¹ Idem Ibidem, p.33.

¹⁹² Idem Ibidem, p.34-35.

Matarazzo. A antiga “*zona residencial de luxo*”, hoje, é também uma zona deteriorada. A propósito, Pacheco fez a seguinte observação sobre a Avenida Francisco Matarazzo em 1982, dizendo que esta “*nada conserva da bela Avenida Água Branca, outrora arborizada, com amplos passeios e elegantes palacetes.*”¹⁹³

Dezoito anos depois, a Avenida apresenta-se ainda mais deteriorada, pelo menos em seu trecho inicial em Perdizes, já que, após o *Parque Fernando Costa* e o Viaduto Antartica, no trecho mais a oeste, o grande terreno vazio da antiga *Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo*, é agora objeto de um grande projeto imobiliário: um Centro Empresarial, já parcialmente concluído, ao qual voltaremos mais adiante, e em sua frente, tem-se o *Shopping Center West Plaza*, a praça *Conde Francisco Matarazzo Jr.*, além dos fundos da sede da *Sociedade Esportiva Palmeiras* e da lateral do *Shopping Center Bourbon*.

Estas mudanças de uso salientadas acima, contrastam, portanto, com a afirmação de Herrmann sobre a área em 1934. Esta autora afirmou que “*o comércio desaparece completamente na área residencial de luxo, para reaparecer de novo na Lapa.*”¹⁹⁴

Por fim, a última área da radial, seria a da “*zona suburbana*”, que “*inicia-se no fim da Avenida Água Branca, nas vizinhanças dos parques industriais, onde encontramos as fábricas Matarazzo, Franco-Brasileira, etc.*”¹⁹⁵ Cabe ressaltar que um trecho desta “*zona suburbana*” também está contido em nossa área de estudo, constituindo a porção ocidental da Água Branca, próxima da estação ferroviária, local em que encontramos a maior parte das indústrias. A partir daí, a radial se estende até a Lapa, bairro este que apresenta tanto indústrias (margeando a ferrovia), quanto um comércio popular e residências, predominantemente operárias neste trecho. Situação que também vem se alterando, na medida em que, a Lapa, também é um bairro que se encontra em processo de desindustrialização.¹⁹⁶

¹⁹³ PACHECO, op. cit., 1982, p.223.

¹⁹⁴ HERRMANN, op. cit., 1944, p.25.

¹⁹⁵ Idem Ibidem, p.36.

¹⁹⁶ Richard Morse salienta que a radial da São João depois do estudo de Lucila Herrmann, “*afastou-se apreciavelmente de seu esperado padrão de desenvolvimento.*” (MORSE, op. cit. 1970, p. 356) O estudo é válido, no entanto, como um registro de como era a radial naquele momento (1935).

Com relação à valorização diferencial dos terrenos em função de sua localização, Herrmann afirma que, de um modo geral, os maiores valores locativos encontram-se no centro e tendem a diminuir em direção à Lapa, com exceção da Avenida Água Branca que apresenta uma extraordinária valorização, sobretudo em seu lado par, onde encontramos as indústrias e as duas ferrovias. Esta valorização refere-se ao período 1914/1934. Assim, se neste período foram as ferrovias que valorizaram a área, atualmente, notamos uma tendência oposta, com a função industrial perdendo importância para a função residencial de classe média e média-alta e para os serviços em geral. O importante a notar por ora é que, por um motivo ou por outro, os terrenos da Água Branca vêm sofrendo uma grande valorização no decorrer da história.

Como podemos ver, a Água Branca é um espaço da cidade que apresenta usos do solo muito diversificados. A área apresenta desde casas de alto padrão até cortiços. Desde um comércio sofisticado até grandes estabelecimentos industriais. Além disso, o bairro apresenta grandes lotes que são ocupados atualmente por *shopping centers* (o bairro possui três: o maior e mais recente, inaugurado em maio de 1991, é o *Shopping Center West Plaza*¹⁹⁷, com 220 lojas e 4 âncoras – *Renner, C&A, Lojas Americanas* e *Eletro Planet* –; o segundo maior e mais antigo, inaugurado em outubro de 1975, é o *Shopping Center Matarazzo* – que em novembro de 1998, teve seu nome alterado para *Shopping Center Bourbon* –, que ocupa a área da antiga *Oficina Mecânica e Fundação da IRFM*, com 95 lojas e 1 âncora – *Supermercados Sonda*¹⁹⁸ –; o terceiro e menor, é o *Shopping Pompéia Nobre*, inaugurado em 1990, ao lado do *SESC Pompéia*¹⁹⁹); pela *Sociedade Esportiva Palmeiras*, além do *SESC Pompéia*, das indústrias remanescentes e do antigo terreno da *IRFM*, em processo de reutilização.

A nosso ver, o crescimento da Vila Pompéia e, sobretudo, de Perdizes com sua intensa verticalização, sobretudo a partir dos anos 1970, vem contribuindo muito para as mudanças processadas na Água Branca, na medida em que se cria uma grande

¹⁹⁷ O *Shopping Center West Plaza* ocupa o terreno que pertencia à antiga loja de departamentos *Sears Roebuck S.A.* e à concessionária de veículos *Sabricko-Volkswagen*. Esta última mudou-se para a Av. Antarctica, esquina com a Av. Marquês de São Vicente, portanto do lado norte das ferrovias. Antes disso, porém, segundo relato de moradores antigos, o terreno abrigava um parque de diversões.

¹⁹⁸ No início de 2001, esta rede de supermercados abriu mais uma filial na Av. Francisco Matarazzo, próximo do viaduto Antarctica)

¹⁹⁹ Dados obtidos em PINTAUDI, Silvana Maria, *O Shopping Center no Brasil - Condições de Surgimento e estratégias de localização*, In: PINTAUDI e FRUGOLI Jr. (orgs.), *Shopping Center: Espaço, Cultura e Modernidade nas Cidades Brasileiras*, São Paulo, Editora da UNESP, 1992, p.20.

demanda por serviços e lazer que não é satisfeita nos próprios bairros (Perdizes e, de maneira secundária, Vila Pompéia), sendo transferida à Água Branca esta função em virtude da disponibilidade de espaços vazios e ociosos que o bairro possui (além do espaço das indústrias desativadas que se tornaram disponíveis para outras funções) para abrigar os serviços e lazeres que os bairros vizinhos demandam.

Cumprе notar que os serviços oferecidos na Água Branca, sobretudo os grandes *shoppings*, o Parque Fernando Costa (popular Parque da Água Branca) e o SESC, além de satisfazerem a demanda dos bairros próximos, ainda atendem, cada vez mais, uma demanda muito maior, devido a proximidade à marginal do rio Tietê, a demanda metropolitana. A importância das vias marginais para os grandes *shoppings* é enfatizada por Pintaudi ao afirmar que a estratégia de localização do conjunto dos *Shopping Centers* é “orientada para as marginais dos rios Tietê e Pinheiros. Construídas a partir da década de 60, essas vias expressas de circulação ‘aproximaram’ setores da cidade até então distantes.”²⁰⁰ E a autora conclui que “o espaço urbano passa, então, a ser concebido de acordo com as pressões do automóvel, certamente um dos principais responsáveis pela redefinição dos locais de compra.”²⁰¹ O *Shopping Center West Plaza*, construído em 1991, é um dos exemplos de empreendimento que é construído visando uma grande demanda, tanto pelo seu grande porte, quanto por sua localização nas proximidades da via Marginal Tietê, o que lhe facilita o acesso, um dos aspectos fundamentais para a construção de um *shopping* de grandes proporções.

A construção das vias marginais do rio Tietê a partir da década de 1960 e a retificação do leito do rio, que vinha sendo feita desde as décadas de 30, 40 e 50, alteram significativamente a paisagem urbana da Água Branca, pois, ao ser saneada a várzea do rio, extensa porção de solo urbano dos arredores sofreu uma substancial valorização. Ou seja, não foram somente as planícies fluviais (várzea) saneadas que valorizaram, mas também extensa porção dos arredores, sobretudo as terras dos baixos terraços fluviais.

---

²⁰⁰ PINTAUDI, op. cit., 1992, p.36-37.

²⁰¹ Idem Ibidem, p.29.

Para esclarecer esta valorização, basta lembrarmos que foram construídos dois grandes viadutos sobre as linhas férreas, que fazem a ligação da Água Branca, Perdizes, Vila Pompéia e Vila Romana, principalmente, às vias marginais. Os dois viadutos (viaduto Pompéia na parte oeste e viaduto Antártica na parte leste) alteraram a paisagem do bairro, proporcionaram um incrível aumento do fluxo de veículos, o que por sua vez, também demandou a construção da Avenida Sumaré, construída no fundo do vale do córrego Água Branca que foi, então, canalizado, e o alargamento da Avenida Antártica. O local onde hoje está a Praça Marrey Júnior, circular na qual têm início as supra citadas avenidas, que é atravessada pela Rua Turiassú, abrigava um cortiço nas dependências do antigo “cinema Vitória”. Tudo foi demolido para dar lugar à Praça e ao sistema viário em implantação.

Como se vê, a valorização expulsa os pobres para periferias distantes, “convida” as indústrias a procurarem sítio mais propício e, por conseguinte, atrai o setor terciário.

Este conjunto de obras, em realidade, faz parte de um projeto que busca incorporar as várzeas dos rios à metrópole como espaços voltados à circulação, dirigindo o trânsito intra-metropolitano de grandes distâncias, mas também os fluxos regionais e nacionais, para as várzeas, até então, praticamente desocupadas. Assim, a circulação no bairro, que historicamente se dava predominantemente na direção leste-oeste, passou a ser substancialmente incrementada, na direção norte-sul, através dos viadutos e avenidas citadas, que dão acesso às vias marginais e daí levam para vários setores da metrópole.

Estas obras viárias também contribuíram para atenuar a histórica divisão do bairro em dois, aquele ao sul das ferrovias (mais desenvolvido, urbanizado e integrado à cidade) e aquele ao norte das ferrovias (com uma ocupação escassa – grandes lotes vazios –, poucas edificações e baixa densidade populacional).

A este respeito, a proposta de “Intervenção Urbana Água Branca”, realizada pela Empresa Municipal de Urbanização (EMURB) em 1991, constatou que *“uma das principais carências identificadas na área de intervenção foi a quase impossibilidade de transposição do leito da ferrovia, dificultando a integração física de toda a região”*, na medida em que, atualmente, só existem os dois citados viadutos e uma

passagem de pedestres sobre a *E.F. Sorocabana*, quando esta cruza, em nível, a Av. Santa Marina, próximo à estação Água Branca da estrada da *E. F. Santos-Jundiá*.

Desta maneira, a referida operação urbana propõe a *“definição de mecanismos que possibilitem a suplantação desta barreira, de maneira que a utilização da área a norte ocorra na mesma intensidade e qualidade daquela verificada a sul da ferrovia.”*²⁰² Para tanto, a operação propõe a construção de duas obras para a melhor transposição do leito das ferrovias, a saber: a) uma passagem aérea de pedestres, próximo ao encontro do viaduto Pompéia e da Avenida Francisco Matarazzo, que seria uma obra inevitável, tendo-se em vista a idéia de construir neste local a estação Água Branca do Metrô, no antigo terreno do núcleo de fábricas da *IRFM*²⁰³ e b) uma avenida subterrânea de automóveis e pedestres, sob a atual Av. Santa Marina, passando por baixo dos trilhos das estradas de ferro, local que possui atualmente uma pequena passagem aérea de pedestres. Segundo o documento da operação urbana, as duas obras são necessárias, porque suas localizações *“estarão revestidas de grande importância na medida em que significarão importantes eixos de circulação de pedestres pela necessidade de acesso ao transporte público, contribuindo para que em seu entorno surjam naturalmente pólos de atração comercial e de lazer, exigindo por parte do setor público uma preocupação especial com os aspectos relativos ao desenho urbano nestas áreas.”*²⁰⁴

O mapa X a seguir, mostra um trecho da Água Branca no início da década de 1970, momento no qual o bairro ainda apresentava grande quantidade de indústrias. No entanto, as principais transformações urbanísticas, sobretudo as do sistema viário, já se encontravam concluídas e, a partir de então, a desindustrialização passou a apresentar-se de forma concreta no bairro.

²⁰² Proposta de “Intervenção Urbana Água Branca”, da Empresa Municipal de Urbanização (EMURB), de setembro 1991, p.17.

²⁰³ Esta estação seria a primeira de uma possível extensão da linha Leste-Oeste do Metrô, a partir da estação Barra Funda. No entanto, um documento da EMURB, intitulado “Plano de Urbanização Pompéia”, de 1985, o qual, inclusive, serviu de base para a formulação de várias propostas da “Operação Urbana Água Branca” de 1991, coloca em cheque a real intenção do Metrô em construir a tal extensão da linha, já que a Estação Barra Funda acabou sendo concebida *“como estação terminal, contando inclusive com um sistema de integração com outros meios de transporte, (tornando) remota a possibilidade do METRÔ instalar na área”* a dita estação, conforme originariamente planejado. (Cf. Plano de Urbanização Pompéia – Z8-060/2, EMURB, 1985, s/pág.)

²⁰⁴ “Operação Urbana Água Branca”, EMURB, 1991, p.17.

MAPA X: MAPA TOPOGRÁFICO DA ÁGUA BRANCA E IMEDIAÇÕES – 1971

Mapa Topográfico do Instituto Geográfico e Geológico de São Paulo (IGGSP). Trecho da folha 4.
Escala aproximada: 1:14.125

Comparando-se o mapa X com os mapas VII (1907), VIII (1914) e IX (1930), vemos que o arruamento já se completou totalmente. Ao norte, no entanto, ainda se encontra um grande vazio, que vem sendo preenchido nestes últimos trinta anos, mas que ainda persiste em alguns trechos.²⁰⁵

²⁰⁵ Tal vazio de arruamento e de edificações, ao norte das ferrovias, entre os viadutos Pompéia e Antarctica e a Av. Marquês de São Vicente, (compreendendo uma área de mais de 260.000 m²), até pelo menos 1985, pertencia a apenas 10 proprietários, dentre os quais, curiosamente, a *Cia. Antarctica Paulista*, com um terreno de 24.503,50 m². Tal terreno fora desmembrado na década de 1860 para a construção da *São Paulo Railway*, quando era de propriedade de Joaquim Sales, fundador da fábrica de gelo e banha da Antarctica em 1885, conforme visto anteriormente. Até 1986, quando foi construída a Av. Gustav Willi Borghoff pelo Metrô para ligar a estação Barra Funda à Av. Nicolas Boer (na época Av. Córrego da Água Preta, continuação da Av. Pompéia depois do viaduto do mesmo nome), paralela e lindeira ao norte da ferrovia, o terreno não possuía nenhuma via de acesso.

Porém, muitas outras mudanças urbanas e urbanísticas vêm ocorrendo desde a década de 1970, intensificadas, no final da década de 1990, contribuindo para que este espaço se valorize favorecendo, conseqüentemente, sua desindustrialização.

Vejamos, sucintamente, quais as principais diretrizes e ações empreendidas pelo poder público na Água Branca, de acordo com a proposta de intervenção urbana formulada em 1991.²⁰⁶ Proposta esta que já vem sendo executada em parte, trazendo alguns resultados parciais e que leva em consideração a desindustrialização do bairro, contribuindo, por sua vez, para a acentuação deste processo.

Em primeiro lugar, cabe esclarecer que a área compreendida pela operação é muito mais ampla do que o bairro da Água Branca. Ela abrange, parcialmente, três subdistritos: a porção leste do subdistrito da Lapa, o nordeste do subdistrito da Barra Funda e o norte do subdistrito de Perdizes, sendo limitada ao norte pelo canal do rio Tietê; a leste pela ponte da Freguesia do Ó, seguindo pelas Avenidas Comendador Martinelli, Santa Marina e rua Carlos Vicari; a oeste pela ponte da Casa Verde, seguindo pelas avenidas Abraão Ribeiro e Pacaembú; e ao sul pela rua Turiassú. Este fato, sem dúvida, dificulta, em determinados aspectos, a análise desta operação no que tange aos problemas específicos de nosso estudo, na medida em que, apesar da operação reconhecer inúmeras sub-áreas e as grandes diferenças entre elas no interior da área como um todo, algumas das análises são feitas considerando-se a área total. Assim, sempre que as análises e propostas são feitas genericamente no documento da operação, não podemos absorvê-las como específicas de nossa área de estudo, que se restringe a uma parcela da área total da operação.

A análise deste documento como um todo revela, explicitamente, uma preocupação constante de controlar ou, muitas vezes, diminuir consideravelmente as

---

²⁰⁶ A iniciativa de formular e executar a “Operação Urbana Água Branca”, partiu da Secretaria Municipal do Planejamento em 1989, na medida em que o Plano Diretor do Município, de 1985, estabelecia a Água Branca/Barra Funda como “*área de especial interesse para a implementação de operação urbana*”. Assim, a partir de estudos e diagnósticos preliminares realizados em 1989, a EMURB, em 1991, elaborou um documento denominado de “Operação Urbana Água Branca” que foi encaminhado à Câmara dos Vereadores, discutido, reelaborado na forma de Lei, votado e, finalmente, aprovado em novembro de 1994. No ano seguinte, o então Prefeito Paulo Salim Maluf, sancionou a Lei. Assim, a partir de 1996, ela deveria começar a ser executada. Cumpre ainda esclarecer, a definição do que é uma “operação urbana”, segundo a EMURB: uma operação urbana é “*um conjunto de mecanismos jurídicos, institucionais e financeiros voltados ao cumprimento de um plano de renovação urbana, abarcando em seu escopo desde a adequação das infra-estruturas públicas até a definição de padrões adequados de desenho urbano.*” (Operação Urbana Água Branca, EMURB, 1991, p.12-13).

atividades industriais da área, e é dada ênfase para sua diminuição na área que corresponderia, grosso modo, ao bairro da Água Branca.

Este “estímulo” ao recuo da atividade industrial consiste, em realidade, no reconhecimento de que a área valorizou-se e a atividade industrial vem aí perdendo importância. A nosso ver, a diretriz de controlar a expansão ou mesmo estimular a saída de indústrias relaciona-se à idéia de “embelezar o espaço” e, assim, contribuir para a sua valorização, tanto para a atividade terciária quanto para a residencial destinada às camadas média e média/alta.

Assim, a operação consolida os usos prioritários recentes da área, dando novas diretrizes de uso e ocupação (com grande estímulo à implantação de atividades terciárias) e empreendendo algumas importantes obras, sobretudo no sistema viário, o que, de certa forma, acaba também alimentando o processo de desindustrialização do bairro.

Para tanto, a operação sugere mudanças no zoneamento da área, diminuindo o número de zonas que permitam atividades industriais e criando mecanismos que induzam a ocupação dos terrenos vazios (que representavam em 1991 uma área de 788.655 m² ou 23% da área total objeto da operação) “*através do reparcelamento do solo e da implementação de sistema viário local*”²⁰⁷

O mapa XI representa estas orientações, mostrando as diretrizes de uso e ocupação propostas na Operação Urbana (ver mapa XI, a seguir, notando que, o bairro da Água Branca corresponde, grosso modo, à porção sudoeste do mapa).

