Universidade de São Paulo
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas
Departamento de Geografia

André Roberto Martin

O BAIRRO DO BRÁS E A DETERIORAÇÃO URBANA

Dissertação de mestrado
apresentada à disciplina de
Geografia Humana da Faculdade de
Filosofia, Letras e Ciências Humanas
da Universidade de São Paulo.

SÃO PAULO

1984

Í N D I C E

INTRODUÇÃO.....I .

Ia.PARTE

O BAIRRO DO BRÁS: DA "COLÔNIA" À METRÓPOLE

- Cap. 1- Características gerais da urbanização brasileira.....21
- Cap. 2- Particularidades do Núcleo Paulistano..26
- Cap. 3- O Brás: Bairro das Chácaras.....41
- Cap. 4- O Brás: Bairro Operário.....56

IIa.PARTE

A "LÓGICA" DA "DETERIORAÇÃO URBANA"

- Cap. 5- Características gerais da urbanização capitalista.....88
- Cap. 6- Renda fundiária urbana e uso do solo..102
- Cap. 7- "Deterioração", "Super-urbanização" e "Cercamento Urbano".....113
- Cap. 8- Estado e Planejamento Urbano.....130

IIIa.PARTE

O BRÁS: BAIRRO "DETERIORADO"

- Cap. 9- A industrialização do Brasil após 1940: aspectos gerais.....137
- Cap. 10-Acerca do "Capitalismo Monopolista de Estado"no Brasil.....144
- Cap. 11-A Metropolização de São Paulo.....154
- Cap. 12-A "deterioração" do bairro do Brás.....165

FINAL: Tendências e perspectivas de reurbanização.....177

BIBLIOGRAFIA.....181

FIGURAS.....188

"O progresso é decerto uma síntese das atividades humanas, mas não o aperfeiçoamento no sentido de uma teleologia qual quer: por isso, esse desenvolvimento destrói continuamente os resultados primitivos que, embora belos, são economicamente limitados; por isso, o progresso econômico objetivo aparece sempre sob a forma de novos conflitos sociais"

(K. Lukács)

INTRODUÇÃO

INTRODUÇÃO

Quando iniciei esta pesquisa em 1979, eram raras as referências bibliográficas sobre o bairro do Brás. Quem quisesse estudá-lo teria de passar necessariamente pelo livro de Maria Celestina Teixeira Mendes Torres tantas vezes citado aqui. Ou então pela fundamental "A Cidade São Paulo", obra em 4 volumes dos geógrafos paulistas no qual era obviamente citado.

O tema "deterioração urbana" por sua vez, que eu resolvera acoplar ao do bairro do Brás, me surgira por ocasião da leitura de uma comunicação célebre de Gabriel Bolaffi na SBPC em 1975, transcrita depois em "Ensaio de Opinião 2-1". Seu título: Habitação e urbanismo: o problema e o falso problema" (Ed. Inúbia, Rio de Janeiro 1975). Nele o autor mencionava o "habitat deteriorado" de toda a metrópole que "cresce, mas cresce consumindo-se num movimento perene de demolições e de auto-destruição".

De minha parte, a preocupação com a questão tinha raízes na minha própria vida. Nascido e criado no Brás, vivi praticamente toda minha vida no Brás deteriorado. Ouvia falar de uma "época melhor" algumas vezes, onde as pessoas eram mais amigas. Eu mesmo me recordo do jogo de futebol na rua, com camisa do "Apea" e tudo, mas não muito mais. Logo vieram muitos automóveis e tornou-se complicado jogar na rua. Também ficávamos mais velhos e mais exigentes ao mesmo tempo. Ia se tornando "por fora" jogar bola na rua.

Da minha infância entretanto, guardo uma imagem que é simbólica e explica talvez mais do que tudo a ligação entre o Brás, a "deterioração urbana" e eu. E ao expor essa li-

gação, desvendam-se também os "mistérios" dos métodos de investigação e exposição. No início dos anos 1960 a r. Aristides Lobo, onde eu nascera, começava a perder seus vistosos "plátanos" que iam ao chão sob a justificativa de que "estavam podres...". Lembro-me que aceitava a explicação (afinal eram adultos, e da Prefeitura...), mas algo me incomodava: estariam mesmo "podres"? e se estavam porque não plantavam outras no lugar, do mesmo tamanho? Coisas de criança.

Na adolescência porém, não foram as árvores da rua que caíram, mas quarteirões inteiros. Não só a casa onde eu nascera, mas a rua inteira dessa pareceria. Também na r. Caetano Pinto, onde morava há 16 anos, o destino seria o mesmo: as picaretas, para dar lugar ao Metrô. Quase todos concordavam. O Metrô seria mesmo muito bom porque o transporte estava horrível, com a Rangel Pestana toda congestionada, ônibus lotados. Depois o Brás era um "monte de velharia", não servia para nada. Curiosamente eu e um grupo de amigos, todos jovens éramos dos poucos que defendiam o bairro. Estranhavam. Diziam: "Má não entendo: vocês que são jovens é que deviam gostar de coisa nova, do progresso, e não defender as casas velha". Eu também não entendia...

Essa digressão biográfica justifica-se pois alerta o leitor sobre o que irá encontrar: um trabalho eivado de subjetividade. Penso entretanto que, se por um lado essa ligação visceral com o objeto pode turvar a análise, por outro desconsiderá-la implicaria antes de mais nada em má atitude científica. É dela portanto que nascem a força e a fraqueza desta dissertação de mestrado.

No decorrer da pesquisa entretanto fui encontrando mais material específico sobre o Brás, como também vi crescer o numero de publicações. Há um texto de Silvio B. Sawaya sobre o Largo da Concórdia de 1972; o de Rosa C. Artigas e Glória Bayeux -Brás Espaço e Uso-, é de 1980; e o de Ebe Reale : "Brás, Pinheiros

e "Jardins" é de 1982. De todos porém o mais surpreendente é o do professor de Cambridge, Richard Batley de 1982, com uma avalanche de dados tipicamente anglo-saxônica. Dada a importância de seu trabalho e, ao menos que me engane, seu ineditismo em português, o mínimo que posso fazer é comprometer-me em tentar traduzí-lo.

De tal modo os anos foram se passando que, se eu não concluísse o trabalho agora, ele corria o risco de perder todo o interesse, ou pelo menos atualidade.

Por outro lado, se há alguma originalidade neste trabalho, penso que a mesma se deve ao modo como encaramos cada uma das partes que o compõem e sua articulação e não a alguma nova descoberta teórica.

Na primeira parte examinamos assim, historicamente, o processo de formação do bairro do Brás desde o período colonial até às vésperas da sua "deterioração". Há dois capítulos de referência geral (1- Características gerais da urbanização brasileira e 2- Particularidades do núcleo paulistano) e dois capítulos específicos sobre o Brás (3- Bairro das Chácaras; 4- Bairro Operário). No último capítulo tentamos um debate com a concepção historiográfica tradicional que insiste em resgatar o bairro sempre pelo lado folclorizado ou culturalista da História. Daí a insistência em seu caráter "italiano". Para nós entretanto o fundamental no período não é esta condição, certamente também importante mas contingencial diante da condição de classe.

Oswald de Andrade em "Marco Zero" descreve um diálogo entre "seu" Xavier, um saudosista, e outro personagem. A certa altura, o interlocutor pergunta: "-E de Carnaval ? O senhor gosta "seo" Xavier ? . -Gostei... do antigo. Depois de um silêncio disse: - O pessoal do Brás tomou conta e estragou tudo. Outro silêncio. -As famílias não podem mais se divertir. Não há

respeito... O mundo para Xavier divide-se perfeitamente em duas metades: as famílias e o pessoal do Brás".

Durante muito tempo a discriminação de classe confundiu-se com a cultural. A reconstrução historiográfica no entanto é sempre uma construção "ideológica" na medida em que o autor jamais consegue abstrair completamente de seus próprios valores. Não estaria sendo ideológica Ebe Reale quando classifica a arquitetura típica do bairro como "macarrônica"?

Quanto à deterioração urbana, um termo colocado sob suspeição e daí as aspas, dedicamo-lhe toda a segunda parte do trabalho (A "lógica" da "deterioração urbana"). Ela também contém 4 capítulos: dois introdutórios (5-Características gerais da urbanização capitalista e 6-Renda fundiária urbana e uso do solo) onde discutimos os pressupostos da "deterioração". Finalmente um capítulo acessório (8-Estado e planejamento urbano). O capítulo central é o de nº 7 ("Deterioração", "Superurbanização" e "cercamento urbano"). Nele tentamos despojar o termo "deterioração" de sua conotação "naturalista" que, a rigor apenas escamoteia processos sociais determinantes.

A idéia central desenvolvida nesta parte é de que a "deterioração" não tem validade científica. O termo ao que tudo indica deve-se ao biólogo escocês Patrick Geddes, que em 1909 escreve artigo nos Anais da "American Academy of political and social sciences" sob o título "City deterioration and the need of city survey". O texto não é de maior importância, ao contrário do autor que influenciaria muitos urbanistas posteriores com sua concepção naturalista da cidade e termos tais como "conurbação, neotécnico, necrópolis, etc.", que seriam retomados mais tarde pela escola de sociologia urbana de Chicago (Park, Burgess, McKenzie).

Nessa vertente, que denominaríamos de "estético-ecológica" a "deterioração" aparece como tema sempre referenciado

à "pobreza urbana" ou simplesmente à "miséria". São os problemas de higiene, saúde e estéticos os mais enfocados. Daí a necessidade do "survey".

Nosso ponto de vista, é diametralmente oposto. A "deterioração" é vista como decorrência natural das contradições capitalistas e portanto não está referido à miséria, mas à riqueza e ao processo de acumulação. Esta inversão metodológica não é porém original. Ela já havia sido realizada por Engels em 1842. Por essa época ele nos informa que "Saint Gilles" o "ninho dos corvos" como era conhecido o bairro a leste do Centro de Londres deveria ser remodelado e suas ruas alargadas para dar maior fluxo ao transporte. Ele já captava a essência do processo: "No momento mesmo em que os operários afluem em grande número às cidades, as habitações operárias são destruídas em massa....O resultado é que os operários vão sendo afastados do centro para a periferia" (F.Engels:"Contribuição ao problema da habitação" in Textos Vol II Ed. Sociais S.Paulo pp 41 e 52).

Finalmente na última parte tentamos refletir sobre a especificidade da deterioração no Brás. Ela decorreria de certas particularidades da formação econômico-social, da via particular de desenvolvimento capitalista no Brasil e da conjuntura política ou das conjunturas políticas em que se realizou. Encerrado o trabalho penso que as condições no Brás apenas se mostraram mais acirradas do que em outros exemplos. Esta parte também possui 4 capítulos, sendo 3 introdutórios (9-A industrialização após 1940; 10 - Acerca do "capitalismo monopolista de estado e 11- A metropolização de São Paulo). O último denomina-se 12- A deterioração do bairro do Brás. Há uma parte final sobre Tendências e perspectivas de reurbanização.

Embora as digressões possam parecer pretensiosas, elas no entanto aqui tem o papel mais modesto de apenas situar uma discussão. Sobretudo a parte intermediária onde criamos alguns

termos como "cercamento urbano", "indústria de demolição civil" ou "super-urbanização" é a mais vulnerável, pois estamos conscientes que sem uma concretização tanto lógica, ao nível da análise imanente do circuito do capital total, quanto histórica podem torná-los de mero significado estilístico. O objetivo no entanto, ao longo de todo o trabalho foi o de abstrair lineamentos significativos que possam conduzir a futuras aproximações.

Portanto não julgamos nosso trabalho completo, nem muito menos. Mas ele representou ao longo de 5 anos, um esforço sincero em refletir problemas e apontar soluções. Se por vezes fui excessivamente teórico, como receio que fui, isto se deve de um lado às próprias dificuldades teóricas postas pelo objeto. Com efeito ainda é precário nosso conhecimento tanto sobre a teoria da formação brasileira e em especial de sua urbanização, como também, arriscaria dizer, é muito confusa ainda a teoria marxista do urbano. No mais são deficiências do autor.

Em todo o caso, ao longo de todo o texto, procuramos manter uma atitude que para nós é fundamental: ocorre que diante da "deterioração" e "renovação" urbanas há duas atitudes fundamentais: a daqueles que negam absolutamente o "novo" e procuram se refugiar no passado, isto é, "antes" que o problema surgisse; e a dos que aceitam o novo sem hesitação. O novo no caso é a metrópole, o velho o bairro. A atitude de saudosismo diante das modificações metropolitanas, pode levar facilmente ao isolacionismo, ao provincianismo e à bizarrice de uma busca quixotesca dos "bons tempos" perdidos. Em contraposição uma visão apologética da metrópole pode conduzir a um anti-humanismo a-crítico que rejeitará tudo que não for "veloz, eficiente e racional", rejeitando-se assim tudo o que é belo, emocional, porque não-científico.

Diante de posições tão extremadas é difícil encontrar o meio-termo justo. Conservar o que há de positivo na metrópole e resgatar o que havia de positivo nos bairros é o desafio.

Ia. PARTE

O BAIRRO DO BRÁS: DA "COLÔNIA" À "METRÓPOLE"

"O 'Arnesto nos convidou
p'rum samba...
Ele mora no Brás
'Nóis 'fumus' mas
não encontremos ninguém...
(A. Barbosa)

CAPÍTULO 1

CARACTERÍSTICAS GERAIS DA URBANIZAÇÃO BRASILEIRA

A tentativa de se apreciar de modo globalizado o processo de urbanização verificado no Brasil, desde sua origem, esbarra inicialmente numa dificuldade teórica em nada desprezível. Ocorre que, como sabemos, tanto aqui, como em outros tantos aspectos da formação e desenvolvimento da sociedade brasileira, as teorias, conceitos e categorias de análise utilizadas para a compreensão do fenômeno têm sua origem a partir da realidade europeia. Este problema, que embaraça de forma sistemática e genérica o conjunto dos estudiosos em ciências sociais no Brasil, recoloca-se no caso da particularidade do processo de urbanização, aparentemente de forma acentuada. Primeiramente porque sem dúvida alguma, as condições que presidiram o desenvolvimento urbano no Brasil distanciaram-se numa medida muito larga daquelas que prevaleceram nos casos clássicos da urbanização europeia. Isto nos induz, em decorrência, a um raciocínio por comparação que muitas vezes pode nos levar a hipostasiar os pólos da relação, chegando-se até a uma oposição inconciliável entre o "nacional" e o "universal". Em segundo lugar, dado que o processo de urbanização representa um espelho particularmente sensível de todo o universo da produção, uma vez que a organização da sociedade encontra-se em parte visível na organização do espaço; a pré-existência de toda uma modalidade de vida comunitária, e porque não dizer, num certo sentido até "urbana", tão peculiar como a representada pelas aldeias indígenas, não pode ser simplesmente esquecida.

Em suma, parece que estamos colocados diante de um dilema: ou não aceitamos incluir a história da urbanização brasileira na história da urbanização capitalista, e aí recusamos de antemão qualquer possibilidade de compreensão científica do pro-

blema, ou desprezamos sumariamente qualquer contribuição das sociedades indígenas, e aí empobrecemos irremediavelmente o entendimento da particularidade de nossa formação econômico-social.

Decerto a resolução deste impasse não é tarefa simples. A atitude mais comum entretanto, tem sido a de não considerar o nosso passado indígena como componente do patrimônio urbano brasileiro. Tal postura sem dúvida tem suas justificativas, em face de um lado, da própria fragilidade desse legado, e de outro, devido à extensão e profundidade com que o colonizador português se empenhou em destruí-lo(1). Há além disso, a própria dificuldade em se conceituar o que seja "o urbano". Sem pretendermos penetrar a fundo nessa espinhosa discussão, acreditamos entretanto que uma utilização generosa do termo poderia atribuir-lhe um significado próximo ao de "cultura". Daí nos parecer necessário ressaltar que, embora não possuamos o necessário conhecimento etnológico e antropológico para avaliar corretamente a influência que as sociedades indígenas exerceriam no ulterior desenvolvimento da urbanização brasileira, ao menos uma referência a ela parece imprescindível. A esse respeito ao menos dois autores fazem importantes referências, dentre aqueles que pesquisamos. O primeiro é Aroldo de Azevedo, que ressalta a diferença entre os termos aldeia -criação espontânea dos indígenas-, e aldeiamento -aglomerado resultante da aculturação e dirigido por missionários-. Ele assinalará que "em princípio, as aldeias não podem ser consideradas embriões de cidades" (2), bem ao contrário do que sucedeu com os aldeiamentos. Todavia, ressalva que "muitos elementos originais, característicos desses aglomerados indígenas vêm-se conservados nos aldeamentos" (3). Reside aí portanto um certo pro-

(1) Compare-se por exemplo a resistência do patrimônio edificado pelos indígenas do Planalto andino ou do México -feito em pedra- com a fragilidade daquela própria das florestas tropicais -feita em palha- .

(2) Azevedo, A.: "Embriões de cidades brasileiras" in Boletim Paulista de Geografia nº 25, março de 1957, S.P., pg39 .

(3) Ibidem pg. 39

longamento cujas influências mereceriam uma melhor investigação. Já Murilo Marx, por sua vez, embora se refira apenas de passagem ao legado urbano indígena, assinala que tanto os espanhóis quanto os portugueses "aproveitaram-se de redes urbanas indígenas existentes" (4). Tais indicações, apesar de ligeiras, nos levam a acreditar que a influência indígena em nossa urbanização tenha sido maior do que a normalmente considerada, sendo em boa parte responsável pela singularidade da mesma.

Feita esta ressalva, é preciso admitir porém, que os pressupostos que explicam as origens do desenvolvimento urbano no Brasil repousam muito mais no processo de acumulação primitiva do capital do que no modo de vida comunal de nossas sociedades indígenas. Por esta razão, é preciso caracterizar inicialmente os objetivos da colonização, pois é a partir deles que se estruturará a rede urbana colonial do Brasil.

Como é sabido, o objetivo primordial da empresa colonizadora comandada pelo capital mercantil consistia na extração de valores de uso efetuada nos domínios coloniais para sua posterior realização como valores de troca na Europa. Foi exatamente para atender a tal orientação que paulatinamente, ao longo de três séculos, foi se formando uma estrutura urbana de tipo colonial entre nós. Tentemos caracterizá-la, ao menos em seus aspectos fundamentais.

Logo após o descobrimento, e durante todo o século XVI, a principal preocupação da metrópole portuguesa consistiu sem dúvida na defesa do imenso território recém-descoberto. A atividade de escambo do pau-brasil, somada às precauções defensivas e de patrulhamento da costa, foram responsáveis pela instalação dos primeiros núcleos fixos, as chamadas "feitorias". Estes pequenos estabelecimentos, na verdade apenas armazéns militarizados, cedo se mostraram vulneráveis, e incapazes de sedimentar um povoamento estável, até mesmo porque o caráter extrativo e predat'or

(4) Marx, M.: "Cidade Brasileira" Ed. Melhoramentos/EDUSP, S.P., 1980 pg.12

rio da exploração do pau-brasil impossibilitava o estabelecimento de uma ocupação mais duradoura. Além disso, o assédio constante dos corsários -notadamente franceses- e a hostilidade dos índios, demonstravam claramente que a manutenção da soberania portuguesa em terras americanas não seria tarefa simples. A ocupação produtiva do novo território impunha-se assim por razões estratégicas e não apenas econômicas.

Do ponto de vista administrativo, algumas medidas começaram a ser tomadas: a primeira delas, em 1532, inaugurou a ação urbanizadora da Corôa portuguesa na América, com a fundação da vila de São Vicente. Logo em seguida, em 1540 surgiu o sistema das Capitanias Hereditárias, e em 1548 essas primeiras medidas se completaram com a fundação da cidade de Salvador e o estabelecimento do Governo Geral (5). Tais iniciativas representaram para a época, um esforço considerável de racionalização, o qual procurava ajustar-se simultaneamente às enormes exigências da empresa colonizadora e aos poucos recursos tanto demográficos quanto financeiros da metrópole portuguesa. As Capitanias procuravam representar um estímulo aos capitais privados portugueses que não tinham condições de se colocarem proveitosamente nas Índias, o que revela o caráter economicamente secundário da colônia americana em relação às possessões portuguesas da Ásia. Assim, a Corôa luzitana ao mesmo tempo em que visava consolidar seu domínio na América, tentava evitar o desvio de recursos das atividades mais lucrativas de seu comércio com as Índias. Daí que sua opção inicial em termos de política urbanizadora para o Brasil tenha sido a de fiscalizar apenas de forma indireta a ação de seus donatários, os quais tinham inteira liberdade na fundação de povoados e vilas. Como competência exclusiva da Corôa, cabia-lhe apenas a fundação de cidades e a elevação das vilas à condição de cidades. Desse modo, buscava-se compensar a dispersão das Capitanias, com a concentração de poder no Governo Geral. Em decor-

(5)Veja-se a respeito Goulart Reis Fo., N.: "Contribuição ao estudo da evolução urbana do Brasil", Liv. Pioneira/EDUSP, 1968, S.P.

rência, Salvador se transformaria num grande centro militar e administrativo, garantindo a posição de principal cidade do país até fins do século XVIII.

Por outro lado, no plano econômico, passada a experiência extrativa que não foi capaz de gerar urbanização, os portugueses, em íntima associação com o capital comercial holandês, começavam a obter sucesso com o cultivo da cana de açúcar em terras do Nordeste brasileiro. O mercado mundial do produto a partir daí, experimentaria grande expansão. Enquanto do lado da comercialização, os holandeses se ocupavam da distribuição do produto na Europa, do lado da produção os portugueses seriam responsáveis pela montagem de um sistema produtivo de natureza agro-industrial, cujas características básicas acabariam por marcar profundamente a formação econômico-social do Brasil. Com efeito, foi a partir da divisão social do trabalho engendrada pela produção açucareira que se formaram entre nós as primeiras camadas sociais: de um lado os proprietários de engenhos e de terras, de outro os escravos. Desse modo, a grande propriedade rural e o trabalho compulsório passariam a representar as duas vigas-mestras sobre as quais se estruturou todo o sistema colonial. Enquanto o latifúndio escravista garantia a colonização pelo lado interno da produção, do lado externo, a circulação e realização do produto eram rigidamente controladas pela metrópole portuguesa. Começavam a se firmar a partir de então, alguns elementos que com o tempo deitariam raízes e influenciariam o processo de urbanização brasileiro em seu conjunto: o capital mercantil, o latifúndio e o Estado.

Uma vez assentadas as bases da colonização sobre a monocultura exportadora da cana-de-açúcar, o povoamento tornou-se um processo relativamente estabilizado, embora garantido sobretudo pela importação forçada de mão-de-obra africana, uma vez que, por várias razões, o elemento indígena autóctone mostrou-se inadequado à lavoura comercial. Aos poucos, os nativos foram sendo dominados, o que permitiu aos núcleos urbanos prescindir de suas

paliçadas, e à urbanização como um todo, disseminar-se um pouco mais livremente. Apesar disso, a auto-suficiência da principal unidade produtiva -oengenho açucareiro- não permitia que um mercado interno vicejasse, inibindo o desenvolvimento do artesanato e do comércio. Desse modo essas duas atividades tipicamente urbanas ficaram contidas, uma vez que o artesanato permanecia circunscrito à fazenda, e o comércio só aparecia como atividade importante nos principais portos da costa, onde se embarcava o melaço da cana e se recebiam os escravos. Em função disso surgiu precocemente uma acentuada dicotomia entre o "litoral" e o "interior". As vilas e cidades litorâneas, servindo de "cabeças-de-ponte" da conquista territorial, cedo assumiram as funções de fiscalização, tornando-se centros políticos, comerciais, culturais e religiosos. Dado que a atividade econômica fundamental voltava-se inteiramente para o mercado externo, esses núcleos maiores, de importância regional, representavam o ponto de articulação entre a produção colonial e a intermediação da metrópole portuguesa. Por isso mesmo exigiam um melhor equipamento burocrático, militar e comercial. Já os pequenos povoados e vilas do interior, tributários de uma economia de subsistência, não requeriam o mesmo equipamento, permanecendo assim, no isolamento e na estagnação. Como consequência, gerou-se no conjunto uma rede urbana ao mesmo tempo concentrada e débil, praticamente sem nenhuma articulação interna. Assim também a vida urbana tinha um caráter intermitente, uma vez que os senhores permaneciam a maior parte do ano em suas fazendas, dirigindo-se aos centros urbanos só eventualmente, e em épocas determinadas, apenas com a finalidade de cumprir obrigações religiosas, administrativas e comerciais, e também para tomar um pouco de contato com a cultura européia. Enfim, um quadro urbano extremamente modesto e rústico aparecia como decorrência necessária do caráter essencialmente rural da colonização e do povoamento.

Essa situação de absoluta dependência dos centros urbanos face à produção rural, permaneceria inalterada até cerca de

meados do século XVII, quando então a lavoura canavieira começaria a dar sinais de saturação. Até então como vimos, havia perfeita identidade de interesses entre os senhores de engenho e a Corôa, e a Metrópole assegurava assim o controle do território através de seus colonos. Todavia, algumas mudanças no panorama internacional acabariam interferindo no sentido de prejudicar essa identidade. Lembremos primeiramente o fato de que em 1580 Portugal perdeu sua autonomia em benefício da Corôa espanhola, o que levaria a Holanda, rival da Espanha, a desfazer sua antiga aliança comercial com os portugueses. A partir daí a Holanda se torna concorrente do açúcar brasileiro, chegando mesmo a ocupar o Nordeste entre 1630 e 1654, e mais tarde organizando sua própria produção nas Antilhas (6). O mercado acabou ficando saturado, os preços caíram, e o antigo monopólio português da produção de açúcar foi rompido. Quando Portugal recuperou sua soberania em 1640, sua economia encontrava-se extremamente debilitada, o que acabaria implicando numa intensificação da exploração de seu Império Colonial.

Em tais circunstâncias, a política urbanizadora de Portugal para o Brasil muda seus rumos. A Metrópole passaria a exercer a partir de então, um controle mais rígido nas transações comerciais com a Colônia. As exigências da monopolização do comércio acabariam forçando a transferência de um aparato burocrático e militar mais completo para os centros maiores, principalmente para Salvador. Essa centralização política, ao deslocar um expressivo contingente de população para as atividades permanentemente urbanas de fiscalização e comércio, terminou por estimular a urbanização nos centros de porte regional, favorecendo também o mercado interno. Assim, embora permanecesse intocada a estrutura produtiva básica da Colônia, a partir de meados do século XVII, assistimos a uma relativa aceleração no processo de urbanização, o

(6) Consulte-se a respeito Furtado, C.: "Formação econômica do Brasil" Ed. Fundo de Cultura, Rio de Janeiro, 1959, capítulo 4.

que acabou determinando uma maior diferenciação social, na medida em que os comerciantes passaram a se individualizar como grupo social especificamente urbano. Com o tempo, esse grupo passaria a expressar melhor os interesses da Corôa do que os proprietários rurais, já que a centralização metropolitana retirava poder destes para entregar àqueles. Com efeito, em função do monopólio, os comerciantes eram exclusivamente portugueses, resultando daí um choque de interesses com os proprietários rurais que terminaria por gerar certos conflitos, entre os quais o mais importante passou à historiografia com o nome de "Guerra dos Mascates", colocando de um lado os senhores de Olinda e de outro, os comerciantes de Recife (7).

Se efetuermos um balanço da urbanização alcançada até às vésperas do chamado "ciclo minerador", o resultado será o seguinte: até 1650 quando se iniciou a política centralizadora de Portugal, haviam sido fundadas 31 vilas e 6 cidades, sendo notáveis dois sub-períodos, o primeiro entre 1530 e 1570 quando foram criados principalmente núcleos litorâneos na costa leste do território, e o segundo já sob o domínio espanhol dos Felipes entre 1580 e 1640 quando foi ocupada a costa norte conquistada aos franceses. Em seguida, entre 1650 e 1720, quando a Metrópole encampa de forma mais direta a ação urbanizadora, foram fundadas mais 35 vilas e São Paulo e Olinda foram elevadas à condição de cidades (8). A partir daí, com o descobrimento do ouro na região da atual Minas Gerais, o processo de urbanização ganharia nova vitalidade, observando-se inclusive a libertação da rede urbana de seus limites litorâneos. Além disso, assistiu-se a uma vigorosa imigração de portugueses, tornando a área das minas menos dependente do escravo do que a zona açucareira, já que a mineração, por não exigir um capital inicial tão vultoso quanto a lavoura da cana

(7) A luta entre os dois grupos chegaria a durar 4 anos, entre 1707 e 1711 cf. Goulart Reis Fo., N.: op.cit. pg. 54

(8) Ibidem pg. 78 e segs.

dava oportunidade a que um "homem-livre" organizasse a sua própria lavra, tornando a renda menos concentrada (9). Ademais, a própria distância dos portos atuava no sentido de estimular o mercado interno, e, embora a excessiva especialização da atividade impedisse a constituição de uma retaguarda agro-pastoril próximo às minas, seu poder de atração era tão poderoso, que terminaria por articular diferentes regiões, ao receber gado de transporte e de corte do Nordeste e do Rio Grande do Sul.

Tais condições, características da mineração, influenciaram por certo positivamente o mercado interno e a urbanização. A interiorização do povoamento e as necessidades de transporte, concorreram favoravelmente para o desenvolvimento do artesanato e da manufatura, embora a Metrópole se opusesse firmemente a isso, objetivando garantir a exclusividade das manufaturas portuguesas e inglesas no mercado colonial. A este aspecto politicamente negativo para a urbanização somaram-se outros: em primeiro lugar, a própria natureza efêmera da extração. De fato, quando os veios principais se esgotaram, a mineração se retraiu e toda a região entrou rapidamente em decadência. Em segundo lugar, dado que também a mineração se organizou tendo por base a propriedade fundiária, os proprietários das minas mantinham hábitos e comportamentos patriarcais, e embora a vida urbana fosse mais valorizada que no Nordeste, o absenteísmo dos senhores persistiu. Enfim, o latifúndio escravista permanecia dominante, embora modificado pela singularidade da mineração. Assim, a arquitetura se aprimorou, a vida urbana tornou-se mais rica e autônoma em relação ao campo, estimularam-se as profissões urbanas e, com a maior vigilância da Metrópole, reforçou-se o aparato burocrático e militar. Todo este movimento positivo, não foi suficientemente poderoso porém para alterar a contradição básica da sociedade entre senhores e escravos, e nesse sentido, parece-nos cor-

(9) Sobre a mineração consulte-se Furtado, C. : op. cit. pg 89 e seguintes.

reto supor que o latifúndio, o capital mercantil e o Estado metropolitano português permaneceram como as forças determinantes do processo de urbanização. Os principais esforços continuavam a ser canalizados "para fora" e, em consequência, a oposição entre concentração urbana no litoral e dispersão rural no interior não chegou a se alterar, vindo mesmo a se acentuar em seguida, com a decadência da mineração.

De qualquer modo, o século XVIII representou sem dúvida um estímulo importante à urbanização. Uma vez praticamente concluída a expansão territorial, não seria de se surpreender que daí por diante a urbanização ganhasse mais vitalidade. E de fato, foi o que ocorreu. Sobre tudo o último quartel do século foi bastante fértil na disseminação dos núcleos: nada menos do que 57 povoados alcançaram a condição de vilas (10). Além disso, graças à mineração, o eixo econômico da Colônia deslocou-se do Nordeste para o Leste, ocasionando inclusive a transferência da capital de Salvador para o Rio de Janeiro em 1763. Apesar disso, ao findar o século XVIII, Salvador mantinha a posição de maior cidade brasileira, contando com cerca de 50 mil habitantes, no mesmo momento em que o Rio de Janeiro apresentava cerca de 40 mil. Vila Rica por sua vez, no auge da mineração chegaria aos 30 mil habitantes, mas em seguida declinaria rapidamente.

Tal panorama, de uma rede urbana ainda precária e instável, polarizada pelos principais portos, perduraria pelo século XIX adentro, imperturbável mesmo diante de transformações significativas, como por exemplo a conquista da independência política do país. Em contrapartida porém, já nas primeiras décadas deste novo século, começamos a assistir uma maior valorização da vida urbana, o que se deveu em grande parte à transferência da Corte portuguesa de Lisboa para o Rio de Janeiro em 1808,

(10) As informações deste parágrafo, sobre a urbanização alcançada no século XVIII foram obtidas em Azevedo, A. de : "Vilas e cidades do Brasil colonial" in Anais da A.G.B., Vol. IX, tomo I, 1957, S. Paulo, pg 113 e seguintes

e a consequente abertura dos portos brasileiros ao comércio internacional livre. A partir deste momento, a cidade do Rio de Janeiro experimentaria um notável desenvolvimento, recebendo inúmeros melhoramentos urbanos que a irão distinguir cada vez mais como uma exceção, dentro do acanhado quadro geral em que se moviam a maioria dos núcleos. Destacando-se como centro comercial e político, o Rio de Janeiro suplantarà Salvador à época da proclamação da Independência, quando então passará a representar como que uma "vitruve" da cultura européia transplantada para os trópicos. Graças à Corte, a vida social passa a ser mais valorizada e as festas e o teatro tornam-se então, pontos de convívio social alternativos em relação à monotonia das missas e procissões (11).

Enfim, a entrada em um novo século, profundamente marcado pelas repercussões da Revolução Francesa, não poderia deixar de trazer em seu bojo um estímulo à mudança, que logo atingiria também as sociedades coloniais. Com efeito, a passagem do século caracterizou-se por uma profunda crise no velho sistema colonial mercantilista, e os movimentos de independência na América Latina espelham desse modo, um notável esforço de ajustamento à nova ordem econômica mundial que passa a ser ditada agora pela Inglaterra e pela livre-concorrência. No caso específico do Brasil, essa crise seria marcada pelo declínio da mineração e pela permanência de uma Corte parasitária que penalizava ainda mais a já combalida economia da Colônia. Foi no interior desse quadro que o país alcançou a sua Independência política. Sem dúvida um período turbulento, pontilhado de revoltas, tensionado de um lado pela estagnação econômica, e de outro pela instabilidade política.

A superação desta situação incômoda, só viria a ocorrer

(11) Veja-se a respeito Viotti da Costa, E.: "Urbanização no Brasil no século XIX" cap. VI de "Da Monarquia à República: momentos decisivos" Livr. Ed. C. Humanas, S. Paulo, 1979, pg. 181e segs.

rer um pouco mais tarde, quando o país pode encontrar no café, um produto capaz de ocupar a estrutura produtiva que permanecia ociosa desde o esgotamento do ouro. Terra e trabalho escravo permaneciam assim, sendo as molas propulsoras da economia, apesar da Independência. Todavia, com respeito ao café começam a ocorrer algumas inovações significativas. A primeira delas é que, seus custos de produção eram ainda menores do que os do açúcar, e a segunda, talvez a mais importante, é que na cafeicultura os interesses de produtores e comerciantes estavam desde logo entrelaçados, uma vez que não se contava mais com a mediação de uma Metrópole, podendo a comercialização de produtos tropicais para a Europa e agora também para os Estados Unidos realizar-se diretamente.

A Independência política trouxe também como fato positivo para a urbanização, a necessidade de que as cidades que iam se tornando capitais provinciais, se equipassem com um aparato burocrático mais eficiente, aprimorando-se os serviços. Foram criadas inclusive nesse período, as primeiras faculdades do país, em São Paulo, Olinda e obviamente no Rio de Janeiro. Assim, embora pesasse ainda sobre o país uma pesada herança colonial, o certo é que a independência política e a cafeicultura se combinariam de modo a dinamizar o mercado interno, o que em consequência possibilitou um maior desenvolvimento da urbanização. A classe dominante passaria inclusive a se deslocar da fazenda para os núcleos urbanos, trazendo consigo maiores requintes arquitetônicos e urbanísticos. Em contrapartida porém, a maioria dos núcleos urbanos manteria seu aspecto tosco, isolados do maior movimento dos grandes portos. A rigor, persistiam como vilarejos ruralizados, destacando-se como exceções apenas os dois grandes portos, Salvador e Rio de Janeiro, os quais contavam à época da proclamação da independência, com cerca de 100 mil habitantes cada uma, sendo por isso consideradas como as duas únicas "cidades verdadeiras" do país

durante a primeira metade do século XIX (12).

As maiores transformações estavam de fato ainda por acontecer. E elas podem ter seu início assinalado a partir do momento em que se vai desagregando o sistema escravista, cujo marco usualmente considerado é o ano de 1850, a partir do qual, o tráfico de escravos passa a ser considerado uma atividade criminosa (13). Nesse sentido, dois fatores básicos concorreram para a extinção do tráfico: um externo, devido às pressões da Inglaterra que desde 1822 vinha condicionando o reconhecimento internacional de nossa independência ao fim da importação de escravos; e um interno, uma vez que o tráfico era extremamente lucrativo e controlado por portugueses, o que ameaçava a hegemonia dos proprietários de terra. Por tais razões o ano de 1850 aparece como um marco decisivo, a partir do qual o sistema escravista estaria condenado a desaparecer. Inaugurou-se assim, em meados do século XIX, um novo período histórico para o país, no qual se presenciaria um grande esforço de adaptação às novas condições impostas pelo advento do maquinismo.

Sobre essa questão, parece haver relativa unanimidade entre os autores, os quais consideram a modernização verificada na sociedade brasileira a partir de 1850, como um momento de ruptura frente ao ruralismo reinante durante todo o período colonial e presente ainda nos primeiros anos de Independência. De fato, há todo um movimento inovador que tende a separar irremediavelmente o "velho", caracterizado pelo predomínio da produção agrária e escravista voltada inteiramente para o mercado externo, do "novo", marcado pelo industrialismo, pelo trabalho livre e pela maior significação do mercado interno. Em suma, todos parecem reconhecer que o país vivia um período de transição onde

(12) Azevedo, A. op. cit. : "Vilas e cidades do Brasil Colonial" pg. 142

(13) Veja-se Prado Jr., C.: "História Econômica do Brasil", cap. 15 "Crise do regime servil e abolição do tráfico".

os valores aristocráticos típicos da situação colonial passam a ser substituídos por valores burgueses que tentam se impor sobre a nação que se forma. Há que se assinalar além disso, uma série de inovações tecnológicas que vieram alterar profundamente as condições gerais de produção. Entre elas destacaram-se a navegação a vapor, as ferrovias e o telégrafo, as quais melhoraram sensivelmente a comunicação e o transporte, retirando do isolamento um grande número de núcleos urbanos. Nos centros maiores, pela primeira vez em nossa história, o nível de conforto à disposição das classes dominantes igualou-se ao das cidades européias e norte americanas. Além disso, deve-se ressaltar que o café trouxe consigo uma vigorosa imigração de europeus, responsáveis pelo desenvolvimento de formas assalariadas de relações de trabalho, o que foi determinante para a consolidação do mercado interno.

Todas essas modificações acabariam por assentar as bases sobre as quais se apoiaria a industrialização, resultando daí o sepultamento definitivo da escravidão. Foram mudanças substanciais que certamente trouxeram decisivas mudanças quantitativas e qualitativas para a urbanização. Entretanto, há que se registrar aqui, a permanência de um elemento extremamente resistente, que, como herança do período colonial, impediu a ruptura definitiva com o "velho" que mencionamos há pouco. Referi-mo-nos sem dúvida à solidez do latifúndio exportador, que se manteve como a base econômica do país mesmo após haver sido iniciada a industrialização. Sua permanência seria responsável por uma acomodação com o passado, acentuando traços que estavam presentes já no início da colonização. Entre esses, o mais significativo para o conjunto da rede urbana brasileira refere-se ao aprofundamento do fosso que separava os centros litorâneos dos pequenos núcleos do interior. Com efeito, melhoramentos tais como iluminação a gás, bondes, telefones, etc., vieram atender apenas os grandes núcleos, como resposta à solicitação dos fazendeiros que paulatinamente iam se mudando para as grandes cidades. Assim, a modernização que se obteve foi restrita, uma vez que umbelicalmente

ligada ao mercado externo. Mais uma vez foram os portos que se beneficiaram, se "europeizaram", pois estavam de fato mais articulados com a Europa do que com o interior do país. Daí derivou a incapacidade desses núcleos maiores transmitirem a modernização para os demais núcleos, e daí decorreu também a instabilidade de toda a rede urbana, onde o desenvolvimento de algumas cidades combinou-se com a estagnação e decadência de outras. Tal fenômeno foi particularmente notável quando da instalação da rede ferroviária, onde centros como São Paulo por exemplo - entroncamento de várias linhas - se beneficiariam muito, mas em compensação outros seriam prejudicados, sobretudo os ligados à navegação fluvial e ao transporte de tropas de mulas. Em suma, a modernização experimentada a partir de meados do século XIX, por encontrar-se ainda presa ao mercado externo não foi capaz de modificar o panorama herdado do período colonial, de uma rede urbana fragmentada regionalmente, sem chegar a constituir um corpo único, hierarquizado e integrado nacionalmente, característica típica das nações capitalistas modernas.

Mesmo ao se iniciar o processo de industrialização, em termos gerais o país continuaria portanto a apresentar uma rede urbana de tipo colonial, concentrada no litoral, e da qual estavam ausentes os núcleos de porte médio. Todavia, o processo de industrialização, apesar de combinado com a permanência do latifúndio exportador, por sua magnitude, traria implicações decisivas para a urbanização. Assim, se por um lado a tendência à concentração em alguns pontos seria levada ao paroxismo com a indústria, por outro essa própria polarização, exercida sobretudo a partir de São Paulo se mostrou tão poderosa que conseguiu finalmente integrar numa única rede nacional, todos os núcleos urbanos do país. Além disso, a indústria traz uma alteração qualitativa fundamental na relação cidade-campo. Até então o país vivera quanto a este aspecto, uma situação "sui generis". Não haviam trocas regulares, cotidianas entre cidade e campo. A divisão do trabalho excedia os limites dessa unidade, atingindo o

mercado externo. A auto-suficiência do latifúndio e a dependência dos núcleos urbanos face ao mercado externo, criaram um fosso profundo entre campo e cidade. Como lembra Francisco de Oliveira: "enquanto o locus da produção era rural, o locus do controle foi urbano" (14). Tal contradição, só não explodiu em rupturas mais profundas no tecido social porque no urbano estavam representados não os seus próprios interesses, mas exatamente o dos produtores, isto é, o dos proprietários rurais. A ausência de uma produção urbana mais significativa impediu assim, que a diferença entre cidade e campo gerasse um conflito.