Estas obras incluem a abertura de novas avenidas, a extensão da Av. Senador Auro Soares de Moura Andrade, construída em associação com o capital privado, (concluída parcialmente no início de 2001), entre o antigo terreno da *IRFM* e as ferrovias, representando a continuação, para oeste, da dita avenida já existente; alargamento e extensão de avenidas existentes; construção de passagens sobre ou sob as ferrovias; parcelamento em lotes menores de grandes áreas vazias; construção de uma nova ponte sobre o rio Tietê, no final da avenida Pompéia/Água Preta (A Av.

---

²⁰⁷ “Operação Urbana Água Branca”, EMURB, 1991, p.2.

além das contribuições de melhoria da população residente na área. O prazo estabelecido para a implementação e conclusão das obras é de 16 anos e a estimativa total dos recursos arrecadados para a operação é de US\$ 155.148.000, portanto, superior à estimativa de gastos.²⁰⁹

A Água Branca, pelo que vem sendo exposto, apresenta uma excelente infraestrutura urbana, o que concorre para que este espaço seja ainda mais atraente para os empreendedores imobiliários, além, é claro, de uma posição estratégica e privilegiada, pelo menos até agora, no conjunto metropolitano, chamando a atenção dos empresários de grandes empreendimentos terciários.

A respeito, falaremos a seguir um pouco de um caso, a saber, o da *IRFM – Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo*, o qual representa bem as transformações pelas quais o bairro vem atravessando, sobretudo, nos últimos trinta anos.

---

²⁰⁹ Conforme a “Operação Urbana Água Branca”, EMURB, 1991. p.48.

FOTO 30: Vista geral da Água Branca na década de 1960. O logradouro que vemos a direita em primeiro plano é o início da Rua Clélia. Em segundo plano, mais ao centro, vemos a Av. Francisco Matarazzo. Os viadutos (Pompéia e Antarctica) ainda não tinham sido construídos nessa época. No centro-direito da imagem vemos a *Oficina Mecânica e Fundição da IRFM*, local onde encontramos atualmente o *Shopping Center Bourbon*. No lado esquerdo, no segundo plano, vemos parcialmente o núcleo de fábricas da *IRFM*. (fonte: *Matarazzo 100 anos*, CL/A Comunicações, 1982.)

FOTOS 31 e 32: Viaduto Antarctica em dois momentos. À direita, recém construído, em foto tirada em Janeiro de 1971. À esquerda, em foto tomada do mesmo ângulo em Maio de 2000. Excetuando-se o viaduto, tem-se a impressão de que se trata de locais diferentes diante das transformações que o entorno sofreu neste últimos trinta anos. (fontes: foto 31, do autor em 03/05/2000 e foto 32, cedida por Shirley Bonini Paladino).

FOTOS 33 e 34: Praça Marrey Jr., sudeste da Água Branca, vista em dois momentos. A foto abaixo, foi tirada no ano de 2000 e a foto acima em 1968 ou 1969. A avenida em primeiro plano é a Antarctica. À esquerda, tem-se a Av. Sumaré em fase final de construção (na foto acima, pois na foto abaixo a via fica escondida atrás dos edifícios que conforme pode-se constatar, se multiplicaram). No canto inferior direito, vê-se, em parte, as piscinas do clube da *Sociedade Esportiva Palmeiras*. (fontes: foto 33, cedida por Shirley Bonini Paladino e foto 34, do autor em 03/05/2000).

FOTOS 35 e 36: Visão Geral da área da Água Branca entre a Av. Antarctica e o Parque da Água Branca em dois momentos. À esquerda, em Maio de 2000 e à direita, em Janeiro de 1971. Esta porção do bairro possui predominantemente casas e, como pode-se notar, é a que menos alteração sofreu ao longo destes últimos trinta anos. No fundo, depois do Parque da Água Branca, vemos vários edifícios do bairro de Perdizes. A verticalização de Perdizes já é marcante em 1971. (fontes: foto 35, do autor em 03/05/2000 e foto 36, cedida por Shirley Bonini Paladino).

FOTO 37: Praça Francisco Matarazzo Jr. em Dezembro de 1970. Trata-se de um bosque que é remanescente do antigo *Parque Antarctica*, vendido para o *Palmeiras* no final da década de 1910. As casas que vemos em primeiro plano fazem parte do loteamento construído no triângulo formado pelas avenidas Francisco Matarazzo, Antarctica e rua Padre Antônio Tomás. As chaminés no centro são da caldeiraria da *IRFM*. No fundo nota-se uma grande área desocupada, depois das linhas férreas. Tal área permanece ainda hoje em grande parte

desocupada como veremos na página seguinte. (fonte: cedida por Shirley Bonini Paladino)

FOTO 38: No centro, o estádio *Palestra Itália* da *Sociedade Esportiva Palmeiras* em Janeiro de 1971. A rua que vemos em primeiro plano é a Padre Antônio Tomás. No fundo, temos uma visão geral da Água Branca. (fonte: cedida por Shirley Bonini Paladino)

FOTO 39: Avenida Marquês de São Vicente. Nota-se que continua desocupado uma área muito extensa na porção entre o rio Tietê e as ferrovias, nas proximidades do viaduto Pompéia. Tal área foi ganha e valorizada com o saneamento da várzea do rio Tietê e sua retificação (foto do autor. 17/07/2000)

FOTO 40: Imóvel residencial na Av. Francisco Matarazzo, em frente ao Parque da Água Branca, e seu processo atual de deterioração. (foto do autor. 10/08/2001)

FOTO 41: Avenida Francisco Matarazzo em processo de deterioração. Quase todos os imóveis dessa porção da avenida estão desocupados e disponíveis para locação ou venda. (foto do autor. 10/08/2001)

FOTO 42: Av. Francisco Matarazzo nas proximidades do viaduto Antarctica, local que apresenta um aspecto diferente do anterior. O hipermercado que vemos é uma filial da rede *Sonda*, construído no início de 2001 em local onde havia um edifício em construção abandonado no terceiro pavimento há vários anos. (foto do autor. 10/08/2001)

3.1 Da IRFM – Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo ao Centro Empresarial Água Branca

Conforme já visto no capítulo dois, item 2.1.2., a *IRFM*, comprou da *Companhia Antarctica Paulista*, um grande terreno com cerca de cem mil metros quadrados e nele construiu um grande núcleo integrado de fábricas, entre as linhas férreas e a Av. Francisco Matarazzo (na época Av. Água Branca), entre os atuais viadutos Pompéia e Antarctica.

O núcleo cresceu até meados da década de 1950, momento no qual funcionava com o maior número de fábricas (por volta de 20 unidades). A partir da década de 1960, é possível constatar que o número de fechamentos de fábricas supera o de abertura de novos estabelecimentos. Ou seja, ainda que de maneira gradativa, o núcleo começa a se tornar menor, diminuindo as suas atividades.

Desta forma, no início da década de 1980, aquele que havia sido um grande núcleo integrado de fábricas e oficinas diversificadas, passa a produzir apenas velas e glicerinas, sabões e sabonetes. Havia sido fechados, inclusive, os setores de infraestrutura do núcleo, tais como as oficinas eletro-mecânicas, os setores de marcenaria, vidraçaria, embalagens, caixas, transportes, etc.

Em abril de 1985, a Secretaria Municipal do Planejamento, ao realizar os primeiros levantamentos para a definição da Operação Urbana da Barra Funda, constatou, ao estudar o bairro, a importância histórica do conjunto de fábricas Matarazzo na Água Branca, considerando-o como um importante testemunho do processo de industrialização em São Paulo.

Assim, o Departamento do Patrimônio Histórico da Prefeitura de São Paulo (DPH), decidiu encaminhar pedido de tombamento do núcleo de fábricas, baseado nas conclusões apontadas tanto pelo estudo da Secretaria Municipal do Planejamento quanto pelo inventário realizado pelo arquiteto Benedito Lima de Toledo que, em 1978, procurou identificar os bens culturais envolvidos no traçado da linha oeste do Metrô que incluía os bairros de Santa Cecília, Barra Funda, Água Branca e Lapa e considerou o conjunto de fábricas da *IRFM* na Água Branca como um bem a ser preservado. Em 13 de novembro de 1985, o DPH enviou ao então presidente do

CONDEPHAAT, Prof. Dr. Modesto Souza Barros Carvalhosa, uma solicitação de abertura de processo, por esse órgão, com o intuito de aprofundar o estudo do valor histórico e cultural dos imóveis das fábricas e, possivelmente, tombá-las como patrimônio cultural da sociedade. O DPH insiste que a proteção do conjunto de fábricas faz-se premente, na medida em que são profundas as alterações urbanas que se processam na área, sobretudo, em virtude da construção da estação-terminal Barra Funda do Metrô.

Desta forma, o CONDEPHAAT prontamente se interessa pelo pedido do DPH da Prefeitura e, em 18 de novembro de 1985, manifesta-se favoravelmente à abertura de um processo de tombamento do conjunto de edifícios da *IRFM* da Água Branca.

Assim, imediatamente, os interessados e envolvidos são avisados da abertura do processo e iniciam-se os estudos que visam determinar o valor histórico, arquitetônico e cultural dos imóveis.

O conflito de interesses foi inevitável, na medida em que, a *IRFM*, em crise que há anos vinha se aprofundando e da qual jamais iria se recuperar e já largamente endividada, protestou contra o tombamento dos imóveis, seguindo-se daí, durante os anos de 1985 e 1986, o desenrolar de um processo que foi finalizado com a paralisação total das poucas fábricas que ainda funcionavam e, em seguida, a demolição de grande parte dos imóveis, para que não houvesse o que ser tombado.

Diante do conflito, acabaram sendo tombados somente a caldeiraria do núcleo, suas três chaminés, e alguns edifícios isolados, entre as ferrovias, sendo o terreno, na prática, liberado para qualquer empreendimento.

A vitória dos interesses econômicos se deu mais uma vez em detrimento dos interesses preservacionistas movidos por alguns (poucos) integrantes dos órgãos públicos e entidades de classes. Afinal, o espaço enquanto produto, a cidade como uma mercadoria a serviço dos interesses do capital não podem ser congelados por alguns que consideram o espaço enquanto obra, que deva ser preservada, ainda que contraditoriamente, a obra, nesse caso, fosse um produto do capital (os antigos imóveis industriais da *IRFM*).²¹⁰ A esse respeito, Seabra afirma que “*o público e o privado*

---

²¹⁰ Nesse sentido – o do produto do capital reapropriado enquanto obra – encontramos uma contradição do espaço, revelada no conflito produzido pelo próprio capital no interior do espaço que ele mesmo criou e manipula em seu favor.

caminham juntos na produção da cidade. A estruturação do setor público não pressupõe, em si mesma, a superação do privado. Pelo contrário, o viabiliza.”²¹¹ Não se trata, pois, de uma luta entre os poderes públicos e privados, mas antes uma associação de interesses que convergem em prol dos últimos. Voltemos ao caso da *IRFM* e vejamos o desenrolar da história, que confirma ainda mais as proposições acima.

Nessa época (meados da década de 1980), a *IRFM*, alegava a necessidade de se construir no terreno um grande *shopping center*, o qual, segundo a empresa, seria a salvação de seu esvaziamento econômico. No entanto, parecia já ser tarde demais, na medida em que, por um longo período de quase doze anos (1986-1998), nada foi feito concretamente no terreno.

O projeto do *shopping center* foi abandonado, provavelmente, em virtude da construção, no final da década de 1980 do *Shopping Center West Plaza* (inaugurado em 1991), em frente ao terreno da *IRFM*. Outros projetos passaram então a ser aventados.

Em 1992, a situação da *IRFM*, deu mais uma mostra de que a crise era incontornável, pois o terreno foi alienado para a empresa *Ricci e Associados – Engenharia e Comércio Ltda.*, passando esta a ter o seu domínio de posse.

No ano seguinte, em 1993, dos edifícios tombados em 1986, os que ficavam entre as vias férreas, foram excluídos do tombamento, devido à constatação de que estes representavam perigo à segurança das vias férreas, havendo risco de desmoronamentos.²¹² Restaram, tombadas, somente a caldeiraria e as chaminés. Com exceção dos processos de transferência de posse e tombamento dos imóveis, concretamente o terreno permaneceu um grande vazio desde as demolições até o final de 1998.

---

²¹¹ SEABRA, Odette Carvalho de Lima, Os Meandros dos Rios nos Meandros do Poder: Tietê e Pinheiros – valorização dos rios e das várzeas na cidade de São Paulo, Tese de Doutorado, FFLCH – USP – Departamento de Geografia, São Paulo, 1987, p.15.

²¹² É possível que tal exclusão dos edifícios lindeiros à ferrovia, devido ao perigo de desmoronamento, seja apenas uma razão inventada para que os imóveis fossem demolidos, já que tais edifícios iriam atrapalhar no futuro a execução dos projetos da empresa *Ricci & Associados – Engenharia e Comércio Ltda.*

Em novembro de 1998, iniciaram-se as obras do “*Centro Empresarial Água Branca*”²¹³. Tal projeto é um grande empreendimento que envolve não somente a iniciativa privada, mas também o setor público, sobretudo a EMURB, que ficou responsável pela vistoria da construção da extensão da Av. Senador Auro Soares de Moura Andrade, nos fundos do terreno, conforme já dissemos. Ou seja, todas as transformações que estão sendo produzidas na área estão casadas com a “Operação Urbana” proposta pela EMURB.

O projeto consiste na construção de seis grandes e modernos edifícios comerciais de alto padrão, com andares corridos de 1.000 m², para abrigar médias e grandes empresas, dos quais, quatro já estão concluídos e os outros dois serão implantados, sendo que um deles, será uma torre de 60 pavimentos e 200 metros de altura, de acordo com o projeto consultado²¹⁴. Segundo propaganda dos edifícios já prontos, veiculada em novembro de 2000 no jornal o Estado de São Paulo²¹⁵, importantes companhias, tais como a *PricewaterhouseCoopers*, a *Companhia Siderúrgica Belgo Mineira* e a *Ericsson Serviços de Telecomunicações Ltda.*, estão sediadas nos edifícios.

Além dos 6 edifícios expostos acima, há ainda, em projeto, mais 7 edifícios, (totalizando 13 torres comerciais), um hotel com centro de convenções, uma praça pública (no centro do terreno em área que será aberta para a visitação pública e que inclui o imóvel da caldeiraria tombada da *IRFM*, local já restaurado e que abriga um centro de eventos, denominado atualmente de *Casa das Caldeiras*)²¹⁶, além de um centro de compras e serviços para a grande demanda que se pretende criar.²¹⁷

²¹³ O “Projeto Água Branca” foi elaborado por *Aflalo & Gasperini Arquitetos Associados* em 1997 para a *Ricci & Associados*. (Cf. Revista Projeto Design, n.º 217 de 02/1998, p.50-53).

²¹⁴ *Revista Projeto Design*, n.º 217 de 02/1998, p.50-53.

²¹⁵ Jornal “O Estado de São Paulo”, de 14 de Novembro de 2000, ano 121, n.º 39.109, p. A20.

²¹⁶ Segundo o Jornal da USP de 28/08 a 03/09 de 2000, ano XV n.º 519, p.20, o Museu de Arte Contemporânea da USP (MAC), recebeu em julho de 2000 do prefeito Celso Pitta uma área de 4.800 m² adjacentes ao viaduto Antarctica, no antigo terreno da *IRFM*, para a construção de uma nova sede. O diretor do MAC, o Sr. José Teixeira Coelho Neto, em entrevista ao jornal, disse que será aberto um concurso para definir a escolha do projeto arquitetônico do edifício e que em cerca de três anos e meio, as novas instalações do museu possivelmente já estarão prontas. Tais informações foram posteriormente (em 18 de Junho de 2001) confirmadas por uma corretora da *Abyara* (empresa responsável pelas vendas e locação dos edifícios), ao ser consultada a respeito.

²¹⁷ Até agora, somente foram construídos 4 edifícios comerciais, a continuação da avenida Sen. Auro Soares de Moura Andrade e a restauração da caldeiraria tombada. A execução do restante deste megaprojeto deve depender da aceitação efetiva dos primeiros edifícios. O que foi feito até o momento é apenas a primeira fase de construção, mesmo porque, foram utilizados menos de 1/3 do total da área do terreno de 100.000 m².

O acesso para os edifícios do empreendimento será pela extensão da Av. Sen. Auro Soares de Moura Andrade), para não piorar o já pesado tráfego de veículos na Av. Francisco Matarazzo. Não há dúvida que os impactos na região serão grandes, e não somente incidirão no trânsito, mas levarão a toda uma reformulação de uso e valorização do bairro.

Sobre este ponto, a publicidade feita para divulgar o “*Centro Empresarial Água Branca*”, insiste sempre no nome Água Branca como representando um bairro que está renascendo. Um nome que significa uma região “*localizada estrategicamente, com acesso fácil às principais rodovias, possui completa infra-estrutura de transportes, comércio, serviços, lazer e cultura e está sofrendo uma grande transformação. (...) Assim, o Centro Empresarial Água Branca, acompanhando o irreversível renascimento da Água Branca, vem projetando-se como um dos mais rentáveis e seguros investimentos do mercado.*”²¹⁸

Como vemos, a publicidade insiste num renascimento ou reinvenção do bairro da Água Branca, insistindo em sua nova *identidade* (uma região terciária), ao mesmo tempo que investe na construção desta nova *identidade*. Trata-se, como vimos na Introdução, da ideologia do bairro, que interessa, em alguns casos, a determinados grupos que investem capital no espaço e dele esperam um retorno. O bairro passa a ser reinventado ideologicamente.

Segundo outro anúncio, a principal qualidade do centro empresarial é a “*sua excepcional localização no centro nervoso da Água Branca.(...) Ponto de encontro dos mais importantes sistemas rodoviários, ferroviários e metroviários de São Paulo, a Água Branca oferece a localização empresarial mais estratégica da capital, como a melhor opção para abrigar as sedes das empresas instaladas no Estado. A localização é excelente para empresas com unidades produtoras servidas pelas rodovias paulistas. Também o complexo do Anhembi e os aeroportos de Cumbica e Campo de Marte são facilmente atingidos deste ponto. Próximo, a 300 metros, está o Terminal Metro-rodo-ferroviário da Barra Funda, a maior estação metro-ferroviária do País.*” Há ainda

---

²¹⁸ Publicidade feita pela agência de publicidade Archote. Os anúncios que veicularam em jornais, revistas e em folhetos, estão disponíveis na internet: www.imovelweb.com.br/aguabranca/.

menção, em vários anúncios, aos bairros residenciais de alto padrão, que existem no arredores da Água Branca, referindo-se a Perdizes e Pompéia.²¹⁹

Este caso que resumidamente apresentamos é, sem dúvida, o mais representativo destas mudanças que estamos apontado sobre a questão da desindustrialização e da revalorização do bairro, mas não é o único. Além da *IRFM*, o terreno que abrigava o *Curtume Franco-Brasileiro*, o da *White Martins* e o da *IBESA/CONFAB*, também se juntam aos exemplos, entre outros, de antigos imóveis industriais que atualmente abrigam atividades do setor terciário, que atingem não o âmbito local, mas o metropolitano. Ou seja, não se trata de empreendimentos **do** local, que visem atender uma demanda local, mas de empreendimentos **no** local, que visam a metrópole como um todo. Voltaremos à esta questão na próxima parte.

Tentamos até aqui, estabelecer um quadro analítico que buscou possibilitar a compreensão das transformações recentes que vêm ocorrendo na Água Branca, sobretudo em decorrência dos processos de desindustrialização e de revalorização imobiliária, os quais estão profundamente interligados.

Em suma, vimos que as singularidades do bairro devem ser necessariamente interligadas às mudanças e ao tipo de urbanização que se processou em São Paulo como um todo e também, deve-se levar em consideração as profundas transformações na indústria, sobretudo a partir de meados da década de 50, que estimularam as de bens de consumo duráveis e de bens de capital. As indústrias nacionais que produziam predominantemente bens de consumo não-duráveis passaram a ser a parte fraca do tripé econômico. E foram, sobretudo, as produtoras de bens de consumo não duráveis que se instalaram, desde o final do século passado, na Água Branca.

Por fim, ainda no que se refere ao recuo da indústria, é muito difícil determinar com exatidão o momento em que a desindustrialização efetivamente se inicia, isso porque os fatores que influem neste processo, além de serem extremamente

---

²¹⁹ Cf. www.imovelweb.com.br/aguabranca. Tais anúncios, são assim intitulados: 1. “Água Branca. O melhor destino para investimentos em busca de alta rentabilidade e segurança.”, 2. “Água Branca. Aqui todos os caminhos levam ao melhor investimento imobiliário do momento.”, 3. “Água Branca. Sob todos os pontos de vista o melhor caminho para um investimento seguro.”, 4. “Centro Empresarial Água Branca: a comunidade empresarial de São Paulo prepara-se para receber o novo pólo comercial.”, 5. “Centro Empresarial Água Branca. Facilidade de acesso às rodovias que ligam a capital com o interior. Logística fundamental para o sucesso das empresas do novo milênio.” e 6. “Aço, concreto, vidro e moderna tecnologia. Centro Empresarial Água Branca: preparando-se para receber as grandes empresas do século 21.”

complexos, são muitos, desde os de caráter macroeconômico até os que se manifestam na escala do bairro ou de setores do bairro. Este fato agrava-se se levarmos em conta que se trata de um processo relativamente recente e que ainda não apresentou claramente todas as suas faces e possibilidades.

*

Uma vez reconstituídos alguns dos principais traços da urbanização paulistana e, em seu interior, da Água Branca, buscaremos, na parte final deste trabalho, uma interpretação que dê conta da compreensão desta urbanização, levando-se em conta os pressupostos, questionamentos e discussões apresentadas na Introdução.

FOTO 43: Antiga caldeiraria da *IRFM*. Já restaurada e denominada atualmente de “Casa das Caldeiras”, fazendo parte do empreendimento da *Ricci*, como um local destinado a eventos particulares. (foto do autor. 10/08/2001)

FOTO 44: Vista geral da parte central da Água Branca em 1997, entre os viadutos Pompéia (primeiro plano) e Antarctica (segundo plano, no lado esquerdo). O grande terreno que vemos praticamente vazio nessa data é o da *IRFM*, no centro do qual ainda permanecem três chaminés e a caldeiraria, que foram tombadas pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo (CONDEPHAAT). (fonte: Nelson Kon e Vera Albuquerque, In: *Projeto Arte/Cidade, a cidade e suas histórias*, realizado em Novembro de 1997.)

FOTO 45: Ruínas da *IRFM* na Água Branca. (foto do autor. 23/11/1997.)

FOTO 46: Desvio ferroviário interno em ruínas da antiga *IRFM*. O mato toma conta das antigas instalações fabris. (foto do autor. 23/11/1997)

FOTO 47: Locomotiva abandonada no desvio ferroviário interno das antigas instalações da *IRFM* na Água Branca. (foto do autor. 23/11/1997)

FOTO 48: Ruínas de alguns edifícios da *IRFM* na Água Branca, situados na estreita faixa entre as ferrovias. Foto tomada a partir do viaduto Pompéia (fonte: cedida por Anelise Briganó Luzio, 1997)

FOTO 49: Da esquerda para a direita vemos: 1) Rua Gustav Willi Borghoff, que liga o viaduto Pompéia, além-ferrovias, ao terminal metro-rodoviário da Barra Funda. 2) Antiga ferrovia Santos-Jundiaí 3) Ruínas remanescentes da *IRFM*, entre as ferrovias. No fundo vemos os primeiros quatro edifícios da *Ricci Engenharia e Associados Ltda.*, ainda em construção. (foto do autor. 17/07/2000)

FOTO 50: Área do terreno da *Ricci* que pertencia a *IRFM*, próximo do viaduto Pompéia, onde serão construídas novas torres comerciais. (foto do autor. 17/07/2000)

FOTO 51: Nova Avenida Auro Soares de Moura Andrade, paralela a Av. Francisco Matarazzo. A esquerda, edifícios da *Ricci* e no fundo, “chaminés” da “Casa das Caldeiras”. (foto do autor. 10/08/2001)

FOTO 52: Nova Av. Auro Soares de Moura Andrade, sentido Barra Funda. O edifício que vemos no centro também é da *Ricci*, mas não está no antigo terreno da *IRFM*. Situa-se na rua Júlio Gonzales, ao lado do viaduto Antártica. (foto do autor. 10/08/2001)

PARTE III:

O Movimento do Local

1 – Água Branca: de Localidade a Porção Imersa na Metrópole

“No que diz respeito à cidade, o objeto da ciência não está determinado. O passado, o presente, o possível não se separam. É um objeto virtual que o pensamento estuda.”²²⁰

Tendo-se em mente o conceito de bairro, discutido no início deste trabalho, e a reconstituição histórica feita nos capítulos anteriores, tentaremos, a partir de agora, buscar um entendimento da dinâmica deste local, tanto no que tange aos aspectos internos que particularizam este espaço, quanto no que diz respeito às suas relações com a cidade de São Paulo, na tentativa de compreender o movimento deste espaço durante o período aqui abrangido (meados do século XIX até hoje), ou seja, buscando uma compreensão das suas diversas espacialidades.

Vimos que este espaço, denominado de Água Branca, surgiu, num primeiro momento enquanto uma *localidade*, o que, nos limites deste estudo, significa, um espaço rural, amplo, no qual os poucos moradores estavam dispersos em fazendas, sítios e chácaras. O tempo era lento, o ritmo era mais ditado pela natureza, pela chuva, pelo sol. A despeito de provavelmente serem menos frequentes, devido as distâncias que separavam as famílias, as relações eram possivelmente mais pessoais (primárias). Além disso, tratava-se de uma localidade importante, na medida em que por ela passava uma das principais estradas que demandavam o interior do Província. Era, pois, um local de movimento, de passagem, de um último descanso antes de se chegar no centro da Capital da Província e dali seguir para o porto de Santos ou para a Capital do Império.

Não se trata de um espaço bucólico, calmo, livre de conflitos. Ao contrário, como vimos, a disputa pela terra, as lutas no interior do poder público devido ao parcelamento irregular do solo, enfim, os diversos segmentos sociais, apontavam para

---

²²⁰ LEFEBVRE, Henri, O Direito à Cidade, tradução de Rubens Eduardo Frias, São Paulo, Editora Moraes, 1991, p.105.

um intenso conflito no interior da localidade. Mas, este é um tempo lento, que marca uma forma datada e específica de espacialidade: a da *localidade*.

Num segundo momento, a industrialização e a urbanização induzida por este processo, marcam uma nova passagem, que não é linear e tampouco isenta de novos conflitos e contradições. É o tempo do surgimento e da estruturação do *bairro*. Um bairro específico, que nasce com a industrialização, mas que permite uma determinada sociabilidade que podemos entender como associada ao sentimento de vizinhança, determinando uma outra forma predominante de espacialidade: a do *bairro*.

O tempo, já não é mais o tempo lento da *localidade*, embora, persistam resquícios deste tempo lento de outrora. O tempo agora, é o tempo do apito das fábricas, do turno de trabalho ininterrupto, do homem que bate de porta em porta por volta da meia-noite para chamar, em suas casas, para o trabalho na fábrica, os operários que entram no turno que começa a uma hora da madrugada.²²¹ É o tempo rápido dos bondes lotados, do trabalho árduo e sem perspectivas, da corrida diária pela sobrevivência.

Terceiro momento: a desindustrialização, acompanhada pela intensa valorização dos terrenos da Água Branca e, sobretudo, a expansão da metrópole com a intensificação da urbanização, marcam um novo tempo e também uma nova espacialidade: a da *porção imersa na metrópole*. O bairro e a vida de bairro sucumbem diante da *explosão-implosão*²²² da cidade e a partir do novo modo de vida e da nova sociabilidade engendrada pela intensa urbanização. Neste momento, “*a vizinhança se esfuma, o bairro se esboroa; as pessoas (os ‘habitantes’) se deslocam num espaço que tende para a isotopia geométrica, cheia de ordens e de signos, e onde as diferenças qualitativas dos lugares e instantes não tem mais importância.*”²²³ É o tempo de acentuação das relações impessoais, mediadas pela mercadoria, triunfo do capitalismo em sua fase monopolista avançada, do consumo em massa em templos fechados: os *shopping centers*. Sem dúvida que neste novo momento os conflitos não desaparecem e, como tentaremos desvendar ao longo desta parte, mostram que as contradições do

²²¹ Tal situação ocorria na *Vidraria Santa Marina*, para evitar que os operários atrasassem para o primeiro turno do dia. Estes funcionários eram conhecidos como “despertadores”, eram os responsáveis pela pontualidade. Cf. BRANDÃO, op. cit., 1996, p.64 e relato da Sra. Edith Fragoso em 27/01/2000.

²²² Cf. LEFEBVRE, Henri, op. cit., 1991.

²²³ LEFEBVRE, Henri, op. cit., 1991, p.76-77.

espaço são produzidas e reproduzidas constantemente pelo capital. Gottdiener, em sua tentativa de propor uma teoria para a explicação da produção social do espaço urbano, entre outros pontos, também chega a mesma conclusão ao afirmar que “*a ação do espaço abstrato fragmenta todos os grupos sociais, e não apenas o menos poderoso, de tal forma que a vida da comunidade local perde a rua e áreas públicas de comunhão em favor da privacidade do lar. Os vizinhos se tornam cada vez mais estranhos devido à falta de experiências comuns, apesar da aparência superficial de civilidade entre eles, à medida que a rede pessoal de transportes substitui a comunidade localizada do passado com suas relações sociais outrora densas. As novas áreas de comunhão são enclausuradas dentro de mundos sociais engendrados pela lógica do consumo – os shopping centers, bares de solteiros, parques de diversão e quintais suburbanos.*”²²⁴

O bairro e a vida de bairro que este suporta não resistem ao avanço da urbanização, a partir do momento que este processo passa a configurar esta imensa aglomeração urbana, a metrópole. Segundo Lefebvre, a cidade *explode*, ou seja, a sociedade urbana se generaliza, entra em todos os lugares e tende a se tornar universal. E ao mesmo tempo, ela *implode*, é destruída, restando apenas fragmentos dispersos. A cidade que se expande na explosão não é a cidade obra, apropriada pelos seus cidadãos, mas a cidade produto, a cidade do capital, aquela em que os valores de troca predominam sobre os valores de uso, uma cidade fragmentada, recortada, reconstruída sobre si mesma constantemente para maximizar a reprodução do capital. Ao comentar sobre a obra de Lefebvre, Kofman e Lebas, sintetizam que suas análises sobre este tema, “*giram em torno da profunda contradição da desestruturação da cidade e da intensificação e extensão do urbano.*”²²⁵

Diante disso, quando falamos da Água Branca enquanto uma porção imersa na metrópole como uma nova espacialidade, isto significa, além do mais, que tal espacialidade, ao contrário do bairro, não é mais individualizada com facilidade diante do todo (metrópole). A porção imersa não se comporta como um todo no todo, como o

²²⁴ GOTTDIENER, Mark, *A Produção Social do Espaço Urbano*, 2ª edição, tradução de Geraldo Gerson de Souza, São Paulo, Edusp, 1997, p. 271-272.

²²⁵ KOFMAN, Eleonore e LEBAS, Elizabeth, *Lost in Transpositions – Time, Space and The City*, op. cit., 1996, p.18.

bairro. Trata-se simplesmente de uma fração, uma porção do todo, e uma fração que é composta de fragmentos. Claro que uma porção com características próprias, diferentes das outras porções que também compõem o todo metropolitano. O antigo bairro foi destruído, inclusive fisicamente, foi recortado por viadutos, grandes avenidas, muros, enfim, obras que a configuração da grande metrópole demandava. O bairro foi assim recortado, fragmentado pelas obras demandadas pela metrópole e deixou de existir, pois perdeu sua vida.

Um outro nível de entendimento desta passagem do *bairro* à *porção imersa na metrópole* nos leva a pensar que houve uma centralização do antigo bairro. Ou seja, com o avanço da urbanização e a conseqüente configuração da metrópole, o centro “tradicional” se amplia, ao mesmo tempo que novos centros são produzidos. Como sabemos, o bairro só existe diante da cidade. Para haver bairros é necessário que haja um centro. Assim, a metrópole é policêntrica e, no caso da Água Branca, ao mesmo tempo em que o local deixa de ser um bairro, ele passa a ser parte do centro. Portanto, a *porção imersa* é centro, e como veremos mais detidamente no próximo capítulo, ela comporta-se sócio-espacialmente como tal.

No entanto, essas espacialidades datadas estão sobrepostas. Uma não significa o fim da outra. Ou seja, tanto a *localidade* quanto o *bairro* ainda permanecem como resquícios/resíduos de tempos passados na *porção imersa na metrópole*. Em suma, o movimento do local²²⁶ apurado aqui revela três espacialidades (pelo menos três momentos do movimento da história): a da *localidade*, a do *bairro* e a da *porção imersa na metrópole*.

O que possibilitou aqui este entendimento das espacialidades diversas e sobrepostas foi o método *regressivo-progressivo*²²⁷, proposto por Henri Lefebvre, e no qual procuramos nos apoiar. Em breves palavras, Seabra resume o preceito que está

²²⁶ Local aqui é o modo mais genérico e “neutro” para nos referirmos à Água Branca.

²²⁷ Para a melhor elucidação deste método, ver, em especial: LEFEBVRE, Henri, *The Production of Space*, op. cit., p.65-67; LEFEBVRE, Henri, *A Revolução Urbana*, op. cit., 1999 (b), p.33; LEFEBVRE, Henri, *De Lo Rural a Lo Urbano*, op. cit., p. 17 e 61 a 76, LEFEBVRE, Henri, *A Cidade do Capital*, tradução de Maria Helena Rauta Ramos e Marilene Jamur, Rio de Janeiro, DP&A, 1999 (a), p.86, MARTINS, José de Souza, *As temporalidades da história na dialética de Lefebvre*, In: Martins, J. de Souza (org.), *Henri Lefebvre e o Retorno à Dialética*, São Paulo, Hucitec, 1996 e KOFMAN, Eleonore e LEBAS, Elizabeth, *Lost in Transpositions – Time, Space and The City*, op. cit., 1996, p.3-60).

por trás deste método: “*o que existiu sempre existe, ainda que seja nos seus fragmentos.*”²²⁸

Tal método supõe as seguintes etapas: num primeiro momento faz-se uma descrição horizontal da realidade presente, observando, ouvindo, levantando elementos, descrevendo, sem nos preocuparmos ainda com a análise de suas diversas temporalidades existentes e sobrepostas.

Num segundo momento, com os olhos do presente, voltamos ao passado para compreendê-lo, desvendá-lo, elucidá-lo. Trata-se do momento *analítico-regressivo*, que parte do preceito formulado inicialmente por Marx, de que “*o atual permite compreender o passado e a sociedade capitalista as sociedades anteriores, porque desenvolve as categorias essenciais desta.*”²²⁹ É neste momento analítico que procuramos compreender as diversas temporalidades da história que continuam presentes no atual, mas que datam de outros tempos. Trata-se, pois, de um mergulho vertical na realidade social. “*O que no primeiro momento parecia simultâneo e contemporâneo é descoberto agora como remanescente de época específica.*”²³⁰

O terceiro momento é o *histórico-genético*, “*no curso do qual o proceder do pensamento volta até o atual, a partir do passado já decifrado, apreendido em si mesmo.*”²³¹ Daí, a partir deste reencontro com o presente já elucidado pelo realizado, pode-se entender o possível, o virtual (futuro). “*Tendências e virtualidades são sempre plurais, e o que é impossível hoje pode tornar-se possível no futuro e vice-versa.*”²³²

Este método permite, como se vê, uma ampla compreensão da realidade vista em sua complexidade, não a partir de uma história da simples sucessão linear de fatos. O tempo não é definido somente por linearidade, mas também por seus desencontros e descontinuidades. Além disso, como ficará melhor elucidado adiante, “*esse método deixa lugar para estudos locais (como o aqui realizado), em diversas escalas, inserindo-os na análise geral, na teoria geral.*”²³³

²²⁸ SEABRA, Odette Carvalho de Lima, *Memória, Cidade e Paisagem*, São Paulo, s/d, 5p. (mimeo), p.4.

²²⁹ LEFEBVRE, Henri, op. cit., 1975, p.17. Além disso, Lefebvre em outro trabalho acrescenta: “*Conhece-se o passado a partir do presente, mais do que o presente a partir do passado. O que legitima uma historicidade sem historicismo.*” (LEFEBVRE, Henri, op. cit., 1999 (b), p.72., grifos nossos)

²³⁰ MARTINS, José de Souza, op. cit., 1996, p.17.

²³¹ LEFEBVRE, Henri, op. cit., 1975, p.17.

²³² KOFMAN, Eleonore e LEBAS, Elizabeth, *Lost in Transpositions – Time, Space and The City*, op. cit., 1996, p.9.

²³³ LEFEBVRE, Henri, op. cit., 1997.

Uma vez elucidado o método, voltemos à análise. Atualmente vivemos, segundo Henri Lefebvre, numa sociedade que tende para a urbanização completa, da qual ainda não conseguimos compreender bem a lógica e as contradições concretas, porque um “*campo cego*” se define, ou seja, olhamos para o urbano com os olhos e a perspectiva da sociedade industrial (sua antecessora). Assim, olhamos e não enxergamos o que está diante dos olhos na realidade sensível em sua *turva transparência*.²³⁴ Daí, também, a dificuldade de entender o processo de desestruturação dos *bairros*, que diante da urbanização em seu momento atual, se transformam no que aqui denominamos de *porção imersa na metrópole*.