Somente em fins do século XIX, com a industrialização é que a produção urbana ganhará maior expressão. Esta nos parece ser a inflexão decisiva no processo de urbanização brasileiro. Suas repercussões sociais e políticas foram imensas. Pela primeira vez, a população trabalhadora aproximou-se ao menos espacialmente dos centros de decisão. Por isso mesmo, a pressão pelo alastramento dos direitos de cidadania seria muito maior. Convém lembrar que enquanto perdurou a escravidão, o fortalecimento da cidadania era impraticável, pois só os proprietários eram considerados cidadãos. Com a indústria, ao menos do ponto de vista objetivo, criavam-se condições para que se superasse tal situação. E além desta transformação fundamental, que alterou o conflito em que se debatia a urbanização brasileira, entre campo produtivo e cidade improduti va, a industrialização seria responsável também por outras mudanças importantes, como a maior especialização funcional dos núcleos, um maior escalonamento na hierarquia urbana, e como já vimos, a integração numa única rede nacional, das redes regionais. Esta integração é fenômeno ainda recente, e está apoiada sobretudo no desenvolvimento do transporte rodoviário. Ela de fato, ainda não se consolidou inteira-

(14) Oliveira, F. de : "Acumulação monopolista, Estado e urbanização: a nova qualidade do conflito de classes" in Ensaio de Opinião 2-4, Ed. Inúbia, Rio de Janeiro 1978, pg. 109

mente, a ponto de, em 1960, o professor Petrone identificar, ao invés de uma única rede urbana no país, ao menos três: a) uma inexpressiva, abrangendo o Norte e Centro-Oeste, o Meio-Norte, o oeste e extremo sul da Bahia, o norte de Espírito Santo, o noroeste de Minas Gerais e oeste do Paraná e Santa Catarina; b) uma rala no interior do Nordeste oriental, resto da Bahia, Paraná e Santa Catarina, e no norte e oeste de Minas Gerais; c) uma densa no Sudeste, incluindo inteiramente São Paulo e Rio de Janeiro, o centro, o sul e a Zona da Mata mineira, o sul de Espírito Santo o norte do Paraná, o Rio Grande do Sul e zonas litorâneas esparsas como o litoral do Nordeste(15).

Tal panorama, é forçoso reconhecer, ainda não foi substancialmente modificado, embora a tendência a uma maior integração tenha se acelerado nos últimos 20 anos. Um esforço considerável nesse sentido representou por exemplo, a construção de Brasília.

Há também que se assinalar que, foi graças ao desenvolvimento industrial sobretudo posterior a 1.930 que o país experimentaria um vigoroso processo de migração no sentido campo-cidade, responsável pelo espetacular crescimento de alguns núcleos, principalmente São Paulo e Rio de Janeiro, o que fez surgir uma nova realidade urbana entre nós: a das "áreas metropolitanas". Articulado a isso, a industrialização promoveria ainda o fenômeno das "disparidades regionais", e nas grandes cidades, em função de seu explosivo crescimento demográfico, a especulação com terrenos e habitação passaria a se tornar um negócio extremamente rentável. Tais questões, que envolvem a complexa relação entre industrialização e urbanização, estão a nosso ver, ainda por merecer uma investigação mais cuidadosa. Nós teremos oportunidade de retomar alguns aspectos mais adian-

(15) Cf. Petrone, P. : "Notas sobre o fenômeno urbano no Brasil" in Anais da A.G.B. Vol. XII, 1960, S.Paulo, pg. -154

te quando analisaremos mais em detalhe a metropolização de São Paulo. Todavia antes de encerrarmos este ponto, gostaríamos de tecer algumas considerações sobre o processo de urbanização brasileiro, até aqui enfocado historicamente.

Observando-se a evolução urbana do Brasil, notamos que algumas linhas de continuidade combinam-se com rupturas mais ou menos profundas, de modos que o concreto aparece como resultado de tendências diferentes, quando não opostas. Do ponto de vista das continuidades procuramos assinalar a resistência de certos elementos, a nosso ver determinantes na configuração da rede urbana e na estruturação interna dos núcleos, os quais parecem permear o processo de urbanização em seu conjunto, continuando presentes mesmo diante de transformações consideráveis. Assim, por exemplo, registramos inicialmente o papel do "latifúndio", conceito certamente não muito preciso, uma vez que expressa uma realidade mutável no tempo e no espaço. Todavia, no seu significado mais geral de grande propriedade territorial privada, com função agro-exportadora, o latifúndio tem um peso considerável em nossa urbanização. Peso esse contraditório, mas decerto muito mais negativo para o urbano do que positivo. Como já assinalou Pierre Deffontaines: "A vitória da fazenda orientou definitivamente o Brasil para a dispersão e o país se encontrou privado para todo o sempre do quadro da vila" (16). Assim, embora as exportações devidas ao latifúndio cobrissem os custos de urbanização, sua preponderância econômica inibiu a disseminação da mesma pelo interior. Daí a rede urbana esgarçada e centralizada no litoral que ainda hoje apresentamos.

(16) Cf. Deffontaines, P.: "Como se constituiu no Brasil, a rede de cidades" in Boletim Geográfico nº 14 ano II, maio 1944, CNG-IBGE Rio de Janeiro, (nº 15 cont.). Para Jorge Wilhelm: "O latifúndio e a auto-suficiência das grandes fazendas tornaram desnecessária a existência da aldeia" in "Projeto São Paulo" Paz e Terra, Rio de Janeiro, 1982 pg. 18. Embora haja aqui certa confusão entre os termos "vila" e "aldeia", a idéia básica porém parece ser a mesma, o que expressa uma posição crítica frente ao latifúndio

Já no que diz respeito à participação do Estado como agente urbanizador, sua atuação é menos linear e merece um exame mais detalhado. Todavia, sua presença é fundamental e percorre todos os períodos da história institucional do país: Colônia, Império e República. Durante a Colônia, o Estado metropolitano português representou seguramente a força urbanizadora mais ativa, responsabilizando-se pela fundação de vários núcleos e pelo desenvolvimento do principal deles: Salvador. O urbano nesse período, aparece sobretudo como instrumento de controle político-administrativo, e base militar da conquista territorial. A seguir com a Independência, e mais tarde a afirmação da cafeicultura, verifica-se um certo recuo na ação do Estado, ao menos em termos de governo central. Nessa fase, é sobretudo a associação do capital cafeeiro nacional e o capital financeiro inglês que se incumbem da modernização dos equipamentos urbanos. Como vimos poré essa modernização restringiu-se a poucos núcleos, e embora o café reclamasse certo apoio urbano como bancos, comércio, beneficiamento, etc., o predomínio do campo se manteve, cabendo então ao Município os encargos dessas poucas condições gerais de produção. Desse modo, no Império, o período do liberalismo econômico parece coincidir com aquilo que Francisco de Oliveira denominou de "municipalismo" (17).

Com o advento da República, o poder central recupera sua antiga importância, sendo perceptíveis dois momentos distintos. O primeiro, até por volta da 2a. Guerra Mundial, quando a intervenção estatal no urbano é mais localizada e setorial, sobressaindo-se os investimentos em infra-estrutura que favorecem a industrialização, tais como estradas, produção de energia elétrica e criação de siderúrgicas. O segundo momento, do após-

(17) Cf. Oliveira, F. de : op. cit. pg. 109

guerra em diante, assiste a uma grande expansão da intervenção estatal, assumindo o Estado cada vez de modo mais acentuado, o controle é os custos dos equipamentos urbanos.

Restá por fim fazermos referência à face especulativa do capital, a qual tem desempenhado importante papel na urbanização, sobretudo no que diz respeito à instabilidade e ao desequilíbrio da rede. Já assinalamos que a acumulação mercantil e o entesouramento consistiram nos objetivos básicos da colonização, e vimos como isso inibiu uma urbanização mais estável e melhor distribuída pelo território. Mesmo após a Independência, a acumulação de capital repousaria na esfera da circulação, já que o café representava sobretudo uma lavoura mercantil (13). Aos poucos, é verdade, o capital cafeeiro iria "transbordar" também para a indústria, mas o que importa assinalar para o caso da urbanização, e mais amplamente para todo o processo de organização do território, é que, coincidentemente à expansão cafeeira, a terra foi se tornando uma mercadoria que organizaria seu próprio mercado, immobilizando dessa maneira, uma boa parcela dos lucros auferidos com as exportações de café. Mais tarde com a industrialização, a demanda por solos urbanos tornaria a terra uma mercadoria com alto valor de troca, o que acabaria por perpetuar uma tendência especulativa do capital, a qual se mantém até hoje, e de forma ainda mais acentuada a partir do predomínio do capital financeiro. Assim, se é bem verdade que com a industrialização, o pólo da acumulação se "internalizou", por outro lado, é forçoso reconhecer que uma tendência especulativa e parasitária do capital tem se revelado persistente, influenciando por exemplo, na crescente distância entre as áreas produtoras de alimentos e seus respectivos mercados urbanos. Com a monopolização da economia, principalmente após a 2a. guerra mun-

(13) Viotti da Costa por exemplo afirma que: "O processo de urbanização no século XIX seria ainda essencialmente fruto da expansão comercial resultante da integração do país no mercado internacional" cf. Viotti da Costa, E.: op.cit. pg. 200

dial, paralelamente à forte industrialização, assistiu-se a uma verdadeira "explosão" da especulação imobiliária. Nós teremos oportunidade de retornar a este assunto, ainda mais de uma vez. Por ora entretanto, gostaríamos apenas de concluir que, essa tendência parasitária do capital, exacerbada no período monopolista, também tem contribuído para um crescente distanciamento entre os grandes e pequenos núcleos urbanos, dificultando assim, uma integração mais harmoniosa e orgânica da rede urbana (19).

Enfim, parece que uma continuidade conservadora vem caracterizando o processo de urbanização brasileiro desde sua origem. Talvez por isso, a polêmica tese do "anti-urbanismo" tenha suscitado entre nós tanta discussão, pois aqui, o exame das continuidades e descontinuidades do processo deixa de ser uma preocupação meramente historiográfica para alcançar uma dimensão mais precisamente política. Exatamente nesse ponto, ao menos para efeito de análise, nos parece necessário efetuarmos uma distinção nem sempre muito clara entre urbanização - processo geral mais diretamente ligado à produção e portanto diretamente determinado pelo desenvolvimento das forças produtivas - , e urbanismo - prática social mais estreitamente vinculada à chamada "superestrutura", e portanto remetida às políticas urbanas e respectivas ideologias urbanísticas -. Assim, pelo que nos foi possível observar, o processo de urbanização no Brasil, apresenta momentos distintos, os quais guardam estreita correspondência com as diferentes fases do capitalismo - mercantil, concorrencial e monopolista - , e podem ser simbolizados nas cidades de Salvador, Rio de Janeiro e São Paulo respectivamente. Tal distinção tem como base o nível de desenvolvimento das forças produtivas, e nesse sentido, a passagem

(19) Com efeito, se compararmos a distancia que Salvador guardava -tanto quantitativa quanto qualitativa- diante dos demais núcleos no período colonial, com a que São Paulo mantém hoje, ela será incomparavelmente menor.

do século XIX para o XX, que no plano mundial assinala a emergência dos monopólios, no plano nacional registra a principal modificação nos mecanismos de crescimento urbano no Brasil, através do início da industrialização. Já a modernização verificada a partir de 1850, embora criasse os pressupostos para a indústria, teve como suporte principal alterações no plano das relações de produção, com o fim da escravidão e o surgimento do "trabalho livre". Por sua vez, a continuidade do latifúndio parece expressar o caráter basal da propriedade do solo como elemento estruturador do espaço e do urbano.

No conjunto, o intrincado entrelaçamento entre o contínuo e o descontínuo representam manifestações da particularidade de nossa formação econômico-social. Por isso nos parece útil a distinção entre urbanização e urbanismo, pois enquanto o primeiro conhece a interferência mais direta das determinações gerais do modo de produção, o segundo pode ser compreendido no âmbito mais restrito das relações entre Estado e sociedade civil. Nesse sentido parece-nos preferível encaminhar a discussão do "anti-urbanismo" a partir deste referencial e não da urbanização "latu sensu". Assim parece-nos que Pinchas Geiger comete um equívoco ao tentar rechaçar a tese do "anti-urbanismo" com base no argumento de que, com a formação de uma estrutura urbana nacional, visível a partir de 1930 principalmente, a condição anti-urbana típica da colônia teria sido superada(20). A nosso ver o "anti-urbanismo" significa muito mais uma ideologia, na qual, o recato e o isolamento são super-valorizados, em detrimento dos contatos e da reunião. Nesse sentido, ele está presente ainda hoje por exemplo, nos loteamentos de alto padrão das áreas

(20) Tanto Geiger, P.P. : "Evolução da rede urbana brasileira" CBPE-INEP-IBUC, Rio de Janeiro 1963 pg 70, quanto Azevedo, A.de: "Vilas e cidades do Brasil colonial" op.cit.pg.163 entendem que o "anti-urbanismo" deve ser atenuado em função da condição geral dispersa da colônia e do fraco desenvolvimento urbano mesmo da Europa. Mas confundem urbanização e urbanismo, deixando de lado questões como a estrutura de classes e a natureza do poder político agindo sobre o urbano.

periféricas de nossas metrópoles, como também esteve quando da criação dos "bairros-jardim" no início do século. Em ambos os casos, o isolamento e a privacidade, quando não a segurança da família e da propriedade aparecem como os requisitos preferenciais mais valorizados. Desse modo, o "anti-urbanismo" surge como uma constante em nosso urbanismo, na medida em que espelha a permanência de um poder oligárquico no controle do Estado. O isolamento e a dispersão são por isso valorizados, já que exprimem o interesse das "elites" em manter as "massas" dispersas e desorganizadas, a fim de perpetuarem sua dominação (21). Em decorrência, o Estado no Brasil encerrará uma contradição peculiar, pois ao mesmo tempo em que será instrumento utilizado na expansão e aparelhamento físico das cidades, terá de coibir simultaneamente o alastramento da cidadania. O exemplo mais marcante dessa contradição foi a retirada a partir de 1964, do direito de voto aos habitantes das capitais estaduais na escolha de seus prefeitos, no exato momento em que muitas delas se tornavam "áreas metropolitanas".

Como corolário da crítica ao "anti-urbanismo", surge a noção de que no Brasil, a urbanização foi obra da qual estiveram ausentes as "massas populares" (22). Novamente, aqui se confundem urbanização e urbanismo, além do que não se é absolutamente fiel aos fatos. Se é bem verdade que ao Estado coube, sobretudo no período colonial, uma intensa ação urbanizadora, e a ele cabe hoje cobrir o fundamental dos custos da urbanização, isso não significa em decorrência, que não se tenham verificado "criações espontâneas da massa popular". A questão

(21) Sobre o caráter autoritário do Estado no Brasil consulte-se Ianni, O. : "O ciclo da revolução burguesa no Brasil" in Temas de Ciências Humanas, Livr. Ed. C. Humanas, S. Paulo, 1981

(22) Cf. Azevedo, A. de : "Vilas e cidades..." op. cit. pg. 163. Esta tese porém, bem como a questão do "anti-urbanismo" foram inicialmente desenvolvidas por Oliveira Viana in "Instituições políticas brasileiras". Citado por Azevedo, A. de. op cit pg 163

real é que, quando estas ocorreram, foram duramente reprimidas pelo Estado autoritário e oligárquico. O que não dizer por exemplo das reduções jesuíticas, das "missões", ou de Palmares, ou mesmo de Canudos? Aliás, hoje em dia, as favelas e as auto-construções da periferia não representam também uma generosa e espontânea contribuição das "massas" à urbanização? Tal noção como se vê, ao dizer apenas meia verdade, acaba por escamotear as reais razões do porquê são tão tímidas as contribuições "espontâneas" do povo na história do nosso urbanismo. É que simplesmente elas não são aceitas como "urbanismo" pelo urbanismo oficial, sob a alegação de que representam manifestações de "irracionalidade". Todavia são ocorrências urbanas reais, o que nos leva a acreditar que, por "irracional" não devemos julgar este ou aquele urbanismo, mas o processo de urbanização em seu conjunto.

Para concluir, é preciso sublinhar contudo que o Estado, o latifúndio e o capital comercial, embora dominantes, não representam as únicas forças urbanizadoras do país. Ao lado destas, e muitas vezes em oposição a estas, encontramos a ação urbanizadora da Igreja -sem dúvida nada desprezível sobretudo no período colonial-, das próprias massas populares, e também do capital produtivo. Assim, respeitadas as devidas nuances, o que se viu em termos gerais na história urbana de nosso país foi, ao lado de modernizações significativas no plano da urbanização, uma orientação permanentemente conservadora em nosso urbanismo oficial, resultado da fusão de interesses no Estado, de latifundiários e especuladores. Nesse sentido um urbanismo "autoritário", parece apoiar-se sobretudo nesses 3 elementos. Em contra-posição, uma tendência "democrática" teria suas raízes na ação das massas populares, do capital produtivo e também da Igreja. Como esperamos poder vir a demonstrar, o bairro do Brás, no período de sua consolidação, representaria a esse respeito, uma exemplar manifestação de um urbanismo "democrático", no qual sobressaiu-se a complementação entre capital produtivo e "ação espontânea das massas". Com o tempo porém, esse urba-

nismo "democrático" acabaria submergindo a preponderância do urbanismo "autoritário" oficial.

CAPÍTULO 2

PARTICULARIDADES DO NÚCLEO PAULISTANO

As observações do capítulo anterior nos permitiu obter um quadro aproximado do processo de urbanização brasileiro, e verificar como ele possui certas características bastante peculiares que o distanciam do exemplo europeu. A ausência de um conflito bem marcado entre aristocracia rural e burguesia urbana, e o fato de que o urbano tenha emergido do Estado e não vice-versa particularizam sobremaneira a urbanização brasileira, de modo a impedir qualquer vinculação mecânica com processos verificados na Europa. Aqui, por imposição das próprias dimensões e natureza do território e pelo caráter que assumiu a produção, a urbanização esteve desde cedo fortemente marcada pelo mercado externo, o que acabou determinando que os principais núcleos se fixassem no litoral. Mas se esse foi efetivamente o padrão geral que caracterizou a formação de nossa rede urbana em sua origem, isso não significa que não se tenham verificado exceções. Elas existiram, e nesse sentido o núcleo paulistano se sobressai, haja visto seu relativo distanciamento do litoral, e de modo mais significativo, a pouca influência que o latifúndio exerceria ao longo de todo o período colonial em seu desenvolvimento.

Com efeito, em São Paulo não se verificou a mesma modalidade de desenvolvimento que caracterizou o Nordeste canavieiro e serviu de fundamento econômico à colonização. Embora tenham ocorrido junto a São Vicente algumas experiências com o cultivo da cana, as quais propiciaram a fixação de nossa primeira vila em 1532, a verdade é que jamais atingiram os mesmos níveis do Nordeste. Quer seja pela maior fertilidade do solo da Zona da Mata nordestina, quer seja por sua posição geográfica mais próxima

do mercado europeu, o fato é que aquela porção da Colônia atendia melhor aos objetivos mercantis de Portugal, do que a meridional Capitania de São Vicente. Por tais razões, a defesa e a ocupação desta área traria inegáveis preocupações aos portugueses, sobretudo se levarmos em conta que a pressão dos castelhanos provinha exatamente do Sul. Assim, a fundação de São Paulo pode ser encarada como uma resposta a essas preocupações. Instalada já no planalto, após ser vencida a barreira de cerca de 800 metros representada pela Serra do Mar, o novo núcleo poderia funcionar como retaguarda à vila vicentina em caso de invasão vinda pelo mar, e vice-versa, em caso de ataque dos indígenas.

Mas se a preocupação com a defesa pode ter sido decisiva na intenção de fundar o núcleo, o mesmo não transparece de imediato nas funções que exerceria ao menos nos seus primeiros anos. Com efeito, São Paulo nasceu como colégio e não como quartel. Ao menos explicitamente, foram os objetivos religiosos e educativos que trouxeram os primeiros 13 padres jesuítas (23) a estas terras, o que aliás singulariza São Paulo dentre os núcleos urbanos fundados no quinhentismo. É portanto graças à Igreja e não ao Estado que nasceu o povoado de São Paulo de Piratininga. De certo naquela ocasião, os interesses da Companhia de Jesus e os da Corôa portuguesa coincidiam, mas é curioso notar como cedo surgiram divergências, a ponto de, em 1640, os jesuítas acabarem sendo expulsos da vila que eles próprios haviam fundado (24). A razão para esse progressivo distanciamento reside no conflito que vai se estabelecendo entre os religiosos, mais preocupados em catequisar os índios, e os fazendeiros, mais interessados em escravizar o indígena do que convertê-lo ao cristianismo. Desse modo, à medida em que o Estado ia representando cada vez de forma mais

(23) Cf. Andrada e Silva, R.: "São Paulo nos tempos coloniais" in Azevedo, A. (org.): "A cidade de São Paulo, estudo de Geografia Urbana" Vol. II, Cia. Ed. Nacional, S. Paulo, 1958, pg. 10

(24) Ibidem pg. 31

aberta os interesses dos proprietários, as divergências com os jesuítas se tornaram mais profundas. Essa oposição ou dualidade aliás deixou-se mostrar precocemente entre a São Paulo dos jesuítas e a Santo André do mameluco e apresador de índios João Ramalho, mas diluiu-se quando, em 1560, o governador-geral Mem de Sá ordenou a fusão dos dois povoados, elevando São Paulo à condição de vila (25). Melhor localizada, São Paulo saiu-se fortalecida na fusão, uma vez que a população de Santo André foi transferida para o sítio elevado e protegido da colina de Piratininga.

Pelo menos ao longo de todo o quinhentismo, São Paulo esteve sujeita a ataques de indígenas hostis, embora o trabalho de catequese haver conseguido pacificar algumas tribos (26). Por essa razão foram construídas, em torno da colina, paliçadas feitas de pau-a-pique e cipó, o que dava ao núcleo afinal, a aparência de uma fortaleza. Vemos assim, que o povoado fundado pelos jesuítas constituía-se numa verdadeira "ponta-de-lança" da colonização portuguesa, representando ao longo de todo o século XVI, o núcleo mais interiorizado e um dos mais meridionais (27). Ele veio assim cumprir uma função estratégica muito importante, uma vez que, como "boca do sertão" se abria para a conquista de um vasto interior, e por situar-se próximo ao vértice sul do Tratado de Tordesilhas podia bloquear, a partir daquele ponto, as pretensões castelhanas. Os quadrantes sul e oeste da jovem Colônia, seriam assim, ocupados a partir de São Paulo, sobretudo desde o momento em que, pacificados os índios dos arredores da vila, iniciou-se um movimento de expansão para várias direções.

(25) Cf. Andrada e Silva, R.: op.cit. pg 10 e seguintes

(26) Os jesuítas conquistaram importantes aliados entre os índios como o cacique Tibiriçá por exemplo que em 1562 ajudou os jesuítas contra o ataque de várias tribos cf. Andrada e Silva, R.; op. cit. pgs 16-17.

(27) Veja-se Reis Fo., N.G.: op. cit. pg. 35

Este movimento "para fora" só pode ser compreendido a partir do conhecimento da estrutura econômica que animava o pequeno núcleo. E nesse sentido, diga-se de saída que o isolamento do planalto e o obstáculo que a Serra do Mar opunha aos contatos com o litoral e a metrópole, inibiram o desenvolvimento de outras formas de produção que não as de subsistência. Com efeito, tais circunstâncias constrangedoras do ponto de vista geográfico impeliam São Paulo para um desenvolvimento relativamente marginal face à produção mercantil dominante. Cultivavam-se, com base no trabalho de índios escravizados, apenas alguns produtos essenciais à subsistência, tais como o trigo, o algodão, e também algumas vinhas. A criação de gado por sua vez, além de fornecer leite e carne, permitia a produção do charque, que chegava a ser exportado. Todavia o artigo mais característico da vila de São Paulo nos seus primeiros dois séculos foi sem dúvida, o doce de marmelo, fabricado com base na cana de açúcar da região, e que era exportado para toda a Colônia, chegando inclusive ao mercado de Buenos Aires (28). Já pelo lado das importações, estas limitavam-se ao mínimo indispensável, sendo trazidos de Portugal armas e pólvora, alguns utensílios manufaturados e, principalmente, sal(29).

Como se pode ver, era uma vida econômica extremamente modesta, voltada para a subsistência, da qual estavam praticamente ausentes, as transações monetárias. Tudo isso concorria para que os primeiros paulistanos não se fixassem em sua vila. Eles se viam impelidos a buscar outras riquezas, as quais certamente haveriam de estar ali, em algum lugar escondido pela mata. Estando "de costas" para o litoral, e "de frente" para

(28) Veja-se a respeito Morse, R.: "Formação histórica de São Paulo", Difel, 1970, S. Paulo, pg. 34

(29) Cf. Azevedo, A.: "S. Paulo: da vila quinhentista à metrópole regional" in Boletim Paulista de Geografia nº 39, out. 1961 AGB-S. Paulo, pgs. 22-23

o interior, não é estranhável que a São Paulo coubesse o papel de base de apoio para as expedições dos bandeirantes em busca de ouro e pedras preciosas. Tais movimentos exploratórios, vigorosos sobretudo no século XVII, foram responsáveis pela triplicação do território português, em relação àquele consignado pelo Tratado de Tordesilhas (30). E, é curioso notar, os autores dessa façanha sem dúvida notável, foram exatamente os habitantes da Colônia mais insubmissos à Corôa: os mamelucos de São Paulo.

Desse modo, a ação de desbravamento aparecerá como a principal atividade dos paulistanos até início do século XVIII. Mas, é preciso frisar, a conquista territorial não constituía um objetivo "em si". Ela assim como o apresamento de índios, vieram como consequências secundárias, e até certo ponto imprevisíveis da busca de ouro e pedras preciosas. Ocorre porém que contra esse intento se antepunham a imensidão do território e as populações indígenas. Por isso a escravização do indígena, à falta do ouro, tornou-se a principal atividade comercial dos bandeirantes já durante o século XVII, principalmente a partir da interrupção do tráfico negreiro em virtude da ocupação holandesa do Nordeste. Apesar disso, o índio desde logo foi procurado e utilizado como braço para a produção, e elemento auxiliar na defesa da soberania de Portugal. Por volta de 1650 porém, o índio tornou-se uma mercadoria rara, o que acabou intensificando ainda mais a busca de metais e pedras preciosas.

Finalmente, em 1673, foi descoberto ouro na região central da atual Minas Gerais, o que provocaria um verdadeiro êxodo dos paulistanos em direção à zona mineradora. Esse deslocamento, se mostraria com o tempo bastante nefasto para São Paulo. Impossibilitada de contar com o trabalho de sua população masculina e adulta, a produção paulistana experimentaria

(30) As informações contidas nesta página foram extraídas de Andrada e Silva, R. : op.cit. pgs 20-26.

nesse período uma forte regressão. Além disso, em bem pouco tempo os paulistas, contando com poucos recursos, se viram economicamente batidos pelos mercantilistas portugueses que rapidamente trataram de monopolizar a propriedade das minas. A concorrência pelo controle da mineração fez aumentar em muito a rivalidade que já se vinha desenhando entre a população mestiça de São Paulo e os portugueses. O conflito por fim acabaria estalando em 1.708 (31) e dele os paulistas saíram derrotados. Ao retornarem encontraram a sua vila inteiramente desorganizada, e São Paulo passaria a viver um momento difícil, de profunda crise. O bandeirismo, havia por fim completado sua tarefa histórica, mas deixara a vila de São Paulo extenuada. As energias não se acumulavam no núcleo urbano, acabavam sendo drenadas pela penetração nos sertões. Até fins do século XVIII São Paulo viveria uma fase de sua história na qual as forças centrífugas se sobrepujavam às de coesão e concentração (32).

Tal consideração fica evidente quando analisamos a lenta evolução do núcleo paulistano ao longo de quase três séculos de vida colonial, e a comparamos com o processo de formação territorial do Brasil em seu conjunto. Vemos que a situação geográfica privilegiada de São Paulo não trouxe benefícios imediatos ao próprio núcleo, mas em compensação o esforço dos bandeirantes acabou por estabelecer o fundamental de nossas fronteiras atuais. Assim, paradoxalmente, a grandeza territorial do país pode ser atribuída em grande medida à pobreza da vila de São Paulo. Daí que, esgotadas as possibilidades do bandeirismo, São Paulo comece a viver a contradição de ser ao mesmo tempo um núcleo urbano muito pobre, mas centro geográfico de uma vasta região. Como comentou Pierre

(31) Entre 1.708 e 1.709 houveram várias escaramuças entre os paulistas e os portugueses, denominadas de "embombas". Desse conflito resultaria o surgimento da capitania de Minas Gerais, separada da de São Paulo em 1720.

(32) Veja-se Morse, R.: "Formação histórica de São Paulo", Difel S. Paulo, 1970 pg. 34

Monbeig "era uma cabeça muito pequena para um corpo tão grande" (33). Em 1776 por exemplo, a vila contava apenas com 534 casas e 2.026 habitantes (34). Números sem dúvida bastante modestos, e que espelham a lentidão com que o núcleo se desenvolvia, pois nada menos de 2 séculos antes, ao findar o quinhentismo, nele contavam-se umas 120 casas "coladas no morro" (35) e sua população estava em torno de mil habitantes (36).

O núcleo urbanizado, embora já não contasse mais com as paliçadas que o caracterizaram nas primeiras décadas, ao findar o século XVIII ainda permanecia circunscrito à colina histórica, no interior do inter-flúvio Anhangabaú-Tananduateí. Do mesmo modo, a estrutura espacial do município mantinha-se em linhas gerais, a mesma herdada do quinhentismo, apresentando além da colina central apenas algumas fazendas em torno dela e, mais afastados, alguns aldeamentos de índios demarcando os limites da competência municipal. Tal estrutura, espelho de uma rudimentar economia de subsistência, não poderia como é óbvio, apresentar uma vida cultural e social muito intensa. Ao contrário, aqui também o ruralismo foi a tônica dominante. Os fazendeiros permaneciam a maior parte do ano encerrados em suas fazendas, com seus escravos, e a monotonia do pequeno burgo só era quebrada com as procissões, diga-se de passagem, de comparecimento obrigatório (37). Em termos urbanísticos por fim, também não houve grandes modificações. Embora os telhados de palha começassem a ser substituídos por telhas ainda no século XVI (38), em meados do sécu-

(33) Monbeig, P.: "Aspectos geográficos do crescimento da cidade de S. Paulo" in separata do Boletim Paulista de Geografia nº 16 março 1954, AGB-S. Paulo; pg. 10

(34) Ibidem pg. 10

(35) Cf. Morse, R.: op. cit. pg. 32

(36) Cf. Andrade e Silva, R. de : op. cit. pg. 23

(37) Veja-se Marçílio, M. L. : "A cidade de São Paulo: povoamento e população" Ed. Pioneira/EDUSP, 1974, S. Paulo, pg 19

(38) Andrade e Silva, R. de: op.cit. pg. 20

lo XVIII São Paulo ainda apresentava casas construídas de taipa-de-pilão e um tecido urbano completamente irregular, com ruas mal traçadas e calçadas que se esforçavam por se adaptar à topografia. Inexistiam os luxos arquitetônicos, e o abastecimento de água só se tornaria regular a partir de 1750 com a instalação de alguns chafarizes (39).

Tal descrição nos mostra um desenvolvimento econômico quase imperceptível, o que contém boa dose de verdade. No entanto quase 3 séculos são um tempo demasiado longo para que não se verifiquem mudanças, mesmo na quase estagnada São Paulo colonial. Para uma avaliação mais detalhada das mesmas comecemos por exemplo pela evolução político-administrativa do núcleo. São Paulo ganhou a condição de vila 6 anos após a fundação do colégio dos jesuítas, isto é, em 1560. A Câmara Municipal porém, só se reuniria em prédio próprio em 1575, quando foi construída também a cadeia, nos porões do mesmo edifício (40). Quase um século depois, em 1.681, São Paulo tornou-se a sede da Capitania, e em 1.711 finalmente, em reconhecimento a sua crescente importância política, foi elevada à condição de "cidade", fato que se reforçou em 1745 quando passaria a acumular também as funções de sede de Bispado (41). Esse desenvolvimento todavia não resultou do fortalecimento econômico do próprio núcleo, mas da ação de desbravamento empreendida pelos bandeirantes. Notamos inclusive que à ascensão política corresponde uma relativa decadência econômica. Com efeito, o ouro para os paulistas não passou de ilusão: despovoou o núcleo, inflacionou a economia e gerou uma grave carência de alimentos (42). A crise de meados do século XVIII assinala por isso o fim da chamada fase "centrifuga" da história da cidade e o início da fase "centrípeta" a partir da qual as

(39) Andrada e Silva, R. de : op. cit. pg. 42

(40) Cf. Morse, R. : op. cit. pg. 33

(41) Andrada e Silva, R. de : op. cit. pg. 31

(42) Ibidem pgs. 32-33

forças de coesão irão incrementar a urbanização.

De fato, se a mineração por um lado foi negativa ao esvaziar a vila, de outro, o esgotamento das minas corresponderia a um certo benefício para São Paulo. Isso porque foi a partir de então que as condições de situação da cidade começaram a beneficiar diretamente o núcleo urbano. Como centro obrigatório da passagem do gado sulino rumo à área das minas e entreposto para as mercadorias finas importadas do Rio de Janeiro, São Paulo foi se tornando importante pólo de articulação inter-regional, e o comércio a longa distância, sobretudo a partir do refluxo da mineração, passaria então a caracterizar a cidade nesse final de século XVIII e começo do XIX. São Paulo, ao servir de elo de ligação entre o litoral e o interior, pôs em contato além disso, o centro e o sul da Colônia, fortalecendo-se sobremaneira com o desenvolvimento de toda a Capitania, principalmente com o chamado "breve ciclo do açúcar" que ocorreu na região de Campinas, precedendo o período cafeeiro (43). Enfim, ocorreu por essa época um movimento de intensificação dos fluxos comerciais que foi bastante benéfico para a cidade. Quando, em 1803, a família real portuguesa instalou-se no Rio de Janeiro, registrou-se a seguir novo impulso, com a abertura dos portos e a entrada dos primeiros viajantes estrangeiros. As trocas com o Rio de Janeiro se intensificaram, e as expedições exploratórias dos bandeirantes foram definitivamente substituídas pelas "monções e tropas de mulas" (44) carregadas de tecido e açúcar. Muitos paulistanos enriqueceram com o comércio, e a cidade passava então a contar com um poder de atração que antes não possuía, reunindo várias funções: políticas, religiosas, comerciais e culturais. Essas últimas por sinal iriam se intensificar muito com a instalação da Faculdade

(43) Sobre esse tema existe a obra já "clássica" de Maria Tereza Schorer Petroni: "A lavoura canavieira em São Paulo", Difel, S.Paulo, 1968

(44) Cf. Morse, R.:op.cit. pg. 35

de Direito do Largo São Francisco em 1828 (45). Assim, passado o relativo insucesso da mineração, restou ao menos como saldo positivo, o fato de São Paulo haver rompido com o isolamento que apresentava até então.

Todavia, esse desenvolvimento comercial e cultural que se consolida nas primeiras décadas do século XIX, se deu por um lado mais vida e sentido à vida urbana, por outro, no plano da urbanização "strictu sensu" não deve ser superestimado: o padrão de crescimento da cidade continuará lento pelo menos até por volta de 1870, mesmo com o café, pois a estrutura econômica do núcleo continuaria dependente de estímulos externos, uma vez que a cidade funcionava como entreposto comercial e não como centro produtor. A bem da verdade, a pequenez e rusticidade do núcleo permaneceram, como heranças coloniais, ao longo de quase todo o século XIX.

De toda essa trajetória, parece-nos importante ressaltar que o núcleo paulistano, e por extensão toda a região mais diretamente ligada a ele, apresentaram um desenvolvimento bastante peculiar em relação àquele observado no conjunto do país. Primeiramente lembremos que o povoamento aqui, se fez praticamente sem a presença do elemento negro, o qual só surgiria após a mineração, e em quantidades não muito significativas. Em segundo lugar, e isso nos parece decisivo, esse padrão de povoamento decorreu da pouca expressão mercantil de São Paulo, e da fraca presença portanto do latifúndio. Mas se a grande propriedade territorial não representou o fundamento da ocupação da Capitania de São Vicente, é preciso sublinhar entretanto que tampouco a pequena propriedade cumpriu aquela função. Daí a singularidade de São Paulo. Aqui combinaram-se duas tendências: uma voltada "para dentro" do próprio núcleo, organizaria a subsistência do mesmo; outra, voltada "para fora", exploraria um vasto territó-

(45) Cf. Azevedo, A. de : "São Paulo: da vila quinhentista à metrópole regional" op. cit. pg. 29

rio em busca de enriquecimento rápido. Da primeira resultaria o debatido "sentimento autonomista" de São Paulo, visível nos dois primeiros séculos, mas declinante após a descoberta do ouro. Da segunda tendência por sua vez, derivou a vinculação com os interesses fundamentais da colonização, sobressaindo-se o escravismo como um traço unificador que garantiu a proeminência dos interesses mercantis nessa parte da Colônia. A convergência dessas duas tendências acabaria por conferir a São Paulo a propensão de tornar-se o centro articulador do futuro mercado nacional. Isso porque se por um lado, o solo, o clima e a posição geográfica tornavam o conjunto da Capitania pouco atraente ao capital comercial; por outro esse desinteresse acabava sendo positivo do ponto de vista do mercado interno, na medida em que a menor vigilância da Metrópole possibilitava uma maior autonomia da vila em relação à Corôa, o que impelia à constituição de um mercado interno, ainda que de reduzidas proporções. Além disso, as condições de situação colocaram a cidade como centro geográfico de uma vasta região (46).

Assim, retomando as linhas de análise do capítulo anterior, podemos observar que o latifúndio, o Estado metropolitano português e o capital comercial não influenciaram a urbanização de São Paulo da mesma maneira como ocorreu em outras regiões do país. Essa peculiaridade fez com que São Paulo se tornasse uma exceção, uma vez que aqui o interior se desenvolveu mais que o litoral, fato reconhecido quando a capital da Capitania transferiu-se do porto de São Vicente para o Planalto de Piratininga, ainda em fins do século XVII. Todavia é pre-

(46) Caio Prado Jr. expôs de forma magnífica as influências dos "fatores de localização" no desenvolvimento de São Paulo em dois artigos consagrados: "O fator geográfico na formação e desenvolvimento da cidade de São Paulo" e "Contribuição para a Geografia Urbana de São Paulo" in Prado Jr., C. "Evolução política do Brasil e outros estudos" Ed. Brasiliense, S. Paulo, 10a. edição, 1977.

ciso ressaltar que ao menos o capital comercial tinha seus interesses representados na figura do bandeirante, fato que acabou por prejudicar a formação de um mercado interno mais consolidado sobretudo de produtos artesanais e manufaturados. Desse modo as particularidades apontadas, embora significativas, não foram suficientes a ponto de ultrapassar os limites da empresa colonizadora. Aí parece residir a razão do porquê o "autonomismo" não conseguiu transformar-se em "nacionalismo" (47). Com efeito, pelo menos em um ponto crucial os interesses da Corôa lusitana coincidiam com o dos bandeirantes, qual seja, o fato de que a peregrinação dos paulistas correspondia à expansão dos domínios portugueses na América.

Já tivemos a oportunidade de observar como o fator estratégico, ligado à posição geográfica de São Paulo, foi decisivo quando da fundação do Colégio jesuíta. E no entanto, com o correr do tempo esse "fator" se tornaria cada vez mais importante. Isso pode ser verificado quando percebemos o concomitante "esvaziamento de poder" da Câmara Municipal, em face da crescente centralização da Corôa, o que levaria inclusive à perda de soberania de toda a Capitania em meados do século XVIII (48). Paralelo portanto ao crescente interesse da Metrópole, temos uma centralização de poder político que ao final, acabaria revelando um lado positivo, pois face à pressão castelhana, os portugueses se viram na contingência de mandar para São Paulo, os melhores administradores com que podia contar (49).

(47) Nesse sentido, parece-nos exagerada a caracterização de São Paulo como uma "colônia de povoamento típica" realizada por Nelson Werneck Sodré em seu livro "Formação Histórica do Brasil" Ed. Civilização Brasileira 9a.ed. Rio de Janeiro 1976 pg.110

(48) De fato entre 1748 e 1765 a Capitania de São Paulo ficou sob jurisdição do Rio de Janeiro, em virtude dos problemas causados pelo refluxo da mineração. Cf. Marcílio, M.L.:op.cit. pg. 21

(49) Ibidem pg. 21-22

Vale ressaltar assim, que parece caber à crescente importância militar, a causa principal de uma particularidade notável do processo de urbanização paulista. E aqui, o gentílico se refere propositalmente à toda a região e não apenas ao núcleo urbano. Isso porque sem dúvida, era a extremidade meridional da Colônia aquela que inspirava maiores cuidados ao exército português, uma vez que enfrentava um inimigo sólidamente instalado e com soberania legal reconhecida sobre a maior parte do território continental: a Espanha. Por isso mesmo, a política urbanizadora de Portugal para esta região, recomendava a fundação de núcleos interiorizados que garantissem a ocupação luzitana através do povoamento. E, de fato, das 18 vilas instaladas no Brasil no século XVI, nada menos de 6 eram vicentinas: São Paulo (1554), Santos (1545), Itanhaém (1561), Iguape (1577), Cananéia (1587) e é claro, São Vicente (1532), primeira vila do Brasil (50). O predomínio litorâneo ainda era nítido, e notamos o esforço de Portugal em avançar para o sul. No seiscentismo porém a interiorização já será mais vigorosa e a Capitania de São Vicente seria a mais urbanizada, apresentando o maior número de vilas, num total de 17, seguida da Bahia com 8 vilas e uma cidade e o Rio de Janeiro com 5 vilas e uma cidade (51).