Agora, discutidos ainda que brevemente o método e a teoria que dá sustentação a esta pesquisa²³⁵, é possível afirmarmos que é a *porção imersa na metrópole* que revela o *bairro* e as suas características, assim como é a *porção imersa* e o *bairro* que revelam a *localidade* rural. Como dissemos na Introdução, devemos partir sempre do presente. A regressão sempre parte do presente, e de sua enorme complexidade.

Tais espacialidades (*localidade, bairro e porção imersa*) comportam-se, em realidade, como camadas superpostas, interpenetradas e, eventualmente, absorvidas umas nas outras. Essas espacialidades seriam algo próximo do que Lefebvre chama de teoria do *espaço diferencial*, segundo a qual, “*as diferenças que emergem e se instauram no espaço não provém do espaço enquanto tal, mas do que nele se instala, reunido, confrontado pela/na realidade urbana. Contrastes, oposições, superposições e justaposições substituem os distanciamentos, as distâncias espaço-temporais.*”²³⁶

Além disso, cumpre esclarecer, essas espacialidades diversas da Água Branca estão vinculadas a um movimento mais amplo (que se dá em escala planetária, não ao mesmo tempo e no mesmo ritmo em todos os lugares), decifrado por Lefebvre, que vai do rural ao urbano, passando pelo industrial. “*Nesse percurso, (há uma)*

²³⁴ Cf. LEFEBVRE, Henri, op. cit., 1999 (a), p. 49-50.

²³⁵ É importante esclarecer que temos a consciência das dificuldades de se trabalhar com o método *regressivo-progressivo* e das dificuldades para se encontrar as contradições nos diferentes momentos. Estamos conscientes ainda da profundidade das formulações teóricas de Henri Lefebvre e do risco que corremos de uma apreensão redutora.

complexificação da sociedade, quando ela passa do rural ao industrial e do industrial ao urbano.”²³⁷ O espaço e a sociedade têm esse movimento, que não se dá de forma linear, mas com passagens críticas (zonas ou pontos críticos), repletos de conflitos e contradições, além do que, vale insistir, tais passagens não se dão de forma absoluta, na medida em que a sociedade urbana sempre vai trazer consigo resíduos das eras industrial e agrária. “*A cidade, sua explosão, a sociedade urbana e ‘o urbano’ em emergência, superpõe suas contradições às da era industrial e da era agrária.*”²³⁸

Pois bem, tendo-se ainda em conta a definição de bairro desenvolvida na Introdução deste trabalho e a teoria exposta neste capítulo, propomos agora, retomar algumas questões centrais desta pesquisa, a partir do plano propriamente empírico. Restabelecendo a discussão em outro plano, ensaiando um mergulho no cotidiano. Isso porque é a perspectiva do cotidiano que irá fundamentar com mais clareza as descobertas deste trabalho.

---

²³⁶ Idem Ibidem, p. 117.

²³⁷ Idem Ibidem, p. 153.

²³⁸ LEFEBVRE, Henri, op. cit., 1975, p.12.

2 – O Cotidiano Como Base da Compreensão das Espacialidades

“(...) Então na vida da gente tem cada coisa que acontece! Sabe o que parece a vida? Parece como aqueles que viajam ou de trem ou no ônibus e que não vêem a paisagem. Vai de um lugar pra outro sem ver nada. Só vêem o pessoal que está dentro do vagão. E há outros que vêem rios, vêem árvores, casas e pessoas, vêem animais e tudo. Então na nossa vida que passa eu tive a felicidade de guardar toda a paisagem. (...)”
(Joaquim Guedes, 95 anos, em entrevista concedida em 12/07/2000.)

O cotidiano implica, ao mesmo tempo, no repetitivo e no criativo, na alienação e na desalienação, nas manutenções e nas possíveis transformações. Ambigüidades apenas aparentes, já que estamos debruçados num movimento dialético que revela a todo instante unidades de contrários. É, pois, na vida cotidiana que estão as possibilidades de apropriação do tempo e do espaço pelo cidadão. Simultaneamente o lugar da pobreza e da miséria, a cotidianidade revela a criatividade e a renovação incessante do homem.²³⁹

Por isso, neste estudo, a dimensão do vivido tem grande importância e não pode ser negligenciada. Assim, procuramos aqui, ao menos uma aproximação a esta importante perspectiva analítica tão enriquecedora, ainda que corramos o risco de uma análise superficial.

Daí a importância das entrevistas e da análise cuidadosa de seus resultados. Aliás foram os relatos de alguns moradores antigos da Água Branca que ajudaram de forma preponderante para a conclusão de que aquele espaço foi durante um determinado período efetivamente um bairro, do qual hoje, somente sobraram resíduos. Foram estes depoimentos também que nos ajudaram a compreender a dissolução do bairro e da vida de bairro e entender, portanto, a configuração da

---

²³⁹ Cf. LEFEBVRE, Henri, op. cit., 1975, p. 85-102.

metrópole a partir das transformações nas relações sociais daqueles moradores que viram a passagem da Água Branca de bairro a porção imersa na metrópole.²⁴⁰

Tal perspectiva do cotidiano é fundamental, a nosso ver, para a tentativa do entendimento da dimensão espacial da vida social no bairro. Isso porque, os espaços assumem diferentes significados e são diversamente utilizados pelos moradores/usuários em diversos momentos históricos.

Assim, a diversidade, o caos aparente, as múltiplas formas, funções e estruturas que o espaço urbano nos apresenta diante dos olhos não podem ser entendidas somente como resultado de fatores naturais como o revelo, a hidrografia, o solo, etc., ou infra-estruturais como os equipamentos urbanos, as vias de circulação e seus traçados, enfim por aquilo que podemos chamar de espaço físico, seja produzido socialmente ou natural. Na verdade, tal diversidade é, sobretudo, resultado das várias formas de utilização desse espaço, bem como dos significados a ele atribuídos pelos moradores/usuários.

Também em José de Souza Martins encontramos sustentação para a abordagem aqui perseguida. Lembra este autor que *“a explicação do todo concreto é incompleta e pobre se não passa pela mediação do insignificante. (...) O relevante está também no ínfimo. É na vida cotidiana que a História se desvenda ou se oculta.”*²⁴¹ Além disso, *“é no âmbito local que a História é vivida e é onde, pois, tem sentido para o sujeito da história.(...) A História não será corretamente decifrada pelos pesquisadores se não estiver referida a esse âmbito particular que é o do sujeito e o da história local, isto é, ao modo de viver a História”*²⁴²

Por isso, por mais cabível que seja a crítica ao fato de que a memória dos entrevistados mais oculta do que revela, na medida em que *“revela omitindo e*

²⁴⁰ Foram realizadas nove entrevistas, nas quais foram ouvidos moradores do bairro com idades que variaram entre 53 e 95 anos. O procedimento para o recolhimento dos relatos pessoais ocorreu da seguinte forma: elaboramos previamente um roteiro flexível, que servia somente para nortear as questões pelas quais gostaríamos de passar, com o intuito de termos alguns referenciais comuns para a comparação qualitativa entre os diversos entrevistados. Assim, a idéia principal era deixar o entrevistado conduzir a conversa. Procuramos, pois, fazer o mínimo possível de intervenções. Na medida em que conversa ocorria, se as questões não fossem espontaneamente colocadas, aí sim, eram feitas. Todas as entrevistas foram gravadas e logo após transcritas integralmente para a análise.

²⁴¹ MARTINS, José de Souza, *A Sociabilidade do Homem Simples: cotidiano e história na modernidade anômala*, São Paulo, Hucitec, 2000, p.13.

²⁴² Idem Ibidem, p. 132-133.

deformando”, é por meio dela que os sujeitos excluídos têm a oportunidade “*de fazer História. (...) Por meio da memória (idéias e lembranças) dão ao pequeno fato a dimensão do acontecimento.*”²⁴³ E conforme lembra Bosi, na verdade, durante o processo de relato da memória, “*sempre fica o que significa.*”²⁴⁴

Enfim, de acordo com Martins é necessário dar voz ao silêncio, dando, assim, vida à História.²⁴⁵ Ou, talvez seria melhor dar ouvido às “vozes do silêncio”, que a nosso ver, são as que mais falam, porém as que menos se ouvem.

Antes deste pretendido mergulho no cotidiano, vejamos, brevemente, quais são exatamente os elementos que justificam a afirmação do movimento do local que propusemos anteriormente (*localidade, bairro e porção imersa na metrópole*), trazendo mais adiante trechos dos relatos dos moradores como importantes fontes.

Segundo Simmel²⁴⁶, a vida metropolitana nos remete à idéia de um espaço do indivíduo, do solitário imerso na multidão, tornando-se as antigas relações face a face mais residuais (não que tais relações de proximidade deixem de existir, mas não são mais predominantes). O que se impõe cada vez mais é a impessoalidade. Assim, hoje é possível fazer as compras do supermercado sem sair de casa, sem ter que ir à rua, este local inóspito, violento, feio e perigoso. Parece que o modo de vida metropolitano acentua de maneira brutal a oposição entre a rua e a casa, entre o público e o privado, entre o social e o individual. Oposições que marcam atualmente relações de sociabilidade bem diversas, espacial e temporalmente bem delimitadas.

A esse respeito Seabra esclarece: “*A urbanização contemporânea entendida como processo de transformação qualitativa no modo de viver segue continuamente e coloca no horizonte a possibilidade de uma sociedade urbana. Nessa sociedade estariam profundamente alterados os modos de vida em relação a situações precedentes, pois, o sentido da urbanização tem conduzido ao domínio da impessoalidade implicando na alteração de todos os vínculos, na sujeição do tempo,*

²⁴³ MARTINS, José de Souza, op. cit., 1992, p.19.

²⁴⁴ BOSI, Ecléa, op. cit., p.27.

²⁴⁵ MARTINS, José de Souza, op. cit., 2000, p.64.

²⁴⁶ SIMMEL, Georg, *A Metrópole e a Vida Mental*, trad. de Sérgio Marques dos Reis, In: VELHO, Otávio Guilherme (org.), *O Fenômeno Urbano*, Rio de Janeiro, Zahar Editores, 1967.

*do espaço, do corpo, aos ritmos e sentidos prescritos pela lógica do mercado. Tudo se compra, tudo se vende.”*²⁴⁷

Aqui entramos numa questão que consideramos de suma importância, a partir desta idéia das mudanças nos modos de vida, na medida em que não há dúvida de que a cidade de São Paulo, por exemplo, teve seu modo de vida profundamente alterado desde o final do século passado (quando era uma cidade pequena) até os dias atuais (uma metrópole mundial).

Em primeiro lugar, para tentarmos compreender esta idéia, vejamos o que Simmel escreveu. Este autor, partindo da clássica oposição entre *comunidade* e *sociedade* formulada por Tönnies, caracteriza o modo de vida metropolitano e o sujeito metropolitano como alguém calculista, individualista, guiado por convenções e relações secundárias e impessoais. Em contrapartida, nas relações comunitárias, que são primárias, prevalece o consenso e há um rígido controle social. Estas se aproximariam do que Simmel mostra como mais marcantes dos pequenos grupos, onde os sujeitos têm um relacionamento emocional mais profundo, menos calculista, as pessoas se conhecem, são mais solidárias, compartilham de forma mais aguda o bem comum, há vínculos de vizinhança, enfim, tipo de relação possível numa pequena cidade, mas residual nas grandes metrópoles.

Pode-se dizer que Simmel utilizando-se da oposição entre relações comunitárias e societárias de Tönnies, formulou por aproximação a oposição entre os modos de vida nas pequenas cidades e nas grandes metrópoles. Como veremos, há também uma mudança significativa nos tipos de relações que se desenvolvem no bairro antes do processo de urbanização configurar a metrópole e o que chamamos de porção imersa na metrópole. Ou seja, no bairro, entendido como parte da cidade de São Paulo antes da consolidação da metrópole, encontramos, com mais facilidade, com mais predominância, relações sociais mais próximas das comunitárias e na porção imersa, ao contrário, as relações comunitárias são muito mais residuais. É claro que **não** estamos afirmando que o bairro é uma comunidade, no bairro desenvolvem-se, é claro, relações societárias. A propósito, lembramos aqui, mais uma vez, a crítica à ideologia comunitária do bairro apontada por Henri Lefebvre, a qual procura separar o bairro da

---

²⁴⁷ SEABRA, Odette Carvalho de Lima, *Memória, Cidade e Paisagem*, São Paulo, s/d, 5p. (mimeo).

cidade, da sua totalidade e por extrapolação tem apenas sentido de idealismo político.²⁴⁸

Também em Martins²⁴⁹ buscamos apoio para pensar a comunidade. Segundo este autor “*as objetivações do capitalismo, que aparecem sob o conceito de sociedade, não envolvem a totalidade das ações humanas nem definem todos os aspectos da vida coletiva.*”²⁵⁰ Esclarece, ainda, que a noção de comunidade pode ser utilizada basicamente de três formas que podem se relacionar. Na primeira, enquanto um *conceito* sociológico que contrasta com o de sociedade e que trás as características apontadas anteriormente. Na segunda, enquanto uma *forma social utópica*, que não tem uma contrapartida real, mas que é supostamente captada pelo teórico, portanto, nesse sentido a comunidade só existe enquanto uma comunidade utópica. Por fim, a noção de comunidade pode ser vista enquanto um método, uma forma de investigação que leva em conta esta perspectiva utópica.

Assim, é importante insistir que “*é enquanto utopia que a comunidade estipula uma maneira de conhecimento da realidade e de contraposição ao presente. A utopia comunitária constitui uma perspectiva de avaliação da sociedade e das relações do grupo que a vivencia com a sociedade. A utopia ‘explica’ o todo, as relações e os seus resultados. A comunidade como unidade de investigação é, pois, constituída por essa perspectiva utópica.*”²⁵¹ É somente nestas condições, pensando na comunidade como uma utopia, que podemos utilizar os conceitos de *comunidade* e *sociedade* e fazer aqui a aproximação que propusemos anteriormente.

Além disso, tais oposições entre diferentes modos predominantes de vida não podem ser consideradas como uma evolução linear. Na grande metrópole há elementos comunitários, assim como há, na atualidade, elementos do modo de vida metropolitano tanto nas pequenas cidades, quanto nas comunidades agro-pastoris, isso porque há uma coexistência das diversas formas de sociabilidade de maneira sobreposta; o que Martins chama de diversas temporalidades que são datadas, porém, contemporâneas²⁵² e que aqui estamos chamando de espacialidades coexistentes. Magnani também

²⁴⁸ LEFEBVRE, op. cit., 1975, p.195-197.

²⁴⁹ MARTINS, José de Souza, op. cit., 1973, p. 28-36.

²⁵⁰ Idem Ibidem, p.28.

²⁵¹ Idem ibidem, p.36.

²⁵² MARTINS, José de Souza, op. cit., 1992.

ressalta, no que diz respeito às relações “societárias” e “comunitárias”, a sua coexistência, notando que não existem espaços comunitários de um lado e societários de outro; na verdade, todos os espaços estão imbricados pelos dois tipos de relações. *“Trata-se de dois **padrões**, dois **tipos ideais** de interação social: sociedade implica relações secundárias, vínculos impessoais, visão racional, atitudes utilitaristas, enquanto comunidade evoca relações face a face, sentimento de solidariedade, obediência à tradição, rígido controle social etc. Relações ‘societárias’ e ‘comunitárias’ não constituem características exclusivas de uma forma determinada de organização social: coexistem, imbricam-se.”*²⁵³

Em suma, diante do caso aqui abordado, como vimos, há resíduos da *localidade* tanto no *bairro* quanto na *porção imersa*, assim como há resíduos também do *bairro* na *porção imersa*. Tal sobreposição de diversas espacialidades/temporalidades torna-se um princípio explicativo fundamental das relações sócio-espaciais na Água Branca ao longo da história e torna possível também o entendimento mais amplo da complexidade realidade presente.

Vejamos, pois, o que as entrevistas mostraram sobre a constituição aí de uma vida de bairro antes da consolidação da metrópole.

As palavras da Sra. Shirley Grané de Luca, nascida em 1936, cujo pai foi operário da *Vidraria Santa Marina*, ao referir-se à sua infância (quando morava na Praça dos Inconfidentes, numa casa que não existe mais, bem no início da rua Guaicurus e da avenida Santa Marina) mostra estas mudanças:

*“Era uma delícia. Era assim, aqueles vizinhos que nós fazíamos festa na rua, era um..., assim um ambiente divino. Então era assim, por exemplo, festa junina cercava-se a rua, pra fazer a festa junina na rua, cada um levava um prato, dançava-se na rua, vinha conjunto, era uma delícia, **era uma coisa assim que unia. Todo mundo se conhecia, todo mundo ajudava uns aos outros.** Era assim, a mamãe, por exemplo, ia ajudar uma vizinha que era, passava roupa pra fora, engomadeira, que falavam antigamente, e eu e o meu irmão íamos pra escola, íamos no Grupo Escolar. Quando a gente voltava do Grupo Escolar, ela às vezes não tinha terminado o trabalho, apesar de ser em casa pegada, a vizinha do lado nos dava almoço, e isso era uma*

²⁵³ MAGNANI, op. cit., 2000, p. 47 (grifos nossos)

constante entre a gente. Era um pessoal muito ligado, muito... (...) Aqui o bairro era assim; pelo menos onde eu morava era assim: se um pai ficava desempregado, o outro se matava pra arrumar um emprego pra ele. Coisa que ultimamente não existe. Não existe mais essa afinidade, mas a gente quando morava era uma maravilha. A amizade era... excepcional.” (Shirley Grané de Luca, em 23/03/2000)

Outra entrevistada, Sra. Neusa Maria Isola D’allevo, cujo pai era um dos proprietários da *Serraria Água Branca*, nascida em 1938, na rua Guaicurus, onde morou até os dezoito anos e que atualmente mora na rua Padre Antônio Tomás, rua atrás da *S.E. Palmeiras* e próximo do *Shopping Center West Plaza* (ver mapa X, p.128), faz o seguinte comentário sobre a sua infância:

“A infância foi maravilhosa, porque era tudo tão diferente. (...) A gente sentava no portão, era aquela coisa deliciosa, você tinha a liberdade de sair na rua, de brincar, de pular corda... O meu neto não sabe o que é brincar numa rua. Ele foi assaltado há pouco tempo aqui nessa esquina (da rua Padre Antônio Tomás e rua Embaixador Leão Veloso). Ele foi até o jornaleiro, aí não deixaram ele sem roupa porque... Mas veio sem sapato, sem meia, sem blusa... Não dá mais pra deixar. Naquele tempo não, a gente sentava na calçada, cada um levava a sua cadeira... As crianças brincando, os adultos batendo papo... Piqueniques era toda semana. (...) E na rua Guaicurus, no Cine São Carlos²⁵⁴, você ia pular carnaval, você conhecia todo mundo no salão, sabe? (...) Então todo mundo se conhecia. Hoje em dia eu não conheço mais ninguém.” (Neusa Maria Isola D’allevo, em 06/04/2000)

Lembranças semelhantes também são apontadas pela Sra. Shirley Bonini Paladino, filha de operários, que morou na rua Guaicurus e na Rua Duílio e que mudou-se no final da década de 1960 para a Rua Barão de Tefé, (ver mapa X, p.128) para um dos primeiros prédios da região, na esquina com a avenida Antártica.:

---

²⁵⁴ O Cine São Carlos era o antigo Cine Santa Marina, montado pela *Vidraria Santa Marina*, em 1914, na rua Guaicurus. Atualmente no local funciona uma revendedora de pneumáticos.

“Imagina que tinha até um homem que passava com as cabras. Toda manhã ele passava com as cabras pra vender o leite. Então ele tirava o leite da cabra na porta da gente, né? Hoje em dia você não vai ver nunca isso, né?” (Shirley Bonini Paladino, em 03/05/2000)

Outro entrevistado, o Sr. Joaquim Guedes, nascido em 1905 na região do atual Morro Grande, onde trabalhava em plantações de cana-de-açúcar e na produção de aguardente e que reside na Água Branca desde 1931, considerava o bairro como uma família²⁵⁵ :

*“Então nisso que nós vamos entrar agora com a Lapa. Trabalhei quatorze anos e meio na Polícia, como guarda civil. (...) Sabe que a Lapa é o lugar que tem menos ocorrências de crimes, de roubos, de tudo. **Era uma família.** Que honra seja feita à esse povo! (...) **Essa família Lapa, é de paz, não é?**”* (Joaquim Guedes, em 12/07/2000).

Como pode-se notar, a solidariedade, o compadrio e o sentimento de vizinhança afloram de forma constante nas falas. Era importante ser um bom vizinho e estar bem relacionado com os outros. As oportunidades de participação e de convívio que alimentam a vida de bairro eram grandes, a rua era apropriada como local das festas, brincadeiras, encontros, conversas, etc.

Assim como constatou Odette Seabra ao estudar os bairros além-Tietê²⁵⁶, também na Água Branca houve um incremento da sociabilidade da vida de bairro com o aparecimento do “futebol de várzea” e do cinema.

Nesse sentido, as falas dos entrevistados também estão permeadas de referências às suas idas ao cinema, muitas vezes, estas eram feitas em grandes grupos. Conhecia-se os donos dos cinemas e tais cinemas eram uma referência do bairro.

²⁵⁵ Conforme já discutido, o bairro da Água Branca aqui é considerado de forma ampla e como foi visto, não há consenso no que se refere à designação de diferentes porções do bairro. Dependendo do lugar, ele é tido como Lapa, Barra Funda, Perdizes, Pompéia ou Vila Romana. Ao se distanciar de sua artéria central, a Av. Francisco Matarazzo, rua Carlos Vicari e rua Guaicurus, a designação “Água Branca” vai perdendo força. O Sr. Joaquim Guedes considera seu bairro como Lapa. Já sua antiga vizinha na Rua Duílio (travessa da rua Clélia que termina na Rua Guaicurus), Shirley Bonini Paladino, também entrevistada, considera seu bairro como Água Branca.

²⁵⁶ SEABRA, Odette Carvalho de Lima, op. cit., 2000, p.13-17.

O cinema na cidade de São Paulo surge, ao que parece, de maneira dispersa por sua área. Mais tarde, é que eles deixam de estar nos “bairros”, concentrando-se na área central da cidade e em *shopping centers*. Atualmente, são poucos os cinemas que existem dispersos pela cidade em antigos bairros e podem ser considerados como resquícios.

O cinema da Água Branca era o *Cine São Carlos*, antigo *Cine Santa Marina*, montado inicialmente pela *Vidraria Santa Marina* e situava-se na rua Guaicurus.

Quanto ao futebol, inúmeros times existiram na localidade, tanto na várzea, quanto um pouco acima das linhas férreas na proximidades das ruas Guaicurus e Clélia. Os campos, que ficavam na grande várzea desocupada do Tietê, eram utilizados por diversos times que surgiam em grande quantidade. A maior parte deles teve duração curta, e apenas três destes times, surgidos no final do século XIX e durante a primeira metade do século XX, continuam a existir; dois deles tiveram sua origem vinculada a uma empresa. Um deles é o *Santa Marina Futebol Clube*, formado por funcionários da *Vidraria Santa Marina* e o outro é o já citado *Nacional Atlético Clube*, antigo *São Paulo Railway Athletic Club*, formado em 1895 por funcionários desta ferrovia. O terceiro é o *Palestra Itália*, atual *Palmeiras*, que não só continua existindo, como tornou-se rapidamente num dos maiores clubes de futebol do país. Trata-se portanto de um caso bem específico, tanto por sua origem, vinculada à imigração italiana, quanto por sua trajetória.²⁵⁷

Outros times que existiram e que permaneceram na lembrança de alguns entrevistados foram o *Lapeano Futebol Clube* (lembrado com muito carinho como “O Lapeaninho” pela Sra. Edith Fragoço) e o *Jacaré Futebol Clube*, tendo sua origem ligada à empresa petrolífera de distribuição *Standard Oil (Esso)*.²⁵⁸ Barcelos ainda faz

²⁵⁷ Não cabe aqui uma análise extensa das especificidades do *Palestra Itália*, sendo importante salientar, entretanto, que este time surgiu de uma grande associação de imigrantes que envolvia, desde seu início, em 1914, a cidade como um todo. Era uma espécie de resposta dos imigrantes, que sofriam um grande preconceito por parte da elite paulistana, e que, ao se associarem, poderiam vencer a elite, representada por alguns clubes, notadamente o *Clube Atlético Paulistano*, dentro de campo. Tanto que, apesar do nome *Palestra Itália* e de seus fundadores serem italianos, muitos japoneses, espanhóis, etc., torciam para o *Palestra*, pois era o “grande time vencedor”, embora não o único, dos imigrantes. Portanto, o *Palestra Itália*, apesar de sediado na Água Branca não era um time do local, ele desde o princípio, foi um time da cidade toda, tendo muitos de seus torcedores, na Bela Vista, no Brás, na Moóca, no Belenzinho, enfim, nos bairros que abrigavam grandes quantidades de imigrantes, sobretudo italianos. (Cf. ARAÚJO, José Renato de Campos, *Imigração e Futebol: o caso Palestra Itália*, São Paulo, Editora Sumaré/FAPESP, 2000.)

²⁵⁸ O nome *Jacaré F.C.*, faz menção ao símbolo mascote da empresa naquela época que era um jacaré. Este time foi lembrado pelo Sr. Hugo Francesconi e pelas Sras. Cecília Francesconi e Edith Fragoço.

menção, além destes quatro times que poderiam ser considerados os principais, ao *Flor da Água Branca F.C.*, ao *Água Branquinha F.C.*, ao *Corinthians Pompeano*, ao *Rugeron F.C.* e ao *Estrella da Água Branca Foot-ball Club*.²⁵⁹

Importante notar que o “futebol de várzea” tinha um duplo papel para o fortalecimento da vida de bairro, tanto por promover a sociabilidade, quanto por acentuar a identidade do bairro. Todos sabiam de onde eram os times, já que eram espacializados, tinham um lugar de origem e tanto os seus jogadores quanto os seus torcedores eram, em grande medida, do mesmo lugar.

Portanto, tanto o futebol, quanto o cinema, a rua, as festas, a solidariedade entre os vizinhos, etc., contribuía no sentido de promover a vida de bairro. Segundo conclusão de Ecléa Bosi, “*São Paulo era familiar como a palma da mão quando as suas dimensões eram humanas. Seus velhos habitantes dizem: ‘ali no Gasômetro, ali na ponte do Bom Retiro, ali na Estação’, como se estivessem vendo tais logradouros, ali adiante... É com satisfação que dizem de muitos desses locais que ‘ainda estão lá’.*”²⁶⁰

Além disso, alguns dos entrevistados, trouxeram uma questão interessante: a da convivência de diversas classes sociais, no interior do bairro, dividindo os mesmos equipamentos, ainda que, dentro deste micro-espço social, houvesse uma clara hierarquização, ainda que não absoluta, de alguns espaços, havendo, pois, uma clara segregação sócio-espacial.

Pensando-se na porção ocidental do bairro, a oeste da avenida Pompéia, onde têm início as ruas Carlos Vicari-Guaicurus e Clélia, e onde localiza-se, mais ao norte, a estação Água Branca da estrada de ferro e a *Vidraria Santa Marina*, enfim, na porção mais antiga do bairro, nota-se que havia uma hierarquização que era inclusive topograficamente marcada (ver mapas IX e X, p. 109 e 128, respectivamente).

O lado norte das ferrovias, onde está a estação da estrada de ferro e a *Vidraria Santa Marina*, ou seja, das estradas de ferro em direção ao rio Tietê, a parte mais baixa do bairro (*planícies aluviais sujeitas a inundações periódicas*), era considerado a parte mais pobre, onde havia uma grande concentração de fábricas e operários. O outro

²⁵⁹ BARCELOS, Flávio de, op. cit., 1983, p.257-258.

²⁶⁰ BOSI, Ecléa, op. cit., 1979, p. 367.

setor, ainda considerado dos pobres, mas com uma concentração, ao que parece, um pouco menor de operários, ficava da linha da estrada de ferro para o sul, até a rua Faustolo, numa pequena faixa que tem como centro a rua Guaicurus. Esta área é topograficamente um pouco mais alta, mas ainda considerada pelos moradores como a parte baixa do bairro. Por fim, o setor dos “ricos”²⁶¹, a parte de cima do bairro, na faixa onde está rua Clélia.

Na parte baixa, ou seja, a que inclui tanto as redondezas da *Vidraria Santa Marina* quanto a rua Guaicurus, nas imediações das ferrovias, as moradias eram, no geral, mais simples, havendo inclusive muitos cortiços. Além, é claro, das vilas de operários da *Vidraria Santa Marina*. Já na parte de cima, a saber, na rua Clélia, havia casas maiores, com quintal, jardim na frente, espaçamento entre uma casa e outra, enfim, eram imóveis considerados bem melhores.

É importante deixar claro que tal divisão, inclusive a topográfica, não foi idealizada por mim, ela apareceu espontaneamente nas entrevistas e, como se verá a seguir, foi elaborada pelos entrevistados, em especial pela Sra. Shirley Grané de Luca, que nasceu e morou até os quatro anos na vila de operários da *Vidraria Santa Marina*, depois morou na Praça dos Inconfidentes, entre a rua Guaicurus e avenida Santa Marina até casar-se, quando foi morar na rua Clélia²⁶². Vejamos algumas passagens de seu depoimento:

“Mas era uma loucura. Não, era uma loucura a desigualdade. Dizem que atualmente você faz restrição a preto, a isso, a aquilo. Não. Naquela época a parte de baixo eram os pobres. A parte de baixo, era a parte de pobre. Onde eu morava (rua Guaicurus), eram os pobres. Aqui, a rua Clélia, eram os ricos.(...) Era a rua dos pobres e a rua dos ricos. Então, até pra você tomar ônibus, você era esnobado. Era incrível, se você saía da parte de baixo, onde a gente morava, pra parte de cima, pra rua Clélia, pra pegar o ônibus, era impressionante como você era esnobado. (...) Eu lembro que

²⁶¹ Ricos são considerados, pelo que foi possível compreender, o que classificariamos como sendo classes médias, formadas por pequenos e médios empresários, donos de estabelecimentos comerciais, profissionais liberais, pessoas com maior grau de escolaridade, enfim, por aqueles que possuíam um nível de vida melhor do que os pobres naquele determinado espaço, o do bairro. Este é o entendimento que faz com que os pobres, da parte de baixo do bairro, chamem de ricos os que moravam na rua Clélia e arredores, ou seja, na parte de cima.

²⁶² Atualmente a Sra. Shirley Grané de Luca mora no Bairro Siciliano, ou seja, subiu mais, tanto topograficamente, quanto na escala social.

*quando eu comecei a trabalhar na cidade, eu ia tomar ônibus na rua Clélia, e elas ficavam com aquele grupinho, fazendo caçoadinha da gente. ‘Ah, olha a roupa! Olha pra ela e vê se isso é jeito! Parece maloqueira’ Sabe aquelas coisas que você acaba...(...) Até na missa, era coisa de doido o que a gente aturava. A gente às vezes ajoelhava e já ouvia os buchichos. Teve dias de eu levantar e falar: ‘Vocês vieram à missa ou vieram pra reparar?’ Porque, realmente, nós éramos um povo mais simples. E elas se achavam as donas do pedaço. (...) E você vê, depois que eu casei, que eu fui pra Clélia, é que eu comecei a fazer amizade com essa turma mais nojenta, como eu diria, né? (risos)” (Entrevistador: Então tinha a parte de baixo dos pobres e a parte de cima dos ricos... e aquela parte da Santa Marina, depois que passava a porteira?) *Era pior ainda. Pior ainda. Lá era tido assim como favelado. Falava que morava na Santa Marina, era tido como a escória do bairro.”* (Shirley Grané de Luca, em 23/03/2000)*

Dona Maria Lygia Suriano, que morava na rua Clélia, incluída na parte “rica” do bairro, ao ser questionada sobre a parte da Santa Marina, disse:

“Eu nem podia ir naqueles lados de lá! (Entrevistador: Mas dava pra falar que havia um lugar de ricos e outro de pobres ou acabava misturando?) Dava. Era bem... Era bem separado. Era bem delineado.” (Maria Lygia Suriano, em 23/03/2000)

Ainda no tocante ao lado norte das ferrovias, nas proximidades da *Vidraria Santa Marina*, a Sra. Neusa Maria Isola D’alveo, filha do proprietário, durante muitos anos, da *Serraria Água Branca* e proveniente de uma família tida como “uma das mais ricas do bairro” (Família Isola), ao ser questionada se ela conhecia ou freqüentava aquela parte respondeu que:

“Não. O meu pai era um pouco esnobe viu. Pra falar a verdade... Ele era um pouco esnobe. Ele não gostava que a gente tivesse amizade, porque era um pessoal muito simples, sabe, operariado. (...) Ele tinha um certo preconceito. (...) Mas lá na Santa Marina não era uma coisa bem vista.... ir pra lá. Também não sei te dizer por que. Só lembro que era... Não era uma coisa legal. (...) Era assim bem, sabe, essa coisa de indústria mesmo? Não tinha cara de bairro de moradia. Eram só casas de operários,

de gente simples. Era muito, era muito simples ali.” (Neusa Maria Isola D’allevo, em 06/04/2000)

Voltando ao “contraste” entre as ruas Clélia e Guaicurus, a Sra. Shirley Grané de Luca complementa:

“Eu era pobre. Era. Nós éramos considerados a ralé. Lá embaixo era o pessoal da ralé. Porque nós éramos gente mais de rua. Nossas brincadeiras eram de rua, ninguém tinha uma casa grande, suficiente pra pôr alguém dentro de casa. Então nós brincávamos aonde? Na rua. De queimada, barra manteiga, saía briga.... Era briga mesmo, era briga terrível, de pai ter que separar... Mas, passava aqueles cinco minutos, era todo mundo amigo. Agora a gente fala que existe gangue, antigamente era igual. Era a gangue daqui contra a gangue de lá, né? Se a turma de lá (Guaicurus) vinha pra Clélia, era um inferno. E se a turma da Clélia tentasse descer, não descia. (Entrevistador: E todo mundo sabia diferenciar na hora, quem morava em que lugar?) *Na hora. Na hora. Você sabia exatamente de onde vinha. Até dentro da igreja existia essa diferença. É incrível como existia.*” (No interior da igreja São João Maria Batista Vianey, algumas cadeiras tinham os nomes gravados das famílias mais importantes e eram, pois, reservadas à elas.) (Shirley Grané De Luca, em 23/03/2000)

Por fim, a Sra. Neusa Maria Isola D’allevo, fala que as antigas casas de sua família na rua Guaicurus contrastavam com a simplicidade e a pobreza da rua:

“A nossa casa era considerada um palacete. (...) As únicas casas boas que tinham ali eram as nossas. A nossa casa não era pra estar na Guaicurus. Era uma casa pra rua Clélia naquela época, você entende? Porque ela destoava ali. São casas lindas, né, na época que nós éramos meninas ali. (...) Então era uma diferença muito grande, a nossa casa. As nossas casas destoavam do lugar. Agora, subia um quarteirão mudava a coisa. Na Clélia, na Coriolano. A Faustolo nem tanto... Tinha que subir dois quarteirões, né? (...) O tipo de pessoas que moravam (na Guaicurus) já era muito mais simples, as casinhas pequenas, e existem até hoje lá na frente. (Entrevistador: Tinham muitos cortiços?) *Tinha. Tinha. Bastante. Na Vidraria tinha muito. Naquela rua Carijós, ali tinha muito. Perto da linha do trem tinha muito. Em frente de casa, eu me*

lembro, tinha uma família que morava num cortiço, né? Você falou ‘cortiço’, era um nome que eu nem lembrava mais. A gente entrava num portão e tinha um degrau alto, assim, cheio de portinhas... As pessoas moravam ali. Uma em cada cômodo. (...) Então não era uma vizinhança agradável, sabe? Não por causa das pessoas, mas eu digo de lugar, como lugar. Não era agradável ali. (Entrevistador: E na Clélia não tinha essa...?) Não. Não. Não tinha. Que eu lembre não.” (Neusa Maria Isola D’alveo, em 06/04/2000)

Como se vê, esta questão dos “ricos” de um lado e dos “pobres” de outro, desta convivência e desta segregação sócio-espacial, engendradas no cotidiano, era algo que podemos afirmar como mais uma característica da vida dos bairros industriais/operários. É no bairro que tal cotidiano é produzido da forma como foi relatado. Atualmente, não existe mais na Água Branca essa divisão tão nítida entre os da parte de cima e os da parte de baixo, mesmo porque, os muros imaginários do antigo bairro industrial/operário foram derrubados pela urbanização, pela implosão da cidade, e outros muros apareceram. Além disso, a dita parte de cima, da rua Clélia, degradou-se muito, fazendo com que os “ricos” mudassem para os prédios próximos da *S. E. Palmeiras* e do *Shopping Center West Plaza* ou para outros bairros, normalmente próximos, como Pompéia ou Perdizes.