Como se vê, uma rede urbana relativamente equilibrada e densa para a época; em contraste com o que se passava no resto da Colônia. Com efeito, aqui não se verificou a precoce "macrocefalia" observada na Bahia, no Rio de Janeiro, e também em Pernambuco, até certo ponto. No século XVII por exemplo, enquanto Salvador e Rio de Janeiro contavam com cerca de 8 mil habitantes cada uma e Recife e Olinda reunidas atingiam por volta de 6 mil, São Paulo não ultrapassava os 2 mil habitantes (52). Mais tarde,

(50) Consulte-se Goulart Reis Fo., M.: op. cit. pg. 85

(51) Cf. Azevedo, A.: "Vilas e cidades do Brasil colonial" op.cit. pg. 105

(52) Ibidem pg. 113

com a mineração, esse desequilíbrio se acentuará a ponto de, no início do século XIX o Rio de Janeiro já se apresentar como a principal cidade do país contando cerca de 100 mil habitantes, num momento em que São Paulo tinha apenas 20 mil (53).

Esses números, nos levam a concluir que o processo de urbanização paulista seguiu uma direção peculiar e contranste com o resto do país, já que apresentou núcleos menores, porém uma rede mais harmoniosa que atenuou o conflito litoral-interior fornecendo inclusive, uma honrosa exceção onde o litoral ficou subordinado politicamente ao interior. Tal peculiaridade, que impelia os paulistas quase que naturalmente em direção à formação de um mercado interno, não chegou a promover entretanto uma modalidade de desenvolvimento contraditória às finalidades mercantis da colonização. Ocorre apenas que, fracassadas as tentativas com o açúcar e os metais preciosos, aos paulistas couberam tarefas marginais às principais linhas de comércio: apresamento de índios, conquista territorial e finalmente, comércio inter-regional. A bem da verdade, a preocupação em se extrair riquezas sempre prevaleceu em relação à preocupação em se produzir riquezas. Talvez por isso, o "urbanismo" em São Paulo apresentou-se até mais medíocre do que em outras regiões, e a rusticidade e o "complexo de sertão" de seus moradores foi quem sabe até mais acentuado. Mesmo ao se iniciar o século XIX, a casa rural continuava sendo considerada superior à da vila, sendo mais frequentada e melhor mobiliada. Assim, se no plano da urbanização o exemplo paulista distanciou-se das características válidas para o conjunto da Colônia, no que tange ao urbanismo, tanto a Capitania quanto o núcleo paulistano acompanharam o ruralismo e o isolacionismo predominantes. Apesar disso porém, é preciso ressaltar que a passagem da atividade de coleta e subsistência para o comércio

(53) Cf. Azevedo, A. : "Vilas e cidades do Brasil colonial" 6p. cit. pg. 132

a longa distancia representou um significativo avanço para São Paulo, capaz de colocá-la certamente não apenas por mera casualidade no centro dos acontecimentos que redundaram na Independência. Foi sem dúvida graças a ele que se criaram as pré-condições para que começasse a se operar uma maior divisão de trabalho no interior da própria cidade. E, em função desse impulso favorável do comércio, o bairro do Brás deveria então surgir.

CAPÍTULO 3

O BRÁS, BAIRRO DAS CHÁCARAS

Como pudemos observar, no período colonial São Paulo esteve à margem das correntes principais de colonização. Não despertando grande interesse ao capital mercantil, durante cerca de 3 séculos a cidade e sua região não conheceram nenhuma atividade econômica de vulto. Enclausurada no planalto, esteve alheia ao movimento dos grandes portos exportadores. Por isso seus habitantes "eram idos ao sertão" atrás de metais e pedras preciosas, e por isso também escravizavam o índio, único braço disponível numa região tão pobre. Descobridores do ouro, não usufruíram dele, pois foram deslocados pelos portugueses que vinham às minas em fluxo ainda maior, com seus escravos negros. Finalmente no comércio, os paulistanos encontraram uma atividade mais estável, embora ainda demandasse viagens exaustivas pelo interior. As exigências do comércio no entanto, permitiu que se formasse em função dele, um mercado urbano em São Paulo, onde comerciantes e artesãos com residência fixa no núcleo passam a conferir alguma importância à produção urbana e a seu mercado de consumo. Essa primeira mudança qualitativa importante, trouxe ao núcleo urbano um dinamismo próprio, que embora não se tenha refletido de imediato numa melhoria dos equipamentos urbanos e na extensão da área edificada, ao menos gerou as pré-condições para aquele ulterior desenvolvimento.

Com efeito, foi ao longo do século XVIII que se começou a notar "uma concentração de habitantes em torno do centro da cidade" (54), expressão sem dúvida da maior magnitude das trocas e da crescente importância comercial de São Paulo. Foi também por

(54) Cf. Marcílio, M.L. :op.cit. pg. 128

volta do fim do século XVIII que a cidade começou a contar com seus "primeiros luxos arquitetônicos" (55). Apesar disso porém, o núcleo compactamente construído permaneceria confinado à colina central mesmo nos primeiros anos do século XIX, denotando que o maior fluxo de renda gerado pelo comércio não fora suficiente para alterar a fundo as precárias condições urbanísticas herdadas do período colonial.

Mas se a mineração e em seguida o comércio não ocasionaram de imediato nenhuma modificação mais expressiva no núcleo urbanizado, o mesmo não se pode dizer quanto aos seus arredores, isto é, no cinturão rural que cercava a colina histórica. Este com efeito se expandiu, fazendo surgir os primeiros "bairros" (56) da cidade, os quais delimitavam o seu "termo", isto é, a área sob jurisdição da Câmara Municipal (57). Quando em 1765, realizou-se o primeiro recenseamento paulistano, foram apontados os seguintes "bairros": Cantareira, Santana, Tatuapé, Pari, Penha, Aricanduva, São Caetano, Pirajuçara, Embuaçava, Pinheiros e Caa-guaçu (58). Seguramente tais "bairros" não passavam na época de pequenos vilarejos ruralizados, provavelmente individualizados em função de uma capela e um núcleo de casas modestas, os quais mantinham em relação ao núcleo central uma estreita dependência, sobretudo política.

(55) Cf. Morse, R.: op.cit. pg. 35

(56) "Bairro" é uma categoria espacial de difícil definição, pois pode ser tanto "rural" quanto "urbana". De qualquer forma, na tradição da Geografia Urbana francesa, é visto como uma individualidade determinada muito mais pelo "sentimento coletivo" dos moradores do que pela ação do Estado (Sorre, M.: "Les fondements géographiques des faits sociaux" pg. 316). No Brasil, desde logo o termo foi usado como sinônimo de uma subdivisão da cidade (Reis Fo., N.G. op.cit. pg 150 e segs.).

(57) Cf. Marcílio, M.L.: op.cit. pg. 33

(58) Ver Torres, L.C.T.M. : "O Bairro do Brás" Sec. educação e cultura, depto. de Cultura, P.M.S.P. 1969 ,pg.28

Mas aqui, vale registrar uma outra peculiaridade que marcou o desenvolvimento de São Paulo, de modo a diferenciá-lo do esquema medievo-renascentista europeu. Referimo-nos ao fato de que desde logo São Paulo cresceu de forma polinuclear e não "em mancha de óleo" como na Europa (59). Aqui, os aldeamentos de indígenas, mais ou menos distantes do centro, tinham no início da colonização o objetivo de reunir os índios dispersos na mata, a fim de catequizá-los. Com o tempo tais aldeamentos acabaram formando bairros rurais que completaram o povoamento da cidade. Desse modo, entre o núcleo central urbanizado e os bairros rurais limítrofes, medeavam grandes vazios, ocupados apenas por fazendas, sítios ou chácaras. Há grande dificuldade em se acompanhar a evolução desses bairros e mesmo sua origem, pois as referências devem-se a "recortes" realizados por distintas instituições, sobressaindo-se as circunscrições religiosas, militares e civis, que às vezes se confundem. Além disso, os núcleos distantes foram se desmembrando do município, e os diferentes recenseamentos partem de bases metodológicas distintas (60). Ressalvadas porém essas dificuldades de ordem historiográfica, lembremos que o crescimento da cidade se fez de forma estelar, acompanhando as vias de circulação. Portanto, para além da colina central compactamente edificada, o crescimento se fez "de fora para dentro". Sobretudo a leste da colina central, isto é, à direita do rio Tamanduateí, a urbanização era difícil, pois constantes deslizamentos de terra e uma várzea insalubre obstaculizavam sua expansão. Tais condições, fizeram com que as terras da várzea do Tamanduateí permanecessem em boa parte devolutas, ainda ao longo do século XVIII (61).

(59) Veja-se Marcílio, M.L.: op.cit. pg. 41

(60) Para uma crítica dos recenseamentos antigos consulte-se Marcílio, M.L. op.cit. pg. 77 e segs.

(61) Cf. Torres, M.C.T.M. : op. cit. pg. 32

A ocupação e urbanização dessa área se revelaria uma empresa bastante difícil, mas, lentamente, as terras começaram a ser valorizadas com a formação de chácaras, sítios e pomares, que iriam caracterizar todo o cinturão em redor da colina central por todo o século XIX. Tratava-se sem dúvida, de uma ocupação ainda pré-urbana, mas que denunciava de qualquer modo o maior dinamismo do núcleo. Estas chácaras, sítios e quintas, com o tempo, passaram a abrigar as famílias mais abastadas da cidade, revelando que o gosto pela ruralidade ainda não fora totalmente substituído pelo desejo de uma vida urbana mais intensa.

Seja como for, o século XIX marcou a ocupação dessas terras devolutas, sendo a própria Câmara Municipal uma promotora dessa valorização, ao conceder "datas de terras" (62) a todos aqueles que, ao requisitarem suas glebas se comprometessem a nelas realizar benfeitorias. Esta fora a melhor forma encontrada para que se fosse viabilizando o aproveitamento das áreas vazias entre o núcleo urbano propriamente dito e seus limites rurais. Desse modo, cada vez com maior frequência, a Câmara foi concedendo glebas a todos os que procuraram terrenos para a construção de "casas de campo" ou então para a formação de uma "agricultura miúda de horta e pomares" (63). Apesar disso porém, as constantes cheias do Tamanduateí prejudicavam o seu aproveitamento, pois a área no verão tornava-se um verdadeiro alagadiço. Em termos geomorfológicos, o relevo aí é bastante suave, oscilando entre 724 e 730 metros, e formado por aluviões arenosos e argilosos que tornam a planície sujeita às enchentes periódicas (64). Por isso mesmo, até às primeiras décadas do século XIX, a área era utilizada ainda como depósito de lixo, e nela podiam-se ver animais soltos

(62) Torres, M.C.T.M. : op. cit. pg. 30

(63) Ibidem pg. 37

(64) Cf. Ab'Saber, A. : "O sítio urbano de S. Paulo" in Azêvedo, A. (org.) "A Cidade de S. Paulo, estudo de geografia urbana" Vol. 1 cap. 5 pg. 131

ao lado de lavadeiras que cantavam enquanto lavavam suas roupas nas águas do rio (65). E exatamente sobre esse sítio ingrato, visitado por caçadores e onde só se viam algumas casas esparsas e mal construídas, a cidade de São Paulo veria erguer-se aquele que chegaria a ser seu bairro mais populoso: o bairro do Brás.

É difícil situarmos com precisão o instante em que surgiu o novo bairro. Infelizmente, a documentação de que se dispõe é precária, e não se registra com absoluta segurança, o ano em que foram construídas a capela e a paragem que deram origem ao bairro, restando inclusive certa dúvida sobre o que teria aparecido primeiro. De qualquer modo, sabe-se porém com segurança, que um tal José Brás, um habilidoso construtor português, em meados do século XVIII tinha seus serviços requisitados pela Câmara Municipal, sendo responsável por alguns melhoramentos realizados na área. Em 1769 por exemplo, as atas da Câmara registram uma petição para que os moradores do Pari obtivessem as pontes necessárias para ligar "o caminho de José Brás até à chácara do Nicolau" (66). Tal menção indica que o caminho para a Penha é anterior à capela e paragem erguidas por José Brás, e que inclusive, este parece haver trabalhado em algum tipo de benfeitoria no trecho da estrada que, orientada para a colina da Penha, prosseguia em direção ao Vale do Paraíba até atingir a cidade do Rio de Janeiro. Quando, em 1765 realizou-se o censo com objetivos militares, o Brás já aparece como um núcleo individualizado, embora permaneça obscura a natureza de tal "recorte". Em todo o caso, segundo a tabela construída por Maria Luíza Marcílio, em 1765 o Brás possuía 14 "fogos" (unidades residenciais), e 73 habitantes livres (67).

(65) Cf. Torres, M.C.T.M. : "O Bairro do Brás" op.cit. pg. 37

(66) *Ibidem* pg. 43

(67) Sobre o censo de 1765 veja-se Marcílio, M.L. : "São Paulo, povoamento e população" op. cit. pg. 78. A tabela comparando este censo com o de 1836 está no mesmo livro na pg. 102-103

Por sua vez, o professor Langenbuch assinala que já em 1730 havia se estabelecido nas margens da estrada para a Penha "o português José Brás, com casa de comercio e albergue" (68).

Como se vê, há bastante dificuldade e indefinição em se precisar o momento exato em que se iniciou o novo bairro, e quando ele começou a ser chamado como tal. Isso decorre em grande parte da justaposição entre os "recortes" militar, religioso e civil. Aqui vale lembrar que o Brás, à semelhança do que ocorreria com a grande maioria dos bairros do Brasil colonial, formou-se profundamente influenciado pela Igreja. Enquanto persistiu a união da Igreja e do Estado, as circunscrições religiosas e político-administrativas se confundiram, sendo bastante difícil distinguir-se nesse caso a paróquia da freguesia. Ocorre que os conventos, capelas e igrejas apareciam como pontos privilegiados de reunião, pois ali se realizavam batizados, casamentos, registravam-se os nascimentos e os óbitos, e até mesmo os alistamentos militares, uma vez que as organizações de tropas de ordenança baseavam-se nas divisões da Igreja (69). Assim a individualização do bairro esteve em estreita dependência em relação ao seu reconhecimento pela Igreja. Os registros que se têm assinalam que que a capela do Senhor Bom Jesus dos Matozinhos teria sido inaugurada em 1803, mas já representava contudo uma reedificação. A nova capela ficaria conhecida como capela do senhor Bom Jesus de José Brás (70), o que parece constituir uma prova significativa de que o bairro deveu seu nome de fato ao construtor.

É preciso sublinhar esse aspecto pois também quanto ao nome do bairro não há unanimidade. Embora a referência a José Brás seja a mais aceita, existem pelo menos duas outras versões:

(68) Langenbuch, J.R.: "A estruturação da Grande São Paulo, estudo de geografia urbana", IBG, Rio de Janeiro, 1971 pg. 41

(69) Goulart Reis Fo. : op. cit. pg. 151

(70) Torres, H.C.T.M. : op. cit. pg. 43

uma primeira atribuída a Batista Pereira, segundo a qual o nome do bairro estaria ligado ao de Brás Cubas, fundador de Santos, e que teria visitado a região ainda no longínquo 1567 (71). Uma segunda versão, de José Paulo Cursino de Moura, afirma por sua vez que o nome "Brás" deve-se à abreviatura de Brasílico de Aguiar Castro, filho caçula da Marquesa de Santos, que viveu na famosa "Chácara da Figueira" até o ano de sua morte em 1891 (72). Tais versões porém, parecem não encontrar muita confirmação. Vários autores importantes a negaram, destacando-se entre eles Nuto Santana, para quem de fato, o nome do bairro é fruto de uma homenagem popular e espontânea ao construtor português. Nos Anais da Câmara Municipal, existem outras referências a José Brás, entre as quais uma curiosa, que registra ele haver contribuído com dinheiro "para curar bexiguentos" além de ter feito outros donativos (73).

Tudo parece indicar assim que anteriormente à sua institucionalização pela Igreja e pelo Estado, o bairro do Brás, começou a constituir-se a partir de meados do século XVIII, graças sobretudo à ação de José Brás. Mas demoraria ainda muito tempo para que a área pudesse ser considerada como "urbana". Em todo o caso, a 8 de junho de 1818 a Paróquia do Brás desmembrou-se da Sé, oficializando dessa maneira a nova subdivisão da cidade (74). Um ano mais tarde, a 27 de agosto de 1819, o Brás finalmente adquiriu a condição de "freguesia", através de provisão do Bispo D. Mateus de Abreu Pereira (75). Seguiram-se os anos, e a população lentamente começou a crescer, concentrando-se ao longo

(71) Veja-se a reportagem de Vital Battaglia publicada no "Jornal da Tarde" de 7/12/1981

(72) Ibidem. Também Langenbuch, J.R.: op. cit. pg. 41

(73) Ibidem

(74) Torres, M.C.T.M. : op. cit. pg. 44

(75) Ibidem pg. 50

da estrada para a Penha, e junto à capela do senhor Bom Jesus e à paragem de José Brás. -Esses foram os elementos que fixaram o sítio do bairro no seu início, de tal modo que o patrimônio da Capela e a "rua do Brás" passaram a ser os elementos indispensáveis para a concessão de novas "datas de terra" que passariam a ser requisitadas à Câmara cada vez com maior frequência. O aspecto rural do jovem bairro porém custaria a desaparecer. Estando de costas para Sé tínhamos à esquerda da estrada da Penha, a Capela, pintada de branco e com seus fundos voltados para a Cantareira. Ao redor dela umas poucas casas humildes, feitas de taipa, mas já cobertas de telhas, como aliás exigiam os termos das cartas de datas (76). Além disso, apenas as chácaras, hortas e pomares que, dispersas, aos poucos iam ocupando a área da freguesia.

No processo de subdivisão de algumas propriedades e de formação de outras novas que se passará a assistir, muitas vezes surgiram conflitos que retardaram as obras de urbanização. Os serviços de arruamento: por exemplo muitas vezes encontrava casas desalinhas, e cercas ou benfeitorias em terrenos com limites imprecisos, causando impecilhos às obras. Por isso, em meados do século XIX, o bairro ainda não estava arruado, apresentando ainda uma paisagem colonial onde "ruas irregulares, casas fora do alinhamento, bôcos e buracos" (77) eram os traços essenciais. Não havia na verdade nenhum palnejamento. Apenas, em 1831, para regularizar a concessão de datas, foi elaborado um plano de arruamento, uma vez que se avolumavam os pedidos.

As chácaras assim, foram se multiplicando com uma relativa rapidez, já que desde 1808 e mais tarde com a Independência, os laços com o Rio de Janeiro foram se acentuando. Surgiram os primeiros viajantes estrangeiros, o volume de tropeiros e mascates aumentou, e a cidade tornou-se mais aberta ao mundo ex-

(76) Torres, M.C.T.M.: op. cit. pg. 62

(77) Ibidem pg. 62

terior. A Independência trouxe a necessidade de um melhor aparelhamento burocrático para as capitais provinciais e São Paulo se beneficiou. Além disso em 1828 instalou-se a Faculdade de Direito no largo de São Francisco. Com ela, aos poucos, os estudantes foram trazendo mais animação à vida urbana, e com isso a cidade foi perdendo a sizudez e provincianismo tipicamente coloniais. Todavia, graças à Faculdade não se registrou nenhum incremento mais significativo da urbanização. Nem poderia ser de outra forma, pois em 1855 por exemplo, ela contava com cerca de 600 estudantes, um número sem dúvida pequeno, embora bastante influente culturalmente (78). No caso mais específico do Brás então, a influência da Faculdade seria ainda mais modesta. Basta dizer que em 1843, o vigário do bairro escreveria: "nesta freguesia não reside estudante algum, somente por aqui aparecem nas ocasiões das festas paroquiais" (79).

Dessa maneira, fica evidenciado que o Brás permanecia, em meados do século XIX, relativamente isolado da cidade e separado da vida urbana. A freguesia seguia apresentando aspectos rurais, com suas poucas ruas esburacadas e intransitáveis boa parte do ano em razão das cheias do Tamanduateí. Mesmo as obras de drenagem desse rio, iniciadas em 1827, tardariam ainda muito tempo até serem concluídas (80). O bairro foi se formando então sobre a base de um loteamento de dimensões intermediárias entre as propriedades rurais e o lote urbano propriamente dito. A esse respeito, nos diz Langenbuch que "o cinturão das chácaras apresentava propriedades menores que o cinturão caipira" (81), que vinha a

(78) Morse, R.: op.cit. pg. 131

(79) Torres, M.C.I.M.: op. cit. pg 71

(80) Morse, R. : op. cit. pg. 103

(81) Langenbuch, J. R. : op. cit. pg. 74

seguir e cumpria as funções de abastecimento da cidade. Por essa razão, Langenbuch conclui que as chácaras que envolviam o núcleo central representavam "um cinturão de características funcionalmente suburbanas" (82), uma vez que o mesmo se achava visivelmente "organizado pela cidade e para a cidade" (83). Além de possuir chácaras residenciais e frutícolas, esse cinturão encerrava uma série de elementos funcionalmente suburbanos, dentre os quais se destacavam os "pousos de tropa" que forneciam alojamento aos tropeiros e deram origem a outros bairros além do Brás, como é o caso da Bela Vista onde um tal de "Bixiga" possuía além de uma estalagem, um pasto para mulas (84).

Vale destacar nesse caso que o Brás na segunda metade do século XIX era a freguesia mais solicitada para a concessão de terrenos com o intuito de instalação de chácaras, provavelmente porque nessa época representava a única passagem que conduzia até à Corte. Desse modo, o Brás passaria a se notabilizar por suas chácaras, algumas das quais ficaram famosas, como a conhecida "Chácara do Ferrão" que era propriedade da marquesa de Santos e possuía uma frondosa figueira. Também as propriedades dos alenões Bresser e Leskiol ficaram famosas. Esse tipo de estabelecimento que se generalizou por toda a orla circundante à colina central, apresentava contudo certas variações dignas de serem mencionadas. A principal diz respeito à diferença entre as chácaras mais próximas do centro, e que deram origem aos bairros de Higienópolis, Vila Buarque e Campos Elíseos, e as chácaras mais distantes da periferia como as da Penha e Santo Amaro por exemplo. As primeiras designavam a residência familiar, isto é, um casarão rodeado de árvores; as segundas, correspondiam a um uso ligado à agricultura. Ambas porém tinham como traço comum a presença de frutífe-

(82) Langenbuch, J.R. :op.cit. pg. 11

(83) Ibidem pg. 76

(84) Ibidem pg. 41

ras, principalmente vinhas. No Brás, a "Quinta da Vinha" no final do século XIX possuía um parreiral capaz de produzir 20 pipas anuais, além de apresentar muitas outras espécies de frutíferas como macieiras, jaboticabeiras, pecegueiras, etc. (85).

Desse modo, o valor das chácaras mais distantes do centro era determinado pelo terreno, por suas árvores, ao passo que junto ao centro era a casa o principal valor. O Brás, embora não tão distante, mas devido ao difícil acesso, tinha suas chácaras preferencialmente ligadas às atividades rurais, mesmo que muitas delas apresentassem todo o conforto, quer fossem residenciais ou de recreio. Mesmo quando já estavam ocorrendo subdivisões em algumas chácaras, o uso preferencial das mesmas seguia sendo ligado à terra. Isto porém não é suficiente para situarmos o Brás como um "bairro rural", pois suas funções adequavam-se melhor ao rótulo de "subúrbio" (86). Além dos proprietários das chácaras, habitavam o nascente bairro também alguns escravos que trabalhavam nas pequenas lavouras, alguns caseiros que cuidavam das casas de campo e até condutores de "tílburis", uma profissão inegavelmente urbana (87). Apesar disso o hábito de deixar a casa de campo vazia quase o ano todo ainda se mantinha, pois muitos fazendeiros para lá se dirigiam apenas algumas vezes por ano, principalmente nas festas juninas e no Natal (88).

Em suma, notamos que havia uma ligação funcional muito estreita entre o Brás e o centro da cidade, suficiente para não colocá-lo como um "bairro rural". Todavia, ao nível da estrutura urbana, o nível de urbanização ainda era muito baixo para

(85) Canabrava, A.P.: "As chácaras paulistanas" in Anais AGB Vol IV tomo I 1949-50, S. Paulo, 1953 pg. 99

(86) Sobre "bairro rural" veja-se Fernandes, L.L. "introdução a um estudo geográfico de bairros rurais em S. Paulo" in Boletim Paulista de Geografia nº 55 nov. 1978 S. Paulo pp 31-46

(87) Veja-se coleção "Nosso Século", Abril Cultural, S. Paulo pg 134

(88) Cf. Torres, M.C.T.M.: op.cit. pg. 75

que pudessemos classificá-lo como um "subúrbio". Assim o bairro nascente por um lado fornecia produtos hortifrutícolas para o mercado da r. das Casinhas (atual r. da Quitanda), e respondia às necessidades de lazer e moradia de alguns mais abastados, por outro, na medida em que era área de passagem concentrava, ao longo da estrada para a Penha "oficinas de seleiros, fabricantes de arreios cangalhas e estribos"(89). Quando Emile Zalluar visitou a Província de São Paulo em 1861, ele encontrou o Brás ainda semi-urbanizado, nos legando um precioso testemunho do que seria a freguesia na sua primeira fase de desenvolvimento. Quando, vindo do Rio de Janeiro, ao atingir a colina da Penha ele avistou a cidade, restavam-lhe ainda 9 kms e três pontes para chegar ao centro. Sobre o Brás ele escreveria: "Entramos finalmente em São Paulo pelo lugar chamado Brás. É um dos arrabaldes mais belos e concorridos da cidade, já notável pelas elegantes casas de campo e deliciosas chácaras onde residem muitas famílias abastadas, ao lado todavia, de alguns casebres e ranchos menos aristocráticos mas que nem porisso deixam de formar um curioso contraste" (90).

Através dessa descrição fica reforçada em nós a idéia deque o Brás encontrava-se numa condição singular para a cidade, nem bem a de um bairro rural, mas tampouco a de um bairro urbano. Tal verificação confirma-se pelo recenseamento de 1836 realizado por Daniel Pedro Mueller, quando o Brás foi incluído ao lado de Sé e Santa Ifigênia no grupo das freguesias pertencentes ao "centro urbano" de São Paulo, apesar de apresentar um baixíssimo índice de urbanização. Nesse ano, foram computados para a freguesia do Brás 122 fogos (unidades residenciais) e 669 habitantes, distribuídos da seguinte maneira : 538 livres e 131 escravos, sendo

(89) Cf. Torres, H.C.T.M.:op.cit. pg. 90

(90) Cf. Zalluar, A.E. : "Peregrinação pela Província de São Paulo 1860-1861" Ed. Cultura, 2a. ed. , S.Paulo, pg. 123

estes distribuídos em 328 brancos, 156 pretos e 175 índios (91). Sem dúvida um número bastante baixo se comparado ao da Sé com seus 1.176 fogos e 5.568 habitantes, e inferior mesmo à Penha com 209 fogos e 1.206 habitantes (92). Esses quase 700 habitantes correspondiam a apenas 8% da população do centro urbano de São Paulo, que no conjunto contava com 9.400 habitantes (93). Os demais concentravam-se na Sé (60% da pop. urbana) e em Sta. Ifigônia (32% da população urbana). Para o conjunto do Município foram contabilizados cerca de 22 mil habitantes, sendo que destes 43% viviam no núcleo central e no Brás e os restantes 57% espalhavam-se pelas demais freguesias: Guarulhos, N.Sa. do Ó, Cotia, N.Sa. da Penha, S.Bernardo, Juqueri e M'Boy (94).

Como se vê, a densidade de ocupação do Brás não era absolutamente a de um aglomerado urbanizado, sobretudo se lembrarmos que, embora seja muito difícil acompanhar a evolução dos limites da freguesia, por essa época muito provavelmente a paróquia tinha como "fronteiras" o rio Tietê ao norte, o bairro periférico de S.Bernardo ao Sul, a paróquia da Penha a leste, e a oeste a paróquia da Sé (95). Apesar disso, o Brás foi incluído no rol das freguesias urbanas, o que denota os estreitos vínculos que o ligavam à colina central. Além disso, como já observamos, durante o decorrer do século XIX, a multiplicação das chácaras tornaram o bairro uma área muito requisitada, de tal modo que o recenseamento de 1874 já apresentava o Brás como o bairro de maior crescimento da cidade, passando dos 669 habitantes de 1836 para 2.308

(91) Comparando-se os dados apresentados por Marcílio, M.L. op. cit. pg. 102 com os de Torres, M.C.F.M. op. cit. pg. 71 notamos uma diferença de 10 habitantes a mais na primeira.

(92) Cf. Marcílio, M.L. : op.cit. pg. 102

(93) Azevedo, A.: "S. Paulo: de vila quinhentista a metrópole regional" op. cit. pg. 31

(94) Ibidem pg. 31

(95) Marcílio, M.L. : op. cit. pg. 40

em 1872 (96). Tal crescimento, já se conectava de um lado com a situação de entrada e saída necessárias para o Rio de Janeiro, e de outro, com o maior desenvolvimento da cafeicultura experimentado a partir da década de 1860. Além disso, a partir da Igreja do Brás podia-se ir através de uma estrada vicinal considerada importante por Langenbuch até Santos, passando pelo "Caminho da Moóca" que ligava São Caetano do Sul até o Brás (97). Em sentido oposto, a partir do mesmo ponto, ia-se para o Pará, aglomerado que vinha se formando desde o século XVIII no interflúvio Tietê-Tamanduatê. Desse modo, mesmo antes da instalação das ferrovias que iriam modificar profundamente a fisionomia do bairro, a área do Brás já servia como ponto de articulação das tropas de mulas que iam e vinham do Rio de Janeiro e de São Caetano do Sul (98).

Assim, graças à intensificação dos fluxos entre São Paulo e Rio de Janeiro, o núcleo paulistano ganhou um novo bairro, "sui generis" até então por situar-se numa área plana e sujeita a inundações. De qualquer modo, finalmente a cidade havia descido a colina histórica, e nesse sentido, podemos sugerir que o Brás representou a primeira periferia urbana de São Paulo, introduzindo novas relações com o núcleo central, onde as chácaras funcionalmente suburbanas forneceram o fundamento econômico de sua ocupação. Nesse sentido podemos concluir em síntese, que o Brás desde sua origem em meados do século XVIII até a segunda metade do século XIX, viveu espacialmente a condição de uma transição entre um "subúrbio" e um "bairro rural" sem que nele se registrasse uma urbanização mais efetiva. Esta com efeito, só viria mais tarde, mas sob o impulso já de novas forças, aliás poderosas, que transformariam profundamente a estrutura social

(96) Torres, M.C.L.M. : op. cit. pg. 91

(97) Langenbuch, J.R.: op. cit. pg. 31

(98) Wright, A.F.P. de A.: "Um enfoque sistêmico do processo histórico da urbanização da área do Brás e adjacências no final do séc. XIX" in Revista de História nº 102 Vol51 abr-jun.1975, S.Paulo pg660

de todo o país: a industrialização. É com ela que o Brás se desenvolveria e se tornaria um segmento areolar urbano plenamente individualizado e personalizado. Com a indústria, o Brás se tornaria um dos mais populosos e conhecidos bairros de São Paulo: o bairro operário do Brás.

CAPÍTULO 4

O BRÁS, BAIRRO OPERÁRIO

Como observamos foi o maior desenvolvimento comercial proporcionado pela mineração que possibilitou a São Paulo sair do isolamento em que se encontrava até então. Desse modo, estabeleceram-se na cidade, novas camadas sociais com residência urbana permanente: comerciantes e artesãos, tornando a sociedade um organismo mais complexo que favoreceu a urbanização. Nesse movimento surgiu o bairro do Brás, aproveitando-se de sua situação de saída e entradas necessárias em relação do Rio de Janeiro. Todavia até meados do século XIX, a urbanização seguiu num ritmo lento acompanhando aliás o "padrão colonial" característico das cidades brasileiras, e que perdurara mesmo após a Independência. Com efeito, a estrutura escravista da sociedade e a estrutura exportadora da economia combinavam-se de tal modo, que mesmo tendo sido iniciada a estruturação de um mercado interno não fora ainda possível "revolucionar" o processo de urbanização, no sentido de torná-lo um processo auto-sustentado e relativamente autônomo face à produção rural. Esse momento no entanto chegaria, no bojo de um intrincado processo no qual o trabalho servil foi paulatinamente sendo substituído pelo "trabalho livre". Desse modo, podemos dizer que a difícil constituição de um mercado de força de trabalho aparece como o pressuposto fundamental que abriu entre nós as possibilidades da industrialização. Mas, para além dessa, existem outras determinações específicas que conferem ao processo de industrialização brasileiro características muito próprias.

Assim, de fato, foi no interior da produção cafeeira - ainda uma lavoura comercial - que se criaram as pré-condições para o desenvolvimento da industrialização. Pelo lado das forças produtivas, a instalação de toda uma rede ferroviária revolucio-

nou as condições gerais de produção; pelo lado da força de trabalho, uma enorme leva de imigrantes europeus transformaria profundamente a estrutura da população; pelo lado das relações de produção teríamos o "colonato" como a singular forma responsável pela diluição do escravismo e a transição ao assalariamento. Tais constituiriam em síntese, os pressupostos da industrialização brasileira.

Dada a enorme significância que a gênese da industrialização implica para o entendimento da sociedade brasileira contemporânea, são numerosos os estudos dedicados a esse tema, e por essa razão, as teorias a respeito estão sempre em re-elaboração e aperfeiçoamento. De passado recente nos parecem decisivamente importantes ao menos 3 obras: "Raízes da concentração industrial em São Paulo" de Wilson Cano; "O Cativo da Terra" de José de Souza Martins; e "O Capitalismo tardio" de João Manoel Cardoso de Mello; os quais, somados ao já clássico trabalho de Warren Dean, "A industrialização de São Paulo", parecem compor uma base imprescindível ao esclarecimento das articulações entre produção cafeeira e origens da industrialização. A partir desses estudos e de outros tentaremos aqui reconstruir as características básicas da industrialização brasileira, procurando reter aquilo que para nós é essencial, isto é, quais as repercussões trazidas pelo mesmo à urbanização, particularmente em São Paulo.

Acreditamos que tal procedimento se justifique, pois o bairro do Brás só se tornou um segmento urbano plenamente individualizado com a industrialização, e na medida em que serviu de berço à nascente classe operária paulistana. Assim, a consolidação do Brás como bairro e o surgimento do operariado industrial como classe aparecem como processos interpenetrantes e inextricáveis, que praticamente se confundem. Quem menciona industrialização ou formação da classe operária, menciona também como referência espacial necessária, embora não única, o bairro do Brás. Inversamente, como é o nosso caso, quem examina o Brás, não pode

deixar de refletir sobre as determinações originais do processo de industrialização brasileiro. Assim, o "Social" e o "Espacial", aparecem aqui como as duas faces de uma mesma moeda, a da industrialização, a qual pressupõe por sua vez, o desenvolvimento da cafeicultura. Por isso, para efeito de exposição, é preciso inicialmente retomar alguns aspectos da produção cafeeira, para em seguida, no seio do processo de industrialização podermos sublinhar as condições ecológicas, políticas e culturais nas quais se desenvolveu em seus primórdios, a classe operária de São Paulo.

Tomemos assim, de início, a lavoura do café. Como se sabe, a rubiácea era cultivada desde fins do século XVIII, mas de forma "doméstica". Entretanto, nas primeiras décadas do século XIX, quando se desarticularam as produções do Haiti, Ceilão e Java (99) e começou a crescer o consumo, tornou-se uma lavoura comercial. Das cercanias da cidade do Rio de Janeiro, as plantações se estenderam inicialmente para o Vale do Paraíba, reproduzindo ali, o mesmo sistema de produção consagrado no Nordeste açucareiro, isto é, o latifúndio escravista. Com o tempo porém, um conjunto de circunstâncias históricas concorreria para a progressiva eliminação do trabalho escravo, num processo tortuoso que simultaneamente suprimiu a escravidão mas reforçou o latifúndio exportador. Dentre essas circunstâncias, é preciso assinalar inicialmente as pressões exercidas pela Inglaterra, a qual tinha interesse em tornar os escravos um mercado consumidor para suas manufaturas. Daí seu esforço em bloquear o desenvolvimento do trabalho compulsório, condicionando o reconhecimento da independência do Brasil, ao fim do tráfico de escravos. Tais pressões finalmente dariam resultado, quando em 1850 torna-se proibida a entrada de

(99) Sobre a desarticulação da produção do Haiti veja-se Furtado, C. "Formação Econômica do Brasil" op.cit. pg 20; sobre Java e Ceilão consulte-se Cardoso de Mello, J.M. : "O capitalismo tardio", tese de doutoramento IFOH UNICAMP, Campinas, 1975 pg. 51 e seguintes.

escravos no Brasil. A partir daí o preço do escravo cresceria enormemente, a ponto de anular qualquer compensação possível com o aumento da jornada de trabalho. Com isso o fazendeiro passaria a viver um dilema: ou começava a "produzir" internamente seu estoque de escravos, o que implicaria numa redução da taxa de exploração dos mesmos; ou ampliava extensivamente as áreas de cultivo, enfrentando então o aumento dos custos de transporte.

Assim, foi se inviabilizando o sistema escravista entre nós, uma vez que a crescente necessidade de mobilização de capitais para o café implicava numa desmobilização do capital empastado no escravo. Com o tempo a propriedade do escravo foi cedendo em importância em relação à propriedade da terra, uma vez que o ritmo de expansão da cafeicultura não podia ser acompanhado por um aumento de produtividade do trabalho escravo. O grande problema de racionalização da produção passa a ser o do suprimento de força de trabalho, já que esta vai se tornando escassa com o fim do tráfico, em contradição com uma oferta elástica de terras. Aliás essa oferta "elástica" jogou um papel também de entrave à abolição da escravatura, uma vez que potencialmente favorecia a expansão das pequenas propriedades. Daí a contradição de permanecer o latifúndio ao mesmo tempo em que se suprimia a escravidão.

Quando as lavouras estavam em grande expansão, e quando os cafezais já se estendiam por todo o Vale do Paraíba, a escassez de braços tornou-se um problema tão agudo, que o Visconde de Mauá chegaria mesmo a sugerir a importação de "coolies" asiáticos em regime de semi-servidão para substituir os escravos negros (100). Tal medida porém, não se mostraria necessária, pois o mesmo movimento de expansão capitalista que aqui ensejava o desenvolvimen-

(100) Cf. Furtado, C. : op.cit. pg. 147

to da cafeicultura, na Europa Mediterrânea estava desarticulando a pequena propriedade camponesa, criando ali uma "sobrepopulação relativa" que, vendo-se privada de seu meio de vida - a terra - acabaria enchergando na emigração para a América, a possibilidade de alcançar a condição de proprietário. Os cafeicultores brasileiros por sua vez, souberam explorar proveitosamente esse desejo, acenando com essa possibilidade através da distribuição de farta propaganda na Europa. A realidade que os esperava aqui no Brasil porém, se mostraria muito diferente.

Ocorre que, com o café, iniciou-se no Brasil um processo de rápida valorização do espaço, e a terra, que até então não possuía valor venal, começaria a ser objeto de intensa especulação. Os fazendeiros logo precipitaram-se na aquisição de grandes glebas e, receosos da concorrência que os imigrantes poderiam representar, não tardaram em precaver-se. Assim, em 1850 surgiu também a "Lei de Terras", através da qual as terras devolutas eram consideradas propriedades do Estado, o qual as vendia aos interessados, que as adquiriam diretamente da União. Desse modo o acesso à propriedade da terra passava a depender da posse prévia de algum capital, o que excluía na prática, quase todos os imigrantes europeus. José de Souza Martins, expressou em frase bastante feliz, a síntese do processo. Para ele : "A renda capitalizada no escravo transformava-se em renda territorial capitalizada: num regime de terras livres, o trabalho tinha que ser cativo; num regime de trabalho livre, a terra tinha de ser cativa" (101).

Desse modo, é no interior de um quadro de tensões e dificuldades, quando o país se esforçava por adaptar-se às novas condições econômicas internacionais impostas pelo advento do regime fabril, que o trabalho escravo foi paulatinamente sendo substituído pelo "trabalho livre". Nessa transição coagulou-se uma

(101) Martins, J. de S. : "O Cativo da Terra" Livr.Ed. C. Humanas, S. Paulo, 1979, pg. 32

peculiar forma de relação de trabalho, o "colonato". Nela, a produção era familiar e não individual. O colono e seus familiares ficavam responsáveis por um determinado número de pés de café, e em troca recebiam dinheiro. Além disso tinham a permissão de cultivarem uma "roça" de subsistência, o que desonerava o fazendeiro nos custos de reprodução da força de trabalho. A emergência de tal forma de relações de trabalho por certo não se deu de modo "pacífico", em atendimento unicamente às exigências econômicas do modo de produção. Ao contrário, houve intenso debate político, com o entrecchoque de propostas mais avançadas e mais conservadoras. Todavia, ao final, alçaria os cafeicultores mais "modernos" à testa do aparelho de Estado. O "colonato" se consagraria assim, pois ao mesmo tempo em que alimentava no imigrante o desejo de tornar-se proprietário, através do trabalho, permitia aos fazendeiros contar com mão de obra fixa e abundante.

Mas o fluxo de mão de obra, é preciso assinalar, provavelmente não teria sido possível apenas pelo "poder de atração" do colonato. Ao contrário, aqui o Estado jogou um papel fundamental, na medida em que subvencionou os custos de transporte e alojamento inicial dos imigrantes. Primeiramente, em 1870, o governo provincial de São Paulo organizaria um sistema de "colônias oficiais" em regime de pequena propriedade, nas quais os trabalhadores europeus permaneciam sob a tutela do Estado por até 2 anos (102). Mais tarde, ao Estado competiria apenas o financiamento do transporte e alojamento dos mesmos. É desnecessário dizer que tal "ingerência do Estado" foi de fundamental importância para a formação de um mercado de trabalho no Brasil.

Assim, se pelo lado da força de trabalho, ao Estado coube um papel decisivo; no que diz respeito à modernização dos meios de produção, sobressaiu-se o entrelaçamento entre o capital

(102) Martins, J. de S. : op. cit. pgs 64-66.

privado nacional e o capital financeiro inglês. Com efeito, à medida em que os cafezais iam sendo abertos no Oeste paulista, os custos de transporte subiam, pois o aumento da distância entre as fazendas e os portos exportadores não podia ser compensado com base nas modorrentas tropas de mulas que tradicionalmente transportavam o produto. Desse modo, a associação entre o capital cafeeiro nacional e o capital financeiro inglês aparece como decisiva para superar os entraves representados pelo transporte. Com isso, instalou-se a rede ferroviária paulista, que teve seu início com a ligação entre São Paulo e Santos em 1867, através da companhia inglesa São Paulo Railway. Daí por diante, penetrando em leque para o Oeste e para o Norte (terra-roxa de Ribeirão Preto), as linhas se sucederam, de tal modo que ao finalizar o século XIX, a Província contava com 3.375 kms, incluindo-se aqui parte da importantíssima "D. Pedro II", atual "Central do Brasil", que, vindo também do Rio de Janeiro ligou-se com São Paulo em 1877 (103).

Com a ferrovia, os custos de transporte do café chegaria a ser 6 vezes inferior ao do representado pelas tropas de mulas (104). O trem não só transportava mais rápido, como também exigia menos mão de obra, contribuindo para a conservação do produto, e elevando desse modo consideravelmente a taxa de acumulação. Assim, as ferrovias, acabariam por auxiliar na extinção do trabalho escravo, uma vez que, ao possibilitar uma rápida expansão das fazendas impulsionava uma demanda de força de trabalho que era impossível de ser atendida pela escravidão.

Pelas razões acima expostas, a cafeicultura experimental, sobretudo depois de 1870, um enorme crescimento. Com o es-

(103) Azevedo, A. de : "São Paulo, de vila quinhentista a metrópole regional" op. cit. pg. 33

(104) Silva, S. : "Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil" Ed. Alfa-omega, S. Paulo, 1976, pg. 58

tado subvencionando a imigração e o capital financeiro inglês financiando as ferrovias, os obstáculos em mão de obra e meios de transporte ficavam superados, consolidando a hegemonia do capital cafeeiro na economia do país. Por sua vez, com o colonato, atraíam-se os imigrantes. Entre 1887 e 1930 deveriam entrar na Província de São Paulo, nada menos do que 2 milhões e 500 mil imigrantes, incluindo-se aqui cerca de 280 mil nacionais de outras províncias e 85 mil japoneses (105). A maioria deles contudo era composta de italianos. De 1887 a 1915 entraram na Província cerca de 300 mil italianos, vindo a seguir em importância os espanhóis com 300 mil e os portugueses com 260 mil (106).

Tais números são com efeito significativos por si sós. Mas quando comparamos a evolução da população da Província com a de sua Capital, a imagem das notáveis transformações que estavam se operando fica mais nítida. Basta lembrarmos que a população da Província que em 1886 era de 1,04 milhões, passaria a 2,28 milhões já em 1900, ou seja, mais do que dobrou em apenas 14 anos (107). Quanto à capital, sobretudo a última década do século seria de grande crescimento: 65 mil habitantes em 1890 e 240 mil em 1900 (108).

Vivia-se um turbilhão, e o desenvolvimento da economia paulista acabaria se refletindo no plano institucional, ao impedir a transformação do Império em República. Foi sobretudo depois de 1880 que se assistiu a um grande incremento nas exportações de café, como também à instalação das primeiras indústrias. Aqui, deveriam imbricar-se duas forças de sentidos distintos mas que, conjuntamente combinadas, se somariam no sentido de expandir

(105) Cf. Cano, W.: "Raízes da concentração industrial em S. Paulo" Ed. Difel Rio-S. Paulo, 1977 pg. 48 e segs.

(106) Cf. Bataglia, V.: "O Bairro do Brás" in *Jornal da Tarde* 7/12/81 pg. 31

(107) Cf. Azevedo, A.: "São Paulo: de vila...." op.cit. pg. 36

(108) *Ibidem* pg. 36

a acumulação capitalista. Uma procurando desenvolver a estrutura exportadora herdada do passado -o latifúndio cafeeiro-; a outra se esforçando por fazer crescer ainda mais rápido o incipiente mercado interno - a indústria-. Ambas embora almejassem mercados distintos, neste momento, estavam entrelaçadas por um arranjo funcional que as tornavam complementares. De um lado a indústria nascente, fornecendo máquinas de beneficiamento de café, sacaria, e oficinas de reparos dos trens, fazia aumentar a rentabilidade das lavouras; de outro a cafeicultura permitia financiar a importação de máquinas para a indústria, com as rendas auferidas pela exportação. Com isso, o "complexo cafeeiro" acabaria tornando-se o mercado para a indústria, uma vez que o consumo dos bens não duráveis produzidos pela indústria textil e alimentícia recairia principalmente sobre os "colonos" (109).

Esta interligação perduraria por todo o período em que a indústria permaneceria subordinada ao capital cafeeiro o que, segundo a maioria dos autores ocorreria até por volta de 1930. Durante esse tempo, a figura do imigrante teria um papel fundamental, pois o europeu forneceria elementos tanto para o café-colonos- quanto para a indústria-operários e também industriais-.

Neste caso devemos registrar um ponto controverso, pois os autores divergem quanto às origens do empresariado industrial. Para Warren Dean por exemplo, os importadores foram os pioneiros mais importantes de nossa industrialização. Mamigonian, ao contrário, julga que os imigrantes teriam sido decisivos. Para Wilson Cano e João Manoel, o substancial do capital industrial seria representado por um "transbordamento" do próprio capital cafeeiro. Não pretendendo adentrar em pormenores, lembramos contudo que a presença de cafeicultores na direção de grandes indústrias foi expressiva, como é o caso por exemplo da fábrica Sant'Ana, situada

(109) Veja-se a respeito Mamigonian, A.: "O processo de industrialização em S. Paulo" in Boletim Paulista de Geografia, AGB-SP, nº 50 março 1975.

no Brás e criada em 1885, a qual nos setores de anagem e lã empregava 950 operários (110). Tal fábrica pertencia a Antonio Álvares Penteado, ao mesmo tempo cafeicultor e industrial. Desse modo, embora a seguir alguns imigrantes se sobressaíam, como Mattarazzo e Jafet por exemplo, parece-nos que no início, ao menos as grandes fábricas tinham origem imediata no café.

Seja como for, o fato é que a indústria trouxe grande impulso à urbanização. Simultaneamente, as maiores cidades do país experimentariam uma extraordinária modernização em seus equipamentos. Surgiriam os serviços de transporte coletivo, os bondes de tração animal primeiro e elétrica depois, como também o telégrafo, o telefone, e a iluminação a gás e a eletricidade. Eram melhoramentos que contavam com o financiamento externo, sobretudo inglês, uma vez que este passou a se interessar pelos custos da urbanização à medida em que os fazendeiros iam se tornando moradores urbanos permanentes, em função das exigências comerciais do café principalmente. Com isso a vida urbana tornava-se mais animada, já que a indústria trazia para a cidade novas camadas sociais essencialmente urbanas: a burguesia e o proletariado. Em consequência, o equilíbrio e a tensão entre capital comercial e latifúndio de um lado, e capital industrial de outro, terminaria por refletir-se na organização espacial da cidade. Surgiram assim simultaneamente os bairros aristocráticos elegantes que abrigariam cafeicultores e industriais -estes localizados de preferência nas colinas- ; e os bairros operários humildes, que ocupariam sobretudo as baixadas alagadiças do interflúvio Tananduaté-Tietê. Nesse momento, o bairro do Brás viveria intenso crescimento. Situado no ponto de confluência das duas mais importantes ferrovias do país - a D.Pedro II e a S.P.R. - , o Brás estaria fadado a se tornar uma espécie de "centro nervoso" da nascente industrialização. Graças às ferrovias, o bairro torna-

(110) Veja-se Torres, M.C.T.M.:op. cit. pgs. 162-163.

va-se atraente para as indústrias. Graças a elas também, o Brás tornava-se ponto de irradiação dos colonos que, vindos de Santos, passavam pelo Brás antes de rumarem para as fazendas de café.

Tal situação forçaria com que a "Hospedaria dos Imigrantes", situada no Brás, iniciasse seus trabalhos ainda com o prédio inacabado, pois em 1887 a massa de imigrantes já deixava a antiga hospedaria do Bom Retiro sem condições de funcionamento (111). Construída sob os auspícios do Visconde de Parnaíba, cafeicultor e então governador da Província, a "Hospedaria dos Imigrantes" tinha capacidade para 2 mil pessoas, que ali ficavam por até 8 dias. Ela ainda hoje pode ser vista no Brás, na rua que homenageia seu construtor. Com ela, o Brás teria como que completada a infra-estrutura básica que serviria de apoio à urbanização posterior.

O bairro converter-se-ia então num grande centro distribuidor de força de trabalho. Os fazendeiros enviavam encarregados para contratar trabalhadores na "Hospedaria" e levá-los para as fazendas. Após aquela construção, o Brás registrou um crescimento impressionante. De 1886 a 1890 passou de 5.998 habitantes para 16.807, isto é, o triplo em apenas 4 anos. Tres anos mais tarde nova duplicação, chegando em 1893 a 32.387 moradores. Num período de 7 anos, um crescimento de nada menos de 6 vezes (112). Tais números nos dão bem a idéia da urbanização apressada e sem planejamento que o Brás passaria a viver. Convertido em verdadeiro "acampamento de força de trabalho imigrante", o Brás estava conhecendo a sua primeira mudança estrutural, ao deixar de ser um subúrbio ruralizado, para tornar-se um verdadeiro bairro industrial. Tal adaptação certamente não se fez de imediato. Ao contrário, exigiria a seguir um grande esforço na instalação dos equipamentos

(111) Cf. Reale, E. : "Brás, Pinheiros, Jardins" 3 Bairros, 3 Mundos Lvr. Pioneira Ed./Edusp, S.Paulo, 1982, pgs.19-21

(112) Cf. Torres, M.C.T.M. : op. cit pgs 91 e 112

urbanos, os quais ficaram relativamente defasados em relação à velocidade com que se deu o povoamento.

O que se verificou a seguir foi, inicialmente, uma rápida subdivisão das antigas chácaras, em lotes de tamanho urbano, os quais, futuramente seriam ocupados pela população operária que crescia em ritmo acelerado. Em razão da verdadeira "escassez de habitações" provocada pela imigração, tais lotes eram ávidamente disputados, dando origem à "especulação imobiliária" entre nós. Por dirigir-se a uma população de poucos recursos, tais lotes eram evidentemente pequenos, e pagos a prestação, o que terminaria por determinar um tipo de habitação e urbanismo bastante peculiar. À medida em que o Brás ia se tornando um bairro industrial, surgiam também simultaneamente as "vilas", "cortiços" e "quintalões" que caracterizariam de forma marcante todos os bairros operários surgidos no período: Moóca, Belenzinho, Pari, Bela Vista, Barra Funda, Bom Retiro, Liberdade, Cambuci, Água Branca e Lapa. Todavia, parece-nos que no Brás, em virtude das ferrovias e da planura do relevo, o urbanismo apoiado nos "cortiços" e "vilas" teria sido mais expressivo, podendo-se dizer que ali teve seu foco irradiador. Essa população predominantemente operária passaria a habitar preferencialmente casas de aluguel, uma vez que tal investimento tornava-se rentável para as pequenas poupanças oriundas do café e que ainda não confiavam inteiramente nas possibilidades da indústria. Por essa razão, não foi muito comum em São Paulo, a construção de vilas operárias no estilo do "cottage" inglês, isto é, a vila construída ao lado da fábrica e pertencente a esta. Isso se explica pelo fato do "cottage" fundar-se na preocupação em fixar uma mão de obra relativamente escassa, o que não ocorreria em São Paulo, uma vez que a imigração estrangeira não só supriu as lavouras de café como também foi suficiente para atender à demanda da industrialização. Além disso, o "cottage" representava obviamente um aumento nas exigências de capital inicial, o que não estava à disposição dos pe-

quenos investidores. Nesse sentido, as vilas operárias ao estilo da "Maria Zélia" no Belenzinho, ou da "Antártica" na Moóca, parecem ter constituído antes a exceção do que a regra. A pequena moradia de aluguel, o "cortiço" e a "vila" erguidos pelo pequeno investidor, responderiam ao contrário, pela grande maioria das habitações no Brás e demais bairros operários. Tal era com efeito a correspondência entre moradia alugada como opção de investimento e o grau de acumulação atingido no período(113).

Os "cortiços", "vilas" e "quintalões", representavam variações de um mesmo padrão de construção coletiva. Possuíam os lotes um formato retangular, variando o tamanho da entrada entre 5 e 15 metros e os fundos entre 20 e 50 metros. Os cortiços de frente menor possuíam uma entrada lateral, os maiores uma entrada no meio ou duas laterais. Alguns eram construídos em forma de ferradura, outros eram assobradados. O traço comum entre eles era o alinhamento de quartos geminados, dispostos ortogonalmente em relação à entrada, e a presença de banheiros e tanques de lavar roupa coletivos. Embora de alvenaria, tais construções encerravam problemas de salubridade, como má insolação e ventilação, agravados pela elevada densidade de ocupação, uma vez que cada "cortiço" abrigava inúmeras famílias, em pequenos quartos-cozinha. Tal organização exigia assim, o estabelecimento de uma estrutura comunitária elementar, como a divisão do trabalho quanto à limpeza dos banheiros por exemplo, onde cada dia uma família ficava responsável por sua higienização. Esse embrião de sentimento comunitário era soldado também pela individualização de cada cortiço, os quais possuíam nomes como as ruas, alguns dos quais aliás, bastante sugestivos. Assim por exemplo, entre os cortiços assobradados podemos registrar: o "Castelinho", o "Bastimento de Roma" e o "Navio". Quanto aos "quintalões" -cortiços de entrada mais larga e de duas fileiras de quartos- os mais famosos foram : o "Quintal dos Espanhóis",

(113) Veja-se Bonduki, N.G.: "Habitação popular: contribuição ao estudo da evolução urbana de S. Paulo" FAPESP, 1981, S. Paulo, mimeo. pg. 7

o "Quintal do Scopeta", o da "Mariucha", do "Carvoeiro" e do "Si-mão". As vilas por sua vez, ainda hoje são numerosas, e embora possuíssem entrada coletiva para os moradores, apresentava^W residências individuais, muitas vezes com sobrados e banheiros internos. Certamente devido a seu melhor padrão, essas vilas foram mais resistentes às demolições do que os cortiços, que todavia não desapareceram. Vilas como a "Yayá" ou a "Heloísa" na rua Visconde de Parnaíba, ainda hoje são muito habitadas, abrigando cada uma cerca de 100 moradores (114).

Esse padrão habitacional, já por si concentrado, fundado na carência de espaço, material de construção e tecnologia, acabaria por gerar, por sua repetição, um padrão urbano horizontal e concentrado que tinha no bonde a sua consolidação. Exigindo custosa implantação, o sistema de bondes só era viável mediante uma utilização intensiva do mesmo, o que inibia a formação de loteamentos distantes (115).

Um relêvo baixo e unido, uma ocupação horizontal e densa alinhavada pelas linhas de bonde e pelos trens, tudo isso geraria uma paisagem urbana característica, de casarío baixo e compacto, com ruas estreitas, e chaminés de fábricas pontilhando aqui e ali. Desse modo, a passagem do século XIX para o XX marcaria uma mudança estrutural no bairro do Brás, uma mudança de escala, onde não só se registrou crescimento demográfico, como também diversificação de funções e aquisição de numerosos melhoramentos nos equipamentos urbanos. Mais precisamente quanto a este último aspecto porém, é preciso ressaltar que os equipamentos e serviços coletivos evoluíram mais lentamente, em contraste com a rapidez do processo de edificação e retalhamento da propriedade.

(114) Cf. Gimenez, O. : "O Bairro do Brás" , S. Paulo, 1969 , inédito, mimeo: pg. 17

(115) Veja-se Bonduki, N.G.: op. cit. pg. 5

Assim, a pavimentação de ruas e o calçamento por exemplo, custaram a se estender pelas ruas transversais à Rangel Pestana. Na Visconde de Parnaíba em 1899 só eram encontradas as calçadas, e as ruas secundárias do bairro eram classificadas pelo jornal "Pantuflla" como "ruas feias, cheias de lama, fétidas e impraticáveis" (115). O calçamento com paralelepípedos alcançaria em 1891 as ruas Paula Souza, Santa Rosa e Gazômetro, mas ainda em 1912, segundo o testemunho de L.A. Gaffré as ruas do bairro continuavam em sua maioria "sem luz e sem pavimentação" (116). É curiosa sob esse aspecto a observação da historiadora Antonia Fernanda P.A. Wright, segundo a qual, a crise econômica de 1893-97 atingiu a economia, porém não refreou a urbanização de São Paulo. E o Brás particularmente representa uma exceção: em 1894 foi o bairro que apresentou menor número de prédios novos quando estes cresciam rapidamente no resto da cidade, mas a partir daí começa a apresentar uma aceleração nos melhoramentos públicos e arruamentos. Ao que tudo indica, passado o momento de maior ebulição no crescimento demográfico, quando o bairro passou dos 2.308 habitantes de 1872 para os 32.387 de 1893 -período em que entram em funcionamento a "Estação do Norte" e a "Hospedaria dos Imigrantes", a demanda por terrenos e habitações cederia espaço em relação à demanda por equipamentos e serviços de uso coletivo. Diga-se de passagem, a precedência da habitação sobre os equipamentos se revelaria a partir daí como uma característica fundamental do processo de urbanização brasileiro, particularmente nas grandes cidades (117).

De qualquer modo, é forçoso reconhecer que os esforços

(115) Extraído de Hall, M. M. e Pinheiro, P. S. : "A classe operária no Brasil" ed. brasiliense, S. Paulo 1981, pg. 24

(116) Extraído de Torres, H. C. T. M. : op. cit. pg 155

(117) Sobre os equipamentos no Brás veja-se: Wright, A. F. P. de A. : "Um enfoque sistêmico da urbanização do Brás e adjacências no final do séc. XIX" in Revista de História nº 102 vol 51, 1975, S. Paulo

no sentido de uma modernização dos equipamentos foram consideráveis. Assim, em 1872 deveria entrar em funcionamento a São Paulo Gás Co., financiada por ingleses, dando início à iluminação a gás (118)-. Pouco depois em 1877, organizou-se a Cia. Cantareira, responsável pelos serviços de água e esgoto. Um contrato entre essa companhia e o governo provincial estabeleceu a construção de 6 chafarizes nos pontos de maior concentração, sendo um deles aberto no Largo do Brás em 1880 (119). Quanto aos bondes, os de tração animal começaram a percorrer as ruas de São Paulo em 1872, e os elétricos em 1900. O Brás foi um dos primeiros lugares a receber os benefícios de ambos os sistemas (120). A partir de 1873 foram construídas 3 pontes sobre o Tamanduateí: uma na Tabatinguera, outra na Ponte Preta e outra no velho mercado (121). Pouco depois, as ruas Paula Souza, Santa Rosa e Gazômetro recebiam paralelepípedos, e, ainda um pouco mais tarde, entre 1900 e 1910, a avenida Rangel Pestana e seu prolongamento -antiga Intendência e atual Celso Garcia- recebiam arborização, bem como as ruas Visconde de Parnaíba, Carneiro Leão, Monsenhor Andrade, Bresser, e, é claro, o Largo da Concórdia (122).

Tais melhoramentos nos levam a concluir que, embora extensivamente todos os equipamentos urbanos não chegassem a todos os moradores, ao menos nas ruas principais houve uma profunda alteração qualitativa, com o bairro perdendo definitivamente seu antigo aspecto rural. Contando com saneamento básico, transporte coletivo, iluminação e até árvores, as ruas principais do Brás acompanhavam a modernização pela qual passava o conjunto da cidade. A rigor, o único impecilho realmente grave que persistia a separar o Brás do

(118) Cf. Torres, M.C.T.M. : op. cit. pg 122

(119) Ibidem pg. 122

(120) Cf. Gimenez, O. : op. cit. pg 79-80

(121) Cf. Torres, M.C.T.M. : pg 172

(122) Ibidem pg 172

conjunto da cidade continuava a ser as enchentes periódicas do Tamanduateí, já que, de fato, os trabalhos de retificação do leito do rio e aterro das áreas encharcadas eram muito custosos. De tal modo que as obras de saneamento da Várzea do Carmo iniciadas em 1872 quando da instalação do Gazômetro, só puderam ser consideradas concluídas em 1914, portanto mais de 40 anos depois. Por outro lado, o "Parque D. Pedro II" que, como obra paisagística deveria completar o saneamento, só depois de 1922 seria terminado. Durante esse longo tempo, a várzea encharcada do Carmo seria objeto de preocupação constante da administração pública.

A primeira melhoria importante data da administração de João Teodoro (1872-1875), quando foram ajardinados os barrancos do morro do Carmo e construída a "Ilha dos Amores", um local a-prazível apropriado para "banhos, esportes e divertimentos náuticos" (123) que posteriormente seria integrado ao Parque D. Pedro II. Em 1914, o então prefeito, Dr. Washington Luís autorizaria a construção do Parque, encarregando os paisagistas franceses Bouvard e Cochet, os mesmos que desenharam os jardins do Anhangabaú. Iniciadas as obras em 1918, tiveram seu término retardado, em virtude, de um lado, do próprio tamanho do Parque, cerca de 10 vezes maior que o Anhangabaú; e de outro, às dificuldades próprias a um bairro pobre cuja população tinha pouca influência nas decisões administrativas. Além disso 1918 foi um ano em que grassou a "gripe espanhola", que atingiu de modo particularmente grave o Brás, o que contribuiu para retardar o término das obras. Batizado em 1921 como Parque D. Pedro II, ele no entanto não ficou concluído naquele ano em que a cidade se preparava para comemorar o Centenário da Independência, mas alguns anos depois, sem que seja possível determinar com precisão quando (124). Seja como for, a verdade é que o Parque acabou sendo para a época, um luxo, e até um "requinte de

(123) Cf. Torres, M.C. T. M. : op. cit. pg. 172

(124) Veja-se Bruno, E. S. : "Parque D. Pedro, um desafio à urbanização" in Folha de S. Paulo 17/04/1981

urbanização . Dispunha de gramados bem desenhados e árvores de várias espécies, figueiras bravas e chorões cujas cabeleiras mergulhavam nas águas do rio. Pontes e pontilhões com toques artísticos. Em alguns recantos, estatuetas, quiosques, coretos chineses" (125).

Com esta bela obra podemos dizer que a urbanização do Brás, do ponto de vista dos equipamentos de uso coletivo estava completada, de tal modo que as clássicas "funções urbanas" - do trabalho ao lazer- eram atendidas pelo próprio bairro. Isto garantirá uma expressiva individualização do bairro em termos funcionais, gerando uma relativa autonomia em relação ao "Centro". Desse modo, notamos que um conjunto de circunstâncias, desde as que vão do relevo baixo e unido do seu sítio, até as que alcançam o plano da cultura imigrante e sobretudo italiana comum; contribuíram para que surgisse entre os habitantes do Brás um forte sentimento de identidade com seu bairro. Todavia é difícil captar em essência, como se davam esses vínculos e quais seus limites. Dentre todas as influências possíveis de se captar, as que nos parecem mais profundas são aquelas referidas ao "cotidiano". Ao que nos parece, em que pesem as determinações "ambientais" e "culturais", é no plano do enfrentamento comum das dificuldades do cotidiano que iremos encontrar as raízes mais profundas do "sentimento comunitário" que unia os brazenses. Os mesmos problemas de moradia, transporte e emprego, soldavam a comunidade de forma mais sólida que suas diferenças nacionais e regionais podiam dividi-la. Com efeito, tratava-se da emergência de uma nova classe social, e daí o orgulho ao mesmo tempo firme e difuso de pertencer a um bairro singular: o bairro operário do Brás.

Neste ponto, entrelaçam-se duas questões bastante complexas e inter-relacionadas: a que trata da "consciência do lugar",

(125) Bruno, E.S.: Op. cit. Folha Ilustrada 17/04/81

e a que trata da "consciência de classe". Sem dúvida tais questões são muito amplas e polêmicas e mereceriam uma análise sociológica específica, que não temos condições de desenvolver. No entanto, algumas indicações podem ser apontadas. Michael Hall e Paulo Sérgio Pinheiro por exemplo salientam a necessidade de uma perspectiva que, partindo das "práticas quotidianas" alcance uma compreensão mais larga do processo de formação da classe operária, do que as análises pautadas pelo "movimento operário" ou pela "política operária" (126). Nesse sentido, ao rejeitarem os reducionismos "sindical" e "político", entendem que a compreensão mais global da "classe operária" como categoria histórica, envolve necessariamente uma análise das condições ecológicas e culturais, na medida em que estas são parte das condições sociais cujo centro são as relações de produção (127). Assim entendem que "a classe e a consciência de classe emergem da própria luta de classes" (128).

Quanto ao Brasil desconhecemos um estudo que especifique o papel que as "lutas urbanas" desempenharam no processo de formação da classe e consciência operárias. No entanto existem aqui e ali indicações significativas e uma tendência vigorosa em retomar essas discussões, sobretudo em função do agravamento da "questão habitacional" em período recente. E, embora não pretendamos sistematizar o assunto, tentaremos aqui cotejar algumas informações sobre o comportamento corporativo, cultural e político da classe operária paulistana na primeira fase de sua formação, objetivando por fim apreciar, ainda que muito superficialmente, o relacionamento desta classe em gestação com o Estado, no que tange especificamente ao atendimento de suas "necessidades urbanas".

(126) Cf. Hall, MM e Pinheiro, P.S. : "A classe operária no Brasil" vol II pg. 10

(127) Ibidem pg 10

(128) Ibidem pg. 9

Assim, se é correto colocar as "relações de produção" como "centrais" no processo de individualização das classes, comecemos por examinar as primeiras experiências do "movimento operário" que fizeram do Brás um "palco de lutas".

No balanço realizado por Paula Beiguelman em "Companheiros de São Paulo," o Brás surgirá inúmeras vezes, o que é natural, uma vez que reunia fábricas, residências operárias e sedes sindicais. Sobretudo no primeiro período do movimento, situado pela autora entre 1889 e 1911 quando eclodem greves reivindicando sobretudo a regulamentação da jornada de trabalho, a presença do Brás é significativa. Após as ações dos portuários de Santos em 1891 e dos ferroviários da SPR (São Paulo Railway) em 1897, a primeira greve de operários fabris em São Paulo eclodirá na fábrica Sant'Ana que já mencionamos, que era de longe, até 1910 a maior fábrica de São Paulo. Ela se sobressaía pelo nível tecnológico, numa época em que havia um grande número de unidades menores, pequenos pastifícios, oficinas mecânicas e metalúrgicas (129), como também chapelarias (130). Além desse segmento fabril, das fiações e tecelagens, em 1910 um outro segmento operário urbano entra em cena, quando a garagem de bondes do Brás se viu ocupada pela polícia, em função de uma greve que exigia a reintegração de um motorneiro e um condutor aos quadros da Light (131).

Até 1920 que é o período enfocado por Beiguelman, o Brás é sem dúvida o epicentro do movimento operário em São Paulo. Isso se torna nítido em 1917, quando o movimento atinge seu ápice. Embora as ações em 1917 tenham se iniciado na Moóca a partir da exigência de aumento salarial dos operários do Cotonifício Crespi, foi no Brás que ocorreram as principais manifestações. Na Moóca o Crespi e a Antártica eram grandes fábricas e quando ambas paralisaram suas atividades, a Força Pública interviu, fechando a Liga

(129) Veja-se o levantamento de Bandeira Jr. citado por Torres, M.C. T.M. op cit. pg. 163-64, das fábricas do Brás em 1901

(130) Veja-se Beiguelman, P.: "Os companheiros de S. Paulo" pg 19

(131) Ibidem pg. 56

Operária da Moóca. Logo, de outras fábricas surgiram paralisações de solidariedade. Numa delas ocorre um incidente grave. Em choques com a polícia vem a falecer o sapateiro José Martinez, morto a tiros em frente à fábrica de tecidos Mariângela, na rua Monsenhor Andrade. Isso foi o estopim para que o movimento alcançasse as proporções de "uma parede geral" (132). Uma grande multidão acompanhou o enterro de Caetano Pinto até o cemitério do Araçá e em seguida reuniu-se na Praça da Sé, onde houve comícios. À noite novos distúrbios no Brás, agora envolvendo os armazéns ao longo das ferrovias. São lançados cavalarianos para tentar conter os saques aos moinhos "Santista" e outros armazéns do Brás, Pari e Moóca. No dia 12 de julho, seguinte ao enterro a tensão aumentou com a adesão dos operários da Light, Cia. de Gás e ferroviários, e a seguir com a dos portuários de Santos. A repressão foi violenta e diante do impasse, uma "comissão de imprensa" interpõe-se entre os operários, o poder público e os patrões, visando a negociação. Por fim o Crespi concedeu aumento de 20% e o governo estadual comprometeu-se em regularizar o trabalho feminino e infantil, bem como lutar contra a carestia. O "Comitê de Defesa Proletária" organizado durante o movimento comemorou a "vitória" com vários comícios, o maior deles no Largo da Concórdia, contando com cerca de 5 mil pessoas. Enquanto a greve refluía na Capital era duramente reprimida no interior (Campinas, Jundiaí, Sorocaba, etc.). A seguir, embora houvesse a volta ao trabalho, os patrões relutavam em fazer cumprir a legislação sobre o trabalho noturno, infantil e feminino. Além disso a carestia não cedeu. Os principais líderes foram sendo presos, e uma comissão de trabalhadores paulistas acaba indo ao Rio de Janeiro denunciar a pretensão do governo paulista em expulsar do país muitos imigrantes, alguns dos quais "domiciliados no Estado há mais de 20 anos" (133).

(132) Cf. Beiguelman, P. : op. cit. pg 84

(133) Ibidem pg. 93

Embora sem a mesma intensidade, novas greves eclodiram em 1919, ano de eleições presidenciais, onde a "carestia" e a "paz social" passaram a ser os temas docimantes de campanha, denotando a repercussão nacional a que chegara o movimento paulista. No entanto, os anos 1920 marcarão um refluxo no movimento de massas, e é curioso a esse respeito observar como a partir daí escasseiam também os estudos sobre o "movimento operário". O Brás porém ainda nessa década novamente aparecerá como "palco de lutas", desta vez ainda mais violentas, e de outro caráter. Referimo-nos aqui sem dúvida à "Revolução de 1924" quando as tropas comandadas pelo general Isidoro Dias Lopes se rebelaram contra o governo de Artur Bernardes. Na época São Paulo foi duramente bombardeada pelas tropas legalistas, e o Brás foi particularmente atingido por "granadas e metralhadoras", em virtude obviamente de sua importância estratégica em função das ferrovias. Aliás será por elas que os revoltosos se retirarão para o interior, como também boa parte dos 200 mil paulistanos que abandonaram a cidade durante o episódio(134).

A aparente desconexão entre os dois eventos remete à complexa discussão sobre a relação "tenentismo"- "movimento operário", decerto fundamental para esclarecer as peculiaridades do "socialismo" no Brasil. Não pretendendo aprofundar a questão, gostaríamos apenas de frisar a distinção entre ambos. Em 1917 assim, temos um movimento que luta pela afirmação de uma identidade de classe, ou seja, trata-se da primeira manifestação de "consciência de classe" do operariado paulistano, quando a reivindicação principal da regulamentação do trabalho se eleva ao nível de uma luta pelo reconhecimento da "cidadania operária". Nesse sentido, podemos dizer que tratava-se de um movimento "popular e democrático", na medida em que dirigido e organizado a partir de associações autônomas do operariado (imprensa, sindicatos, partidos, etc.), e voltado para o atendimento de reivindicações gerais do operariado.

(134) Cf. Torres, MCTM. : op. cit. pg.206

Duas coisas no entanto impediram o alastramento dessas lutas ao nível da institucionalização da cidadania operária: em primeiro lugar a própria fragilidade numérica do operariado, praticamente restrito a São Paulo e Rio de Janeiro (135). Em segundo lugar, a característica majoritariamente "imigrante" desse operariado que, se por um lado se beneficiou da tradição de lutas de seus países (falamos sobretudo do anarquismo italiano e espanhol), por outro impediu a elaboração de um projeto para a "nação", pois faltavam-lhe elementos tanto teóricos, quanto políticos para enfrentar uma realidade "nacional" fugidia. Num certo sentido podemos dizer que em 1917 havia classe operária no Brasil, mas não uma classe operária brasileira.

Já o movimento de 1924 inscreve-se no "tenentismo", que expressa uma vocação "nacional" visível no seu ideário e em sua influência, mas questionável quanto aos compromissos "democráticos e populares". Sobretudo quanto aos primeiros a prática golpista sempre os contrariou. Quanto aos segundos, parecem ter sido também negados em 1930.

Ao longo desse período são numerosos os registros que expressam o esforço do operariado em adquirir uma identidade própria. Há um imenso campo onde o operariado luta pela sua emancipação, sobressaindo-se entre eles, além do sindical, também o cultural. Foram inúmeras as iniciativas visando a construção de uma "cultura operária". E o Brás, em grande medida surgiu como centro dessas iniciativas, sobretudo ao longo da Rangel Pestana e Largo da Concórdia, onde se concentravam os teatros, as associações "lítero-musicais", os cafés, os salões de baile, as escolas.

(135) Certamente a análise da classe e movimento operários, bem como dos bairros operários no Rio de Janeiro mereceria uma outra pesquisa. Boris Fausto por exemplo lembra que até a década de 1930 o Rio concentrava a maioria dos operários do país. Mas eles não eram imigrantes como em São Paulo, e estavam geograficamente mais dispersos na Gamboa, S.Cristóvão, Gávea, Tijuca, Laranjeiras e subúrbios. Além disso sendo a capital, talvez ali o movimento tivesse sido mais "nacional" que "operário".
Ver Fausto, B.: "Trabalho urbano e conflito social" Difel SP/RJ 1976

Além delas, também a r. do Gazômetro destacava-se pelos pontos de reunião social que concentrava. Assim por exemplo, entre as sociedades "lítero-musicais" encontramos a "Príncipe Humberto" na r. do Gazômetro, a "Gil Vicente" na Rangel Pestana, a "Sociedade Beneficente Oberdan" na r. Brigadeiro Machado; o "Salão O-lavo Bilac" e a "Sociedade Almeida Garret" na Rangel Pestana e o "Salão Lírico Espanhol" na r. do Gazômetro (136). Entre os teatros são citados o "Teatro Ivonete" na Rangel Pestana, o "Teatro popular" e o "Salão Dramático Hispano-americano" na r. do Gazômetro" (137). Ainda o "Circo Brás Politheama" (na atual Celso Garcia), o "Teatro Olímpia" , o "Mafalda" na Rangel Pestana e o "Teatro Oberdan" na rua Chavantes (138). O mais importante no entanto, foi sem dúvida o "Teatro Colombo", no Largo da Concórdia, que chegou a ser considerado o "centro da arte lírica do Brasil" (139). Inaugurado em 1908, com cerca de 2 mil lugares, o Teatro ocupava o prédio reformado do antigo Mercado, tornando-se ponto de referência cultural importante numa cidade que, na época apenas despertava para uma vida cultural mais intensa (é curioso observar que o Teatro Municipal seria inaugurado 4 dias após o "Colombo")(140).

Esta relação cobre um período relativamente longo, onde não conseguimos delimitar o período de atividade de cada um desses "pontos". Além disso, espelham-se também visões diferentes, como se pode notar na influência parnasiana das sociedades lítero-musicais (provavelmente mais antigas), em contraste com o "teatro de protesto" anarquista. Além disso, surgem mesclados os interesses puramente comerciais, como é o caso não só do "Colombo"

(136) Cf. Artigas, R.C. e Bayeux, G.M. (coord.) : "Brás espaço e uso" PMSP, Sec. Mun. de Cultura -IDART , S. Paulo, 1980 Cadernos 2 pg. 56

(137) Ibidem pg. 56

(138) Reale, E. : op. cit. pgs. 40-44

(139) Sawaya, S.E. "O Largo da Concórdia, estudo de arquitetura e urbanização" FAU-USP 1972 pg. 61

(140) Artigas, R.C. e Bayeux, G.M. : op. cit. pg. 56

como também da "Confeitaria Guarany", que desde 1906 apresentava gratuitamente para seus fregueses "sessões de cinema", numa curiosa combinação. Ali "era o ponto elegante de reunião de personalidades públicas, artistas, políticos e banqueiros" (141). A crescente penetração dos cinemas a partir dos "cine-teatros" parece indicar que aos poucos uma "cultura burguesa" mais ligada ao entreterimento do que ao trabalho de "conscientização" foi ganhando terreno, sobretudo depois de 1930. Assim, vemos que o primeiro cinema do bairro foi o "Cine Popular" na esquina das ruas Martin Buchard com Rangel Pestana (142). Os teatros Mafalda e Oberdan transformaram-se em cinemas Piratininga e Oberdan, e surgiram depois outros cinemas: Íris, Glória, Babilônia, Roxy e Universo (143). Entre as décadas de 1930 e 1960, temos assim o "apogeu e a queda" do cinema no bairro, o que se fez refletir até no deslocamento do "ffoting" da r. Caetano Pinto ao Largo da Condição primeiro para daí até a r. Bresser depois (144). Este também será o período da disseminação do rádio. Antes ambos eram muito caros, e portanto menos acessíveis do que fora o teatro, onde grupos chegavam a se apresentar nas fábricas ou na rua (145).

Por isso mesmo foram comuns também outras formas de lazer, espontâneas, como jogos, brincadeiras, quermesses e até a simples conversa descontraída das cadeiras nas calçadas à porta dos cortiços. Entre os jogos merece um destaque especial o futebol, já que, com efeito "o futebol brasileiro nasceu no Brás" (146). Charles Miller, o introdutor do futebol no Brasil nasceu na r.

(141) Cf. Torres, M.C.T.M.: op. cit. pg. 222

(142) Ibidem pg. 222

(143) Reale, Ebe: op. cit. pg. 50

(144) Artigas, R.C. e Bayeux, G.M. (coord.) op. cit. pg. 55

(145) Decca, M.A.G. de : "Alguns aspectos da vida operária em S. Paulo in Revista Plural nº 3 jan-mar 1979 S.P., pg.30

(146) Gimenez, O. : op. cit. 30

Monsenhor Andrade no ano de 1874. Vinte anos depois, voltando de estudos na Inglaterra, trouxe em sua bagagem duas bolas de couro que logo começaram a correr pelos improvisados campos da Várzea do Carmo (147). Conta o próprio Charles Miller: "Realizamos o primeiro ensaio no ano de 1895, na Várzea do Carmo, em São Paulo, nas proximidades das ruas do Gasômetro e Santa Rosa. Para isso, reuni um grupo de ingleses da Companhia do Gás, do London Bank e da São Paulo Railway" (148). Curiosamente porém, no início, não foram os operários, mas os patrões que incentivaram o esporte, criando-se no Brás o "Fábrica Sant'Ana", o "A.R. Casa Pratt", ou mesmo o "Maria Zélia F.C." apoiado por Jorge Street. As lideranças operárias ao contrário fizeram restrições, pelo menos ao modo como o esporte se disseminava. Em "O trabalhador gráfico" de 25 de maio de 1928 lê-se: "Se o clube é de uma fábrica, é o nome da fábrica e a cor da fábrica que defendem; a burguesia cultiva neles a paixão e a luta contra a juventude de outras empresas"(149). Os clubes de bairro, com finalidades especificamente recreativas só se multiplicam depois de 1930, e no Brás formaram-se dezenas, quase todos porém hoje desaparecidos.

Para finalizar, na formação de uma "consciência operária" é muito importante a imprensa, um meio adequado para articular os interesses "classistas" e "comunitários". É através dos jornais que se pode "ler" o relacionamento da população com o poder público, no tocante às carências urbanas. Assim às vezes estão mesclados os interesses da comunidade italiana com a do Brás, como é o caso do "Fanfulla", um jornal liberal, mas que reclamava do privilégio concedido às avenidas em detrimento das ruas mais povoadas: "O prefeito só deve conhecer a Rangel Pestana" diz em manchete a edição de 14/03/1899. O artigo então prosseguirá

(147) Em Gimenez, O. Op.cit. pg 30 encontramos uma extensa lista dos clubes do Brás

(148) Depoimento ao jornalista Thomaz Mazzoni extraído de "O Brasil e as Copas do Mundo" Edições Isto É, S. Paulo 1982 pg. 6

(149) Extraído de Decca, M.A.G. de.: Op.cit. pg. 28

lembrando que em muitas ruas "as calçadas não existem e tanto em dias de chuva como em dias serenos as pessoas não podem transitar senão descalças, com as saias ou as calças levantadas até o joelho" (150).