Por outro lado, contrastando com o antigo bairro, o novo modo de vida urbano próprio da metrópole também foi relatado pelos entrevistados, notando que é sempre ressaltada a questão dos que vêm de fora, dos estranhos que vêm de longe e freqüentam o local, como um espaço disponível e incorporado à grande estrutura metropolitana, da qual atualmente a Água Branca é uma porção. A vida de bairro ou “o bairro como uma família” como disse o Sr. Joaquim Guedes, já não é mais possível. A Sra. Neusa Maria Isola D’alveo teceu as seguintes considerações nesse sentido:

“São Paulo pra mim é o máximo. Com tudo que nós temos de ruim, não é? Aqui mesmo, esse shopping (West Plaza) piorou muito a nossa qualidade de vida aqui. Aqui só tem moleque malandro, nessas ruas aqui. Dizem que foi o shopping que trouxe isso, né? Não sei se foi o shopping ou se... (...) O movimento de carro também. Assim, em época de Natal, Páscoa, Dia das Mães, dos Pais, isso aqui fica horrível. Mas eu digo,

em questão de segurança, tem muita gente que roda pelo bairro. Vem muita gente da periferia pra conhecer o shopping. (...) Vem muita gente, de sábado, você vê os ônibus pararem ali na Francisco Matarazzo, desce aquela multidão... É pro shopping. De todos os bairros. Como acontece no Shopping Norte. Os outros eu não conheço. O shopping Norte é um movimento terrível. Aqui de sábado também é.” (Neusa Maria Isola D’alveo, em 06/04/2000)

Dona Mirela Suriano, também aponta para o intenso movimento de rostos estranhos:

*“Então você ia pra esquina, você sabia que tinha uma segurança, que você conhecia o dono do bar, você conhecia os diretores do clube (Palmeiras), você conhecia todos, sabe? Então você estava num lugar seguro... à vontade. Agora não. (...) Aliás teve muitos assaltos depois que construíram... **Eu tenho a impressão que depois que fizeram esse viaduto** (referindo-se ao viaduto Antartica sobre as linhas férreas, inaugurado no início da década de 1970) **e o West Plaza** (inaugurado em 1991), **a favela que tinha do outro lado, sabe, eles tiveram mais acesso pra cá. Tiveram muito acesso pra cá. Então o que acontece: a molecada fica pedindo dinheiro, tomando conta de carro, dentro do shopping, vieram todos da favela. Então, isso aqui, o ambiente deu uma piorada. Você olha as caras muito tortas e você tem muito medo e muito receio de andar por aqui** (...) **Eu acho que com o viaduto isso aqui deu uma boa caída. Porque o pessoal não tinha condições de vir pra cá, fácil. E com o viaduto eles tiveram, sabe? Veio todo povo pra cá.**” (Mirela Suriano, em 14/03/2000)*

Por sua vez, a Sra. Shirley Grané de Luca, que morou na rua Clélia até por volta de 1992, aponta como razão para as mudanças na rua a chegada do *SESC Pompéia*, que trouxe pessoas de todos os lugares, enchendo os pontos de ônibus de visitantes e as ruas de assaltantes, guardadores de carro, etc. Segundo ela:

*“Na rua Clélia era divino morar, entrou o SESC, acabou com a Clélia. O SESC acabou com o bairro. (...) **O pessoal vem de fora pra conhecer o SESC, né. Eu saí de lá porque não tinha mais condições de morar.**(...) A Clélia tava um desperdício, terrível, muito ruim. Eu era uma das pessoas que mais ligava pra polícia pra ir pegar*

drogado na porta. Era uma coisa impressionante. Depois que o SESC abriu, verdade seja dita, foi depois que o SESC abriu. (...) A gente não tinha mais sossego na Clélia. Eu estava predisposta a sair. (...) Porque não tinha mais condição de morar.”(Shirley Grané de Luca, em 23/03/2000)

Opinião semelhante foi dada por sua filha, Mariângela:

*“No tempo que eu morei lá (rua Clélia), que eu morei lá desde um ano de idade até vinte e quatro anos, hoje, eu não teria coragem de morar lá com uma família. (...) Colocar meus filhos naquele ambiente!? Não dá mais. Lá tem muito bar, né, bar mesmo, boteco mesmo.(...) Chegou uma hora que não dava mais, com o SESC... **daí o movimento foi terrível. Porque o SESC é aberto, né, ao público. Você não sabe com quem está lidando.**”* (Mariângela Grané de Luca, em 23/03/2000).

Importante notar nas falas das entrevistadas “a chegada do estranho”, do que vem de fora e que amedronta, que leva o antigo morador pra dentro de casa, o tira da rua e vai tornando a rua um espaço inóspito e a casa um refúgio, porque “*você não sabe com quem está lidando.*” Dona Mirela Suriano e sua mãe Maria Lygia Suriano, que moraram na rua Clélia até por volta de 1965, sustentam a mesma opinião:

“É, ali também piorou muito com o SESC, né? Aliás, a rua Clélia deu uma boa caída, porque era uma rua muito, sabe, classe A. Depois virou C, D, E, e agora já deve estar no F, porque a maioria das pessoas que moram ali mudaram, tem muita gente que mora ali na Clélia, que tem receio, porque moram sozinhos atualmente, né? E com o SESC, aquilo lá deu uma boa caída, né? (...) E a Praça Cornélia era uma praça que nós íamos brincar, que era gostoso, né? Agora você não pode ficar. Agora não dá pra ficar ali na Praça Cornélia. Na minha época dava pra gente brincar, namorar, ficar, tudo ali. (...) Agora você vai lá, só tem bebum, só tem maloqueiro.” (Mirela Suriano, em 14/03/2000)

Como se vê, nestes últimos depoimentos que colocam a rua Clélia em questão, nesta transformação do bairro em porção imersa na metrópole, a rua deixa de ser apropriada como espaço do bairro, de suas sociabilidades específicas, como um espaço

de convivência, do encontro, de intensificação dos vínculos de vizinhança para se tornar um espaço da metrópole, espaço privilegiado da circulação de pessoas, veículos e mercadorias, espaço de todos, daí a presença constante dos estranhos. Segundo Lefebvre, “a rua converteu-se em rede organizada pelo/para o consumo.”²⁶³ A função de sociabilidade da rua, de local de encontro tem desaparecido diante da urbanização atual, tanto quanto o bairro. A nova rua, local de tráfego de veículos, de comunicação entre os diversos setores da metrópole, passa a ter uma existência acima do bairro, recortando-o, fragmentando-o, contribuindo para a sua destruição. Às vezes novas e largas avenidas são construídas, destruindo o espaço construído que havia antes, mas, outras vezes, as mesmas ruas de outrora, que eram fundamentais para a formação e desenvolvimento da vida de bairro, tornaram-se mais tarde, na metrópole, as bases de sua destruição. Contraditoriamente, a rua que criou o bairro, também o destruiu.

Nesse sentido, uma das entrevistadas, a Sra. Léa Francesconi²⁶⁴, nascida em 1948, na Água Branca, e que viveu a diluição do bairro, tem a visão clara da fragmentação do espaço e não vivenciou a antiga vida de bairro, a não ser como resquício. Vejamos um trecho de seu depoimento:

*“Então, o que eu estava falando da Água Branca, é que eu acho que tem pedaços tão diferentes, né? A minha rua eu achava muito particular, né? Depois ela foi mudando de cara também, né? Ficou mais passagem, mais do que o lugar das fábricas. Até porque as fábricas foram acabando. (...) Esses pedaços, né, o trajeto pela Praça Cornélia é uma Água Branca, né? Esse loteamento atrás do Palmeiras é outro, né? Essa parte da baixada, no limite com a Pompéia, onde tem o córrego, é outro. (...) Então tinham todos esses pedaços assim. **Pra mim era um monte de pedaços a Água Branca.** Depois da estrada de ferro, tem aquela Santa Marina, entre as duas estradas de ferro, né? Era um outro pedaço também. A Guaicurus era um outro, um outro mundo, né? (...) É muito interessante isso aí, de pensar nos pedaços.”* (Léa Francesconi, em 11/07/2001)

²⁶³ LEFEBVRE, Henri, op. cit., 1999 (b), p.31.

²⁶⁴ filha do Sr. Hugo Francesconi e da Sra. Cecília Francesconi, que eram proprietários da *Torreificação e Refinaria Santa Ifigênia*.

Ao ser questionada sobre o papel da rua, sobre a convivência com os vizinhos, as brincadeiras de rua, ela nos disse que:

“Não vivi isso. Na minha rua era impossível, né? Não tinha isso. Acho que não tinha gente e não tinha calçada agradável pra isso. Não tinha, essa relação com os vizinhos não tinha, né? (...) Não tinha esse hábito. Brincava nos quintais, a gente tinha os quintais, mas na rua não. E mesmo o vizinho, sair na porta pra conversar, acho que até tinha uma coisa, mas já meio assim de... meio... de achar meio esquisito. Meio... ver pejorativamente isso, de chegar no vizinho pra fofocar. Coisa desse tipo.” (Léa Francesconi, em 11/07/2001)

Depois ela complementa seu relato a esse respeito fazendo uma comparação entre a Água Branca e uma pequena cidade do interior que costumava freqüentar:

“Porque depois que eu casei, na década de oitenta, no interior, a gente tinha... A gente ia pra Jaú, Itapuí... Itapuí era muito pequenininho, então tinha mesmo. Só era a rua. Então numa época bem mais, duas décadas depois, né, desse tempo que eu estava na Água Branca, no interior se tinha esse costume. De pôr a cadeira na calçada e conversar com as pessoas, né? (...) Mas aqui não tinha. Não tinha, né?” (Léa Francesconi, em 11/07/2001)

Hoje, já não é mais possível colocar a “cadeira na porta de casa ao cair da tarde”, porque o modo de vida metropolitano chama as pessoas cada vez mais para dentro de casa, para o espaço privado, para o espaço individual, para a frente da televisão. Os moradores, a partir desse novo modo de vida, recolhem as cadeiras da calçada, fecham as janelas e não compram mais no armazém da esquina (local em que encontravam os vizinhos e no qual mantinham, com o dono, uma relação de afinidade, confiança e até, de afeto). Hoje, diferentemente, as pessoas entram no carro e vão às compras num grande supermercado de uma rede transnacional ou num *shopping center*, locais privilegiados de consumo, onde não se conversa com o dono, encontrar um vizinho seria mera coincidência e tudo é organizado para potencializar o consumo.

Com relação ao SESC, é interessante notar como a questão pode ser lida de diversos modos e como há diversas contradições. O SESC, de um certo ponto de vista, é tido como um patrimônio do bairro, espaço privilegiado do lazer, da educação, ponto de encontro e tranquilidade, portanto, como algo muito bem vindo e bem aceito, sobretudo se levarmos em consideração que o SESC foi construído no lugar em que funcionava uma indústria (*CONFAB/IBESA*), tipo de atividade que normalmente é bastante repelida pelos moradores vizinhos. Por outros, ele trás o estranho, os “de fora”, a bagunça, enfim, alteram negativamente o cotidiano, mais atrapalham do que ajudam.

Com esses depoimentos a idéia não é fazer uma apologia da vida de bairro nem afirmar que antes era melhor ou pior, mas mostrar que houveram mudanças e que o modo metropolitano de vida, independente de qualquer julgamento de valor, implica mudanças profundas no espaço, eliminando aos poucos as possibilidades da vida de bairro. Atualmente, o individualismo, as relações distanciadas, a indiferença com relação ao outro, a multidão que divide os mesmos espaços e onde os estranhos, os diferentes, os de fora são aceitos, isso porque a metrópole abriga a todos, estas são as características predominantes. Acrescente-se a isso, a explosão no número de edifícios de apartamentos a partir de meados da década de 1960 e que foi acentuando-se com o passar dos anos, alterando não somente a paisagem, mas também aumentando consideravelmente o número de pessoas que dividem o mesmo espaço.

O aumento da população e o avanço do processo de urbanização, como vimos no capítulo anterior, começam a demandar uma série de obras de infra-estrutura, sobretudo viária, tornando a Água Branca um espaço da metrópole, integrado e para ela disponível.

A Sra. Shirley Bonini Paladino nos relatou suas impressões das mudanças que testemunhou:

“Bom, tinha a Sears aqui. Já tinha a Sears (no local onde foi posteriormente construído o Shopping Center West Plaza). Não tinha o Bradesco e era uma avenida... uma rua larga só (referindo-se à avenida Antartica). Não era uma avenida cortada no meio (não tinha sido alargada e não tinha um canteiro central), não tinha o viaduto

(viaduto Antarctica). *Então depois é que foi se formando... Fizeram o viaduto, foi logo depois que eu mudei. Alargaram a avenida aqui. Aí começaram a fazer a Sumaré, que pra lá também era tudo mato. Começaram a fazer a avenida Sumaré. Nossa, era muito mato, era muito... Sabe? (com ênfase). Sei lá, a gente olhava era só verde. Agora a gente olha e é só prédios.*” (Shirley Bonini Paladino, em 03/05/2000)

Tendo-se estes depoimentos em mente, podemos agora retomar a definição de bairro, complementando aquela discutida na Introdução, acrescentando-lhe elementos importantes que nos auxiliarão a tecer algumas conclusões mais adiante a respeito das transformações pelas quais vem passando a Água Branca, neste movimento que leva este espaço a se transformar de localidade em porção imersa na metrópole.

Magnani²⁶⁵, referindo-se ao lazer na cidade, elaborou uma série de noções que permitem pensar as relações sociais no espaço urbano. O autor elaborou e trabalha com a noção de *pedaço*, *mancha*, *trajeto* e *circuito*, termos específicos que, de acordo com a escala e os tipos de relações sociais envolvidas, definem de maneira coerente como se dá a sociabilidade, vista sob o prisma do lazer na metrópole.

Dentre tais noções, aquela que permite pensar no bairro enquanto unidade sócio-espacial relativa é o *pedaço*. Por isso, trazemos aqui, brevemente, esta noção, sobretudo para discutirmos aqui sua contribuição para pensar a questão do *pertencimento espacial*.

A noção de pedaço permite identificar determinado espaço como “*um ponto de referência para distinguir determinado grupo de freqüentadores como **pertencentes** a uma rede de relações.*”²⁶⁶ A partir do pedaço, que vai tratar dos freqüentadores, porque foi uma categoria pensada a partir do lazer na metrópole, podemos pensar na relação dos moradores/usuários com o bairro que, assim como os freqüentadores, têm um sentimento de **pertencimento** a determinado espaço.

O bairro é uma unidade relativa, porque faz parte de um todo maior que é a cidade, mas ainda assim pode ser particularizado, ao contrário do que chamamos de porção imersa, que não se comporta como uma unidade, misturando-se mais

²⁶⁵ MAGNANI, op. cit., 2000.

²⁶⁶ Idem Ibidem, p.32. (grifo nosso)

facilmente com o todo e, por conseguinte, fica menos reconhecido como parcela individualizada do todo que é a metrópole.

A existência do bairro só ocorre se grupos sociais de forma objetiva e subjetiva têm o **sentimento de pertencimento** à determinado espaço. Em outras palavras, os grupos sociais devem existir e exteriorizar de alguma forma a questão do pertencer a tal espaço e é este sentimento de pertencimento coletivo que dá sentido e coesão ao bairro. Nesse sentido, segundo Pierre George, “*o morador refere-se ao seu bairro, quando quer situar-se na cidade; tem a impressão de ultrapassar um limite quando vai a um outro bairro.*”²⁶⁷

Deve haver, portanto, o compartilhamento de determinados **referenciais espaciais comuns** para existir o bairro. Quando a urbanização começa a destruir tais referencias e em não havendo uma forma de resistência coletiva por parte dos moradores (exceto alguns esboços de movimentos reivindicatórios, nenhum dos entrevistados participou ou ouviu falar de uma associação de moradores ou sociedade de amigos do bairro na Água Branca) o bairro deixa de existir. Referindo-se ao bairro, ainda que somente na sua dimensão física, Bosi conclui que “*só o grupo pode resistir e recompor traços de sua vida passada. Só a inteligência e o trabalho de um grupo (uma sociedade de amigos de bairro, por exemplo) podem reconquistar as coisas preciosas que se perderam, enquanto estas são reconquistáveis. Quando não há essa resistência coletiva (parece ter sido esse o caso da Água Branca) os indivíduos se dispersam e são lançados longe, as raízes perdidas*”²⁶⁸, o bairro é implodido, deixando apenas resíduos no espaço.

A este respeito, Souza complementa afirmando que nos dias atuais (no quadro da cidade do capitalismo monopolista avançado), o bairro “*é um referencial compartilhado muito superficialmente pelos moradores. (...) A sobrevivência do bairro como algo mais que um referencial vazio, em que pesem as dificuldades e a diluição relativas da vida do bairro, se deve, em grande parte, à resistência variável dos diferentes segmentos sociais afetados.*”²⁶⁹

²⁶⁷ GEORGE, Pierre, op. cit., 1983, p.76.

²⁶⁸ BOSI, Ecléa, op. cit., 1979, p.370.

²⁶⁹ SOUZA, Marcelo José Lopes de, op. cit., 1989, p.151 (grifo nosso).

O *pedaço*, assim como o bairro tido em sua concepção de *locus* de sociabilidade, como o espaço do encontro, enfim da vida cotidiana, pode ser pensado e aqui utilizado como “*aquele espaço intermediário entre o privado (a casa) e o público, onde se desenvolve uma sociabilidade básica, mais ampla que a fundada nos laços familiares, porém mais densa, significativa e estável que as relações formais e individualizadas impostas pela sociedade.*”²⁷⁰ O bairro, além disso, tem sua história e vida muito ligadas ao cotidiano. É, no nível da vida cotidiana que o bairro é construído. Ele pode, pois, ser considerado um espaço que trás a idéia de certos vínculos construídos cotidianamente.

O que se pode concluir, assim, no caso da Água Branca, é que este local vive o conflito e a contradição de ter sido um bairro, cuja gênese se encontra no final do século XIX, no sentido de ter tido vida de bairro, e estar atualmente imerso na metrópole, se configurar como uma porção desta metrópole, não somente como porção física, mas sobretudo por causa das significativas mudanças no seu modo de vida, marcado cada vez mais pela individualidade, pela impessoalidade e pela diminuição das relações face a face, etc.

No entanto, essa dissolução do *bairro* e o aparecimento do que chamamos de *porção imersa na metrópole* não se trata de uma transição simples e tampouco linear, pois a Água Branca enquanto porção imersa na metrópole mantém espacialidades/temporalidades datadas de outros contextos históricos. Uma visão ampla dos depoimentos dos moradores e as observações em campo permitiram entender que o bairro não existe mais enquanto unidade relativa predominante, mas continua existindo no interior desta porção imersa na metrópole, ainda que de maneira residual, como fragmentos. Em outras palavras, não existe mais no interior da cidade de São Paulo, o bairro da Água Branca, mas existe o bairro (mesmo que enquanto resquício ou resíduo) **na** cidade de São Paulo, como uma espacialidade datada e não mais predominante. De uma maneira geral e levando-se em consideração todas as discussões empreendidas aqui no que diz respeito à definição de bairro, podemos afirmar que a Água Branca **não** é mais um bairro, apesar do bairro não ter desaparecido totalmente, apesar dele continuar existindo **no** interior da metrópole.

---

²⁷⁰ MAGNANI, op. cit., 2000, p.32.

A Água Branca, local identificado pelos seus moradores e usuários, onde todos se conheciam e tinham uma dinâmica própria e que podemos chamar de bairro é atualmente uma porção, uma área potencialmente disponível à metrópole como um todo. É como se suas fronteiras imaginárias tivessem sido derrubadas.

Depois desta discussão, podemos repensar a questão das transformações da rua e do bairro, também como decorrentes dessa dissolução da vida de bairro.