Além deste temos toda a imprensa mais militante como o "Avanti" socialista ou "A Plebe" anarquista, que também abordam o que hoje chamamos de "problemas urbanos", todavia parece que "A Folha do Braz" é a que mais se aproximaria de uma visão comunitária. Financiado por anúncios do comércio do próprio bairro e voltado à sua população, era portanto "mais um jornal de bairro e menos um jornal classista" (151).

De qualquer modo, frize-se que o nível de instrução do operariado da época era considerado elevado, pois até 1930 cerca de metade dos operários de São Paulo eram alfabetizados (152), tendo sido organizadas bibliotecas autônomas, como a que existiu por volta de 1920 na rua Uruguaiana nº 108, no Brás (153).

Aqui, a sociedade civil alcança o plano de inter-relacionamento com o Estado, e quando observamos o problema da instrução, notamos que vários tipos de escolas foram fundadas no Brás. A Igreja, os empresários, o Estado disputavam com as correntes do movimento operário, os "corações e mentes" da jovem classe que surgia. Assim por exemplo a instituição do ensino profissional a partir da criação de duas escolas no Brás (uma masculina e outra feminina) em 1911, é bastante expressiva: de um lado fornecia uma formação técnica que era vital tanto para os industriais quanto para os próprios operários -chegando mesmo a atrair "alunos de todo o Brasil- , de outro demonstra claramente a predominância da ideologia liberal sobre o aparelho de Estado, pois em 1919 nessas escolas era introduzida a "Instrução moral e cívica" para "dar melhor formação ao obreiro" e "concorrer para o progres-

(150) Extraído de Hall,M.M. e Pinheiro,P.S.: "A classe operária no Brasil" op. cit. pg. 24

(151) Cf. Hardman,F.F. : "Nem pátria , nem patrão" Ed. Brasiliense 1983 pg 81

(152) Cf. Decca,M.A.G. de : Alguns aspectos da vida operária em S.Paulo, op. cit. pg 32

(153) Hall,M.M., Pinheiro,P.S. :op. cit. pg 119

so da indústria" (154). O "Instituto de Educandos Artífices" no entanto já era uma experiência pioneira. Instalado em 1874 ao lado da fábrica Sant'Ana, havia iniciado os cursos noturnos para operários. Até o aristocrático "Dante Alighieri", antes de mudar-se para a zona sul, iniciou suas atividades no Brás (155).

Em contraposição os anarquistas fundaram suas próprias escolas como a "Escola Moderna do Brás" que funcionou na r. Miller 74, embora de forma precária, entre os anos de 1913 e 1919 (156). A Igreja por sua vez se fazia presente com o "Centro Operário Católico Metropolitano", com cursos e jornal, entidade que ainda sobrevive à r. Saião Lobato 49 (157).

Quanto ao ensino primário público temos: o "Ginásio Estadual São Paulo", hoje no Pque.D. Pedro II, iniciou suas atividades em 1894; o "Grupo Escolar do Brás", atual "Romão Puiggari", abriu suas portas em 1898, com mais de mil matrículas e duas salas extras para abrigar os "excedentes"; o "Grupo Escolar do Oriente" hoje "Eduardo Prado" é anterior a 1904 e, finalmente devemos ressaltar a "Escola Normal do Brás" atual "Padre José de Anchieta", que para orgulho dos brasenses foi a segunda escola normal da Capital (158)

Neste painel, embora de forma apressada e nada exaustiva, pudemos notar que a sociedade civil disseminava-se através das mais variadas formas de associação, mas o Estado porém, não esteve alheio ao processo. Em princípio "autônomas", essas entidades no entanto iam aos poucos sendo inapelavelmente obrigadas a relacionar-se com o Estado, sendo ainda bastante nebuloso o conhecimento empírico sobre como se deram essas relações. À medida em que saímos da análise do "espaço" para empreendermos a da "população", as informações rareiam, e o problema vai tornando-se mais complexo. Quanto às carências habitacionais e urbanas sobretudo, as

(154) Cf. Decca, M.A.G.: op.cit. pp 34 e segs.

(155) Sobre o primeiro ver Reale, E. "Brás, Pinheiros, ..." op.cit. pp 28-29; sobre o "Dante" veja-se Penteado, J. : "Belenzinho 1910" pp 34 e segs.

(156) Cf. Hardmann, F.F.: op.cit. pg. 72

(157) Decca, M.A.G. : op. cit. pg 29 e segs.

(158) Veja-se Torres, M.C.T.M. : op.cit. pg. 203

indicações são esparsas, dificultando sobremaneira uma interpretação mais categórica, mas sugerindo por outro lado que as mesmas não chegaram a coagular no seio do operariado uma frente de lutas sólida e claramente identificável. Aqui, talvez porque naquele momento operava-se uma revolução nas condições gerais de produção que interessava ao próprio capital -sobretudo calçamento e bondes-, ou porque persistia uma mentalidade agrária tanto nas elites -cafeicultores e industriais- quanto nas camadas populares; o enfoque especificamente "operário" do "problema urbano" parece não existir, mesclando-se com pontos de vista liberais e conservadores. Embora aqui só possamos esboçar uma hipótese, parece-nos que tanto no plano urbano quanto no plano nacional, o discurso operário da época era frágil, porque baseado num ponto de vista monoclássista, derivado da condição de verdadeiro "ghetto" geográfico e social em que se encontrava o operariado. Aliado à condição de imigrante, encurralado culturalmente, os operários e seu movimento tendiam para a ideologia do "ghetto", da "cidadela operária", tendo grande dificuldade de encher o seu bairro na cidade, sua classe no país. Daí que a "consciência urbana", essencialmente pluriclássista ainda não havia reunido condições históricas para elaborar um projeto urbano propriamente operário. Este aliás, é um problema mais amplo, universal, havendo mesmo autores marxistas importantes como Henri Lefébvre para quem este "urbanismo socialista" não existe, mas sim a sociedade urbana em formação (159).

Restringindo porém a análise ao caso estudado, verificamos em contrapartida que, embora talvez seja verdadeiro afirmar que as lutas urbanas não tenham chegado a constituir-se num verdadeiro "campo" tão amplo quanto o sindical e o cultural; ao menos pontualmente revelou um elevado grau de consciência, como

(159) Veja-se Lefébvre, H.: "La revolución urbana" pg. 109 e segs

por exemplo se pode observar no movimento pela diminuição dos aluguéis de 1907 (160), ou mais tarde, quando em 1912 o "La Battaglia". publica um irado manifesto contra o aumento dos aluguéis onde se lia: "Cidadãos! Um grupo de exploradores, parasitas e sanguessugas do povo, sob o pretexto de embelezar a cidade de São Paulo, demolindo uma imensidade de casas velhas, deu um valor artificial aos terrenos e às casas para melhor explorar o povo trabalhador (...) elevaram fabulosamente os preços dos aluguéis" (161).

Como se vê, nosso problema central já havia aparecido, suscitando posicionamentos distintos. Em contrapartida a esta visão do "La Battaglia", o "Fanfulla" em sua edição de 3/04/1913 lamenta que o centro se renove mas os subúrbios não. Lembrando que o Brás ainda possuía muitos cortiços, embora "muitos já tenham sido extintos, ressaltava que "A maior parte, porém, existe ainda e espera as providências da administração municipal" (162). Sobre as demolições de cortiços, talvez tenham se iniciado ainda um pouco antes, pois desde 1893 a Comissão de Higiene do Município cogitava de "demolir os cortiços e construir vilas mais espaçosas" (163) sobretudo na área das ruas Caetano Pinto e Carneiro Leão. Quer as justificativas fossem o embelezamento da cidade -o que atingia mais os bairros "elegantes" como Campos Elíseos ou Sta. Ifigênia- quer fossem a melhoria das condições de higiene -afetando os bairros operários-, o certo é que São Paulo nesta virada de século já experimentava a contradição clássica entre aumento da demanda de habitações e aumento das demolições simultaneamente. As sutilezas do processo capitalista de urbanização já se faziam sentir com a convivência de uma capacidade ociosa no estoque habitações com as demolições e aluguéis altos. Em 1914 com a crise, jovens operários estavam abandonando residências no

(160) Cf. Beiguelman, P.: "Os companheiros de S. Paulo" op. cit. pg. 65

(161) Ibidempg 65

(162) Hall, M.M.; Pinheiro, P.S.: op. cit. pg. 97

(163) Cf. Reale, E.: "Brás Pinheiros e Jardins op. cit. pg 25 e segs.

Brás, Moóca e Cambuci, mas a maior oferta de habitações não fez cair os aluguéis (164).

As associações especificamente voltadas para as reivindicações urbanas no entanto são posteriores a 1930, ensejadas já pela atuação da Sociedade Amigos da Cidade, criada em 1934 e de cunho liberal. É dela o modelo das tão famosas Sociedades Amigos de Bairro, as SABs, que "surgiram em São Paulo no após-guerra e tiveram grande desenvolvimento a partir da década de 1950" (165). No entanto nesta primeira fase parecem estar ausentes as associações de bairro genuinamente operárias. Talvez, sua presença tornasse mais clara a identidade operária do Brás nesta sua primeira fase de desenvolvimento. Sua ausência tornou mais fácil a disseminação da idéia de "bairro italiano" ou quando muito "imigrante". Por outro lado, se é bem verdade que no Brás não moravam exclusivamente operários, o que se pode verificar ainda hoje em casarões remanescentes na r. Piratininga por exemplo, por outro, deve-se frisar que tampouco havia apenas italianos. Embora fossem maioria, tinham de contar com a forte presença de espanhóis, sobretudo na r. Carneiro Lãao, e sua própria divisão "interna", pois a Península unificara-se há pouco e as diferenças regionais se faziam reproduzir aqui, concentrando mais bareses em torno da rua da Alfândega (166), e napolitanos na r. Caetano Pinto (167).

Decerto provar o caráter "italiano" do bairro é simples: ninguém duvida que fossem maioria. No entanto a Light em 1908 suprimia os bondes operários dizendo que "em São Paulo não há tal gente" (168). A categoria social de "operariado" coagula-se num projeto mais difuso do que a de "nação". Enquanto aquela se baseia na internacionalidade, isto é, na unidade, esta pode levar avante um processo pluriclassista, baseado portanto na diversidade so-

(164) Veja-se Beiguelman, P.: op. cit. pg. 80

(165) Veja-se Gohn, M. da G.: "Reivindicações populares urbanas" pg. 35

(166) Diferença simbolizada nas igrejas de São Vito dos bareses de 1920, ea de N. Sa. de Casaluce dos napolitanos erguida em 1900, Cf.

Reale, E. op. cit. pg. 32 (167) Ibidem.

(168) Cf. Hall, M. M., Pinheiro, P. S.: op. cit. pg. 53

cial. Decerto resgatar a memória desta época privilegiando o aspecto eminentemente "artístico" da cultura, expurgando a política, representa uma operação ideologicamente inofensiva. Entretanto, o que se verifica na ação dos sujeitos políticos coletivos que fizeram a história do Brás desde fins do século XIX a meados da década de 1930 é que, neste período, não só pela estrutura habitacional ou pela função industrial, mas fundamentalmente pela vida associativa e cultural e pelo significado político, o bairro inscreveu-se na memória de seus próprios habitantes e no conceito de toda a cidade como um bairro operário. Graças à indústria, São Paulo ia se tornando uma grande cidade, e a presença do Brás assinalava, melhor que a de qualquer outro bairro, a nascente oposição entre burguesia e proletariado.

O que aconteceria depois de 1930 remete a complexas relações entre política, ideologia, economia, etc. permitindo investigações em vários campos e níveis. O Brasil modernizava-se, São Paulo transformava-se em grande metrópole, mas para a perplexidade de seus moradores, o bairro do Brás passaria a viver um processo reverso, de estagnação, esvaziamento e decadência. É a partir de meados de 1930 que o Brás começa a perder população, revelando os primeiros sintomas de um processo aparentemente irreversível, que se convencionou chamar de "deterioração urbana".

Por que ?

Ila. PARTE

A "LÓGICA" DA "DETERIORAÇÃO URBANA"

"Everybody knows that
the cities are build
to be destroyed..."

(C.Veloso)

CAPÍTULO 5

CARACTERÍSTICAS GERAIS DA URBANIZAÇÃO CAPITALISTA

O fenômeno da urbanização adquiriu uma magnitude e complexidade tão amplas no mundo contemporâneo que por certo não é exagero afirmar que os estudos dedicados a ele constituem o mais vasto campo das ciências sociais. Não é para menos: hoje a urbanização se desenvolve sob condições extremamente diversas, no socialismo e no capitalismo, no "Centro" e na "Periferia", dando margem às mais variadas abordagens teóricas, metodológicas e epistemológicas. O urbano real e o imaginário unem-se ao menos pela multiplicidade. Por outro lado, do que é possível sintetizar, é do próprio questionamento acerca do estatuto teórico do que seja "o urbano" -objeto lógico ou ontológico- que nascem as duas vertentes fundamentais de pesquisa: marxistas e weberianos (169). Embora as diferenças internas não sejam nada desprezíveis, num esforço de abstração podemos dizer que os primeiros estão unidos por um enfoque que privilegia a produção da cidade, isto é, o urbano como determinado pelo modo de produção. Quanto aos weberianos, a preocupação fundamental é a produção na cidade, isto é, a função do urbano no conjunto da produção, detendo-se na análise da organização interna dos "núcleos" e das "redes urbanas". Há além disso, o problema das mediações espaço-temporais que separam o abstrato do concreto, o universal e o singular. Para nossos propósitos, segundo o ponto de vista metodológico adotado, a "deterioração urbana" só se concretiza portanto a partir das determinações gerais do modo de produção capitalista. Assim, é no interior da forma específica-

(169) Nosso ponto de vista sobre essa questão encontra-se mais desenvolvido em Martin, A.R.: "Problemas de abordagem no estudo geográfico do fenômeno urbano" in Borrador nº1, Comissão de Pesquisas AGB-S.Paulo, 1982.

mente capitalista de urbanização que residem os pressupostos tanto lógicos quanto históricos do processo estudado. Decerto, tanto o "urbano" quanto o "capital" são categorias que historicamente precedem o advento de uma urbanização caracterizada-mente capitalista. No entanto, a regressividade urbana que acompanhou os Impérios da Antiguidade e foi a tônica do feudalismo não pode de modo algum ser comparada à "deterioração urbana" que acompanha o crescimento das cidades capitalistas, sobretudo após a 2a. guerra mundial. Como esperamos provar adiante, no capitalismo, ao contrário de outras formações sociais, a "deterioração urbana" coloca-se como um momento lógico e absolutamente necessário da própria urbanização.

Por isso, é conveniente antes de mais nada distinguir, como Folin, os pressupostos históricos do capitalismo de sua lógica imanente (170). Com efeito há um vínculo de origem entre o urbano e o capitalismo, uma vez que este modo de produção emergiu das cidades. No feudalismo estas representavam pontos de resistência contra a hegemonia da propriedade da terra. Eram refúgios à servidão, aparecendo como pontos ilhados de artesanato e comercio em meio a um oceano senhorial e agrário. A luta intensa entre campo e cidade marca profundamente o período e aos poucos a burguesia -classe social citadina- vai se tornando hegemônica. Mas este vínculo histórico não significa uma relação de causa e efeito entre "urbanização" e "capitalismo". Na verdade, sob o capitalismo, o urbano e o capital aparecem em conflito. É infrutífero porisso buscar uma lógica da cidade à qual se subordinem todos os modos de produção. Ao contrário, é o significado do urbano que varia historicamente. Assim se o capitalismo partiu com efeito das cidades medievais européias, isto se prende aos pressupostos históricos desse modo de produção, e não lógicos. De fato quando ele já se desenvolveu plenamente e pode reproduzir-

(170) Ver Folin, M.: "La ciudad del capital y otros escritos" Ed. Gustavo Gilli, México DF, 1977.

se a partir de suas próprias forças, foi ao contrário, o urbano que subordinou-se à lógica da acumulação de capital. Temos portanto dois níveis distintos de forças produtivas: enquanto o urbano pressupõe um grau relativamente desenvolvido da divisão do trabalho -ao menos a divisão social entre trabalho manual e trabalho intelectual-, o capitalismo pressupõe por sua vez um grau relativamente desenvolvido das cidades. Ora, não podemos caracterizar a urbanização capitalista apenas pela "concentração" pois, a cidade precursora do capitalismo já existia enquanto concentração de meios de produção e de força de trabalho. Qual a diferença "especificamente capitalista" então ?

Não podemos responder esta questão senão ressaltando que o próprio modo de produção capitalista em geral caracteriza-se pela separação entre trabalhador e meios de trabalho. Assim, na cidade capitalista não se concentram apenas os meios de produção e troca (artesanato, banco, comércio), mas também e fundamentalmente os meios de consumo coletivo e os meios de reprodução do capital e da força de trabalho (171). Surge assim uma primeira contradição fundamental da urbanização capitalista: enquanto a lógica da acumulação separa socialmente trabalhadores e proprietários dos meios de produção, o urbano aparece como um resultado espacial totalmente distinto pois concentra num mesmo lugar força de trabalho e instrumentos de produção. O urbano sob o capitalismo é expressão portanto da contradição mais geral entre espaço e capital, entre dispersão das relações sociais capitalistas e centralização da propriedade do capital (172).

Nesse sentido a urbanização subordinada ao movimento geral da acumulação capitalista deve ser considerada como parte integrante da tendência geral do capital em aumentar contínua-

(171) Cf. Lojkin, J. : "El marxismo, el Estado y la cuestión urbana" Siglo XXI Ed. 1979 trad. Félix Branco pg. 115

(172) Sobre esta questão mais geral da relação espaço-capital consulte-se Moraes, A.Q.R. e Costa, W.M. da: "A valorização do espaço" Hucitec, S.P., 1984, sobretudo o capítulo 9.

mente a produtividade do trabalho e em aprofundar constantemente a socialização das condições gerais de produção. Para Lojkine, este é um conceito chave. Como ele próprio afirma: "Definimos a cidade capitalista como o produto de uma dupla socialização: a das condições gerais de produção e a do espaço" (172).

Segundo Lojkine, Marx desenvolve a idéia das "condições gerais de produção" para vincular cada unidade de produção específica com o conjunto do processo de acumulação de capital. S'ó dessa maneira, pode-se relacionar a racionalidade da divisão técnica do trabalho a que está submetida cada unidade de produção, com a falta de racionalidade e a anarquia da produção verificada no conjunto da produção, subordinada à divisão social do trabalho. Marx, examinando o capitalismo concorrencial de sua época traduziu por "condições gerais" fundamentalmente os meios de comunicação e transporte. Para Lojkine entretanto, hoje, sob as condições monopolistas seria preciso acrescentar: os meios de consumo coletivo, isto é, o conjunto dos equipamentos de lazer, educação, saúde e transporte; os meios de circulação social como bancos e comércio; e finalmente a concentração espacial dos meios de produção e reprodução, meios de produção do capital e de reprodução da força de trabalho(173). Aqui, pode-se contra-argumentar entretanto que a "materialização das condições gerais de produção" não são uma característica especificamente urbana do espaço e sim da "produção espacial como um todo" (174). Mas, dado que tendencialmente o capitalismo é "urbanización del campo" (175), vemos que a análise da urbanização capitalista envolve então três or-

(172) Lojkine, J. "Contribuição a uma teoria marxista da urbanização capitalista" publicado in Cahiers Internationaux de Sociologie Vol. III, 1972. Trad. FUNDAP mimeo. pg 17

(173) Ibidem pgs 3-4

(174) Cf. Carlos, A.F.A. "A cidade e a organização do espaço" in Revista do Depto. de Geografia FFLCHUSP S.Paulo. 1982 pg. 108.

(175) Veja-se a célebre passagem de Marx in Marx, K./Hobsbawn L. "Formaciones economicas precapitalistas" Cuadernos Pasado y Presente nº 20 Córdoba, Argentina, 1971. pg. 60

dens de problemas, as quais ademais se inter-relacionam :

1º) problemas relativos ao próprio circuito interno de produção do "ambiente construído" ; 2º) problemas referidos à posição que o "ambiente construído" ocupa no ciclo de reprodução do capital total; 3º) problemas relativos à historicidade dos processos .

Para efeito de exposição começaremos pelos últimos, posto que, embora esquemática, a periodização histórica sempre levanta problemas referentes ao Estado, à ideologia, às classes sociais, enfim, um conjunto de temas que politiza a abordagem e contrapõe-se às tendências "economicistas" presentes nos dois primeiros itens. Tentaremos avançar assim, das determinações históricas mais gerais do capitalismo para a lógica mais específica da urbanização capitalista.

Tomemos assim de início a base medieval de onde emergiu o capitalismo. Nela desenvolveram-se duas contradições: entre dominados e dominadores (servo/senhor, oficiais/mestres), e outra no interior das próprias classes dominantes, entre senhores, mestres e comerciantes. Paul Singer nos lembra que é da luta dos comerciantes contra os senhores e mestres que emerge o capitalismo, luta na qual a crescente comercialização dos produtos agrários cumpriu um papel decisivo, pois liberava mão de obra para a manufatura (176). Assim, a primeira fase histórica do capitalismo, a da acumulação primitiva de capital, apresentará uma urbanização característica, marcada pelo fraco desenvolvimento das forças produtivas e por um grau relativamente baixo de divisão do trabalho. Com base na acumulação de patrimônio-dinheiro, as maiores cidades serão justamente aquelas mais propícias à atividade mercantil e usurária, sobressaindo-se os portos que são base da navegação trans-oceânica como Veneza, Barcelona ou Lisboa. Durante este longo período de transformação do patrimônio-dinheiro em ca-

(176) Veja-se Singer, P.: "Economia política da urbanização" Ed. CEBRAP/Brasiliense, S. Paulo, 1975 2a ed. pg19 e seguintes.

pital, a vida urbana permaneceu fundamentalmente vinculada ao mercado externo, o que implicou em contrapartida numa certa "marginalização" dos campos em face aos processos que levavam a um maior desenvolvimento da cooperação. Assim, fora desses grandes empórios que possuíam uma manufatura mais requintada não houve praticamente desenvolvimento urbano. Ao contrário, as pequenas cidades do interior permaneceram isoladas.

A manufatura capitalista preferirá então instalar-se nos campos, ou nas aldeias, para longe do controle das corporações de ofício. O capital destruirá então a seguir a indústria camponesa acessória, subsumindo o valor de uso ao valor de troca. O camponês assim, é mais vulnerável à intermediação do mercador e apitalista do que os artesãos. Aos poucos, o capitalista vai transformando os camponeses em seus assalariados, e ao reuni-los em uma única casa de trabalho vai dando início à transformação da manufatura em indústria (177).

Criava-se dessa maneira o mercado interno, base da superioridade da manufatura inglesa e sua transformação em grande indústria. É ainda Marx quem ressalta que o pressuposto fundamental da grande indústria mecanizada repousa na inserção do campo, em toda sua plenitude, na produção de valores de troca. Com a ajuda do Estado, a burguesia imporá a subordinação completa do campo à cidade, praticamente diluindo a divisão cidade-campo. Através do mercado, a produção rural paulatinamente irá dirigir-se ao atendimento da demanda das cidades, não mais podendo dedicar-se à autosuficiência. O capital que até então apenas acumulava-se em certos pontos, com a inserção do campo em sua esfera de controle passará a concentrar-se, pois rompeu os limites da circulação para dominar a produção propriamente dita.

(177) As idéias expostas aqui estão baseadas em Marx, K./Hbsbawn, E. op.cit. sobretudo entre as páginas 88 e 93; e também em Singer, P.: "Economia política da urbanização" op.cit. pgs 19-26

O capitalismo entrará no seu período clássico de livre concorrência revolucionando as forças produtivas, as condições gerais de produção e a urbanização. A introdução da energia a vapor e do maquinismo, a desorganização da pequena propriedade rural e a migração para as cidades terminarão por imprimir um novo ritmo e significado à urbanização. Engels em uma passagem célebre escreve que "a indústria não é senão a prática da livre concorrência e esta apenas o princípio da indústria" (178). Com efeito é da competição inter-capitalista e da tendência à concentração de capitais que emerge a fábrica. Ela é uma criação essencialmente urbana pois pressupõe a concentração de trabalhadores, meios de transporte e armazéns.

A tendência concentradora da indústria leva a concentração de meios de trabalho e de força de trabalho a uma escala gigantesca. A população tende a se concentrar pois para o capitalista industrial a força de trabalho não representa outra coisa senão um juro do capital entregue antecipadamente sob a forma de salário. A concentração de trabalhadores amplia a concorrência entre os mesmos tornando a mão de obra simultaneamente menos onerosa e mais qualificada. Como suporte da atividade industrial surgem então as estradas de ferro, os bancos e a bolsa de valores, e o comércio também é incentivado. Em que pese a concorrência do campo, onde os salários geralmente são mais baixos, a atração das cidades é sempre muito forte, pois a concentração industrial tende a diminuir o tempo de rotação do capital. Mesmo numa área rural a indústria por si só tenderá a reproduzir os efeitos da concentração, atraindo mão de obra e atividades suporte, de tal maneira que "cada indústria nova criada no campo traz em si o germe de uma cidade industrial"(179).

(178) Engels, F. : "A situação da classe trabalhadora em Inglaterra" Ed. Afrontamento, Porto 1975, trad. Amália C. Torres, pg. 52

(179) Ibidem pg 53.

Por tudo isto, Engels acabará concluindo que- "Quanto maior for a cidade maiores são as vantagens da aglomeração" (180).

Esta tese hoje já não é aceita tão tranquilamente, pois vivemos também as "deseconomias de aglomeração". De qualquer modo o que caracteriza de forma fundamental o período é sem dúvida a concentração, marca estrutural de uma urbanização verdadeiramente capitalista, isto é, comandada pelo capital e voltada para sua reprodução. Agora o urbano não é apenas o "locus" do controle ou do comércio, mas da própria produção. Folin chega a afirmar que: "La ciudad..., en esta acepción tan general, de concentración/dispersión (de medios de producción y de fuerza de trabajo) es entendida como modo específico de usar el espacio físico próprio del modo de producción capitalista" (181). Marx por sua vez, em outra passagem célebre afirma: "Lo próprio del capital no es otra cosa que el acoplamiento de las masas de manos e instrumentos que él encuentra preexistentes. Los aglomera bajo su império. Esa es su verdadera acumulación; la acumulación de trabajadores en (ciertos) puntos junto con sus instrumentos" (182).

Em resumo, com a industrialização, o capitalismo desfazia-se de suas "muletas urbanas" do período medieval, redesenhando completamente o urbano. A indústria cria suas próprias cidades (183), ou remodela as antigas para adaptarem-se às novas condições. A descrição de Engels sobre o burburinho de Londres ainda parece atual. A instabilidade, o movimento frenético permanecem. Mas há diferenças imensas também. Londres em 1840 tinha cerca de

(180) Engels, F.: "A situação..." op. cit. pg. 53

(181) Folin, M.: "La ciudad del capital..." op. cit. pg. 121

(182) Marx, K./Hobsbawn, E.: op. cit. pg. 88

(183) São as "company towns" norte americanas os melhores exemplos, os quais Folin analisa no seu livro supra citado entre as páginas 195 e 244

2,5 milhões de habitantes, o que parece pouco diante das formidáveis metrópoles contemporâneas. Além disso, a urbanização do campo é quase total hoje nos países capitalistas avançados. Há ainda o papel do Estado nos programas de desconcentração urbana e industrial. Apesar de tudo porém, as aglomerações urbanas continuam crescendo, sejam metrópoles ou megalópoles. A concentração de fábricas nas cidades industriais representa portanto uma concentração ampliada, pois a própria fábrica já é uma concentração de meios de produção e de força de trabalho. A concentração da concentração levará à centralização, fazendo surgir os monopólios e o capital financeiro. Engels por isso parece ter o mérito de reconhecer, para além das variações dos vários períodos de acumulação, uma característica essencial da urbanização capitalista em seu conjunto: trata-se da contradição entre a própria lógica da acumulação que leva a um desenvolvimento constante das forças produtivas e à socialização das condições gerais de produção, e a apropriação privada do espaço urbano e a competição capitalista pelas vantagens de localização. O urbano sob o capitalismo impede portanto uma completa racionalização e socialização do espaço. Esta contradição não se resolve com a crescente intervenção do Estado e do planejamento urbano, mas ao contrário se eleva a um nível superior.

O capitalismo monopolista surge para superar a contradição inter-capitalista do primeiro período da industrialização, a qual opunha cada unidade produtiva a uma infinidade de comerciantes individuais. Mas essa maior produtividade econômica não foi capaz de superar a contradição entre divisão técnica e social do trabalho. Ela apenas mudou de escala, elevou-se. Hoje a oposição é entre organização interna de cada monopólio e a desorganização externa da concorrência geral entre monopólios (184).

(184) Veja-se Lojkine, J. : "Contribuição a uma teoria marxista da urbanização capitalista" op. cit. pg. 13

A análise do período monopolista é extremamente importante e complexa e será retomada mais adiante. Por ora porém convém ressaltar que a centralização de capitais, a metropolização e a crescente participação do Estado na produção do espaço urbano são características extremamente marcantes, o que leva a uma multiplicidade de problemas, pois como já assinalou Lipietz, trata-se agora da subsunção real do urbano ao capital, em todos os aspectos da vida cotidiana (185). A economia política e a política ganharam grande importância. A sociologia e a psicologia também.

Na perspectiva da "produção do espaço", esta aparece não exatamente como uma atividade específica, mas como uma dimensão da reprodução social (186). O "ambiente construído" é assim uma "imagem física" da própria sociedade capitalista (187). Nesse sentido, a "construção", na medida em que não é produto da atividade de um único sujeito social, mas de vários, aparecerá como um processo cheio de conflitos: entre rendeiros, construtores, e o capital em geral, e entre esses e os trabalhadores (188). O "capital imobiliário" portanto é um "falso capital", pois sua valorização não se dá através do trabalho produtivo, mas do monopólio da terra (189). Ele se dilui na reprodução do capital total.

David Harvey, ao analisar os 3 circuitos da reprodução do capital em geral, tenta localizar o "capital imobiliário" ou o capital investido no "ambiente construído" no circuito secundário, de formação do capital fixo e do fundo de consumo (190). Ele lembra que há dois tipos de capital fixo: o diretamente empregado na produção (máquinas) e o investido na criação de um espaço-suporte da produção (o ambiente construído). Mas, a rigor,

(185) Cf. Lipietz, A.: "Alguns problemas da produção monopolista do espaço urbano" in Espaço e Debates nº 7, NERU/Cortez Ed., S. Paulo, 1982, pg. 9

(186) Ibidem pg. 6

(187) Cf. Harvey, D.: "O trabalho, o capital e o conflito de classes em torno do ambiente construído nas sociedades capitalistas avançadas" in Espaço e Debates nº 6 jun/set. 1982 pg 7

(188) Ibidem pg. 7

(189) Singer, P.: "O uso do solo urbano na economia capitalista" in Boletim Paulista de Geografia, AGB-S. Paulo nº 57, 1980

(190) Harvey, D.: "The urban process under capitalism: a framework for analysis" xerox pg. 106

a cidade já é pressuposto mesmo no circuito primário quando o capital dinheiro adquire força de trabalho e meios de produção (191). Ela também está sub-entendida no circuito terciário, tanto ao nível dos investimentos em ciência e tecnologia que acabam sendo drenados para o "planejamento urbano" como também ao nível da produção e manutenção dos "equipamentos sociais" (da escola à polícia). O próprio Harvey admite que seu conceito de "ambiente construído" é uma "grosseira simplificação" já que envolve elementos díspares como escolas, portos, etc. Todavia estes elementos devem funcionar conjuntamente, e há o traço comum da longa maturação do investimento e a rigidez (capital fixo fixado no espaço) das edificações. Ele lembra ainda que há uma tendência em que o capitalista privado invista no primeiro circuito, legando o segundo e o terceiro ao Estado. Tudo isto lhe configura uma relativa autonomia. Mas aí surge o paradoxo: estas estruturas resistentes, adaptadas a condições historicamente determinadas entra em choque com a tendência em se revolucionar sempre o sistema de transportes. Criadas para superar as distancias, estas estruturas espaciais acabam se tornando barreiras à futura acumulação. O espaço produzido é assim ao mesmo tempo "glória do passado" e "entrave ao progresso". A compreensão das "contradições urbanas" implica assim no conhecimento das leis da acumulação e da resistência operária à lógica dessas leis (192).

Marino Folin por sua vez chega a uma idéia semelhante, ao concluir que a cidade, em sua totalidade funciona como "máquina" para o capital (193). Ele argumenta que a permanente transformação dos processos de trabalhos dispersos em processos de trabalho combinados e socializados tende a transformar a produ-

(191) Esta observação, embora não referida especificamente a este texto de Harvey, encontra-se também em Carlos, A.F.A: "A cidade e a organização do espaço" op. cit. pgs. 109-110

(192) Harvey desenvolverá a seguir uma análise muito interessante sobre os efeitos da separação moradia/local de trabalho que retomaremos adiante.

(193) Veja-se Folin, M.: "La ciudad del capital..." op. cit. pg. 46

ção do espaço físico - e da cidade em particular- em condicionante do processo de produção imediato. Paradoxalmente, quanto mais o capital "penetra" na cidade, subordinando o processo de produção do espaço físico à lógica da acumulação e do lucro, tanto mais a cidade perde o seu caráter de condição geral genérica da produção, para tornar-se muito mais uma condicionante do processo de produção. Desse modo, na medida em que a cidade tende a ser controlada e construída por um único capital, ela aparecerá em sua totalidade como "máquina". Por isso pode ser concebida como uma espécie de capital fixo. Sua peculiaridade residiria no fato de que, ao contrário das demais máquinas, ele seria simultaneamente utilizado por capitais diversos. Tratar-se-ia, portanto de um capital fixo social que, ao contrário do que ocorre com as máquinas, não se prende a um processo particular de produção. Este capital fixo singular, na medida em que se avoluma, afeta inevitavelmente a composição orgânica do capital, favorecendo a transferência de lucros do setor de menor composição orgânica -o campo-, para o de maior capital variável -a cidade- (194).

A cidade, em síntese, enquanto espaço físico produzido torna-se simultaneamente condição e meio de produção no processo global de valorização do capital. Esquemáticamente portanto, é possível considerar 3 significados distintos que o urbano assume para o capital. São eles: a) meio de produção, na medida em que é parte integrante do ciclo produtivo global, condição geral fundamental e "máquina" que serve a distintos capitais; b) meio de consumo individual, uma vez que a cidade representa valor de uso tanto para os proprietários como para os não proprietários dos meios de produção; c) meio de consumo coletivo, uma vez que funciona como meio de subsistência necessário para a reprodução

(194) Veja-se Folin, M. : "La ciudad..." op. cit. pgs 46 e seguintes.

da força de trabalho, isto é, é condição de realização da força de trabalho (195).

Assim, podemos concluir que o urbano se subordina ao capital progressivamente, em correspondência às sucessivas etapas históricas do capitalismo. A urbanização pré-capitalista é revolucionada quando o urbano torna-se não só lugar da realização de mais valia, mas também lugar da produção, o que se dá com a industrialização. Pressuposto histórico, condição e meio de produção do capital, estes em síntese são os significados do urbano para o capital. A cidade como um todo tende a se tornar uma mercadoria, mas ela possui qualidades e significados próprios enquanto "natureza segunda", recolocando-se sempre como um dado para o capital. Por isso mesmo o urbano é também um atrito para o capitalismo: há a durabilidade e imobilidade dos elementos do ambiente construído que precipitam a queda tendencial da taxa de lucro quanto mais se avolumam, e o problema do controle sobre a terra e a força de trabalho. Assim, o capitalismo se vê com efeito impotente diante da cidade, pois embora seja erguida como uma verdadeira "alavanca" do desenvolvimento capitalista, o capital não pode organizá-la racionalmente. Quanto mais a cidade concentra meios de produção para diminuir os custos de transporte, mais ela distancia contraditoriamente as áreas de produção das de consumo, ao separar irremediavelmente o trabalhador da sede da unidade produtiva. Por estas razões, Jean Lojikine destacará três ordens de problemas que se colocam como "limites" à racionalização capitalista do espaço urbano. São eles: a) um primeiro limite ligado à própria rentabilidade dos investimentos; b) um segundo ligado à anarquia da produção e à concorrência ao nível da divisão social do trabalho; c) um terceiro limite cuja

(195) Veja-se Equipe FUNDAP : "Uma hipótese sobre o caráter dos investimentos públicos", mimeo. 1978, pgs 40-41, S.Paulo.

base é a própria propriedade privada em si mesmo (196). O solo, as edificações e os meios coletivos (197) tendem a se organizar separadamente, gerando os mercados de terras, de habitação, a indústria de construção civil. Mas o conjunto tende por outro lado a reunificar-se na mercadoria propriedade privada em si mesma e no predomínio do capital financeiro. Há por fim o Estado regulando os conflitos intra e inter classistas.

Uma análise mais minuciosa da estruturação e funcionamento das cidades pressupõe assim o exame da renda territorial, da indústria de construção civil e do Estado. É o que veremos a seguir.

(196) Lojkine, J.: "Contribuição a uma teoria...." op. cit. pg. 15

(197) Segundo os pesquisadores da FUNDAP, muito genericamente podem ser destacados 6 grupos de meios coletivos, a saber: 1- meios de consumo coletivos, isto é consumidos coletivamente: escolas, hospitais e equipamentos culturais de esporte e lazer; 2- meios de circulação urbana- sistema viário e ferroviário, transportes coletivos e individuais, de mercadorias e terminais de toda espécie; 3- meios de troca e abastecimento, como lojas, mercados, comércio, bancos e financeiras; 4- meios de comunicação: correios, telefone, telex; 5- meios de gestão e controle social: segurança pública, escritórios, burocracia judicial, sindicatos, associações civis e partidos políticos; 6- meios de distribuição e captação de insumos e resíduos: transporte de matérias-primas, água, energia, lixo, águas pluviais, esgotos e iluminação- in FUNDAP, mimeo: "Nota introdutória sobre a construção de um objeto de estudo- o urbano" SP dez 1978

CAPÍTULO 6

RENTA FUNDIÁRIA URBANA E USO DO SOLO

A retomada das discussões acerca da "renda fundiária" a partir de autores que se preocupam com temas urbanos é um fato relativamente recente, sobretudo entre os marxistas (198). De fato, após a célebre obra de Kautsky, que sistematiza as proposições de Marx a partir do exame das relações entre agricultura e capitalismo, assistimos a um período de relativo "esquecimento" do tema, o qual reaparece agora ilustrando questões urbanas. Sem dúvida, ao longo deste período, que coincide com a história do capitalismo moderno, a industrialização e a urbanização tenderam a "aproximar" o campo da cidade. Em contrapartida, o solo urbano tornou-se uma mercadoria extremamente valorizada, e como consequência, os esforços para uma teorização globalizada do circuito desta mercadoria reintegraram a temática da "renda territorial" ao primeiro plano do debate teórico. Mas se há relativo consenso sobre a importância das discussões, a unanimidade termina aqui. Neoclássicos, marginalistas e marxistas compõem três correntes de análise internamente muito diferenciadas.

As divergências começam a partir da própria fundamentação teórica, isto é, a partir dos pressupostos e da abrangência da teoria da renda territorial. Outra vertente já mais particularizada levanta questões acerca da natureza da renda, isto é, acerca dos tipos de renda realmente existentes e sua evolução. Finalmente deve-se sublinhar que, pressupondo a propriedade privada, a renda territorial coloca questões políticas e ideológicas complexas. O problema da relação renda-capital e da possibilidade de

(198) Uma excelente revisão do debate entre marxistas encontra-se em Bentivegna, V.: "La questione della rendita urbana nella teoria marxista contemporanea" in *Crítica Marxista* nº 4, 1980 Ed. Riuniti Roma.

se extrair uma renda especificamente urbana se apresenta então como fundamental para o esclarecimento das determinações do uso do solo e sua transformação, e portanto para a definição da "deterioração urbana".

Tratando-se de um problema tão amplo, façamos inicialmente uma restrição de caráter metodológico. Há uma objeção preliminar dos marxistas aos neoclássicos por estes identificarem terra e capital. Para Guillermo Flichman por exemplo, a substituição da teoria do valor-trabalho para a do valor-utilidade representa um empobrecimento irremediável na análise, pois equivaleria a identificar um meio de produção produzido (máquinas, etc.) com outro não-produzido (a terra). Aqui evidentemente a referência é ao solo-base, uma vez que a acessibilidade e a verticalização podem ser considerados como "solo-criado". Para Flichman, é exatamente a característica natural de bem não reproduzível que confere à terra a possibilidade de se extrair uma renda. Desse modo, independentemente das diferenças entre o rural e o urbano, para que haja uma renda territorial ou fundiária é preciso considerar dois pressupostos : 1º a irreprodutibilidade do espaço; 2º a existência de uma classe social que detenha o monopólio desta "condição geral" (199).

O passo seguinte consiste em verificar como se dá o vínculo entre renda fundiária e capital. Francesco Indovina por exemplo sustenta a hipótese de que a renda representa um "elemento passivo" em relação ao capital. Ele admite que a renda influencia sobretudo a determinação de padrões construtivos dos elementos do território, mas adverte que, mesmo nesse caso são ainda as condições tecno-sociais e o processo do capital que determinam as condições da renda e não o inverso. Assim ainda que a renda seja fundamental na configuração do território, a produção e organização do espaço físico não dependem diretamente dela, mas do processo do capital

(199) Flichman se ocupa em analisar a renda agrária e sua influência na formação territorial argentina, mas suas reflexões iniciais nos parecem válidas em geral. Ver Flichman, G.: "Sobre a teoria da renda fundiária" in Estudos CEBRAP nº 20 S. Paulo, 1977 pgs 29-73

em sua totalidade. Em síntese, não é a renda que determina o processo capitalista, mas ao contrário, o capitalismo em sua evolução que determina as formas de renda (200).