O *SESC Pompéia*, por exemplo, apontado como o deflagrador da deterioração da rua Clélia, por trazer os “estranhos”, pode ser tido como um equipamento não **do** bairro, mas **no** bairro, ou seja, um equipamento que serve à metrópole e não somente ao bairro. Por isso, o local passa a receber muitos “estranhos”, os “de fora”, o que o torna muito mais imerso na metrópole do que um bairro no qual antigamente todos se conheciam, iam juntos à igreja e colocavam as cadeiras na calçada. E o *SESC Pompéia* aqui, é somente um exemplo entre outros que mostram esta mudança, esta inserção do local no modo metropolitano de vida.

Raciocínio análogo poderia ser usado para o entendimento das novas formas de sociabilidade, através do entendimento da inserção do *Shopping Center West Plaza*, inaugurado em 1991, empreendimento de grandes proporções que atende a uma demanda metropolitana, localizado próximo da via marginal do Tietê. Além do *SESC* e do dito *shopping*, como vimos no capítulo anterior, a mesma lógica pode ser aplicada ao *Centro Empresarial Água Branca*, ao *Parque da Água Branca* que tem um público mais amplo do que os seus arredores, atraindo usuários de vários pontos da cidade, tanto de maneira regular quanto de maneira esporádica devido as exposições e feiras nele realizadas. Em suma, como se vê, não se tratam de equipamentos **do** local, mas **da** metrópole, estando estes simplesmente **no** local.

Considerações Finais – A Industrialização e o Bairro: seu surgimento repentino e sua morte anunciada

O processo de industrialização é o indutor da urbanização que, no caso de São Paulo, transforma a antiga e pequena cidade na grande aglomeração de nossos dias, mudança que longe está de ser somente quantitativa, ela é, como vimos, qualitativa. Portanto, a industrialização é o processo indutor e a urbanização é o processo induzido. A vida urbana e a cidade eram qualitativamente distintas antes do surgimento da industrialização. Assim, a indústria não cria a cidade e tampouco a vida urbana, mas é responsável por sua ampliação em escala mundial e sua transformação qualitativa. Não são a cidade e a vida urbana pré-industriais com suas características que explodem, que se generalizam, mas um novo urbano, um modo de vida submetido às exigências do processo indutor. As cidades industriais, tanto as novas, quanto as que já existiam e foram apoderadas pela indústria, são absolutamente distintas da cidade medieval e da cidade antiga.²⁷¹

Contraditoriamente, é com a urbanização induzida pela industrialização na cidade de São Paulo que surgem inúmeros bairros e que a vida de bairro na cidade se potencializa. Esclarecendo-se que não estamos nos referindo apenas aos bairros industriais, ou seja, aqueles que suportaram fisicamente a atividade industrial, mas a todos os bairros, com fábricas em seu interior ou não, mas que surgiram e tiveram impulso por conta da industrialização da cidade.

Segundo Seabra, *“em todo o ocidente o bairro corresponde a uma espacialidade elementar, cujos nexos são a vizinhança, o parentesco e o compadrio. Foi pela articulação destes três níveis que o bairro ganhou realidade, traduzindo-se como vida de bairro, produzindo profundos enraizamentos. Mas, não obstante ser o bairro um fenômeno pré-moderno, foi sob os impulsos da industrialização que a vida de bairro se tornou mais ampla, difusa, diversa e rica. (...) Além disso, a vida de bairro, impulsionada pela industrialização em São Paulo, foi levada a um extraordinário sincretismo, porque reuniu matrizes culturais muito diversas. Reuniu*

---

²⁷¹ Cf. LEFEBVRE, Henri, op. cit., 1991.

aos negros, brancos e índios, estes que estavam na origem da ocupação e do povoamento da região de São Paulo, a imigração estrangeira.”²⁷²

Portanto, este duplo processo de industrialização/urbanização, exerce um duplo e contraditório papel: primeiro ao formar e dar vida a inúmeros bairros e depois ao desestruturar tais bairros, tornando a vida de bairro apenas residual diante das novas espacialidades produzidas. Andrade, ao estudar os bairros do Brás, Moóca e Belenzinho, também constatou que *“o mesmo processo que integrava os bairros à cidade de São Paulo, dissolvia, desestruturava a realidade dos bairros industriais e operários das primeiras fases da industrialização paulistana.*”²⁷³

Seabra expõe claramente o vínculo entre a industrialização e o surgimento dos bairros em São Paulo ao afirmar que *“a industrialização é concentradora, maximizadora do uso do tempo e do espaço. Por sua lógica reúne aquilo que está disperso e potencializa enormemente o que reúne. Foi assim que os primeiros imigrantes, operários, artesãos de diferentes ofícios foram se estabelecendo em meio aos caipiras, relacionando-se com os caipiras sem mesmo disporem ambos, de uma língua comum. Mas por suas práticas fortemente enraizadas acabaram criando o ethos da vida de bairro.*”²⁷⁴

Em suma, a industrialização, entendida como processo indutor da urbanização, foi a responsável pela formação dos bairros e, por conseguinte, da sociabilidade a este associada e, ao mesmo tempo, foi responsável por sua dissolução. Uma desestruturação que, ao contrário de sua estruturação, não foi repentina, mas anunciada em seu surgimento, pois a configuração da metrópole que se anunciava iria dentro de algumas décadas destruir a vida de bairro.

Foi nesse contexto e com essa preocupação que descobrimos o bairro que questionamos no início do trabalho. O ponto de partida foi a realidade presente. De seu questionamento surgiram as perguntas que formulamos na Introdução deste trabalho. Porém, os caminhos da pesquisa (inclusive os que foram abandonados) e o método utilizados não somente nos mostraram o bairro, mas também outras espacialidades,

²⁷² SEABRA, Odette Carvalho de Lima, op. cit., 2000, p.12.

²⁷³ ANDRADE, Margarida Maria de, Brás, Moóca e Belenzinho: formação e dissolução dos antigos bairros “italianos” além Tamanduateí, In: *Travessia – Revista do Migrante*, n.º 38, ano XIII, São Paulo, Centro de Estudos de Migratórios, 2000, p.9.

²⁷⁴ SEABRA, Odette Carvalho de Lima, op. cit., 2000, p.13.

anteriores e posteriores ao bairro. Assim, o bairro foi descoberto, datado e, além disso, compreendido em meio à complexidade não somente da história em que se inscreve, mas também foi entendido diante da complexidade do espaço atual.

Muitas questões e caminhos foram abertos no decorrer da pesquisa e que podem vir a ser desenvolvidos futuramente. Começamos o trabalho com perguntas, tentamos desenvolvê-las e ver onde poderíamos chegar. Porém, não terminaremos o trabalho com respostas, mas com outras perguntas, perguntas reformuladas e que só poderiam ser pensadas depois de trilhado um percurso que não existia a priori, pois foi um percurso construído ao longo da pesquisa e que sequer poderíamos imaginar seu itinerário no início. Apresentamos neste volume, o que houve de mais substancial deste percurso. Isso porque, em verdade, trata-se aqui de expor um percurso, mais do que uma tentativa de responder a qualquer custo a algumas questões. Além do mais, é importante esclarecer que o percurso aqui apresentado é apenas um entre tantos outros cogitados (e posteriormente abandonados) e tantos outros que sequer se apresentaram como possibilidade. É, assim, um caminho movido também por escolhas em suas diversas etapas.

*

Finalizaremos esta apresentação trazendo, em linhas gerais, algumas conclusões que consideramos mais significativas ao longo deste percurso.

Resumidamente, pelo que foi exposto, pode-se concluir, **por um lado**, que a grande valorização dos terrenos da Água Branca, associada à sua localização privilegiada no conjunto metropolitano, somada às intervenções do poder público e à demanda criada por serviços que a metrópole e, em especial, no caso abordado, os bairros de Perdizes e Vila Pompéia, requerem cada vez mais, contribuem para as redefinições mais recentes do local, que deixa de ser uma área predominantemente industrial para se tornar uma área de serviços.

Portanto, todos esses fatores, de ordem geográfica, política e econômica, conjugados garantiram uma grande valorização imobiliária do local, o que, por sua

vez, tem acentuado a função terciária, em detrimento da função industrial, que tende a se tornar mais residual.

Por outro lado, a condução da pesquisa – que foi uma tentativa de seguir os procedimentos do método *regressivo-progressivo*, proposto por Henri Lefebvre – revelou três momentos de um mesmo espaço (espacialidades) – o primeiro, da *localidade* (rural); o segundo, do *bairro* (industrial) e o terceiro, da *porção imersa na metrópole* (serviços). Tal entendimento sustenta-se na tentativa feita de uma interação constante entre o empírico (considerado de forma ampla) e as teorias sobre o urbano.

Tentamos mostrar tais espacialidades, não como se estas fossem separadas, desvinculadas, mas como um conjunto, uma antecipando e anunciando a outra, num imenso e complexo movimento da história, que se dá num pequeno local.

O estudo da história e do movimento de um pequeno local pode ser muito mais do que parece em princípio, ou seja, o estudo do simples, do menor e com poucas possibilidades analíticas. A escala local não restringe as possibilidades de exploração, ao contrário do que o pensamento cartesiano poderia supor.

É importante frisar que as possibilidades de estudo do bairro, diante de sua totalidade, são tão amplas e complexas, que aqui procuramos abordar apenas alguns aspectos dessa extensa gama.

Procuramos mostrar, por fim, que esta história local não somente está contida na história mais ampla da cidade de São Paulo, mas também contém a própria história da cidade e da metrópole, revelando, a cada instante, um pouco dela, num movimento dialético.

Quais serão as novas espacialidades que o processo de urbanização engendrará? O que acontecerá no futuro com a metrópole? Até que ponto a sociedade urbana efetivamente se generalizará por todos os espaços? Quais as consequências que ocorrerão a partir de então? A Água Branca efetivamente vingará como um espaço terciário? Até que ponto e de que maneira se dá a sua (re)valorização no contexto da cidade? Estas são algumas questões que ficam em aberto sobre as quais apontamos apenas alguns indícios para uma possível futura investigação.

Fontes

1. Jornais e revistas:

- “*Folha da Tarde*” de 22/08/1986, capa e p.3.
- “*Folha de São Paulo*” de 22/08/1986, capa e p.12; de 24/08/1986, capa e p.23; de 15/10/1997, p.4/10; de 25/10/1997, p.4/3, 4/4 e 4/5; de 31/10/1997, p.4/10; de 20/07/1999, p.3/4; de 23/07/2000, p.1 (caderno Imóveis 1)
- “*Jornal da USP*” de 22 a 28/06/1998, p.8 e de 28/08 a 03/09/2000, p.20.
- “*O Estado de São Paulo*” de 23/08/1986, p.15; de 24/08/1986, p.35; de 18/03/2000, p.D-12 e de 14/11/2000, p.A-20)
- “*Revista Construção São Paulo*”, n.º 2312 de 06/1992, p.05 e n.º 2442, de 28/11/1994, p.16 e 17.
- “*Revista Época*”, n.º 58 ano II, de 28/06/1999, p. 42-48.
- “*Revista IstoÉ – Especial 10 – O brasileiro do século (empreendedor)*”, parte integrante da Revista IstoÉ, n.º 1570, 1999 , p.6-9.
- “*Revista Projeto Design*”, n.º 217 de 02/1998, p.50-53.
- “*Revista Veja em São Paulo*”, parte integrante da Revista Veja n.º 939, de 03/09/1986, p.8, 9, 10, 11, 12 e 15.

2. Documentos do Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo (CONDEPHAAT)

- Processo n.º 24.203/1985 referente ao “Estudo de tombamento do Edifício que abriga as instalações das Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo, sito à Av. Francisco Matarazzo, n.º1.096 – Capital.”
- “Contestação ao estudo de tombamento do Edifício que abriga as instalações das Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo, sito à Av. Francisco Matarazzo, n.º1.096 – Capital.”

3. Documentos da Empresa Municipal de Urbanização (EMURB)

- Operação Urbana da Água Branca, EMURB, setembro de 1991.
- Plano de Urbanização Pompéia (Z8-060/2), EMURB, 1985.

4. Mapas, Plantas e Fotografias Aéreas

- a) obtidos na Secretaria Municipal do Planejamento da Prefeitura do Município de São Paulo:
  - Mappa Topographico do Município de São Paulo executado pela empresa SARA BRASIL S/A, pelo método nistri de aerophotogrammetria, de acordo com o contracto lavrado em virtude da Lei n.º 3203 de 1928, quando Prefeito S. Dr. José

Pires do Rio, sendo director de obras o engenheiro Arthur Saboya, folhas 35 e 36, escala 1:5.000, 1930.

- b) obtidos na Mapoteca do Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo:
  - Planta Geral da Capital de São Paulo, organizada sob a direção do Dr. Gomes Cardim, Intendente de Obras, escala 1:20.000, 1897.
  - Planta da cidade de São Paulo por Graccho da Gama, com indicação das circunscrições e delegacias policiais, de acordo com a divisão oficial estabelecida pela Secretaria de Estado dos Negócios da Justiça e Segurança Pública, escala 1:20.000, 1907.
  - Planta Geral da cidade de São Paulo, organizada pela Comissão Geographica e Geologica, escala 1:20.000, 1914.
  - Planta da Cidade de São Paulo e Municípios Circumvizinhos, organizada pela Repartição de Electricidade da The São Paulo Tramway Light and Power Co. Ltd., escala 1:50.000, 1950.
  - São Paulo – Identificação das Chácaras, Sítios e Fazendas que existiam ao redor da área central da cidade, a partir de 1775, escala 1:50.00, 1950.
  - Mapa Topográfico do Instituto Geográfico e Geológico de São Paulo (IGGSP), folha 4, escala 1:12.500, 1971.
- c) obtidos na Empresa Municipal de Urbanização (EMURB):
  - Mapa de áreas a serem desapropriadas (n.º 3.00.00.00/OEI – 004) da linha Leste-Oeste, Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô, escala 1:2.000, 1978.
  - Mapa dos lotes e indicação dos proprietários da área objeto da Operação Urbana Pompéia, escala 1:2.000, 1985.
- d) obtidos no Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo (CONDEPHAAT):
  - Planta Geral da Água Branca, S.A. Indústrias Reunidas F. Matarazzo/Divisão de Produtos Alimentícios, escala 1:500, 1979.
  - Água Branca Diversos – Ocupação da Área-Estudo, escala 1:1.000, 1985.
- e) obtidos na Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente da Prefeitura do Município de São Paulo:
  - Série de fotografias aéreas realizadas pela Empresa *Base S.A.*, a partir de levantamento aerofotogramétrico realizado em abril de 1996 para a *Prefeitura do Município de São Paulo – Resolo*, Escala 1:5.000. (imagens da capa: faixas 20 e 21A)

5. Entrevistas

- Sr. Hugo Francesconi e Sra. Cecília Francesconi (24/01/2000)
- Sra. Edith Fragoso (27/01/2000)
- Sra. Maria Lygia Suriano e Sra. Mirela Suriano (14/03/2000 e 23/03/2000)
- Sr. Moacir Lobo da Costa (21/03/2000)

- Sra. Shirley Grané de Luca e Sra. Mariângela de Luca (23/03/2000)
- Sra. Neusa Maria Isola D'allevo (06/04/2000)
- Sra. Shirley Bonini Paladino (03/05/2000)
- Sr. Joaquim Guedes (12/07/2000)
- Sra. Léa Francesconi (11/07/2001)

6. Diversas

- 50 Anos de Vidro: 1903-1953 – *Companhia Vidraria Santa Marina* – São Paulo/Brasil, Graphicars/F. Lanzara, São Paulo, 1954. (livro cedido pela *Companhia Vidraria Santa Marina* em 19/12/2000)
- Cadastro Industrial – IBGE, 1965.
- Catálogo do Projeto Arte/Cidade – a cidade e suas histórias, São Paulo, Editora Marca D'água, 1997.
- Centro de Lazer – SESC – Fábrica da Pompéia (Leisure Center – SESC – Pompéia Factory), Editorial Blau, Lisboa, 1996.
- Imóveis de Propriedade da S/A Indústrias Reunidas F. Matarazzo – Capital e adjacências, 1962 (mimeo).
- MATARAZZO 100 Anos, CL-A Comunicações, 1982.
- Relação das Gestões da S/A Indústrias Reunidas F. Matarazzo e Associadas – Início das Atividades, (mimeo).
- Santa Marina 90 anos, folder comemorativo, São Paulo, 1986. (livro cedido pela *Companhia Vidraria Santa Marina* em 19/12/2000)
- Internet:
  - a) www.confab.com
  - b) www.electrolux.com.br
  - c) www.imovelweb.com.br/aguabranca/
  - d) www.praxair.com
  - e) www.uol.com.br/folha/arquivos/
  - f) www.whitemartins.com.br

Bibliografia

- ABREU, J. Capistrano de, Caminhos Antigos e Povoamento do Brasil, São Paulo/Belo Horizonte, Edusp/Itatiaia, 1988.
- AB’SÁBER, Aziz Nacib, Geomorfologia do Sítio Urbano de São Paulo, Tese de Doutorado, FFLC – USP, São Paulo, 1956.
- AB’SÁBER, Aziz Nacib, O Sítio Urbano de São Paulo, In: AZEVEDO, Aroldo de (direção), A Cidade de São Paulo – Estudos de Geografia Urbana – A Região de São Paulo, Volume I, São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1958.
- ANDRADE, Margarida Maria de, Bairros Além-Tamanduateí: o imigrante e a fábrica no Brás, Moóca e Belenzinho, Tese de Doutorado, FFLCH – USP – Departamento de Geografia, São Paulo, 1991.
- ANDRADE, Margarida Maria de, Brás, Moóca e Belenzinho: formação e dissolução
dos antigos bairros “italianos” além-Tamanduateí, In: Travessia – Revista do Migrante, n.º 38, ano XIII, São Paulo, Centro de Estudos Migratórios, 2000.
- ARAÚJO, José Renato de Campos, Imigração e Futebol: o caso Palestra Itália, São Paulo, Editora Sumaré/Fapesp, 2000.
- BACELLI, Roney, História dos Bairros de São Paulo: Jardim América, volume 20, São Paulo, Divisão do Arquivo Histórico do Departamento do Patrimônio Histórico da Secretaria Municipal de Cultura da Prefeitura do Município de São Paulo, 1982.
- BANDEIRA JR., Antonio Francisco, A Indústria no Estado de São Paulo em 1901, São Paulo, Typographia do Diario Official, 1901.
- BARCELOS, Flávio de, Companhia Vidraria Santa Marina – 80 Anos de Sociedade Anônima / 90 de Vidro: a biografia de um monumento, São Paulo, 1983, 272 p. (mimeo).
- BARRO, Máximo, História dos Bairros de São Paulo: Nossa Senhora do Ó, volume 13, São Paulo, Divisão do Arquivo Histórico do Departamento do Patrimônio Histórico da Secretaria Municipal de Cultura da Prefeitura do Município de São Paulo, 1977.
- BOSI, Ecléa, Memória e Sociedade: lembranças de velhos, São Paulo, T.A. Queiroz

Editor, 1979.