Esta abordagem nos parece profícua, pois alerta para os equívocos muito comuns em se colocar renda e capital em campos totalmente contrapostos e hostís. Com efeito, se à época de Marx, os proprietários fundiários apareciam como classe precedente e antagônica à dos capitalistas, hoje ao contrário, na maioria dos casos o capitalista e o proprietário de terras se confundem. Desse modo, vale assinalar que, embora a terra, do mesmo modo como a cidade, apareçam "externos" ao capital; este, no seu processo de desenvolvimento fará com que a terra se subordine à lógica do lucro através da renda, assim como subordina o trabalho através do salário (201). Então a terra, apesar de não possuir valor, por ser um bem não produzido, apresentará todavia um preço, já que, como o trabalho, é "apenas" uma mercadoria no capitalismo.

O grande problema consiste portanto em saber exatamente como a terra pode tornar-se uma mercadoria extremamente valorizada, mesmo quando não incorpora trabalho algum, permanecendo ociosa e improdutiva. Ora, é preciso ressaltar antes de mais nada que o preço da terra existe como resultado da renda e não o inverso. Assim, o que se fixa primeiro são os preços das mercadorias produzidas, com base no valor nelas contido. A seguir esse preço é estabelecido em função da concorrência entre capitalistas. Só após este circuito será deduzida então uma parcela de lucro que cairá nas mãos do proprietário de terras, isto é, do rendeiro. Finalmente, a renda é capitalizada, fazendo surgir assim o preço da terra (202).

(200) Cf. Indovina, F.; Calabi, D.: "Sobre o uso capitalista do território" mimeo. trad. L.L.Fernandes e M.Marques pg. 10

(201) Martins, J. de S.: "A sujeição da renda da terra ao capital e o novo sentido da luta pela reforma agrária" in Rev.Civilização Brasileira nº 22 pp 206-207

(202) Veja-se Galvan, G.C.: "A renda da terra na evolução do capitalismo" in Temas de Ciências Humanas, Livr.Ed.C.Humanas, S.Paulo, 1980 nº 7

No circuito de sua valorização, o capital adquire então a mercadoria terra como meio de produção, tornando-a em consequência equivalente de capital. Daí deriva a dificuldade em se distinguir renda e lucro, principalmente nos casos onde o capitalista e o rendeiro são a mesma pessoa, aliás a situação mais comum no capitalismo monopolista. Do ponto de vista do investidor imobiliário que pretende utilizar capitalisticamente a terra, a renda aparece então sob a forma de um juro do capital. No entanto, quando passamos do investidor individual para o conjunto da sociedade vemos que a renda nada mais é do que parcela da mais valia global apropriada pelo proprietário de terras. Assim, embora o capital tenha que pagar um tributo inicial ao proprietário de terras para poder utilizá-la, essa imobilização acaba sendo amplamente recompensada, pois leva o proprietário de terras a dividir com o capitalista, os frutos da exploração do trabalho. A renda capitalista, cuja origem histórica é o arrendamento agrícola (203) distingue-se da renda pré-capitalista pelo fato de que, quem paga aos proprietários é a sociedade inteira e não o trabalhador individual. Isto leva alguns autores a concluir que "a renda capitalista da terra não nasce na produção mas na distribuição de mais valia" (204). Este é um ponto extremamente controverso que remete para o que Vincenzo Bontivegna denominou de "questione fondamentale" sobre a teoria da renda: trata-se em síntese de saber se a renda é um fenômeno anômalo ou orgânico ao capital (205).

Segundo este autor, não apenas as questões acadêmicas, mas políticas ligadas à teoria da renda tem origem nesta distinção. Se se privilegia a distribuição de mais-valia, e se consi-

(203) A concepção do próprio Marx encontra-se entre os capítulos XXXII e XLVII Livro 3 Vol. 6 de "O Capital"

(204) Martins, J. de S.: "A sujeição da renda..." op.cit. pg.208

(205) Bontivegna, V.: op.cit. pg. 163 e seguintes.

dera a terra como condição externa mas necessária ao capital, tendendo-se a superestimar a propriedade do solo, individualizando-se a classe social dos rendeiros. O Estado nesse caso pode ser visto como neutro (produtor abstrato do espaço organizado), ou como instrumento direto de uma classe (a dos rendeiros). A crítica recai geralmente no parasitismo da renda, o que leva a pontos extremados: ora a luta de classes é vista como intra-burguesa entre capitalistas e proprietários fundiários, ora opõe-se mecânicamente propriedade fundiária a coletividade. Nesse caso a classe operária assume um papel secundário, pois não está em jogo a questão do salário. Em termos políticos prega-se a aliança entre capitalistas e operários contra os proprietários fundiários, concluindo-se que a eliminação da propriedade fundiária implicaria na eliminação da renda. O resultado seria um espaço mais racionalizado, porque o excedente especulativo da renda seria transformado em investimento produtivo, o que incentivaria a indústria de construção civil. A objeção a este esquema lógico, apesar de suas contribuições é que ele isola a construção civil do conjunto do processo de acumulação, como se ele só sofresse a interferência da renda e da propriedade fundiária. O papel da renda no conjunto do processo de acumulação e uma teoria de longo prazo para explicar as determinações do uso do solo tornam-se nebulosos.

Por estas razões, Bentivegna preferirá o caminho que parte da constatação de que a renda tornou-se orgânica ao capital ao menos na era monopolista, e em consequência, a propriedade fundiária deixa de ser fundamental em si mesma, para se avaliar a dinâmica da mais-valia e processo de valorização do capital em conjunto. O fulcro da análise passa a ser então a produção de mais-valia, e a propriedade fundiária deixa de ser uma questão sobretudo ideológica ou jurídica, para ser vista em suas relações econômicas e sociais. Nesse caso, embora a propriedade fundiária possa ser considerada em si mesma, como desnecessária para a existência do capitalismo, já que em tese sua superação até o re-

forçaria, ela se põe entretanto como necessidade histórica que pode adaptar-se ao capital. Este em seu desenvolvimento e na luta contra a renda faz desenvolver novas formas de propriedade, como por exemplo a estatal e fraciona os rendeiros entre monopolistas e não monopolistas. De um lado aparece uma fração organicamente articulada ao capital financeiro; de outro a propriedade fundiária não capitalista ou não monopolista. O significado da renda dependerá portanto da posição de cada fração no conjunto da formação social, isto é, em termos economicos políticos e ideológicos. A contradição com o capital não é portanto jurídico-formal, mas imanente ao próprio processo de valorização do capital e expressa no espaço urbano a contradição entre o caráter social das necessidades e privado do consumo. O efeito da renda é bem mais amplo, alcançando a própria taxa de acumulação. A contradição renda-capital, torna-se assim, interna ao próprio capital, na luta pela posse de mais-valia excedente e pelo controle das condições gerais. O Estado torna-se "programador" das condições de formação e realização da renda urbana não por estar subordinado ao bloco imobiliário, mas para sustentar o conjunto do processo de acumulação e evitar a contradição mais profunda entre capital e trabalho. O mercado por fim não é idealizado num esquema de livre-concorrência, mas analisado a partir das condições concretas de monopólio, que variarão em cada formação social. Dentro desta teorização, Bentivegna conclui que a renda fundiária urbana deve ser interpretada em termos de relações de classe concretas, a fim de evitar o esquematismo que opõe a classe operária ao pequeno proprietário fundiário e ao capital financeiro simultaneamente, sem se dar conta das variações internas à própria propriedade fundiária (206).

Curiosamente, um procedimento metodológico semelhante

(206) Nos limitamos aqui praticamente a reproduzir as reflexões de Bentivegna, V.: *op.cit.* sobretudo suas conclusões, entre as páginas 165 e 171.

como o do próprio Marx, para quem a análise da renda deve partir da totalidade do ser social e não apenas dos conceitos da economia política, pode levar a um resultado formalmente distinto. Polemizando com Lassale -o representante da pequena burguesia fundiária-, Marx advertia de que não se pode criticar o capitalismo deixando "intocada" a propriedade do solo. Em suas próprias palavras: "En la sociedad actual, los medios de trabajo son monopolio de los propietarios de tierras (el monopolio de la propiedad del suelo es incluso, la base del monopolio del capital) y de los capitalistas" (207). Se se transpõe mecanicamente este raciocínio para os dias de hoje pode-se concluir que a renda se opõe ao monopólio. No entanto, quando, ao contrário, a propriedade fundiária torna-se monopólio do capital financeiro, e a base da propriedade fundiária torna-se ao inverso, a propriedade de capital; somos forçados a tentar atualizar Marx. Hoje, não se pode criticar a propriedade fundiária deixando intocada o capital financeiro.

Como se vê, dos mestres deve-se reter antes o método do que as conclusões. Por isso, no que tange à discussão acerca da especificidade de uma renda fundiária urbana, em que pese a ausência de uma teorização dos "clássicos", devemos ressaltar que a propriedade, independentemente de suas formas, deve ser vista como uma relação social historicamente determinada. A concretização da teoria da renda fundiária urbana deve levar em conta portanto o conjunto das condições sociais, o que implica em historicizar o problema. Este procedimento evita que se superes-time ou se subestime as diferenças entre o rural e o urbano quando se analisa a renda. Restringiremos portanto a verificação do mecanismo de formação da renda fundiária urbana (absoluta, dife-

(207) Veja-se Marx, K.: "Crítica del Programa de Gotha" Ed. Progreso, Moscou, 1977 pg. 13.

rencial e de monopólio) pressupondo a vigência do capitalismo monopolista plenamente desenvolvido.

Retomemos primeiramente a propriedade privada do solo, que define uma renda absoluta, derivada do estatuto jurídico-político que confere a uma classe, o monopólio sobre um meio de produção não produzido. Os proprietários fundiários adquirem assim o "direito" de controlar a oferta de terras no mercado imobiliário, criando artificialmente uma "escassez relativa" de terras, ao retirá-las da produção quando lhes convier. Dado que os proprietários não precisam ceder todas as terras ao mesmo tempo, torna-se possível auferir renda sobre as improdutivas, o que leva à estocagem de terras visando futuras "vantagens de localização" (208). Daí a especulação pois o proprietário só cederá seu terreno por um preço acima do médio. Ocorre porém que estas terras singulares, apropriadas individualmente, possuem qualidades que lhes são intrínsecas -naturais e históricas-, o que diferencia uma das outras, dando origem às rendas diferenciais. Elas surgem em função da diferença entre a rentabilidade individual e a geral, pois a posição mais vantajosa de uns sobre outros gera sobrelucros embolsados sob a forma de renda (209).

Um mesmo montante de investimentos pode retirar portanto uma parcela diferencial de mais-valia em relação a espaços singulares, em função de suas características específicas. Isto nos leva a crer que neste caso é possível abstrair as diferenças entre o rural e o urbano quanto à existência da denominada renda diferencial-I. Deve-se ressaltar porém, que o diferencial de produtividade no caso urbano depende preferencialmente da localização, ao passo que no mundo rural a determinação fundamental

(208) Veja-se a respeito Cunha, P.V. da; e Smolka, M.O.: "Notas críticas sobre a relação entre rendas fundiárias e uso do solo urbano" FUNDAP - S. Paulo, novembro 1978 pg 34 e seguintes.

(209) Veja-se Silva, A.C. da: "A Metrópole ampliada e o bairro metropolitano" ed. do autor mimeo. Tese FFLCHUSP 1982 pp 242-243

recai sobre a fertilidade natural. Pode-se objetar também que o preço das mercadorias se forma diferentemente na agricultura e na indústria. Os produtos agrícolas, produzidos simultaneamente em terras mais e menos produtivas chega ao mercado com preço uniforme, gerando rendas diferenciais em função dos custos de transporte e fertilidade do solo variados. O solo e as benfeitorias, e em especial as edificações não chegam ao mercado com o mesmo preço: dependem ao contrário de seus custos de produção e sua localização(210). O problema principal aqui reside em saber se a "acessibilidade" constitui um atributo universal suficientemente amplo para anular as diferenças entre o rural e o urbano. Para Silva parece que sim pois lembra que embora o capital não se vincule ao lugar, a "distancia de mercado" aparece sempre como um "limite" que leva à luta pelo monopólio da terra urbana e rural (211). Para Ball e Bolaffi parece que não, pois assinalam a intervenção de outros fatores como a qualidade ambiental e o controle monopolístico sobre certas áreas (212). De qualquer modo, dado que não só a acessibilidade como também a própria qualidade ambiental passam a ser prevalentemente "produzidas" e monopolizadas, acreditamos que seja possível extrair uma renda diferencial I no urbano gerada pelas diferentes situações a que cada espaço singular está vinculado.

Mas é preciso examinar ainda a renda diferencial II que teóricamente resulta de aplicações distintas de capital, abstrahidas as diferenças de situação. Nesse caso, um maior investimento pode intensificar a exploração do terreno, seja através do uso

(210) Quem levanta objeções à transferencia da teoria da renda da agricultura para o caso urbano é M. Ball "Differential rent and the role of land property" in International Journal of Urban and Regional Research Vol 1, 1977 nº3

(211) Silva; A.C. da: op. cit. pp 231-234

(212) M. Ball é citado por Bolaffi, G.: "O papel da renda fundiária nos processos de concentração de renda urbana" FUNDAP, mimeo. nov. 1978

de fertilizantes no caso agrícola, ou através da verticalização nas áreas urbanas. Lojikine porém assinala que neste último caso tratar-se-ia de uma renda diferencial-I produzida por diferenças de "construtibilidade". A diferencial-II não apareceria, pois o locatário não realizaria qualquer investimento, exceto nos casos em que o próprio construtor imobiliário equipa um espaço para alugá-lo a terceiros (lojas, escritórios, etc.). A diferencial-II surgiria pelas diferenças de investimentos entre os centros melhor e pior equipados (213).

Finalmente, a teoria clássica menciona uma renda de monopólio, surgida quando um determinado atributo do espaço possibilitasse uma redução no investimento de capital, gerando assim um lucro "extra" graças à monopolização desse recurso. No caso rural o exemplo mais comum é o da cachoeira. No caso urbano, dado que a renda de monopólio é determinada pelo preço de monopólio, elas serão "cruciais", "particularmente em áreas densamente povoadas" (214). Nas condições atuais do mercado imobiliário, a "segurança" e o "ar puro" parecem cada vez mais "externalidades" agregadas ao preço de monopólio dos "condomínios fechados".

Seja como for, em que pesem as dificuldades de uma discussão mais técnica acerca da renda fundiária urbana, o fato é que a propriedade fundiária confere ao proprietário uma renda potencial. O capital paulatinamente vai subordinando a renda através de inversões em capital fixo. O acesso, o aproveitamento e a proximidade a certos equipamentos afetam a magnitude das rendas, assim como os investimentos. A renda fundiária urbana pode aparecer: a) na construção civil (composição orgânica baixa e sobre-

(213) Cf. Lojikine, J.: "Existe uma renda fundiária urbana?" in Forti, R. (org.) "Marxismo e urbanismo capitalista"; Livr. Ed. C. Humanas, 1979, pg 88

(214) Marx, K.: "O Capital" Volume 3pg 775 citado por Silva, A.C. da op.cit. pg 242

lucros), b) na locação de residências, c) na locação industrial; d) na locação de equipamentos coletivos (215). Subordinada ao capital, a terra é inserida no circuito especulativo do mercado, podendo valorizar-se muito mais rapidamente do que aos produtos que serve de suporte. "Uma vez surgida, a renda serve para alocar o uso do solo" (216).

Na lógica do capital, ocupa a melhor localização quem pode pagar mais por ela, e pode pagar mais por ela quem pode usá-la mais intensamente. Abstraidas as divergências, todos os autores concordam que verticalização-rendas fundiárias e lucros financeiros estão estreitamente entrelaçados. Quando o uso determina o valor, a renda ainda pode dar maior eficiência. Quando a renda determina o uso, surge a especulação e a escassez artificial. O preço seleciona o uso, fazendo surgir simultaneamente a segregação social no espaço urbano e a deterioração da centralidade (217).

(215) Lojkin, J. : "Existe uma renda fundiária urbana" op. cit. Aqui tentamos sintetizar a complexa discussão de Lojkin não só ao nível do mecanismo de formação, como nos ramos em que surge.

(216) Harvey, D. : "A justiça social e a cidade" Ed. Hucitec. S. Paulo trad. Armando Correa da Silva, S. Paulo, 1980 pg. 163. É muito interessante a análise deste autor sobre os agentes sociais que atuam no espaço urbano: 1-usuários; 2-corretores de imóveis; 3-proprietários; 4-incorporadores e indústria de construção civil; 5- instituições financeiras, 6-instituições governamentais pp 37-44

(217) Lojkin, J. : "Contribuição a uma teoria marxista da urbanização capitalista" op. cit. pp 27-32.

CAPÍTULO 7

"DETERIORAÇÃO", "SUPER-URBANIZAÇÃO" E "CERCAMENTO URBANO"

Como vimos, o processo de urbanização tipicamente capitalista apresenta certas particularidades notáveis: não se trata mais apenas da disseminação de núcleos de povoamento concentrado, mas da realização de uma alteração qualitativa no uso do solo através da difusão de equipamentos. A cidade tornou-se por isso uma "aglomeração para produzir" (218), e sua organização interna passou a depender cada vez mais do processo geral de produção e realização de mais-valia. Mas enquanto sob o ponto de vista da formação de mais-valia a "cidade" não é essencial, já que o conflito fundamental, a exploração do trabalho, ocorre na "empresa"; quanto à sua realização ela assume o primeiro plano: lugar do mercado, do crédito, das finanças e dos serviços (219). A propriedade privada do solo então não desaparece, mas ao contrário, reforça-se com a subordinação da renda ao capital e a transformação do solo em mercadoria. O preço do solo condiciona o consumo e as rendas fundiárias passam a ser uma forma de combater a própria queda tendencial da taxa de lucros: o lucro médio que cai é compensado pelo crescimento das rendas fundiárias (privatização das áreas melhor equipadas). Mas a produção de diferenças entre áreas melhor e pior equipadas implica por sua vez na própria produção e instalação dos equipamentos o que levaria à anulação das diferenças. Para que estas possam ser recriadas, isto é, para que o solo urbano possa reproduzir-se continuamente como capital, impõe-se então como condição, uma dupla monopolização: a do solo e a do

(218) Cf. Lipietz, A.: "Alguns problemas da produção monopolista do espaço urbano" op. cit. pg. 7

(219) Ver Lefébyvre, H.: "O pensamento marxista e a cidade" Ed. Ulysseia Lisboa 1972 especialmente o capítulo 4- "O capital e a propriedade do solo"

Estado. A transformação da floresta em solo agrícola, desta em solo urbano e a renovação dos centros colocam-se então como momentos da valorização capitalista do espaço. Para Lefébvre * "A principal contradição situa-se entre o espaço globalmente produzido, à escala mundial, e as fragmentações e pulverizações que resultam das relações de produção capitalistas" (220). O crescimento urbano capitalista implica assim, necessariamente, numa reestruturação do uso das áreas já ocupadas (221). A deterioração da natureza, do campo e da cidade são a marca da urbanização capitalista.

A deterioração do centro acompanha assim o próprio crescimento urbano. O centro deve expandir-se à medida em que cresce a população a que serve, mas este crescimento esbarra na presença dos bairros circunvizinhos: o "ghetto" deteriorado ou a "zona de transição" aparecem como subprodutos da subordinação do urbano ao capital (222).

Neste ponto, novamente, uma diferenciação de enfoques é inevitável: na literatura de filiação positivista a "deterioração" aparecerá como um dado, enquanto para os marxistas, ela se constituirá antes de mais nada num problema. Uma vez que para os primeiros o fundamental consistirá na discussão acerca de qual "renovação", iniciaremos, com os segundos, tentando determinar as causas da "deterioração urbana".

Como já vimos, há uma determinação estrutural ligada ao próprio movimento contraditório do capital. Mas há além disso, mediações, entre as quais chama particular atenção a indústria de construção civil, ramo dinâmico que articula o capital financeiro com as rendas fundiárias. É sabido que este setor se caracteri-

(220) Lefébvre, H. : "O pensamento marxista..." op. cit. pp 169/70

(221) Ver Singer, P. : "O uso do solo..." op.cit. pg. 84

(222) Há uma extensa literatura a respeito que retomaremos adiante comparando as noções de "bairro deteriorado", "zona de transição" e "espaço circular interno".

za pela sua baixa composição orgânica, seu relativo atraso tecnológico, alta exploração do trabalho e formação de sobrelucros. A análise concreta no entanto exige verificar as diferenciações internas (grandes e pequenas empresas, auto-construção, etc.), as relações com o Estado, e com o mercado em geral.

Segundo Lipietz, a principal barreira à modernização da construção é o seu mercado restrito. Dado que a demanda precede e comanda a produção, não se procura produzir em "série". Trabalha-se com ferramentas, não com máquinas (223). Topalov por sua vez, ressalta dois obstáculos: o período de rotação longo do capital, e a base fundiária da produção (224). Curiosamente porém, embora Lipietz também concorde com este último "entrave", verificamos em contrapartida que o desenvolvimento tecnológico do setor se dá, segundo o próprio Topalov, pela pressão das rendas fundiárias. Ele lembra que enquanto a indústria de construção não podia construir num solo desfavorável, era o monopólio dos terrenos favoráveis que fixava a renda absoluta. Este limite impeliu a que se viesse a construir em qualquer terreno, fazendo surgir rendas diferenciais sobre os mais favoráveis (225). No caso os dois autores estão se referindo especialmente à construção de habitações. Mas há também a construção de benfeitorias, o que faz remeter novamente ao Estado. Em princípio, as habitações referem-se à reprodução da força de trabalho, e as benfeitorias -sobretudo as vias de circulação- à reprodução do capital. Mas, dependendo do tipo de mercado, pode-se verificar uma inversão desta situação. Há que se distinguir então a propriedade privada do solo, a propriedade privada da habitação, a propriedade privada da indústria de construção civil, o financiamento estatal e o consu-

(223) Extraído de Seabra, O.: "A muralha que cerca o mar", dissertação de mestrado, FFCHUSP, 1979 pg. 58 que comenta as opiniões de Lipietz em seu conhecido "Le tribut foncier urbain"

(224) Topalov, C.: "Análise do ciclo de reprodução do capital investido na indústria de construção civil" in Forti, R. (org): "Marxismo e urbanismo capitalista" op.cit pg 53

(225) Ibidem pg. 74

no coletivo das benfeitorias -o que é a regra considerada "normal" no mercado- ; de situações distintas, muitas vezes consideradas "anômalas" onde surgem a posse do solo urbano e a auto-construção, ou então quando o financiamento privado se incumbe das benfeitorias, o estatal da habitação, e pode surgir o consumo privado das benfeitorias. Temos portanto um quadro complexo que apresenta várias contradições: entre o estatal, o público e o privado; entre os capitais individuais e o capital em geral; entre este e o trabalho. Uma vez mais, uma consideração de caráter histórico se impõe.

David Harvey lembra-nos que a divisão interna ao capital entre rendeiros, construtores e o capital em geral, assim como o fracionamento entre grandes e pequenos capitais e trabalhadores melhor e pior remunerados é um produto histórico, resultado da dialética entre capital fixo e fundo de consumo (225). Ele assinala como característica fundamental do capitalismo a separação entre o local de trabalho e o local de moradia; base ecológica de distintas concepções ideológicas acerca do "trabalhar", e do "viver". Partindo do exemplo norte americano ele constata que em 1810 a indústria têxtil ainda era sobretudo doméstica naquele país, mas em 1860 já era fabril. Isto implicaria em que as habitações, inicialmente produzidas também domesticamente, passassem aos poucos a ser produzidas a nível de mercado. Num primeiro momento, a escassez de habitações derivada da propriedade privada do solo dá um poder monopolístico aos proprietários, mas o desenvolvimento dos transportes -trens e bondes- contrapõe-se a esse poder. O crescimento suburbano fez então cair a taxa de renda perto do centro, o que libertou o trabalhador do "aprisionamento geográfico", a que estava submetido. O capital industrial em seguida passaria a produzir valores de uso para o consumo bem mais rapidamente do que as habitações, e a preços mais baratos. Bens

(225) Harvey, D.: "O trabalho, o capital e o conflito de classes em torno do ambiente construído" op. cit.

duráveis e itens do fundo de consumo, como as habitações, tornaram-se mercadorias importantes. A pressão dos próprios operários por habitações foi certamente um componente decisivo na passagem desta à condição de mercadoria, mas não podemos esquecer que o capitalismo levou um longo tempo madurando condições de centralização de capitais e produtividade da construção civil até atingir o ponto em que o Estado passasse a financiar as habitações. Foi necessário que se autonomizasse um capital de giro para que as construções pudessem ser produzidas como mercadorias; e foi necessário um aprofundamento da divisão de trabalho que permitisse ampliar para certas camadas do operariado o consumo da "casa própria", até então restrito às classes ricas e médias.

Esse estágio com efeito, só viria a ser plenamente alcançado após a segunda guerra mundial. A destruição da guerra, sobretudo na Europa, se tornaria como que a "acumulação primitiva" que permitiria a passagem da construção civil ao estágio monopolista. Este "atraso relativo" em relação a outras indústrias, deve-se acima de tudo à longa rotação do capital produtivo do setor. Como a habitação é consumida lentamente, sua mercantilização leva por um lado a que o capital procure "encurtar" a "vida útil" dos imóveis, e por outro procure expandir a "casa própria" para os subúrbios onde os preços dos terrenos são mais baixos. A introdução do automóvel corresponderá à nova revolução dos transportes que viabilizará este novo padrão de crescimento urbano. O trabalhador barganhava assim, a liberdade geográfica alcançada com o transporte coletivo pela prisão da casa própria, recebendo em troca a possibilidade de uma liberdade ainda maior através do transporte individual. A monopolização da indústria de construção civil pressupõe assim, um fluxo permanente de solo urbanizável (226), o que pode ser obtido incorporando solo agrário aos subúr-

(226) Veja-se Topalov, C. :op.cit. pg. 58 e seguintes.

bios ou então renovando os centros. Se o que foi dito para a habitação for válido para as demais edificações e as benfeitorias, isto é, seu lento consumo, então poderemos falar em uma "super-urbanização" dos centros urbanos que é complementar à suburbanização da periferia.

Por "super-urbanização" estamos entendendo aqui o processo de super-produção do espaço urbano viabilizado pela monopolização da indústria de construção civil. Ele se caracterizará por dois momentos: a demolição e a verticalização. Decerto em tese pode haver demolição sem verticalização e vice-versa. No entanto o usual é ao contrário que ambos estejam entrelaçados, colocando-se normalmente aquela como pressuposto desta. A indústria de demolição civil com efeito é ainda um fenômeno não estudado mas decerto relevante para compreender a construção monopolista. De fato, da picareta à implosão, passando pelo "bulldozer", a indústria de demolição civil parece ter colhido mais feitos no campo do avanço tecnológico do que sua congênere construtiva. Dado porém que este é ainda um assunto nebuloso, nos limitaremos a observar que as demolições parecem haver alcançado um nível de verdadeira "indústria" concomitantemente à autonomização de um capital de promoção e à subordinação de todo o setor imobiliário ao capital financeiro. Mas é sobre a verticalização necessária, corolário da indústria de demolição civil que poderemos tratar mais em detalhe.

O fenômeno da verticalização tem sido estudado por alguns autores, entre os quais destacam-se dois geógrafos: Jean Gottmann e James Johnson (227). Em ambos, ao lado de informações históricas importantes, podemos encontrar alguma reflexão sobre a localização dos mesmos, mas é sobretudo em Gottmann que há uma

(227) Tratam-se dos seguintes textos: Johnson, J.H.: "The geography of the skyscraper" in Journal of Geography Vol LV nº 8, nov. 1956 Thomas Frank Berton Ed., N.Y.; e Gottmann, J.: "Why the skyscraper" in Geographical Review vol 56. 1966.

preocupação explícita em se decifrar porque se constróem arranha-céus.

Técnicamente, ele se torna uma possibilidade a partir do sistema patenteado em 1848 por Bogardus, de colunas de ferro pré-fabricadas utilizadas na construção dos muros exteriores dos prédios (228). Combinadas com o elevador, que já era utilizado nas minas de carvão, estão dadas as pré-condições da engenharia que terminariam por afetar a arquitetura, o urbanismo e a própria geografia. No início, a energia hidráulica dos elevadores e o peso da alvenaria ainda constituíam obstáculos, mas com a invenção do elevador elétrico, das colunas de aço e do vidro, as possibilidades se tornaram ilimitadas. A altura e a área ocupada pelos arranha-céus não é portanto um problema técnico, mas social. Para Gottmann, mais do que o arranha-céu isolado, a sua concentração, isto é, a "skyline" expressa a nova estrutura de empregos do período contemporâneo, onde cresce o setor não-produtivo ligado às finanças e gerenciamento. Ele lembra que a necessidade de comunicação entre os executivos tornou-se fundamental, e a "skyline" com seus restaurantes, bancos, e a veloz circulação de papéis em suas torres é o ambiente adequado para tal. Sua colocação não deixa de ser abrangente pois lembra que mesmo pequenas cidades do "Terceiro Mundo" procuram ter seu arranha-céu por "status"; o oposto do que se deu na União Soviética e mesmo em Paris, onde sofreram críticas severas, pelo menos no início. Gottmann é otimista quanto à nova arquitetura que expressa este "modo transacional de vida", onde a transparência dos vidros revela "um modo de vida livre" a partir do momento em que pode-se olhar de fora para dentro dos edifícios. E talvez tenha razão em determinar a razão da "skyline" antes pela necessidade de contatos entre os trabalhadores qualificados do que pela necessida-

(228) Veja-se Johnson, J.H.: op.cit. pg 382

de das rendas fundiárias. A fragilidade de sua análise no entanto aparece quando se questiona o problema da localização da "skyline". Afinal, por que se constrói no Centro ?

Se o desenvolvimento da sociedade fosse linear como parece ser o da técnica, os edifícios mais altos deveriam localizar-se na Periferia, pois do Centro para lá estariam os prédios mais antigos, expressando os sucessivos limites históricos nas técnicas construtivas. Ora o que se dá é exatamente o inverso. O problema portanto não é saber por que se verticaliza, mas por que se demole primeiro. Estranhamente Gottmann não menciona esta questão, mas lembra, de passagem, que os preços do solo são proibitivos para residências no Centro (229). Mas afinal por que esses preços são mais altos no Centro ? Porque se verticaliza. Neste ciclo pode-se chegar ao Céu, mas ainda assim será necessária uma base. E sobre esta valerá a pena ou não verticalizar dependendo das condições de retorno, que por sua vez dependerá da localização, o que nos traz de volta às rendas fundiárias e à propriedade privada do solo. Assim, vemos que o maior investimento de capitais (a verticalização) está articulado à elevação das rendas fundiárias: "é o elevado preço das localizações urbanas que justifica a verticalização e essa, conjuntamente com os outros elementos diferenciadores do espaço urbano, o volume das rendas fundiárias" (230).

Porisso, sob o domínio da propriedade privada de "parcelas do globo terrestre" a verticalização aparece via de regra associada à demolição.

O capital necessita permanentemente recriar diferenças e modificar os usos do espaço, o que torna a "super-urbanização"

(229) Gottmann, J.: op. cit. pg. 209

(230) Smolka, M.O.; Cunha, P.V. da: "Notas críticas sobre a relação..." op. cit. pg. 23

um fenômeno de alcance universal. Ela se distingue portanto do que alguns autores denominaram de "hiper-urbanização" para caracterizar as metrópoles do Terceiro Mundo onde é grande a "marginalidade social" (231). A "super-urbanização" ao contrário, é um instrumento de reprodução de rendas fundiárias de alcance geral. Mas para que estas sejam capitalizadas, a intervenção do Estado será fundamental, pois só ele, através das "leis de desapropriação" pode mediar a transferência de renda das mãos dos proprietários de terras para as do capital financeiro.

Surge assim o "cercamento urbano", ao mesmo tempo essência e coroamento do processo de "deterioração", isto é, a monopolização dos terrenos melhor situados pelo grande capital. Marx em "O Capital" analisa o processo de expropriação dos camponeses britânicos entre os séculos XV e XVIII que passou à história com o nome de "cercamento" (232). Lenin por sua vez em seu clássico "Imperialismo,..." mostrou como a fusão do monopólio dos transportes com a propriedade da terra foi tremendamente lucrativa, com a intensa especulação das laterais das cias. privadas de Metrô ou trem (233). Lojikine, tentando pensar a situação contemporânea, lembra a fusão do capital financeiro com o monopólio fundiário, o que reforçou ainda mais as características parasitárias e especulativas do capital, fazendo-as chocar de modo mais agudo com as necessidades de aprimoramento técnico e de investimentos produtivos que a própria lógica do capital impõe. Ao apropriarem-se das áreas melhor situadas, as enormes rendas especulativas geradas pelas "vantagens de situação" acabam nas mãos dos grandes monopólios financeiros, os quais con-

(231) Este termo aliás, apoiado na teoria da dependência é criticado por Sovani, N.V.: "The analysis of over-urbanization" E.D. C.Ch, junho 1964 pg 113

(232) Marx, K.: "O Capital" Livro 1 Vol. 2 Cap. XXIV "A Chamada acumulação primitiva"

(233) Lenin, V.I.: "El imperialismo, fase superior del capitalismo" Ed. Progreso, Moscou, pg 211

trolam os mercados fundiário e imobiliário. A demolição porisso é necessária, pois do mesmo modo como se queimavam as chupanas dos camponeses no século XV para que a expulsão completasse a expropriação, hoje a destruição dos prédios é a única forma de garantia contra indesejáveis: sejam trabalhadores de classe média, operários a pequena burguesia ou mesmo os desempregados.

A descrição de Castells sobre a luta que se desenvolve nos dias de hoje entre os "squatters" (invasores de prédios abandonados) e as "gangs" de incendiários contratados pelo capital financeiro para desalojá-los (234), possui um conteúdo que permite a analogia. Mais comumente porém, o capital se utiliza da força do Estado: o "cercamento urbano" concretiza-se num programa de renovação urbana. Ele garante que se reproduza a oposição entre "centro melhor equipado" e "periferia pior equipada" fazendo aumentar ainda mais a acesssibilidade do centro (235).

Neste ponto torna-se necessária uma precisão de caráter conceitual. Como vimos, a "deterioração urbana" nada mais é do que a manifestação fenomênica de um processo de "super-urbanização" cujo resultado é o "cercamento urbano". Colocada a questão nestes termos, a "deterioração" perde a sua auréola de naturalidade. Ao invés de decorrer da ação natural do tempo sobre o patrimônio edificado (lembramos que a deterioração urbana afeta também os serviços sociais), ela é ao contrário, consequência natural do processo de centralização de capitais. É portanto um fenômeno que surge espontaneamente em função do excesso de uso das áreas centrais. Já a renovação decorre da ação deliberada do planejamento estatal. Assim a deterioração expressa um processo mais abrangente cuja renovação é um desdobramento necessário. Aqui estamos empregando o termo renovação num sentido genérico de renovação de funções. Mas a "renovação urbana" historicamente ficou con-

(234) Castells, M.: "Crisis Urbana y Cambio Social" Siglo XXI, 1981

(235) Lojkine, J.: "El marxismo, el Estado y la cuestión urbana" Siglo XXI 1979 pp 160 e segs.

sagrada a partir da experiência norte americana de pós- guerra. É preciso distingui-la portanto de outras reurbanizações como a que caracterizou a passagem do século XIX ao XX, mais conhecida como "reforma urbana" (236).

A intervenção em larga escala do Estado em programas de renovação urbana nos Estados Unidos tem sua origem remota no ano de 1949 quando define-se uma política habitacional a nível federal visando alcançar 3 objetivos: 1º Eliminar habitações inadequadas, através da demolição de cortiços e áreas decadentes; 2º estimular a construção civil, de forma a eliminar o problema da escassez de moradias; 3º proporcionar uma habitação decente e um ambiente de vida saudável a todas as famílias norte-americanas (237). Este programa era o coroamento de um processo iniciado com a Depressão, ou mais precisamente com a ascensão de Franklin D. Roosevelt que para recuperar a indústria de construção civil investiu maciçamente em habitações dando início à explosão dos subúrbios. A "Federal Housing Administration" através dos programas de hipotecas e seguros financiaria a partir de então os "brancos da classe média para saírem das cidades" (238), e mais tarde, dado que os custos de compra, demolição e novas construção no centro da cidade estava fora do alcance dos investidores privados, passaria a financiar também a "renovação urbana". Assim, com a lei de 1949 conciliavam-se os interesses dos liberais que lutavam pela construção de "moradias populares", com os dos conservadores e homens de negócio do Centro que exigiam a "renovação". A idéia era a de que

(236) O exemplo clássico deste período é sem dúvida Paris através das intervenções de Eugene Hénard. Vide Folin, M.; Calabi, D.: *La ciudad del capital...* op. cit. pg 127 e seguintes.

(237) Estes pontos foram sintetizados por Anderson, M.: "The Federal bulldozer", The MIT Press, Cambridge, Mass., 1964 p.4

(238) Veja-se Pallen, J.J.: "O mundo urbano" Forense/Universitária Rio de Janeiro 1975 pg 238 trad.: Ronaldo Sergio de Biasi e Ruy Jungmann

"as áreas reconstruídas formariam um tampão ou cordon sanitaire, em torno do centro da cidade, impedindo que fosse novamente cercado por cortiços. Além do mais os ocupantes das novas habitações seriam famílias com um poder aquisitivo razoável e, portanto, ajudariam a estimular o comércio de varejo do centro" (239). A lei previa ainda "o uso de fundos do governo para comprar, limpar e melhorar os terrenos, depois do que a propriedade dos mesmos voltaria ao setor privado" (240). Curiosamente, o programa de renovação se escorava num discurso que contrariava a suburbanização. Enquanto esta tentava tirar os ricos do Centro, aquela propunha fazê-los voltar. A partir de 1954 a lei sofre uma revisão que amplia o programa também para os "cortiços em potencial", isto é as áreas consideradas "decadentes", mas já prevenindo a possibilidade de reformas invés de demolições. Mesmo neste último caso porém o usual foi a venda do imóvel a uma pessoa de classe média, que podia pagar os custos da reforma. Por fim a grande maioria dos edifícios construídos nas áreas renovadas destinavam-se às classes alta e média e só raramente aos pobres. Alguns números: entre 1949 e 1965 foram demolidas 311.197 unidades habitacionais, com apenas 166.288 construídas ou planejadas para substituí-las (241); de 1964 a 1972 250 mil famílias por ano em média foram removidas; até 1973 o "Housing Act" havia consumido US\$ 8,2 bilhões em investimentos diretos e US\$ 22,5 bilhões em empréstimos (242).

O que ocorreria com os desalojados é uma questão controversa, o governo defendendo que foram para habitações melhores

(239) Pallen, J.J.: op.cit. pg. 290

(240) Ibidem pg. 290

(241) Ibidem pg. 293

(242) Castells, M.: "Crisis urbana ...op.cit. pg. 32

e seus críticos sustentando que não. Mas como este é um ponto onde o que pesa é o subjetivo, talvez mais significativo seja lembrar que os aluguéis dos desalojados subiu muito em média, chegando em alguns lugares a 60% (243). Por outro lado o objetivo de trazer de volta a classe média para o centro na maioria das vezes se frustrou, e o resultado foi que a deterioração que se queria combater reapareceu de forma ampliada. Combinado com a decadência do programa dos subúrbios que cada vez mais passou a abrigar negros e pobres a extensão de casas abandonadas alcançou uma cifra impressionante: Castells calculou para 1981 em Nova York entre 400 e 450 mil moradias abandonadas (244).

Sendo um programa de extensão tão ampla, por certo em alguns casos houveram excessões, e a renovação com efeito obteve alguns êxitos: revitalizou o centro de negócios, melhorou as finanças locais, bem como algumas funções específicas também. No conjunto porém o saldo é negativo: demoliu-se em demasia, desagregaram-se muitas comunidades sólidas, e houve um empobrecimento de toda a "cidade central" (245) com a consequente deterioração dos serviços e equipamentos públicos. O capital em todo o processo sem dúvida lucrrou: os loteadores dos subúrbios, a indústria de construção civil (demolindo, verticalizando, construindo nos subúrbios ou produzindo as vias de circulação), a indústria dos transportes (agora de automóveis ao invés de metrô principalmente, mas estes também) e sem dúvida o capital financeiro (que financiou todo o processo e alastrou vertical e horizontalmente seu domínio sobre as áreas centrais). Os operários brancos perderam ao precisar se deslocar mais até o emprego e serviços, e mesmo a classe média endividou-se para ir aos subúrbios. Por fim, os negros, etc., viram seus "gue-

(243) Foi o que ocorreu com os moradores do West End de Boston cf. Palle, J.J.: op. cit. pg. 296

(244) Castells, M.: "Crisis urbana..." op. cit. pg. 50

(245) A "central city" dos norte americanos é maior que o "CBD", isto é o "Distrito de Negócios", correspondendo aproximadamente ao município central que dá nome às nossas áreas metropolitanas Ver. Castells, M: ibidem pg. 20

tos" deteriorarem-se ainda mais, já que os senhoríos não tinham qualquer estímulo para investirem na conservação dos imóveis(246).

A experiência francesa, guardadas evidentemente as peculiaridades nacionais, apresentou resultados similares. Castells nos conta que em Paris a renovação foi violenta e injustificada: as áreas renovadas não eram as mais deterioradas, e nem todas as deterioradas foram renovadas. A renovação só ocorreu onde houve necessidade funcional dos negócios, e os equipamentos mantiveram-se os mesmos. Os objetivos foram: a tercearização de Paris (sua desindustrialização) e a realização de super-lucros privados através da associação com empresas estatais. O Estado por sua vez pagou a demolição e limpeza dos terrenos, bem como as desapropriações. Assim como nos EUA certas instituições centrais como universidades por exemplo foram preservadas, e seu "entorno" melhorado. Mas ali também visava-se criar um "cordão sanitário" em torno do centro de negócios afastando os trabalhadores de seus arredores, sobretudo os mais pobres e imigrantes(247).

Em Madrid, o programa de "autopistas" do regime franquista foi ainda mais violento, não preservando praticamente nada (248), demonstração evidente da articulação entre os interesses financeiros e a ditadura. Mas nem em todos os países foi a mesma coisa. Castells cita três exemplos onde a "renovação" assumiu significados distintos: em Christiania, distrito de Copenhague, onde após a euforia hippie veio a deterioração e criminalidade, mas que conseguiu recuperar-se como "centro cultural"; Bruxelas onde são muito ativos e influentes os movimentos de bairro; e Bolonha, um exemplo clássico onde a "preservação do centro histórico" é um programa assumido pela própria Prefeitura (249).

(246) Castells, M.: "Crisis urbana y.." op. cit. pg 26-27

(247) Castells, M.: "A intervenção administrativa nos grandes centros urbanos" in Espaço e Debates nº 6 NERU jun/set 82

(248) Ibidem pg. 73

(249) Ibidem pg. 73 e segs.

De certo modo, parece inegável que com o tempo os programas de renovação tornaram-se mais sofisticados, como também não deixa de ser verdadeiro o argumento de que "as cidades não são monumentos estáticos" (250) e portanto têm de mudar. A magnitude e a qualidade do patrimônio urbano a ser preservado ou não depende porém de condições concretas, assim como do que deve ser demolido ou não. Mas assim como as demolições não são uma inevitabilidade da natureza, a renovação, entendida como intervenção no espaço físico também não o é. Ao contrário, pela natureza a renovação se dá ao nível da população e não do espaço. É preciso portanto desmitificar o "progresso" e a concepção irracionalista de sua "inevitabilidade". Tanto a deterioração espontânea quanto a renovação planejada estão assim sobredeterminadas pela lógica da acumulação, são os dois lados de uma mesma moeda: a da expansão e reprodução da Centralidade capitalista. Estão porisso ligados à suburbanização e ambos à transformação do campo.

A deterioração urbana portanto não é um processo que se esgota no urbano. Ele está articulado à concentração de propriedade fundiária a nível de todo o território nacional. No campo esta concentração gera uma sobrepopulação que se dirige aos centros urbanos fazendo crescer a demanda por lotes, habitações, equipamentos e serviços urbanos. As áreas próximas às ferrovias e rodovias são as primeiras a se transformar: tornam-se área de alojamento inicial dos migrantes e aos poucos a população flutuante fica maior do que a residente. Contraditóriamente, as áreas próximas do Centro, mais congestionadas, são as que têm maior número de casas vazias. Aliado à diversidade de funções, cria-se uma grande diversidade de preços do solo que torna a área bastante vulnerável à especulação. Depreciam-se edificações e benfeitorias e a alta rentabilidade de um novo capital adaptado a novo padrão técnico impõe-se sobre a frágil rentabilidade de um

(250) Cf. Pallen, J.J.: op.cit. pg. 303

velho capital. A tendência é adaptar os valores de uso do espaço, aos novos valores de troca. Durante as crises, a maior ociosidade da capacidade produtiva acelera a depreciação do estoque total de capital, incluindo edificações e equipamentos e a queda da taxa de lucros pressiona a substituição da parte mais velha do estoque. Nas épocas de ascensão a taxa de lucro sobe : quanto maior for a taxa de lucro e mais velhos os equipamentos e edificações, mais rapidamente estes serão depreciados e portanto substituídos. Isto equivale dizer que a "renovação urbana" em princípio é mais orgânica ao capital em períodos de ascensão e mais "arbitrária" em períodos de crise (251). O lado "racional" da super-urbanização, isto é, a demolição-verticalização, isto é, a própria "renovação" torna-se porisso mais evidente nos períodos de ascensão (racionalidade do mercado e do Estado). Em contrapartida, nas épocas de crise, o lado "irracional" da super-urbanização, isto é, o abandono de edifícios e equipamentos e a multiplicação de áreas vazias no Centro, isto é, a própria "deterioração", torna-se mais contundente (irracionalidade do Estado, do mercado ou da força de trabalho?).

O cercamento urbano desse modo vai se tornando cada vez mais transparente à medida em que se sucedem as crises do capitalismo. Há inclusive estreita correspondência entre as chamadas "crises de ciclo curto" e o período de duração dos programas de renovação. Martin Anderson calculou para estes últimos em média cerca de 12 anos (252). Mas não se pode esquecer que a possibilidade de formação de um "rendimento a longo prazo" (253) para o capital imobiliário, isto é, a articulação das rendas fundiárias com o capital financeiro só viria a ocorrer após a última crise de ciclo longo, iniciada com a Depressão e só "superada" após

(251) Veja-se a respeito Cunha, P.V. da; Smolka, M.O. : "Notas críticas...." op.cit. pg. 30-31

(252) Anderson, M: "The Federal Bulldozer" op. cit., extraído de Pallen, J.J. op. cit. pg. 301

(253) Ver a respeito Cervelatti, P.L e Scannavini, R.: "Bolonha: por que o Centro histórico?" in Forti, R.(org.) "Marxismo.." op.cit. pp 120 e segs.

a 2a. Guerra Mundial. Como vimos foi a partir dela que se disseminou a "renovação". Mas a crise atual já revela por sua vez a própria crise da "renovação". Vinda para combater a "deterioração" ela deixa uma "deterioração" ainda maior. A nova escala de acumulação já não é mais capaz de mascarar a essência especulativa de todo o processo. Como lembram Cervelatti e Scannavini: "O que diferencia a especulação atual da anterior, é que agora os lucros são obtidos muito mais rapidamente e em uma medida muito mais ampla, não atuando casa por casa, monumento por monumento, mas sim liquidando bairros inteiros de uma só vez" (254). A lógica da "deterioração urbana" uma vez revelada, transforma-se assim na "deterioração urbana lógica". Como à época de Engels...

(254) Cervelatti, P.L.; Scannavini, R.: op. cit. pg. 151.

CAPÍTULO 8

ESTADO E PLANEJAMENTO URBANO

Até aqui pudemos prescindir de uma clarificação acerca do conceito de Estado. Vimos como a deterioração urbana é consequência do "livre jogo do mercado", e a renovação da ação planejada do Estado, e vice-versa. Mas a concreção da análise impõe ao menos um parêntesis para precisar os significados e as metodologias da intervenção estatal sobre o urbano em sua evolução histórica. As dificuldades neste campo certamente são imensas já que o surgimento histórico do urbano praticamente se confunde com o do Estado. Nossas pretensões no entanto são mais modestas e visam apenas estabelecer algumas mediações para tentar compreender melhor o urbano contemporâneo. Nesse sentido a origem remota da concepção de Estado que nos serve de parâmetro refere-se à passagem do feudalismo ao capitalismo, isto é à constituição do "Estado-Nação". Como assinala Crossman: "Antes do século XVI, este tipo de autoridade centralizada era desconhecido..A partir desta data, desenvolveu-se e estendeu-se sobre o mundo até que, na atualidade, constitui o sistema político comum da civilização ocidental" (255). Crossman desenvolve sua análise do pensamento liberal passando por Maquiavel, Locke, Hobbes, Rousseau, etc... chegando até à atualidade. Há além disso o pensamento marxista, também heterogêneo como Lenin, Stalin, Trotsky, Gramsci, Poulantzas. E o anti-liberalismo de direita igualmente variegado: facismo, nazismo, etc. Assim, temos que a concepção de Estado prende-se a tantas interpretações quantos forem os agentes políticos em cena, numa mescla de idéias individuais e sentimentos coletivos, recíproca e historicamente determinados. Torna-se por isso prática-

(255)Crossman,R.H.S.: "Biografia do Estado Moderno" Livr.Ed. C. Humanas,S.Paulo 1930 pp 15-17

mente impossível abstrair coerências e alinhamentos que não sejam esquematizações.

Por outro lado, dado que no mundo moderno "as ideias que realmente movem as pessoas, não são teorias perfeitamente delineadas, mas sim uma mistura assombrosa de ideias econômicas, éticas, sociais, religiosas e de preferências íntimas" (256), trataremos aqui de expor uma concepção de Estado correspondente às nossas.

Nesse sentido, em primeiro lugar, destacaremos como fio condutor de todo o pensamento liberal a ideia de Estado como regulador de conflitos, isto é, como poder "acima das classes" e servidor do "interesse geral". Esta proposição clássica nos é de particular interesse pois remete às justificativas ideológicas dos programas de renovação urbana. Sinteticamente, Preteceille aponta 4 características essenciais nos discursos do planejamento urbano: 1- Uma crítica sobre os danos provocados pela "urbanização anárquica", isto é, sem "planejamento"; 2- a afirmação da necessidade da intervenção do Poder Público para impor, para além dos interesses particulares, a ordem urbana de "interesse geral"; 3- a apresentação do plano como processo de elaboração e concretização desta ordem urbana; 4- a indicação das vias e meios pelos quais o plano será realizado (257). Nesta concepção o Estado é assimilado a um sujeito que persegue uma finalidade: o interesse geral.

Esta formulação receberia por parte de Lenin mais do que uma crítica radical. Em "O Estado e a revolução" Lenin se esforça por demonstrar o caráter de classe do Estado, chegando mesmo a uma ideia totalmente oposta: do Estado de nenhuma classe, passava-se para o Estado de uma só classe. Com a vitória da Revolução, o pensamento de esquerda a partir daí ficaria estigmatizado com o paradigma leniniano. Havia porém um problema. A rea-

(256) Crossman, R.H.S.: op.cit. pg. 14

(257) Preteceille, E.: "Introduction à l'étude de la planification urbaine en région parisienne", Paris, CSU, 1973, pg. 4, citado por Buscaglia, A.: "Contraddizioni urbane, intervento dello stato e organizzazione del território" in Indovina, F.(org.) "Capitale e territorio" pg. 16.

lidade que havia sido tratada teóricamente e revolucionada praticamente por Lenin era com efeito muito particular. Com efeito a Rússia czarista possuía uma burguesia débil que se via obrigada a dividir o poder com a aristocracia. Formava-se assim uma aliança instável e autoritária que mantinha-se à custa da exclusão total e sistemática da classe operária e camponesa do poder. Este Estado impermeável às massas mas não a toda sociedade expunha assim sua funcionalidade: instrumento de poder e de coação social.

A Europa Ocidental e os Estados Unidos, isto é, a pátria do liberalismo, mostrava-se substancialmente diferente. Nestes países havia-se alcançado um nível de produtividade do trabalho e de socialização de forças produtivas muito maior. Os operários alcançaram não só certas conquistas sindicais (salário, etc) como também importantes objetivos políticos (voto universal, etc). O Estado mostrava-se mais maleável, menos rígido, de tal modo que não se ajustava mais à idéia de instrumento único comandado por uma única racionalidade. Foi necessário um longo período para que uma nova concepção surgisse no seio dos marxistas e alcançasse relativa influência. É só após a "desestalinização" que as idéias de Gramsci começam a ganhar prestígio fora da Itália. Sem abandonar a teoria da revolução de Lenin, Gramsci aprofunda a análise do Estado moderno a partir da realidade italiana e nota que nas sociedades mais avançadas o domínio de classe é mais sutil, não apenas fundado no poder de coerção estatal, mas utilizando-se também a cooptação e a persuasão políticas: daí a ênfase na luta ideológica. O Estado e a política deixavam de ser vistos como o instrumento de uma classe, para aparecerem como o lugar da luta de classes (258).

Mais recentemente surgiram as concepções de Althusser que num certo sentido radicalizaram a idéia do Estado como ins-

(258) Um resumo da trajetória de Gramsci a esse respeito pode ser encontrado em Togliatti, P.: "Socialismo e democracia" org. e trad. de Carlos N. Coutinho; Ilha Livr. Ed. R. de Janeiro 1980

trumento da política, chegando-se mesmo a falar da "autonomia relativa" das super-estruturas, de tal modo que o econômico e o político aparecem como dois sistemas separados. O político passa então a "sobredeterminar" o econômico, desaparecendo a idéia de "contradição". Jean Lojkin acrescenta ainda uma crítica fundamental a esta teorização, já que os indivíduos são reduzidos à condição de "suportes" das relações econômicas, o que impede esclarecer o processo revolucionário de tomada de consciência (259). Para Lojkin está claro que tal teoria se afasta em demasia da essência do pensamento de Marx, pois enquanto para este a luta de classes e o caráter historicamente relativo de um modo de produção são um mesmo problema; para Althusser, Balibar e Poulantzas constituem duas ordens de questões separadas. O alvo de Lojkin porém não é exatamente Poulantzas, mas Castells, que se utiliza de tais formulações para analisar as relações Estado-urbano. Para Lojkin, a fragilidade principal de Castells reside na teoria da mudança, isto é, na discussão acerca da passagem de um modo de produção a outro. Ele lembra que à medida em que se separam as estruturas sociais das práticas, a transformação do capitalismo ao socialismo passa a ser um problema "externo" ao modo de produção, de tal modo que o peso da subjetividade é exagerado. O Estado é visto então como representação apenas dos interesses políticos de uma classe e não econômicos, o que foge radicalmente da concepção leninista da política como "economia condensada".

Para Lojkin deve-se por isso tomar algumas precauções de ordem teórica antes de se partir para uma análise de alguma situação concreta: 1º Não considerar o Estado como "exterior" à sociedade, sob o risco de recair na concepção liberal; 2º não considerar as superestruturas do Estado como superposição de

(259) Lojkin, J.: "El marxismo, el Estado y la cuestión urbana" Siglo XXI Ed. 1979, trad. Felix Blanco pp 48 e seguintes.

"instâncias" ou alguma coisa organicamente autônoma; 3º não interpretar as políticas urbanas como decorrência de uma série de decisões ou estratégias de atores anônimos. Ele assinala que o Estado burguês é expressão do domínio da mercadoria dinheiro sobre toda a sociedade (mercadoria geral mas de propriedade particular). É preciso portanto analisar o Estado no bojo do próprio processo de desenvolvimento social e não como algo externo e superimposto a este. Se com efeito, num primeiro momento o Estado intervém na periferia do conflito principal capital/trabalho, ou seja, fora da empresa, com o tempo entretanto ele próprio vai se tornando uma nova divisão do trabalho. Com isso porém invés de colocar-se "acima" dos conflitos, refletirá cada vez de modo mais direto o domínio dos interesses particulares sobre os gerais. A própria socialização do capital implicará na necessidade do Estado (260).

Já tivemos ocasião de mencionar a importancia do Estado no processo histórico de subordinação da renda ao capital. Além deste aspecto porém devemos ressaltar a anarquia da produção, resultante da contradição entre divisão técnica e social do trabalho, e a relativa autonomia da mercadoria força de trabalho frente ao capital, os quais extrapolam a racionalidade do mercado o que exige a intervenção de uma força "extra-econômica" - o Estado-. A socialização crescente da produção é um processo que abrange não só a divisão técnica ao nível da empresa, mas o conjunto da formação social. Portanto, à medida em que se desenvolve, a acumulação capitalista impõe também o desenvolvimento dos meios de consumo coletivos essenciais à reprodução da força de trabalho, com o paralelo desenvolvimento dos movimentos operário e democrático (261). Desse modo, na luta contra uma força

(260) Lojkin, J.: "El marxismo,...op.cit.:pg. 77

(261) Buscaglia, A.: op. cit. pg. 17

de trabalho cada vez mais qualificada e exigente, o capital irá paulatinamente transferir para o Estado, a incumbência de financiar os meios de reprodução da mesma que sejam pouco rentáveis. Num primeiro momento as próprias leis da livre concorrência fizeram emergir as lutas por melhores condições de vida, incluído aqui a luta contra os aluguéis. Nossa hipótese é de que, dado o atraso relativo da indústria de construção civil frente à de máquinas, a primeira forma privilegiada de financiamento estatal coube à infra-estrutura urbana (pavimentação, água, esgoto, sobretudo), o que atendia à concorrência inter-setorial por um lado e à força de trabalho por outro (do mesmo modo escolas, hospitais). Obviamente o capital industrial ligado às máquinas e transportes lucrou duplamente: gerou uma demanda para a sua concorrente e explorou a força de trabalho através do transporte coletivo privado (bondes, trens, metrô).

Vimos por outro lado que a constituição de uma poupança pública precedeu de forma crucial à transformação da habitação em mercadoria, a partir da Depressão. Aliás, o financiamento público da casa própria tem crescido enormemente em todos os países capitalistas, tornando reduzida a participação do capital privado (formado pelos consumidores), e do capital patrimonial (o das próprias empresas) (262). A intervenção do capital estatal faz encurtar o tempo de circulação da habitação permitindo o surgimento do empreendedor capitalista.

O capital industrial novamente estava à frente com o automóvel e os eletrodomésticos. A construção civil atendida em seus interesses com a expansão rodoviária e as habitações dos subúrbios. Agora, o grande bloqueio recaía sobre o próprio capital patrimonial, isto é, sobre a própria rotação do capital financeiro: surgem as demolições e a renovação urbana financia-

(262) Ver Lipietz, A.: "Le tribut foncier..." extraído de Seabra, O.C. de L.: "A muralha..." op. cit pgs 57-8

das pelo Estado. Crescentemente monopolizadas as indústrias de máquinas "puxaram" a construção civil num primeiro momento (séc. XIX) através da associação com bancos. Num segundo, é a construção civil que puxa a de máquinas (pós 1930), associada ao capital financeiro. Assiste-se à estatização dos velhos meios de transporte e com a maior divisão da força de trabalho (intelectual/manual) à privatização dos serviços públicos (escolas, hospitais, áreas de lazer).

A intervenção do Estado permitiu deste modo atenuar a anarquia do desenvolvimento urbano capitalista. O financiamento público dos meios de consumo coletivos e dos meios de comunicação permitiu o desenvolvimento das condições gerais de produção. O planeamento por seu lado permitiu atenuar certas condições de higiene e saneamento, interferindo também na construção de habitações mais razoáveis. Se num primeiro momento foi do próprio processo imediato de produção que surgiu a necessidade do Estado para o capital (burguesia/proletariado), num segundo foi do processo mais específico de reprodução do capital (fragmentação em industrial/bancário-comercial) que surgiu o imperativo da monopolização. Com eles porém surge um terceiro fracionamento, mais geral (grandes/pequenos capitais) e o Estado será chamado para desvalorizar os capitais não-monopolizados e favorecer a centralização(263).

Resolvendo apenas parcialmente as contradições inter e intra-capitalistas e destes com o trabalho, o Estado e o planeamento urbano sob a égide dos monopólios, longe de superá-la, acentua ainda mais a contradição entre socialização da vida urbana e privatização do espaço (264).

(263) Lojkine, J.: "El Marxismo," op. cit. pg96 e segs.

(264) Ibidem : " Contribuição a uma teoria...." op. cit. pg 42 e segs.

IIIa. PARTE

O BRÁS : BAIRRO "DETERIORADO"

"Lembrar, deixem-me
lembrar...

Meus tempos de rapaz
no Bráz..."

(A. Marino)

CAPÍTULO 9

A INDUSTRIALIZAÇÃO DO BRASIL APÓS 1940: ASPECTOS GERAIS

A conjuntura internacional particularmente turbulenta da 2a. Guerra Mundial deveria alcançar a industrialização brasileira numa fase complexa de sua formação. Por um lado, em função de toda a acumulação anterior já estavam relativamente amadurecidas as condições tecnológicas e de mercado para que a indústria pudesse alcançar um desenvolvimento mais consolidado e auto-sustentado. Por outro porém as restrições da guerra faziam reforçar de modo marcante os mecanismos tradicionais de "substituição de importações", característica essencial da industrialização subordinada que dominava o país desde o final do século XIX. Esta situação contraditória onde as forças produtivas se viam de um lado impelidas para frente, no sentido de uma industrialização mais consistente e diversificada, e de outro permaneciam puxadas para trás em função das amarras do setor agrário-exportador; acabaria por imprimir contornos muito específicos não só à industrialização, mas à toda história contemporânea do país.

A década de 1940 assinala nesse sentido, uma inflexão fundamental no desenvolvimento econômico e social do Brasil. É a partir dela que se constituem efetivamente as "forças produtivas capitalistas" da nação, isto é, o setor de bens de produção (265). O que se verá em suma, a seguir, será o complexo entrelaçamento do esforço de industrialização com o processo de monopolização das empresas a nível internacional de um lado e a inércia do setor agrário-exportador de outro. O desenvolvimento da

(265) Ver a respeito Cardoso de Melo, J.M.: "O capitalismo tardio" Ed. Paz e Terra. O autor distingue dois momentos: a) de 1880 a 1930 industrialização induzida pelas exportações; b) após 1929 industrialização via "substituição de importações"; Cap. II.

do Estado e da força de trabalho e seus desdobramentos políticos e culturais completam o quadro.

Durante os anos de guerra, a abrupta interrupção das importações e a posição favorável de alguns produtos de exportação como o algodão por exemplo, favoreceram o equilíbrio da balança comercial e a estabilização do cruzeiro (266). Estas condições eram favoráveis à indústria, que pôde estender o mecanismo de substituição de importações também para o setor de bens de equipamento, que até então se mantinha praticamente estagnado. Todavia, as exportações realizadas no contexto de guerra resultariam também em fortes pressões inflacionárias, na medida em que o fluxo de renda que elas geravam permaneciam em poder de pequena parcela da população, gerando pressões de demanda que a indústria não tinha condições de atender. Com o final do conflito, houve uma abertura às importações justificada de um lado pela necessidade de reposição dos equipamentos desgastados, de outro, pela necessidade de consumo das camadas mais abastadas enriquecidas durante a Guerra. Simultaneamente, evitou-se também qualquer desvalorização da moeda, o que do ponto de vista oficial era correto, uma vez que uma alteração na taxa de câmbio poderia trazer repercussões negativas ao preço do café. No conjunto, as políticas econômicas do imediato pós-guerra foram desestimulantes para a indústria, indicando ao mesmo tempo a supremacia do setor importador/exportador sobre os interesses do mercado interno. Logo a balança comercial voltaria a apresentar déficits, os quais seriam "cobertos" com novos empréstimos vindos do exterior.

Todavia, apesar deste compromisso estrutural da economia com o mercado externo manter-se, a indústria porém mostraria boa capacidade de resistência, conseguindo forçar, nos anos seguintes

(266) As colocações de todo este parágrafo estão baseadas fundamentalmente em Furtado, C.: "Formação Econômica do Brasil" Ed. Fundo de Cultura, Rio de J., 1959 Cap.s 33 e 34; e Prado Jr., C.: "História Econômica do Brasil" Ed. Brasiliense S. Paulo, cap. 27.

que o governo adotasse uma política de "seleção de importações", a qual beneficiava a compra de máquinas e dificultava a entrada de bens de consumo(267). Isto demonstra que já não era mais possível retornar pura e simplesmente ao período agrário-exportador. A indústria ganhara uma dimensão nova, havendo rápida acumulação de capitais nos anos de guerra. Elevava-se também o grau de concentração industrial, notando-se "uma tendência à constituição de empresas médias e grandes" (268). Em ramos mais dinâmicos como a química e a metalurgia por exemplo, a tendência predominante já era a constituição de empresas de grande porte (269). O setor agrário-exportador desde a Colônia fornecia a renda capaz de cobrir as importações de bens e serviços. No século XIX financiou a urbanização e a indústria de bens de consumo que se mantiveram subordinados a ela. Mas no século XX ocorrem várias crises, sendo que a de 1930 é fatal ao modelo primário-exportador caracteristicamente colonial. Isto não quer dizer entretanto que o setor todo tenha sido destruído. Mas vinha perdendo influência. Agora, a indústria requeria as importações de bens de produção. O que ocorreria então com o setor exportador e agrário já que os preços internacionais vinham caindo desde a Depressão ?

Creemos que é esta frágil base financeira a explicação fundamental para a "mudança de modelo" que se veria a seguir, com a introdução crescente do capital estatal e internacional nos investimentos favoráveis à industrialização. Neste ponto, faz-se necessário precisar melhor o que significa a "substituição de importações". Para Conceição Tavares, a expressão no sentido lite-

(267) Veja-se Cohn, G.: "Problemas da industrialização no século XX" in "Brasil em Perspectiva" Difel, S.P. 2a.ed. pg. 309

(268) Cardoso, F.H.: "A estrutura da indústria de S. Paulo após 1930" in Educação e Ciências Sociais ano V, Vol. 7 nº 13, R.J. 1960 pg 38

(269) Ibidem pg 39

ral é equivocada já que as restrições às importações não são determinadas "de dentro" e as importações de bens de capital tornam o país mais dependente. Além disso há a diversificação industrial: os eletrodomésticos não substituíram nada, "surgiram" (270). Nesse sentido, o emprego da expressão "industrialização por substituição de importações" deve ser melhor precisado já que desde o café a indústria "substituiu" bens de consumo. Mas é só após 1929 que passam a se instalar as indústrias substituidoras. O estrangulamento externo forçava o aumento da capacidade produtiva levando ao financiamento estatal dos serviços e à instalação de indústrias de bens de produção. De 1930 a 1945 substituem-se os produtos leves; durante a Guerra surge a Cia. Siderúrgica Nacional; desde 1948 os eletrodomésticos se instalam. Em seguida virão os automóveis, etc. "Numa palavra, a industrialização por substituição de importações está assentada numa dinâmica contraditória em que sucessivos estrangulamentos externos promovem e, ao mesmo tempo, são promovidos pelo crescimento industrial" (271).

Cardoso de Mello distingue nesse processo duas fases: uma primeira extensiva (substituição dos produtos de consumo corrente, intermediários ou bens de capital de pouca tecnologia); uma segunda intensiva (substituição dos bens de produção pesados e de consumo durável) (272). Até 1955 a industrialização foi restringida por bases técnicas e financeiras precárias. Alguns dados ilustrativos, embora referentes apenas a São Paulo, indicam que de 1940 a 1950 o número de operários na cidade cresceu 81%;

(270) Tavares, M. da C.: "Da substituição de importações ao capitalismo financeiro" Zahar, Rio de Janeiro 7a ed., 1978 pg. 39 e sgs.

(271) Mello, J.M.C.de: op. cit. pg. 94

(272) Ibidem pg 94 e sgs.

o valor da produção 700%; os capitais 236% e a força motriz 117% (273). Pode-se tentar inferir alguma correspondência com a proposição de Cardoso de Mello : há modernização (valor da produção e capitais) , mas não industrialização pesada (força motriz e operários). Para reforçar o argumento, embora ainda o foco de análise seja São Paulo, vejamos como se comportaram os ramos. José Carlos Pereira lembra que o desenvolvimento dos ramos mais complexos "data sobretudo de 1940 em diante. Nessa década, mais de um terço dos estabelecimentos industriais instalados o foram nos setores de metalurgia, material elétrico, de comunicação e de transporte. Essas indústrias constituem o ponto crítico de um processo homogêneo de industrialização. Uma vez instaladas pode-se dizer, com relativa segurança, que estão removidos os entraves maiores ao desenvolvimento industrial" (274).

Acreditamos que a colocação seja válida para todo o Brasil, pois a década de 1940 corresponde também àquela em que a indústria paulista torna-se hegemônica a nível nacional, concentrando as indústrias de ponta e desarticulando os mercados regionais à medida em que dissolviam-se as barreiras municipais e estaduais à circulação de mercadorias no território nacional (275). Por fim, no plano sociológico, Fernando Henrique Cardoso assinala a mudança de mentalidade do empresariado, o qual, não se adaptava mais à acanhada "empresa doméstica" (276). Tais características nos levam a concluir que a década de 1940 é fundamental como marco de transição da sociedade "tradicional" para uma sociedade "moderna". Apesar da imprecisão destes conceitos,

(273) Ver Cardoso, F.H. op. cit. pp 35-38

(274) Pereira, J.C.: "Estrutura e expansão da indústria em S. Paulo" Cia. Ed. Nacional. S.P., 1967. pg. 38

(275) Consulte-se Goldstein, L. e Seabra, M.: "Divisão territorial do trabalho e nova regionalização" in Revista do Depto. de Geografia-USP nº 1 pg. 31

(276) Cardoso, F.H. : op. cit. pg 38-39

lembramos ainda que esta década assinala um grande movimento migratório interno com a conseqüente "explosão demográfica" das grandes cidades. De qualquer forma, do ponto de vista mais exatamente político talvez o mais correto seja recuarmos a 1930, ou precisando um pouco mais, considerar todo o "Estado Novo" como um período de intensa modernização. Do ponto de vista dos investimentos estatais ele foi fundamental. Além da C.S.N. foram criadas a Cia. Brasileira de Alcalis, a Cia. Vale do Rio Doce, Petrobrás e inúmeras hidrelétricas e rodovias (277).

Todo este esforço de industrialização na década de 1940, se lutava contra estrangulamentos, permitiu entretanto que na década seguinte o processo de "substituição de importações" se completasse, ou melhor dizendo, fosse ele também "substituído" por um novo modelo de desenvolvimento, comandado pelo capital financeiro (estatal, privado nacional e multinacional). Até meados da década de 1950, pode-se dizer que a indústria pesada veio a reboque da demanda; de lá em diante industrialização pesada e inovações técnicas aumentam a capacidade produtiva antes da demanda (278). Em 1958 está praticamente terminada a substituição das indústrias tradicionais (279).

A década de 1950 assinala por sua vez uma nova inflexão no processo de industrialização, a partir da qual praticamente não sendo esgotadas as possibilidades do mecanismo de "substituição de importações". Daí por diante, a dinâmica interna da economia, mais do que "constrangimentos externos" passaria a responder pelo comando do processo de industrialização, o que tornaria o setor menos vulnerável e instável. Todavia, se estes sin-

(277) Cf. Goldstein, L.; Seabra, M.: op. cit. pg. 31

(278) Cardoso de Kello, J.M.: op. cit. pg. 117 e segs.

(279) Tavares, M.daC.: "Da substituição..." op. cit. pg. 96

tomas indicavam por um lado a vitalidade da industria, por outro não conseguiam esconder as deficiências do conjunto da economia de tal maneira que o desenvolvimento que se obterá a seguir - embora o de uma industrialização acelerada - será acompanhado por uma tendência permanentemente inflacionária e a subordinação cada vez maior da economia aos capitais e tecnologia estrangeiros. Além destes problemas, fortes desequilíbrios setoriais e regionais terminariam por marcar profundamente o desenvolvimento industrial do país.

Mas seja como for, o fato é que o período inaugurado nos anos 1940, com a instalação de um setor de bens de equipamento e um ligeiro ensaio de monopolização, conduziria o país a um novo patamar de acumulação. O que se verá a seguir representará um esforço de ajustamento da economia nacional às novas condições do mercado internacional, o qual começava a comportar a transferência de capital produtivo e instalação de indústrias de bens de consumo durável sobretudo, em alguns pontos das antigas áreas agro-exportadoras. Dado que esse esforço de industrialização posterior contará com a forte presença do Estado-investidor, dos monopólios, do capital estrangeiro, há uma forte tendência em estabelecer correlações. Teria o Brasil a partir de então se tornando um país de Capitalismo Monopolista de Estado?

É o que discutiremos a seguir.

CAPÍTULO 10

ACERCA DO "CAPITALISMO MONOPOLISTA DE ESTADO" NO BRASIL

Antes de examinar o caso brasileiro, convém especificar o que se entende por Capitalismo Monopolista de Estado (CME). Este conceito vem sendo utilizado para designar a fase contemporânea do capitalismo, aberta após a 2a. guerra mundial, na qual o Estado vem tendendo a substituir, através da programação e planificação econômicas, os tradicionais mecanismos "reguladores" do mercado. Ele não se referiria portanto apenas ao surgimento de grandes conglomerados econômicos (industriais e financeiros), mas a um segundo momento do processo monopolizador, a partir do qual a presença do Estado como financiador dos monopólios passa a ser a característica marcante do modo de produção capitalista. Nesse sentido a articulação entre Estado e monopólios alcançaria tal nível, que poderíamos dizer que passam a constituir uma "totalidade orgânica". Nesse sentido o CME não seria apenas uma política econômica, mas sucessivas políticas econômicas ou uma nova "etapa" do desenvolvimento capitalista que pode abrigar uma grande variedade de situações concretas frente às diferentes forças sociais. Esta pretensão totalizante do conceito entretanto é um primeiro problema: pode torná-lo vago em demasia. Deve-se portanto antes de mais nada tentar historicizá-lo.

A expressão surgiu entre os marxistas para designar a política econômica de preparação para a guerra às vésperas de 1914 (280). Mas este "capitalismo de Estado" é derivado de causas "externas" ao capital, portanto ainda não é o CME. Hoje,

(280) Ver Teixeira, A.: "Capitalismo monopolista de Estado- um ponto de vista crítico" in Revista de Economia Política vol. 3 nº 4 out.dez 1983 pp 86-87

ao contrário, são as exigências do próprio capital que tornam a ação do Estado "ao mesmo tempo interna ao movimento do capital e uma relação de produção independente" (281).

Lenin foi o primeiro autor a utilizar o termo "capitalismo monopolista de Estado" embora talvez mais num sentido político que econômico. Observando o enorme crescimento de certas empresas, sobretudo siderúrgicas e bancos, a fusão do capital monetário com o capital produtivo (surgimento do capital financeiro), e a política de guerra das grandes potências capitalistas, Lenin não hesitaria em prever a inevitabilidade da Guerra bem como a possibilidade de transformação ao socialismo. Por isso mesmo definia o imperialismo como "época dos gigantescos monopólios,... época em que o capitalismo monopolista se transforma por via de crescimento em capitalismo monopolista de Estado" (282). Em suma o CME seria a "ante-sala do socialismo". Após a 2a guerra mundial, o conceito seria "redescoberto" sobretudo por soviéticos e franceses.

Na versão mais "oficial", emanada da Conferência de Partidos Comunistas de 1960, o CME é apresentado como a fusão da força dos monopólios com a do Estado, o que trás embutida a idéia de que o Estado tornou-se instrumento dos monopólios (283). Ora, já vimos em capítulo anterior que o Estado não pode ser assimilado a um "ente", a um sujeito. Ele não é o demiurgo da História, mas a síntese das relações de poder numa sociedade de classes. Não nos parece correta portanto a identificação Estado-monopólios. Não é porque o Estado detenha o monopólio do poder que sua ação representará sempre única e exclusivamente o interesse dos monopólios. Inversamente, não é porque os monopólios detém o poder de Estado,

(281) Teixeira, A. :op. cit. pg. 87

(282) Além da obra sobre "Imperialismo.." é em "A catástrofe iminente" (Ed. Progresso pp 40/41), que Lenin desenvolve seu conceito de CME. Cf. Teixeira, A. op.cit. pp88/89

(283) Ibidem pg. 91

que toda ação estatal seja sempre expressão coerente dos interesses da burguesia financeira. A assimilação de uma categoria pela outra pode obscurecer as relações sociais objetivamente existentes.

Por esta razão os teóricos do CME também têm encontrado seus críticos. Para Baran e Sweezy (284) o crescimento quantitativo da intervenção estatal não teria resultado em uma mudança qualitativa. Entretanto este é exatamente o ponto em questão. Para os autores franceses em particular Paul Boccara (285), parece que sim. Ele distingue então o monopolismo simples do monopolismo de Estado. Enquanto no primeiro caso trata-se da negação do laissez-faire e da constituição espontânea dos monopólios industriais e financeiros, no segundo trata-se da hegemonia completa dos monopólios, o que torna o Estado um instrumento privilegiado de centralização. Aqui, a generalização da intervenção estatal na vida econômica, política e social, a aceleração do progresso técnico e a internacionalização da produção à escala da complementação industrial seriam as marcas mais características.

A hipótese mais refinada dos franceses baseia-se no binômio superacumulação/desvalorização e na polêmica lei tendencial da queda na taxa de lucro. Mas nesse caso, como lembra Aloísio Teixeira: "apoiar a participação crescente do Estado sobre uma lei tendencial, desconhecendo os movimentos reais e concretos do capital em sua especificidade histórica, corre o risco de se tornar uma "má abstração" "(286).

Os defensores do conceito entretanto argumentam que no período monopolista não existe mais uma única taxa média de lucro mas duas: uma relativa ao lucro médio dos setores ainda não monopolísticos e outra relativa aos super-lucros médios dos se-

(284) Ver Baran, P.A.; Sweezy, P.M.: "Capitalismo monopolista" Zahar, Rio de Janeiro 1966 p.74 ; citado por Teixeira, A.: op.cit. pg.90

(285) Paul Boccara coordenou a pesquisa em 4 volumes que possui uma edição em português: "Capitalismo Monopolista de Estado" Ed. Seara Nova, Lisboa, 1976

(286) Teixeira, A. :op.cit. pg. 95.

tores monopolizados. No interior desta contradição, o Estado não poderia mais portanto, representar de modo genérico o interesse dos múltiplos capitais individuais. Ao contrário, na medida em que tende a atender aos interesses do "capital em geral", isto significaria beneficiar as grandes empresas que apresentam maior rentabilidade e maior desempenho e capacidade técnicas. O Estado passaria a atuar nesse sentido, na transferência de lucros do setor não monopolista para o monopolista (287). Em contrapartida porém há os que entendem que a análise da intervenção estatal não deve recair sobre as transferência de valor entre capitalistas, mas na criação geral de condições de produção, onde o fundamental é a valorização e desvalorização do capital como um todo e não de suas frações (288).

De qualquer modo, o assunto ainda está em estudos, e não se pode esquecer a questão da política embutida, a importância do debate para esclarecer as "alianças" entre classes e frações de classe. Para Carlos Nelson Coutinho sob este aspecto o conceito é útil ao diferenciar uma condição onde a fração financeira ainda compartilha o poder com a pequena burguesia de outra na qual o predomínio do capital financeiro é completo. Não há como negar entretanto a ambiguidade da expressão pois enquanto o capitalismo expressa uma condição geral, os monopólios são condição particular do capital, e o Estado uma singularidade extremamente variável que remete inapelavelmente à discussão acerca da "nação". Daí que não se pode fugir à análise concreta de cada situação. Em todo o caso, o aspecto da internacionalização ou mundialização da economia e o problema da "taxa de lucros" parecem consistir os dois pólos fundamentais do debate contemporâneo.

(287)Veja-se Coutinho,C.N.: "O Capitalismo monopolista de Estado no Brasil: algumas implicações políticas" in "A democracia como valor universal"Cap. IV, Livr.Ed. C.Humanas,S.Paulo, 1980

(288)Ver Dain,S.: "Empresa estatal e capitalismo maduro" Rio de Janeiro;Tese de Doutorado UNICAMP 1980 mimeo, citado por Teixeira,A. :op.cit. pg. 95/96

Talvez a expressão "Capitalismo Monopolista de Estado" seja com efeito inconsistente, ou ao menos insuficiente. Não deixa de ser verdadeiro porém que o capitalismo de pós-guerra tenha gerado uma contradição específica: entre a base nacional dos Estados e a base multinacional dos monopólios.

Passemos ao exame do caso brasileiro, e tentemos verificar até que ponto o conceito é válido. Ele vem sendo empregado em mais de um domínio das ciências sociais. Em linhas gerais, o início do CME no Brasil estaria referido ao Programa de Metas do governo Juscelino Kubistcheck. Este programa, formulado em 1956, representaria a primeira tentativa de planificação global da economia do país. Ainda que não se constituísse num programa "acabado", representou sem dúvida um significativo avanço frente às políticas econômicas anteriores, na medida em que pôde fixar, e de certo modo atingir, determinados objetivos econômicos a longo ou médio prazo. De fato, verificando o quinquênio 1956/61, observamos que a produção industrial se expandiu amplamente, crescendo cerca de 80% no período(289), sobretudo nos ramos de bens de capital: siderurgia, energia, transportes, etc. Este crescimento industrial obtido implicaria ainda no comprometimento de todo o desenvolvimento ulterior da indústria, a partir do momento em que a indústria automobilística ao se instalar se torna o setor chave de todo o sistema industrial. Vale insistir que os objetivos só foram atingidos mediante amplos investimentos do capital internacional.

Desse modo o Brasil também representaria um CME particular já que aqui, tanto a ação estatal diretamente produtiva é anterior (Estado Novo p.ex.) , como também é raro o capital monopolista nacional. Isso leva os autores a algumas tentativas de maior concreção. Para Carlos Nelson Coutinho tratar-se-ia de um

(289) Cf. Cohn, G. -op.cit. pg. 313

"CME de tipo dependente"(290). Para ele o Brasil sofreu um processo de monopolização precoce: "praticamente não conheceu um período de capitalismo concorrencial" (291). Ele argumenta com base na idéia de que o Estado autoritário precedente constituiu um "atalho" ao CME. Há aqui certa identificação entre CME e Estado autoritário, o que remete às origens do conceito, muito vinculadas à análise do fascismo. Embora a seguir o próprio autor critique a idéia de vinculação mecânica CME/fascismo cremos que neste caso a distinção ficou pouco clara.

Para Cardoso de Mello por sua vez é o peso e a qualidade da ação estatal que confere especificidade ao CME no Brasil. Em suas palavras: "o capitalismo monopolista de Estado assume no Brasil características particulares, decorrentes da própria industrialização tardia.. Há que ressaltar três traços que lhe conferem especificidade: a importância crucial do setor produtivo estatal, a profundidade do processo de internacionalização do sistema produtivo e a extensão do controle do Estado sobre o processo de acumulação" (292).