BOTELHO, Adriano, Do Fordismo à Produção Flexível: a produção do espaço num contexto de mudança das estratégias de acumulação do capital, Dissertação de Mestrado, FFLCH – USP – Departamento de Geografia, São Paulo, 2000.

BRANDÃO, Ignácio de Loyola e FIALDINI, Romulo, Santa Marina 100 anos – um futuro transparente, São Paulo, Dórea Books and Art, 1996.

BRANT, Vinícius Caldeira e KOWARICK, Lúcio (coordenação), São Paulo 1975: Crescimento e Pobreza, 4ª edição, São Paulo, Edições Loyola, 1976.

BRITO, Mônica Silveira, A Participação da Iniciativa Privada na Produção do Espaço Urbano: São Paulo, 1890-1911, Dissertação de Mestrado, FFLCH – USP – Departamento de Geografia, São Paulo, 2000.

CANABRAVA, Alice P., As Chácaras Paulistanas (primeiros estudos), In: Anais da Associação dos Geógrafos Brasileiros, volume 4, n.º 1, São Paulo, 1953.

CANDIDO, Antonio, Os Tipos de Povoamento, In: Os Parceiros do Rio Bonito: estudo sobre o caipira paulista e a transformação dos seus meios de vida, 4ª edição, São Paulo, Duas Cidades, 1977.

CANO, Wilson, Raízes da Concentração Industrial em São Paulo, Rio de Janeiro/São Paulo, DIFEL, 1977.

CARDOSO, Fernando Henrique, O café e a industrialização da cidade de São Paulo, In: Revista de História 42, São Paulo, 1960.

CASTELLS, Manuel, La transformación de las relaciones entre ciudad e industria y las teorías clásicas de la localización, In: Sociología del Espacio Industrial, Madrid, Ayuso, 1987.

DEAN, Warren, A Industrialização de São Paulo (1880-1945), tradução de Otávio Mendes Cajado, 4ª edição, São Paulo, Bertrand Brasil, 1991.

DICK, Maria Vicentina de Paula do Amaral, A Dinâmica dos Nomes na Cidade de São Paulo: 1554-1897, São Paulo, Annablume, 1996.

EVANS, Peter e QUEIROZ, Maurício Vinhas de, Um delicado Equilíbrio: o capital internacional e o local na industrialização brasileira, In: Multinacionais: internacionalização e crise, Caderno Cebrap 28, São Paulo, Brasiliense/Cebrap, 1977.

FRÚGOLI JR., Heitor, Centralidade em São Paulo: trajetórias, conflitos e negociações na metrópole, São Paulo, Cortez/Edusp/Fapesp, 2000.

- FURTADO, André, Desconcentração Industrial, São Paulo, Fundação SEADE, 1986.
- GEORGE, Pierre, Geografia Urbana, trad. do Grupo de Estudos Franceses de Interpretação e Tradução, São Paulo, DIFEL, 1983.
- GOTTDIENER, Mark, A Produção Social do Espaço Urbano, 2ª edição, tradução de Geraldo Gerson de Souza, São Paulo, Edusp, 1997.
- GUGLIELMO, Raymond, Desindustrialisation et Evolucion de L'emploi à Saint-Denis, Paris, s/d. (mimeo).
- HARVEY, David, Valor de Uso, Valor de Troca e a Teoria do Uso do Solo Urbano, In: A Justiça Social e a Cidade, tradução de Armando Corrêa da Silva, São Paulo, Hucitec, 1980.
- HERRMANN, Lucila, Estudo do desenvolvimento de São Paulo através da análise de uma radial: a estrada do café (1935), In: Revista do Arquivo Municipal, ano X, volume XCIX, São Paulo, Departamento Municipal de Cultura, 1944.
- HOLANDA, Sérgio Buarque de, Caminhos e Fronteiras, Rio de Janeiro, José Olympio Editôra, 1957.
- KOWARICK, Lúcio e CAMPANÁRIO, Milton, São Paulo – metrópole do subdesenvolvimento industrializado: do milagre à crise econômica, In: KOWARICK, Lúcio (org.), As Lutas Sociais e a Cidade – São Paulo: passado e presente, 2ª edição revisada e atualizada, Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1994.
- LANGENBUCH, Juergen Richard, A Estruturação da Grande São Paulo – estudo de geografia urbana, Rio de Janeiro, Fundação IBGE, 1971.
- LE GOFF, Jacques, Por Amor às Cidades: conversações com Jean Lebrun, tradução de Reginaldo Carmello Corrêa de Moraes, São Paulo, Fundação Editora da UNESP, 1998.
- LEFEBVRE, Henri, Quartier et vie de quartier, In: Du Rural à L'urbain, Paris, Ed. Anthropos, 1970, p.207-215.
- LEFEBVRE, Henri, De lo Rural a lo Urbano, 3ª edição, Barcelona, Ediciones Península, 1975.
- LEFEBVRE, Henri, Espacio y Política: el derecho a la ciudad II, Barcelona, Ediciones Península, 1976.
- LEFEBVRE, Henri, O Direito à Cidade, tradução de Rubens Eduardo Frias, São Paulo, Editora Moraes, 1991.

- LEFEBVRE, Henri, Writings on Cities, selected, translated and introduced by Eleonore Kofman and Elizabeth Tebas, Oxford/UK – Cambridge/USA, Blackwell Publishers, 1996.
- LEFEBVRE, Henri, The Production of Space, translated by Donald Nicholson-Smith, 8th edition, Oxford/UK – Cambridge/USA, Blackwell Publishers, 1997.
- LEFEBVRE, Henri, A Cidade do Capital, tradução de Maria Helena Rauta Ramos e Marilene Jamur, Rio de Janeiro, DP&A, 1999 (a).
- LEFEBVRE, Henri, A Revolução Urbana, tradução de Sérgio Martins, Belo Horizonte, Editora da UFMG, 1999 (b).
- LENCIONI, Sandra, Reestruturação urbano-industrial no estado de São Paulo: a região da metrópole desconcentrada, In: SOUZA, Maria Adélia A. de et al (orgs.), Território - Globalização e Fragmentação, 3^a edição, São Paulo, Hucitec/Anpur, 1996.
- LESSA, Carlos, 15 anos de Política Econômica, São Paulo, Editora da UNICAMP/Brasiliense, 1975.
- LUISI, Emídio, Ue' Paesà – Paulista: 120 anos de imigração italiana no Brasil, 2^a edição, São Paulo, Fotograma Editora e Fotoarquivo Ltda, 2000.
- LUZ, Nícia Vilela, A Luta Pela Industrialização do Brasil: 1808 a 1930, 2^a edição, São Paulo, Alfa-Omega, 1978.
- MACIOTI, Maria Imaculata, Vida Cotidiana, In: SIMSON, Olga de Moraes Von (org.), Experimentos com Histórias de Vida (Itália – Brasil), São Paulo, Vértice/Editora Revista dos Tribunais, 1988.
- MAGNANI, José Guilherme Cantor, Transformações na cultura urbana das grandes metrópoles, In: MOREIRA, Alberto da Silva (org.), Sociedade Global: cultura e religião, Petrópolis/São Paulo, Vozes/Universidade São Francisco, 1998.
- MAGNANI, José Guilherme Cantor, Quando o campo é a cidade: fazendo Antropologia na metrópole, In: MAGNANI, J. G. C. e TORRES, L. de Lucca (orgs.), Na Metrópole: Textos de Antropologia Urbana, 2^a edição, São Paulo, Edusp/Fapesp, 2000.
- MAIA, Doralice Sátyro, Tempos Lentos na Cidade: permanências e transformações dos costumes rurais na cidade de João Pessoa – PB, Tese de Doutorado, FFLCH – USP – Departamento de Geografia, São Paulo, 2000.

- MAMIGONIAN, Armen, O processo de industrialização em São Paulo, In: Boletim Paulista de Geografia 50, São Paulo, Associação dos Geógrafos Brasileiros, 1976.
- MAMIGONIAN, Armen, Teorias sobre a industrialização brasileira e latino-americana, In: GEIGER, Pedro P. et al (orgs.), Geografia e Meio Ambiente no Brasil, São Paulo - Rio de Janeiro, Hucitec, 1995.
- MANZAGOL, Claude, Lógica do Espaço Industrial, tradução de Sílvia Selingardi Sampaio, São Paulo, Difel, 1985.
- MARTINS, José de Souza, A Imigração e a Crise do Brasil Agrário, São Paulo, Pioneira, 1973.
- MARTINS, José de Souza, Conde Matarazzo - O Empresário e a Empresa: Estudo de Sociologia do Desenvolvimento, 2ª edição, São Paulo, Hucitec, 1976.
- MARTINS, José de Souza, 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 – São Caetano, Hucitec/Prefeitura de São Caetano do Sul, 1992.
- MARTINS, José de Souza, As temporalidades da história na dialética de Lefebvre, In: Henri Lefebvre e o Retorno à Dialética, São Paulo, Hucitec, 1996.
- MARTINS, José de Souza, O Cativo da Terra, 6ª edição, São Paulo, Hucitec, 1996.
- MARTINS, José de Souza, A Sociabilidade do Homem Simples: cotidiano e história na modernidade anômala, São Paulo, Hucitec, 2000.
- MATOS, Maria Izilda Santos de, Trama e Poder: a trajetória e polêmica em torno das indústrias de sacaria para o café (São Paulo, 1888 – 1934), 2ª edição, Rio de Janeiro, Sette Letras, 1996.
- MATOS, Odilon Nogueira de, São Paulo no século XIX, In: AZEVEDO, Aroldo de (direção), A Cidade de São Paulo – Estudos de Geografia Urbana – A Evolução Urbana, volume II, São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1958.
- MATTOS, Dirceu Lino de, O Parque Industrial Paulistano, In: AZEVEDO, Aroldo de (direção), A Cidade de São Paulo – Estudos de Geografia Urbana – Aspectos da Metrópole Paulista, volume III, São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1958.
- MELLO, João Manuel Cardoso de, O Capitalismo Tardio – Contribuição à Revisão Crítica da Formação e do Desenvolvimento da Economia Brasileira, São Paulo,

Brasiliense, 1982.

MENDES, Renato da Silveira, Os bairros ocidentais, In: AZEVEDO, Aroldo de (direção), A Cidade de São Paulo - Estudos de Geografia Urbana - Aspectos da Metrópole Paulista, volume III, São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1958.

MILLIET, Sérgio, Roteiro do Café e Outros Ensaios: contribuição para o estudo da história econômica e social do Brasil, 4ª edição revisada e aumentada, São Paulo/Brasília, Hucitec/Instituto Nacional do Livro, 1982.

MONTENEGRO, Antonio Torres, História Oral e Memória: a cultura popular revisitada, 3ª edição, São Paulo, Contexto, 1994.

MORAES, Antonio Carlos Robert e COSTA, Wanderley Messias da, Geografia Crítica: a valorização do espaço, 4ª edição, São Paulo, Hucitec, 1999.

MORSE, Richard McGee, Formação Histórica de São Paulo (de Comunidade à Metrópole), São Paulo, Difel, 1970.

NEGRI, Barjas, Concentração e Desconcentração Industrial em São Paulo (1880 -1990), Campinas, Editora da UNICAMP, 1996.

OLIVEIRA, Francisco de, A Economia Brasileira: Crítica à Razão Dualista, In: Estudos Cebrap 2, São Paulo, Editora Brasileira de Ciências/Cebrap, 1972.

OLIVEIRA, Francisco de et. al., Crise e concentração: quem é quem na indústria de São Paulo, In: Novos Estudos Cebrap 39, São Paulo, 1994.

OLIVEIRA, Raimunda Maria de, Perdizes: um momento do imenso movimento do mundo, Dissertação de Mestrado, FFLCH – USP – Departamento de Geografia, São Paulo, 1995.

PACHECO, José Aranha de Assis, Perdizes: História de um Bairro, volume 21, São Paulo, Divisão do Arquivo Histórico do Departamento do Patrimônio Histórico da Secretaria Municipal de Cultura da Prefeitura de São Paulo, 1982.

PEREIRA, José Carlos de Medeiros, Formação Industrial do Brasil e Outros Estudos, São Paulo, Hucitec/Secretaria de Estado da Cultura, 1984.

PARK, Robert Ezra, A cidade: sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano, tradução de Sérgio Magalhães Santeiro, In: VELHO, Otávio Guilherme (org.), O Fenômeno Urbano, Rio de Janeiro, Zahar Editores, 1967.

PETRONE, Pasquale, As indústrias paulistas e os fatores de sua expansão, In: Boletim Paulista de Geografia 14, São Paulo, AGB, 1953.

- PETRONE, Pasquale, São Paulo no século XX, In: AZEVEDO, Aroldo de (direção), A Cidade de São Paulo – Estudos de Geografia Urbana – A Evolução Urbana, volume II, São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1958.
- PETRONE, Pasquale, Aldeamentos Paulistas, São Paulo, Edusp, 1995.
- PINTAUDI, Silvana Maria, O Shopping Center no Brasil – Condições de Surgimento e Estratégias de Localização, In: PINTAUDI e FRUGOLI Jr. (orgs.) Shopping Center: Espaço, Cultura e Modernidade nas Cidades Brasileiras, São Paulo, Editora da UNESP, 1992.
- PORTO, Antônio Rodrigues, História Urbanística da Cidade de São Paulo (1554 -1988), São Paulo, Carthago & Forte, 1992.
- QUEIROZ, Maria Isaura Pereira de, Variações Sobre a Técnica de Gravador no Registro da Informação Viva, Coleções Textos 4, São Paulo, CERU/FFLCH – USP, 1983.
- QUEIROZ, Maria Isaura Pereira de, Relatos Oraís: do “indizível” ao “dizível”, In: VON SIMSON, Olga de Moraes (org.), Experimentos com Histórias de Vida (Itália – Brasil), São Paulo, Vértice/Editora Revista dos Tribunais, 1988.
- RAGO, Margareth, Do Cabaret ao Lar: a utopia da cidade disciplinar – Brasil 1890 -1930, 3ª edição, Rio de Janeiro, 3ª edição, Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1997.
- RAMOS, Aluísio Wellichan, Industrialização e Desindustrialização na Metrópole Paulistana: o caso da Água Branca, Trabalho de Graduação Individual, FFLCH – USP – Departamento de Geografia, São Paulo, 1998.
- REICHSTUL, Henri-Philippe e GOLDENSTEIN, Lídia, Do Complexo Cafeeiro à Industrialização – Sessenta anos de economia, São Paulo, 1980.
- REIS FILHO, Nestor Goulart, São Paulo e Outras Cidades: produção social e degradação dos espaços urbanos, São Paulo, Hucitec, 1994.
- RIBEIRO, Sylvia Aranha de Oliveira, Sumaré: gente em busca da flor, São Paulo, Editora STS, 1999.
- ROLNIK, Raquel, São Paulo – Início da Industrialização: o espaço e a política, In: KOWARICK, Lúcio (org.), As Lutas Sociais e a Cidade – São Paulo: passado e presente, 2ª edição revisada e atualizada, Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1994.
- ROSENTHAL, Hildegard, Cenas Urbanas, São Paulo, Instituto Moreira Salles, 2001.

- SANT'ANNA, Nuto, Metrópole: histórias da cidade de São Paulo, volume II, São Paulo, Coleção do Departamento de Cultura, 1952.
- SANTOS, Milton, Metrópole Corporativa Fragmentada: o caso de São Paulo, São Paulo, Nobel/Secretaria de Estado da Cultura, 1990.
- SANTOS, Milton, Por uma Economia Política da Cidade: o caso de São Paulo, São Paulo, Hucitec/Educ, 1994.
- SANTOS, Milton, A Natureza do Espaço: espaço e tempo – razão e emoção, 3ª edição, São Paulo, Hucitec, 1999.
- SANTOS, Wanderley dos, História dos Bairros de São Paulo: Lapa, volume 18, São Paulo, Divisão do Arquivo Histórico do Departamento do Patrimônio Histórico da Secretaria Municipal de Cultura da Prefeitura do Município de São Paulo, 1980.
- SEABRA, Odette Carvalho de Lima, Os Meandros dos Rios nos Meandros do Poder: Tietê e Pinheiros – Valorização dos Rios e das Várzeas na Cidade de São Paulo, Tese de Doutorado, FFLCH – USP – Departamento de Geografia, São Paulo, 1987.
- SEABRA, Odette Carvalho de Lima, Urbanização: bairro e vida de bairro, In: Travessia – Revista do Migrante, n.º 38, ano XIII, São Paulo, Centro de Estudos Migratórios, 2000.
- SEABRA, Odette Carvalho de Lima, Memória, Cidade e Paisagem, São Paulo, s/d, 5p. (mimeo).
- SEGAWA, Hugo, Prelúdio da Metrópole: arquitetura e urbanismo em São Paulo na passagem do século XIX ao XX, Cotia – São Paulo, Ateliê Editorial, 2000.
- SILVA, Sérgio, Expansão Cafeeira e Origens da Indústria no Brasil, São Paulo, Alfa-Omega, 1976.
- SIMMEL, Georg, A Metrópole e a Vida Mental, tradução de Sérgio Marques dos Reis, In: VELHO, Otávio Guilherme (org.), O Fenômeno Urbano, Rio de Janeiro, Zahar Editores, 1967.
- SINGER, Paul, A Crise de "Milagre" - Interpretação crítica da economia brasileira, 5ª edição, Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1977.
- SINGER, Paul, Divisão Internacional do Trabalho e Empresas Multinacionais, In: Multinacionais: Internacionalização e Crise, Caderno Cebrap 28, São Paulo, Brasiliense/Cebrap, 1977.

- SINGER, Paul, Economia Política da Urbanização, 14^a edição revisada, São Paulo, Contexto, 1998.
- SOUZA, Marcelo José Lopes de, O bairro contemporâneo: ensaio de abordagem política, In: Revista Brasileira de Geografia 51, Rio de Janeiro, IBGE, 1989.
- SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão, Capitalismo e Urbanização, 8^a edição, São Paulo, Contexto, 1997.
- TOLEDO, Benedito Lima de, São Paulo: três cidades em um século, 2^a edição aumentada, São Paulo, Duas Cidades, 1983.
- VAINER, Carlos B., Estado e Migrações no Brasil: anotações para uma história das políticas migratórias, In: Travessia – Revista do Migrante, n.º 36, ano XIII, São Paulo, Centro de Estudos Migratórios, 2000.
- WEBER, Max, Conceito e categorias da cidade, tradução de Antônio Carlos Pinto Peixoto, In: VELHO, Otávio Guilherme (org.), O Fenômeno Urbano, Rio de Janeiro, Zahar Editores, 1967.
- WILHEIM, Jorge, São Paulo Metrópole 65: subsídios para seu plano diretor, São Paulo, Difel, 1965.
- WIRTH, Louis, O urbanismo como modo de vida, tradução de Marina Corrêa Treuherz, In: VELHO, Otávio Guilherme (org.), O Fenômeno Urbano, Rio de Janeiro, Zahar Editores, 1967.