Esta proposição, na opinião de Aloísio Teixeira significaria aceitar no discurso teórico o que se nega na pesquisa concreta. Ele cita os próprios professores da UNICAMP que em outras passagens demonstraram a capacidade muito limitada do setor produtivo estatal em desempenhar as vezes do capital financeiro geral (293). Há nesse caso o problema acerca da existência de um capital financeiro nacional. Para Conceição Tavares: "o Estado apenas "cumpre o papel" do capital financeiro mas não realiza, neste ato, a constituição efetiva do capital financeiro como agente

(290) Coutinho, C.N.: "O CME no Brasil..." op. cit. pg 101

(291) Ibidem pg. 100

(292) Cardoso de Mello, J.M.; Belluzzo, L.G. de M.: "Reflexões sobre a crise atual" in org. Belluzzo, L.G.M. e Coutinho, R.: "Desenvolvimento capitalista no Brasil" Ed. Brasiliense 1982 SP pg. 144

(293) Teixeira, A.: op.cit. pg. 101

ativo do processo de centralização do capital"(294).

A dificuldade de concreção de análise na economia leva o pêndulo das discussões para a política. Coutinho lembra que a hegemonia dos monopólios no Estado transparece na hipertrofia do poder executivo. Isto não necessariamente quer dizer autoritarismo, pois variando de sociedade para sociedade haverá maior ou menor resistencia da sociedade civil à burocracia. No caso brasileiro porém há um vício de origem: o CME nasce autoritário, uma vez que precisa estimular uma taxa de lucro superior à da "Metrópole". Nesse sentido o movimento de 1964 vem romper os obstáculos à hegemonia do capital monopolista no Estado(295).

Esta situação leva autores a vincular o surgimento do CME com o golpe de 1964, a partir do qual o Estado se tornaria instrumento de realização de "economias externas" para os monopólios(296). De fato é partindo do movimento de 1964 que temos a primeira estratégia global de desenvolvimento industrial visando tornar o país uma grande potência econômica. Uma estratégia e não apenas o programa de um governo. Essa estratégia tem seu nascimento no PAEG (Programa de Ação Econômica do Governo), que teve vigência entre 1964 e 1966. Um pouco mais tarde, em 1970 surgiu o "Metas e Bases para a ação do Governo" , e a seguir viriam o PND-I (1º Plano Nacional de Desenvolvimento) em 1972, e logo depois o IIº PND em 1975. Este último consagrou-se finalmente como o primeiro plano completo de longo prazo definitivamente implantado no Brasil (296).

Todo esse esforço de planificação, ainda que comporte certamente diferenças internas, possui no entanto um fio condutor, que leva inevitavelmente a um maior controle do Es-

(295) Cf. Coutinho, C.N.: op. cit.

(296) Prestes, A.L.: "A formação do CME no Brasil e suas particularidades" in Revista Temas de Ciências Humanas, nº 8. Livr. Ed. C. Humanas, S.P., 1980, pp 41 e segs.

sobre a economia e uma hipertrofia do Executivo através das empresas estatais. Essas duas tendências irão se completar de modo cada vez mais estreito, mas implicarão também numa contratendência aparentemente paradoxal. Referir-mo-nos ao fato de que a crescente intervenção estatal não implicou numa estatização no sentido usual da palavra, ou melhor dizendo, não ocorreu competição entre o capital estatal e o privado. Muito ao contrário, a ação do Estado visou sempre complementá-lo.

Não deixa de ser curioso notar que um dos objetivos centrais do planejamento recente visasse a anular a si próprio. Assim é que o "Metas e Bases..." de 1970 propõe "manter no menor nível possível a participação do governo no produto nacional" (297). De fato nesse sentido não houve estatização. Como lembra Cardoso de Mello: "nem o Estado ampliou sua participação relativa na propriedade dos meios de produção, nem mesmo elevou significativamente sua fatia na apropriação do excedente, em função de seu maior poder fiscal" (298).

Como se vê, a função última da empresa estatal não é ela mesma realizar altas taxas de lucro. Ao contrário, via de regra, as empresas públicas caracterizam-se por taxas de lucro sempre inferiores à média, pois visam em última instância, a desvalorização de seus próprios capitais, e a transferência de lucros do setor de infra-estrutura, onde basicamente atuam, para o setor de bens de consumo duráveis.

Finalmente, para se compreender a essência da "função reguladora" que o Estado assumirá na economia brasileira, é preciso remeter novamente ao caráter "tardio" da industrialização. Devido a isto, o Estado de um lado, se verá obrigado a

(297) Prestes, A.L.: op. cit. pg. 45

(298) Cardoso de Mello, J.M.: "O Estado brasileiro e os limites da "estatização" ", mimeo s/d. pg. 1.

constituir um setor produtivo estatal na área de bens de equipamento que ampare as empresas privadas (nacionais ou múltis). De outro, dada a fragilidade intrínseca ao capital privado nacional, ao Estado caberá também a mediação com as empresas multinacionais, visando simultâneamente elevar o grau de monopolização de nossa economia e preservar o capital nacional.

Abstraindo os rótulos, sabemos que o capitalismo contemporâneo no Brasil construiu bases sólidas apoiadas no Estado de um lado, e nos monopólios internacionais de outro. Mas e os monopólios privados nacionais?

Nesse sentido a intervenção de Carlos Lessa nos parece bastante oportuna. Rejeitando esquematizações ele lembra que ao menos no Brasil não foi só o Estado que fortaleceu os monopólios. Ao contrário, a formação dos monopólios é que fortaleceu a formação do Estado, uma vez que a consolidação de um Estado nacional se coloca como pré-condição para a instalação de filiais. Segundo ele houve um pacto: capital mercantil nacional, industrial externo e Estado: México e Brasil se industrializaram, o "Cone Sul" involuiu. Nesse sentido ao capital nacional fica reservada uma ampla participação na repartição do lucros, mas através de vias especulativas, como a especulação com terrenos. Ele nota que nesses países o circuito imobiliário é fundamental "como frente de operações de transmutação e valorização de lucros dos capitais nacionais" (299). Em função da demanda de materiais e pelo volume de mão de obra que emprega, bem como pelo montante de ingressos "o capital imobiliário determina as condições de realização da produção de amplas parcelas do capital industrial" (300).

Nesse ponto, retornamos portanto à urbanização. Para

(299) Lessa, C.; Dain, S.: "Capitalismo associado: algumas referências para o tema Estado-desenvolvimento" in Belluzzo, L.G.M. e Coutinho, R (org.) :op.cit.pg 226

(300) Ibidem pg.226

Lessa e Dain na América Latina, a cidade aparece como o "locus" dos super-lucros dos capitais não-industriais. Porisso, o capital imobiliário vem ocupar uma posição de ajustador econômico que no "Centro" é ocupada pelo capital financeiro (301). Seria então a urbanização a força-motriz de nossa acumulação?

Para tentar uma resposta, vejamos um exemplo.

CAPÍTULO 11
A METROPOLIZAÇÃO DE SÃO PAULO

No interior dos processos que procuramos problematizar nos itens anteriores, ao mesmo tempo como parcela movida e movente, surge a metropolização de São Paulo como talvez o mais significativo fenômeno a dar transparência às transformações do capitalismo brasileiro no sentido da monopolização. E nesse sentido, desde logo deve-se destacar que o termo "metropolização" acompanha quanto à dificuldade de maior precisão conceitual, o mesmo problema das categorias anteriores "monopólio" e "Estado".

Decerto desde a Antiguidade utiliza-se o termo "metrópole" para designar não uma aglomeração urbana qualquer, mas aquelas que possuem algum poder especial. Etimologicamente o termo significa "cidade-mãe", e tem sua justificativa no fato de que as "cidades gregas que subordinavam ou conquistavam cidades estrangeiras eram chamadas cidades metropolitanas" (302). O uso atual entretanto embora guarde uma relação com a origem deve-se mais exatamente à disseminação de um padrão inicialmente apenas norte americano de urbanização calcado em "freeways", subúrbios e "skylines". Só para efeito de comparação, nos Estados Unidos o "Bureau of Census" classifica por "área metropolitana" qualquer área com população superior a 50 mil habitantes (303). No Brasil, só com a Lei Complementar de 1973 as "metrópoles" passaram a ter existência jurídica (304). Embora urbanisticamente ela possa ser considerada uma realidade já antiga, a verdade é

(302) Cf. Villaça, F.: "Uso do solo urbano", Fund. Prefeito Faria Lima, CEPAM, S. Paulo, 1978 pg 36

(303) Cf. Blumenfeld, H.: "A metrópole moderna" in "Cidades: a urbanização da Humanidade" Zahar, Rio de Janeiro, 1977 trad. José Resnik pp 52-3.

(304) Ver Villaça, F.: op. cit. p 44 e segs.

ainda não nos acostumamos inteiramente a elas. Dada a velocidade do processo, nas metrópoles brasileiras a população, na sua grande maioria ainda não se apropriou desse novo "espaço", apesar de vivê-lo. Para o paulistano de ontem a referência ainda é a cidade. É como dizem para referenciarem-se ao "Centro". Mas o "Centro" não existe mais, ou então existem vários. Na linguagem do planejador tratar-se-ia do "Centro Velho", ou quem sabe o "Centro expandido" (305). Sim porque o "Centro pulverizado" das marginais não é de acesso ao cidadão comum que ainda se refere à "cidade". O que é então a metrópole para o paulistano de ontem? O crescimento da cidade (o município agora e não o "Centro") em direção a outras, englobando-as (ABC, Guarulhos, Osasco,...). Para o paulistano de ontem a "metrópole" confunde-se com o Município, tomado como "centro histórico". Ele ainda não é um cidadão metropolitano.

Para a maioria dos que vivem a metrópole hoje, a referência rural ainda é muito presente. Ele é migrante, não é "paulistano". Mesmo quando nascido aqui, ele já vivia a metrópole e não a "cidade". Para o paulistano de hoje, ou melhor o "habitante" metropolitano de hoje, a "metrópole" confunde-se com "ir a São Paulo (ou Rio,...)". Para o "paulistano" de hoje a "metrópole" confunde-se com o Estado, ou sua Capital.

Mas há ainda o planejador, que vive a Metrópole, conhece a Metrópole -aliás não só esta como muitas outras, em várias partes do mundo-, e está cotidianamente em contato com escritórios na "metrópole ampliada" em Campinas, ou São José dos Campos, ou mesmo o Rio... Para o paulistano de amanhã a "metrópole" é a ampliação da metrópole em direção à megalópole. Para o paulistano de amanhã a metrópole confunde-se com a Nação, ou o mundo.

Ainda não foi criada uma categoria intermediária entre o paulistano e o paulista, e já se vive a expansão da metrópole na Dutra, Imigrantes, Bandeirantes, etc...

(305)Veja-se EMPLASA - Indicadores Básicos da Grande São Paulo 1981.

Que será do "cidadão metropolitano"? será paulista? ou brasileiro? ou algo diferente? Na ligação com o planeta, o "paulistano" desaparecerá?

É preciso tentar precisar os termos, e avaliá-los logicamente e historicamente. Para simplificar nos limitaremos à expressão usual de metrópole, que refere-se fundamentalmente à extensa literatura norte americana sobre o assunto. Dentre os muitos, Hans Blumenfeld destacou-se por colocar sinteticamente as novas qualidades da "metrópole" frente à "cidade". Ele articula primeiro a "metrópole" à "indústria" : "o duplo estímulo da especialização e cooperação do trabalho provocou uma grande onda de emigração do campo para a cidade" (306). Ele lembra que o navio a vapor e o trem passaram a articular extensas regiões, o que beneficiou a urbanização, embora ainda o transporte interno fosse feito a pé ou a cavalo, o que limitava o raio da aglomeração em torno de 5 kms do "centro". Dada a ausência de elevador todos se esforçavam por morar perto do "centro" o que fez explodir o preço da terra. Esta herança permanece... Mas a grande transformação começou com o bonde, trem, metrô e elevador e, continuou mais tarde com o automóvel e o caminhão. A "cidade" tornou-se "metrópole" e mesmo no mundo rural apareceram fazendas isoladas. A migração campo-cidade permanece, ainda há urbanização a nível nacional, mas a suburbanização esvazia os antigos "centros", esvaziando mesmo as próprias "metrópoles" (307).

Blumenfeld tem uma visão otimista da "metrópole", acha-a essencialmente positiva, pois ela é o lugar onde "o trabalhador pode mudar de emprego sem precisar mudar de casa" (308) . Talvez ele tenha razão, ao menos quando é possível o livre arbítrio do trabalhador. Mas e em situações onde ele precisa mudar

(306) Blumenfeld, H.: "A metrópole moderna" in "Cidades: a urbanização da humanidade" Zahar, Rio de Janeiro, 3a ed. trad. José Rez-
nik 1977 pg 54

(307) Ibidem pg 55

(308) Ibidem pg 57

de emprego sem poder mudar de casa ?

Voltemos a São Paulo. Há imprecisão sobre a consideração acerca da origem do processo. Pelos motivos expostos acima, Richard Morse identifica a transformação de São Paulo em "metrópole" na passagem do século XIX ao XX, concomitantemente à industrialização. Para ele São Paulo transformou-se de "vila" a "metrópole". Para Morse, São Paulo não chegou a ser "cidade" (309). Mas se desde o período colonial a cidade era polinuclear (Penha, Freguesia do Ó, etc.), e a metropolização entre nós foi "caracteristicamente o preenchimento dos vazios que separavam os núcleos existentes" (310) então a metropolização talvez não tenha coincido exatamente com a industrialização mas já era um processo em gérmen na Colônia. O que seria então São Paulo nesta virada de século? Metrópole precoce ou cidade tardia?

Segundo Langenbuch (311) as origens remotas da metropolização de São Paulo localizar-se-iam já no século XX, mais precisamente por volta da 1ª. Guerra Mundial, época em que se verifica verdadeira "explosão" da especulação imobiliária na cidade. O desenvolvimento industrial do período 1915-40, seria responsável pela ocupação das laterais das ferrovias -particularmente da Santos-Jundiaí- através da instalação contínua de armazéns, fábricas e casas operárias. O súbito adensamento populacional gerou uma demanda também súbita de "lotes populares" o que facilitou o movimento especulativo com terrenos, ocasionando também a saída de cidadãos de profissões funcionalmente urbanas para os subúrbios, que já se desenvolviam em torno das estações ferroviárias (312). É durante esse período também que os ônibus e automóveis começam a ser usados mais amiúde como veículos de transporte intra-urbano e de articulação dos subúrbios com o centro da cidade. Fi-

(309) Veja-se Morse, R.: "Formação histórica de S. Paulo" Difel

(310) Wilhem, J.: "S. Paulo- Metrópole 65" Difel, 1965 pg. 10

(311) Langenbuch, J.R.: "A Estruturação da Grande São Paulo"

estudo de geografia urbana, IBG, Rio de Janeiro, 1971 ppl35 e segs

(312) Ibidem, pg 135 e segs.

nalmente, é o período que assinala também o rompimento dos limites inter-municipais pela "mancha" continuamente edificada. Ao mesmo tempo verifica-se uma maior diversificação no uso do solo, o que gerou os primeiros ensaios de uma urbanização menos "espontânea" como o mostram os famosos exemplos dos "bairros-jardins" na zona sul da cidade.

Nossa hipótese é que esse primeiro período da metropolização de São Paulo corresponde a um primeiro momento do processo de concentração industrial, no qual a tendência à monopolização ainda não havia se firmado inteiramente. Warren Dean chega mesmo a afirmar que entre 1920 e 1930 não houve "qualquer tendência para a concentração e organização de cartéis e outras associações controladoras dos preços da produção" (313). Se isto pode parecer uma afirmação exagerada, não deixa de ser verdade que as experiências monopolizadoras foram poucas. E ficaram famosas: Matarazzo, Jafet, Siciliano, Almeida Prado,... Segundo Rattner, ao contrário, dado o pequeno mercado, a indústria de transformação funcionava quase como oligopólio. Para ele, dada a forma como se desenvolveu, a industrialização brasileira "favoreceu imensamente as grandes empresas, que conquistaram posições quase monopolísticas, nos diferentes setores da economia nacional" (314).

O próprio Dean aceita este argumento, lembrando que devido à estrutura familiar das empresas paulistas e ao pequeno mercado, era possível que uma determinada empresa permanecesse sob o controle de um só empresário e se apresentasse como oligopolista perante as demais (315). Mas a base familiar impediu que as tentativas de combinações e de formação de cartéis e monopólios so-

(313) Dean, W.: "A industrialização de S. Paulo" 1880-1945 Difel S. Paulo, 2a ed. pg. 126

(314) Rattner, H.: "Industrialização e concentração econômica em S. Paulo" FGV, Rio de Janeiro, 1972 pg. 130.

(315) Dean, W.: op.cit. pg. 130

bre alguns gêneros viessem a ensejar a formação de sociedades anônimas, chegando no mais das vezes a apenas associar o capital de algumas famílias. Talvez resida aí uma característica típica do capitalismo monopolista no Brasil (o que para Boccara seria o monopolismo simples): dados os compromissos ainda muito estreitos entre o capital industrial e o capital cafeeiro, ainda não havia se constituído um empresariado essencialmente industrialista que pudesse levar avante, sómente através das forças de mercado, o processo de monopolização. Somos forçados a lembrar novamente o Estado: em 1924 por exemplo criava-se a Cia. de Cimento Portland; em 1921 a siderúrgica Belgo-Mineira, ambas com financiamento estatal. Cimento e aço: as bases da construção civil(316).

A "inércia" do café se refletiria no urbano. Até 1940 a ferrovia, herança cafeeira, era ainda o principal elemento estruturador do espaço urbano. Funcionalmente, os subúrbios dependiam completamente do Centro, tanto no que respeita ao fornecimento de mão de obra para as indústrias, quanto à prestação de serviços à população (317). O que se nota é que apesar da expansão suburbana, o centro histórico ainda comandava a organização do espaço, conferindo à nascente estrutura metropolitana de São Paulo uma configuração monopolar, característica própria dos centros tradicionais de industrialização, isto é, das "grandes cidades", e não propriamente das "metrópoles modernas". Um outro sintoma de metropolização restrita: entre 1920 e 1940 a Sé passa de 10.967 a 10.331, esboçando um esvaziamento (movimento centrífugo das residências do "Centro") tipicamente metropolitano, mas de dimensões muito modestas.

(316) Veja-se Cano, W.: "Raízes da concentração industrial em S. Paulo" ; op. cit. pg 182

(317) Veja-se Langenbuch, J.R.: op. cit. entre as páginas 50-70

É sem dúvida a partir de 1940 que o processo de metropolização ganha grande impulso. É enorme o crescimento populacional. A compactação das edificações extravasa os limites do Município. O crescimento vertical do Centro e de alguns bairros próximos e até mesmo de alguns sub-centros, começa a marcar definitivamente a paisagem urbana como metropolitana. Consolida-se também o "Plano de Avenidas" (radiais, fundos de vale, anelares) de Prestes Maia. O projeto da Light que procurava evitar demolições no Centro e manter os bondes, é derrotado: há renovação do Centro, expulsão dos pobres e verticalização (318).

São ocupados a partir de então todos os vazios deixados pelos loteamentos anteriores (Parque da Mooca, Planalto Paulista, etc.). Ao mesmo tempo os antigos subúrbios ferroviários eram incorporados ao tecido urbano metropolitano, sendo formados novos subúrbios ainda mais afastados. Além disso, surge a partir dos anos 1940 um novo tipo de desenvolvimento suburbano, apoiado agora no automóvel e caminhão. Como é sabido o mesmo deveria ganhar grande impulso nos anos 1950, registrando-se primeiramente um incremento na circulação de ônibus e caminhões, e a seguir a "explosão" dos automóveis de passeio.

No início dos anos 1950, o transporte de ônibus já apresentava congestionamentos, sendo mais rápida a viagem ao ABC de trem do que de ônibus (319). Nos subúrbios maiores, o equipamento comercial e de serviços vai se tornando mais sofisticado, dispensando em muitos casos a ligação com o centro histórico. Em consequência, há um estímulo dos fluxos entre os subúrbios e os bairros da cidade. Formam-se 4 "sub-centros": Santana ao Norte, Pinheiros ao Sul; Penha a Leste e Lapa a Oeste.

(318) Veja-se Bonduki, N.G.: "Habitação popular: contribuição para o estudo da habitação popular paulistana" op.cit. pg. 16 e segs

(319) Cf. Langenbuch, J.R. op. cit. pg 194

O desenvolvimento rodoviário deveria ainda reorientar a instalação industrial, que passaria a preferir as margens das "auto-estradas" que vão sendo abertas: Dutra, Anchieta, etc. Não só o ABC e Guarulhos se industrializam. Santo Amaro ao sul também passará a caracterizar, pelas grandes unidades fabris que apresenta, o novo padrão de grandes plantas relativamente dispersas pelos eixos rodoviários. A maior versatilidade dos ônibus, caminhões e automóveis, que não precisam de pontos rígidos de parada tende a distribuir de modo mais uniforme as "vantagens de circulação" ao longo de todo o eixo. Por isso foi muito comum a associação entre loteadores, empresas comerciais de ônibus e comerciantes de artigos populares. O mecanismo é conhecido: os loteamentos são vendidos a um preço que incorpora as benfeitorias que virão. Depois pressiona-se o Estado para que elas venham. Primeiro são vendidas as piores glebas. As empresas de ônibus atuam em monopólio. Entre o fim da zona urbanizada e o loteamento, reservam-se as melhores áreas para futuros comerciantes. São vendidas a um preço muito maior que as primeiras. A carência habitacional, permanentemente recriada é a "chave" do processo. Loteamentos demais, habitações de menos. Esta a essência da "especulação imobiliária" (320).

As décadas seguintes assistirão a um grande esforço de planejamento visando controlar o crescimento metropolitano. Favelas, deterioração e congestionamento das áreas centrais tornam-se problemas. Abastecimento, água, esgoto, energia e transportes iam impondo a necessidade técnica da centralização metropolitana (321). As siglas se sucedem: COMASP, (Cia. Metropolitana de Águas); SANESP (Saneamento Básico), SABESP (Saneamento, água); FEPASA;

(320) Veja-se a respeito Oliveira, A.U.: "A lógica da especulação imobiliária." in Boletim Paulista da Geografia nº 55 nov 1978, S;P

(321) Cf. Villaça, F. : op. cit. pg. 47 e segs.

COMGÁS; COHAB (habitação); PRODAM (Processamento de dados), algumas municipais, outras estaduais, mas já revelando a direção de centralização. Sobre o planejamento urbano mais especificamente, ele é iniciado de forma mais sistemática com o PUB, em meados dos anos 1960, a cargo de firmas particulares. Finalmente em 1967 por Decreto Estadual surge o GEGRAN (Grupo Executivo da Grande São Paulo) (322). Entre suas principais preocupações: estudar a emergência das chamadas "deseconomias de escala" na Região (323).

Decerto, os estudos acadêmicos foram de grande valia para contribuir nesse esforço de racionalização. Interessa-nos mais de perto a discussão acerca dos "limites" (espaciais não de competência) nos quais se divide a metrópole, ou sendo um pouco mais claro, a delimitação da "metrópole" como unidade de planejamento.

Langenbuch, no início da década de 1970 identificou 4 categorias geo-urbanas: centro, bairros, subúrbios e "cidades satélites". Ele adverte para não se tomar sua classificação com rigidez, dado o dinamismo da metrópole. Sua divisão da metrópole é em 3 compartimentos: 1- a aglomeração restrita, que englobaria além do município de São Paulo, os distritos urbanizados do ABC, Osasco e Guarulhos; 2- a área metropolitana à qual devem ser acrescentadas as porções restantes dos distritos não totalmente urbanizados da aglomeração restrita; 3- a região metropolitana que além dos compartimentos anteriores englobaria municípios mais distantes que embora não alcançados pela malha urbana metropolitana, mantém todavia com a mesma contatos muito íntimos (sobretudo Jundiaí e Mogi das Cruzes). Estranhamente ele exclui Santos pois considera o porto elemento autônomo, polarizador de toda a "Baixada". Seu critério fundamental é a "intensidade de relações", medida sobretudo através do movimento pendular moradia/trabalho(324).

(322) Ver EMPLASA, encarte, indicadores básicos 1981

(323) Ibidem pg 27

(324) Langenbuch, J.R.: op.cit. pg 333 e segs.

Já Pierre George, por volta da mesma época, identificou na "Grande São Paulo, o que ele denominou de "quatro termos geográficos de industrialização e urbanismo" (325), correspondendo cada termo a uma modalidade distinta de arranjo entre as unidades industriais e a organização espacial. Ele define primeiro a cidade, circunscrita ao município, o qual, contém o núcleo industrial mais diversificado, porém de pequenas e médias oficinas. A seguir viria a aglomeração que além da cidade englobaria ABC, Osasco e Guarulhos, uma unidade complexa, que inclui funções administrativas estatais (centro), de relacionamento internacional, e uma série de subúrbios industriais e operários. Num terceiro plano viria a conurbação, processo de ligação da aglomeração anterior com a Baixada Santista (turismo e porto, além da indústria de base de Cubatão). Finalmente viria a região industrial, ao qual deveriam juntar-se os municípios mais distantes, mas que recebem influencia industrial de São Paulo, tais como Jundiaí e Campinas. Estranhamente apesar de usar o critério de "complementação industrial", Pierre George não inclui em seu último compartimento nenhum município do Vale do Paraíba, o que parece incorreto sobretudo quanto a São José dos Campos (326).

Para completar, examinemos a proposição de Wilson Cano, para o mesmo período. Em princípio divide duas zonas: 1- a zona industrial integrada que além de S. Paulo incluiria mais 30 municípios, entre os quais até Mongaguá (mais integrada e urbanizada); 2- zona de integração e urbanização que além dos 31 municípios anteriores englobaria mais 43, que corresponderiam a pontos avançados da industrialização emanada de S. Paulo. Muitas cidades do Vale do Paraíba são incluídas nessa zona, bem como as regiões polarizadas por Campinas, Sorocaba e Bragança (327).

(325) George, P.: "Aire metropolitaine, conurbation ou region industrielle? le cas de São Paulo- IGEOG-USP -Geog. das Industrias nº 2 S. Paulo, 1969

(326) Ibidem pg 16

(327) Cano, W.: "Problemas de concentração urbana: o caso de S. Paulo" in Rev. Paranaense de Desenvolvimento nº 4 jan.fev. 1968 Curitiba

Curiosamente, nenhum destes ensaios de delimitação foi institucionalizado. A EMPLASA (Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo S/A), responsável pelo planejamento da metrópole só surgiria em 1975, englobando 37 Municípios.

O que teria ocorrido?

Para Armando Correa da Silva, o processo se resumiria em 3 momentos: 1- Metrópole clássica, início séc. XX : 600 mil hab. ; 2- Metrópole ampliada clássica, anos 1950: 3 milhões de habitantes; 3- Metrópole ampliada composta , 1980: 11,5 milhões (328). Ela seria um pouco menor que a área metropolitana oficial hoje : 12.578.045 (Censo-1980).

A necessidade de centralização do planejamento foi um dos principais argumentos utilizados para justificar o esvaziamento da competência municipal, diante de uma realidade urbana que se metropolizava. A centralização espacial e econômica correspondeu, ou precedeu, a centralização política. Mas a metropolização, afora o problema da representação jurídico-política traria ainda um outro problema: o dos congestionamentos ou "deseconomias de escala", isto é, o gradativo aumento de uso nas linhas de transporte (tanto as responsáveis pela circulação de água, gás, luz, como a de mercadorias e pessoas) que termina por elevar o custo de manutenção da estrutura metropolitana. Além disso a "pulverização do centro" tende a promover a completa perda de identidade entre o habitante e o espaço, o que repercute na psicologia e cultura.

A metropolização é acompanhada da deterioração. Em São Paulo, o Brás foi quem sabe, um dos casos mais expressivos.

(328) Silva, A.C. da : "A Metrópole ampliada...:op.cit. pg.343

CAPÍTULO 12

A "DETERIORAÇÃO" DO BAIRRO DO BRÁS

Tomado no macro-espaco de seus limites externos, a metropolização aparece como um processo permanente de crescimento urbano. Ela pode ser tomada assim como um "espelho" do modo de produção: o aumento da produtividade do trabalho pode ser verificado no aumento das velocidades, expressão da "racionalidade" do sistema. Mas esta mesma racionalidade leva por sua vez ao aumento da aglomeração e a nova necessidade de aumento das velocidades. À maneira do cálculo contábil das empresas, o "desempenho" das metrópoles, pode ser medido assim, pelos acréscimos quantitativos de população. Uma apreciação sumária dos números em São Paulo pode levar rapidamente à "euforia". No entanto, uma "micro-análise" revelará situações menos confortáveis, mais perturbadoras.

Já examinamos em capítulos anteriores, as determinações mais gerais da "deterioração urbana". Na literatura recente porém, a concepção da "cidade-planta" cedeu terreno à concepção da "cidade mercadoria" ou numa linguagem mais técnica à identificação entre a complexidade das metrópoles e das empresas monopolistas. Por isso tem-se falado em "deseconomias de escala", pois ao contrário do século passado não é mais só o "centro" que apresenta-se congestionado, sobretudo para as indústrias, mas toda a metrópole. O conceito tem sido utilizado portanto para justificar sobretudo programas de desconcentração industrial. Mas à medida em que as indústrias vão se afastando do "Centro" e passam a articular um espaço muito maior, com ligações internacionais inclusive, torna-se necessário um novo nível de centralização: a do gerenciamento, finanças e serviços. Essa mudança de qualidade do

Centro, implicará em sua "renovação". "Renovado" o "Novo Centro" ligar-se-á mais fácil e rapidamente com a Periferia. Esta poderá então crescer mais "livremente" portanto. Mas à medida em que esta cresce, avolumam-se novamente os fluxos com o "Centro" mesmo que já seja o "Novo Centro". O processo deve então repetir-se. Surge o "Novíssimo Centro"...

Em São Paulo, a construção da linha Leste do Metrô, e a consequente demolição de centenas de imóveis no Brás, justificou-se pela necessidade de um transporte mais rápido do Centro (no caso mais especificamente a Praça da Sé e menos a da República) até à periferia leste da Metrópole, a mais habitada, e a que geomorfologicamente tem mais condições de crescer. A população do Brás talvez fosse sacrificada, mas seria um preço justo, já que beneficiaria uma população muito maior. A razão analítica se vê embaraçada diante do problema. Se o progresso da metrópole pode ser medido no crescimento de sua população então, em tese, o mesmo pode ser dito para qualquer um de seus Distritos ou Subdistritos. Como justificar então que o esvaziamento, a perda de população pode também significar "progresso"? Ao admitir o sacrifício de uns, para o benefício de outros (ainda que estes sejam maioria) a razão analítica deixa aberta uma brecha por onde penetra a desigualdade entre os homens. Há então situações em que nem todos se beneficiam, pelo menos não ao mesmo tempo. Pode surgir uma pergunta perigosa: quem se beneficia primeiro?

Para tentar uma resposta ficaremos circunscritos ao exemplo do Brás.

Seguindo a trajetória histórica do bairro, vimos que no decorrer dos anos 1930, ele já se encontra densamente ocupado, e com elevado grau de melhoramentos urbanos. Não só por isso, mas sobretudo em função de suas cantinas, bares, do teatro "Colombo", do carnaval, etc., o bairro torna-se conhecido por toda a cidade. Alguns nomes da música popular como Paraguaçu, Vadico (parceiro

de Noel Rosa), e Alberto Marino, contribuíam para que o bairro se tornasse conhecido em todo o Brasil. A população imigrante, com seus vínculos com o exterior, fazia-o conhecido mesmo em outros países, a ponto de os napolitanos o apelidarem carinhosamente de "Pícola Itália". A situação muito parecida, ajudava que o "ritmo de La Boca" fosse assimilado com facilidade(329).

Mas nem só de cultura "latina" vivia o bairro. Expressando sua precoce vocação metropolitana, em 1927 na rua Piratininga, abria-se um dos primeiros "cafés" com Jazz Bands de São Paulo (330). Tudo isso e mais a lembrança do sólido movimento operário não pareceria indicar que nas décadas seguintes o bairro viesse a se descaracterizar tão rapidamente, pudesse perder tudo aquilo que, se por um lado não era suficiente para resolver todos os problemas, por outro contribuía para que eles fossem enfrentados: solidariedade de vizinhança e respeito da coletividade. O fato é que apesar de discriminado inicialmente pela burguesia, o Brás conseguira impôr-se, de tal modo, que o sotaque anasalado, já não era mais motivo de vergonha: ele refletia duplamente a condição do bairro (o "canto" tipicamente italiano, e a "ironia" própria e necessária dos "de baixo" que caçomda afetação do modo de falar das elites). O orgulho de ser "do Brás" no entanto desapareceria. A causa? A sua "deterioração".

Para examinar a especificidade da deterioração do Brás, é preciso pensá-la articuladamente com a metropolização. O Brás começa a perder população entre as décadas de 1930 e 1940, simultaneamente portanto à aceleração do desenvolvimento metropolitano. Entre 1930 e 1945, o Brás acompanhará o momento de "perplexidade" de toda a metrópole, período no qual se preparam as

(329) Informações de várias fontes, inclusive depoimento de antigos moradores, entre os quais meu próprio pai.

(330) Veja-se a respeito Reale, E. : "Brás, Pinheiros, Jardins" op. cit. pg 27

bases para a mudança radical do "padrão urbano". De horizontal e concentrado para vertical e disperso. O Município nos primeiros anos após a Revolução que derrocara os cafeicultores do poder vive um verdadeiro caos administrativo: de 1930 a 1934 nada menos de 12 prefeitos são nomeados, afora as perturbações do movimento de 1932 (331). A seguir entretanto, o Estado Novo irá impondo a vitória da "administração técnica"; primeiro com Fábio Prado (1934-38), depois com Prestes Maia. Um símbolo da mudança: o fim dos bondes com a expiração do contrato com a Light em 1937 e, 10 anos mais tarde, a sua substituição pelos ônibus, definitivamente com a criação da CMTA (332).

Mais tarde como se sabe virá a "explosão" do automóvel. Em 1940 eram só 22 mil no Município, em 1960 passaram a 120 mil (333); em 1980 eram cerca de 2 milhões no Município e mais 400 mil no conjunto da "Grande São Paulo" (334). A população do Município passou de 1,3 milhões em 1940 para 3,7 milhões em 1960, chegando a 9 milhões em 1980 (335). Quanto ao Brás, uma curiosa inversão: 80 mil em 1940; 63 mil em 1960 e 47 mil em 1980 (336). O Brás mantém-se como distrito mais populoso ao longo dos anos 1930, para em 1940 já ser ultrapassado pelo surpreendente Tatuapé (até então um vazio entre o Brás e a Penha) com cerca de 140 mil habitantes (337).

Ao mesmo tempo em que as fábricas iam procurando as rodovias, muitos moradores do Brás de origem operária também se afastavam do velho bairro. Iam atrás do emprego melhor, e da possibilidade, quem sabe, de fugir definitivamente do aluguel, comprando um terreninho, e construindo aos poucos... Até então, os únicos que haviam encontrado motivo para deixar o velho bairro

(331) Ver FMSP/COGEP/FUNDAP: "O Planejamento urbano em São Paulo Documentos série inf. e apoio ao planejamento 3-1979; (332) Ibidem

(333) Ibidem pg 27

(334); (335) e (336) EMIPLASA: "Reconstituição da memória estatística da Grande São Paulo"

(337) O destaque ao Tatuapé é de AraújoFo., J.R.de: "A população paulistana" in "A Cidade de São Paulo..." op. cit. Vol II pg. 232

eram os que enriqueciam. De fato, a segunda geração de "italianos" já irá apresentar um bom número de imigrantes ou descendentes que fizeram fortuna. Sempre houve um "rei do ferro velho" no Brás, nos lembra Jacob Penteado, e "ainda os há"!(338).

E decerto não apenas nesse ramo, que com o tempo acabaria se especializando e formando na r. Piratininga o centro do comércio de peças usadas e máquinas, mas também com o ramo de couros e madeiras, que aos poucos vai ocupando a área em torno da r. do Gazômetro. Ou então também o de roupas, articulado às pequenas fábricas em torno das ruas Oriente e Maria Marcolina, reduto da colônia "oriental" do Brás (árabes, judeus, e agora também coreanos). Enfim, principalmente graças ao comércio, mas também a algumas pequenas oficinas que iam crescendo, a verdade é que muitos no Brás enriqueceram, e não viam motivo para continuar num bairro cada vez mais congestionado e poluído quando podiam mudar-se para outros recantos mais aristocráticos. Mudar do Brás significaria mudar de vida, ascender socialmente. Se não era possível ir diretamente aos "Jardins", podia-se ir ao menos para o Alto da Moóca ou Belenzinho.

Esse primeiro momento de deterioração, denominaremos de "deterioração espontânea". Ele compreende dois "sub-momentos": entre 1934-45 quando o Brás ao mesmo tempo atinge seu ótimo em termos de população e equipamentos, e entra em processo de estagnação demográfica; e de 1945 até 1964 quando então se processa o esvaziamento voluntário da população pelos motivos acima mencionados. Para especificar um pouco mais a análise demográfica, tomemos o ano de 1950. Nele o Brás já terá 12 mil moradores a menos do que em 1940 (de 80 mil para 68 mil)(339).

Em que pesem eventuais mudanças nos limites do subdis-

(338) Ver Penteado, J: "Belenzinho 1910", Op, cit.pg 57

(339) Ver Araújo Fo., J.R. o. cit, pg. 232

trito entre os anos mencionados, acreditamos porém que a causa fundamental do esvaziamento articula-se com a dinâmica geral do processo, o que foi descrito nos capítulos anteriores. Ao esvaziamento voluntário corresponderá entretanto: de um lado o crescimento da função comercial, de outro a subdivisão de antigos casarões em sub-moradias de abrigo temporário para os migrantes nordestinos que começam a chegar em grande número. Surgem as "cabeças-de-porco" ainda mais congestionadas e promíscuas do que os antigos cortiços. Até 1940 haviam entrado cerca de 1,2 milhões de nacionais no Estado de São Paulo. Daí até 1970 chegariam mais 4,5 milhões (340) Em 1970 claculava-se que no Município habitavam 1,5 milhão de nordestinos (341), os quais fizeram do Brás não só um lugar de residência, mas um "centro".

Com efeito, é na "Estação do Brás" que chega o imigrante. A Hospedaria que serviu italianos, serve agora nordestinos. O comercio de mão de obra continua. Apenas não se vai mais para as fazendas de café. Mas na Pça. Agente Cícero ficam estacionadas "kombis" com placas oferecendo empregos não qualificados, principalmente de vigias. A área entre o Largo da Concorórdia e a r. 21 de abril tornou-se um verdadeiro "ghetto" nordestino, com suas lojas de produtos típicos e empresas de ônibus e caminhão fazendo ligações diretas com o Nordeste. Há além disso, é claro, os hotéis. Eis alguns nomes: lojas "Cabeça Chata", "Recanto Nordestino", "O Bom baiano do Brás"; hotéis "Asa Branca", "Pensão do Norte" (342).

Hoje porém, enquanto os migrantes não são apenas nordestinos e se espalham por outras áreas do que restou do bairro, já se nota declínio dessa "centralização". Os ônibus já não param mais ali (os interestaduais quero dizer), e o bar "Recanto dos

(340) e (341) Artigas, R.C. e Bayeux, G.: "Brás- espaço e uso" op. cit. pgs 52 e 57 respectivamente

(342) Ibidem pg 57

Nordestinos" por exemplo fechou. Nossa hipótese é que este fenômeno articula-se simultaneamente à maior "aceitação" do nordestino na metrópole, e ao fortalecimento de outros centros de forte imigração como São Miguel Paulista.

À medida em que a metrópole se expandia, se expandiam também os fluxos e o comércio. Ao lado dos ramos já mencionados (couros, madeira, confecções e peças usadas), o comércio mais sofisticado também se beneficiaria, ao menos num primeiro momento. São dignas de menção as Casas Pirani (uma casa de importação antiga) que nos anos 1950 se apresentavam como "A Gigante de São Paulo" -nome a que fazia juz- e a Eletro radiobraz, um dos primeiros magazines modernos de São Paulo. Ironicamente a primeira aparentemente muito mais sólida e antiga viria à falência; a segunda se tornaria uma multinacional.

Os comerciantes foram assim, juntamente com os industriais, os que mais se beneficiaram das mudanças que se fizeram no trânsito. Primeiro ao final dos anos 1940, surge o Viaduto do Gazômetro passando por sobre os trilhos da Santos-Jundiaí, o que já provocou algumas demolições no Largo da Concórdia (343). A seguir viria a Radial Leste que, teóricamente descongestionaria a Rangel Pestana.

Esta grande "freeway" (Av. Alcântara Machado) ligando o Leste e o Oeste da metrópole foi terminada em 1957 no trecho entre o Centro e a Moóca. Na verdade, foi sendo construída em etapas, numa antecipação do grande fluxo de automóveis que estava por vir. No início dos anos 1950 um amplo trecho entre o Brás e a Moóca seria desapropriado para dar lugar à avenida. Centenas de casas foram demolidas separando os dois bairros antes unidos sem solução de continuidade pelas ruas Wandenkolk, Carneiro Leão, Mem de Sá e Placidina. De todas apenas a r. Piratininga ficou

(343) Veja-se Sawaya, S.: "O largo da Concórdia- estudo de arquitetura e urbanização" Tese doutorado FAU USP 1972

intacta, sobrepassada em 1968 por outro viaduto (outra parte da Leste-Oeste). Esta separação entre os dois bairros traria consequências irreparáveis: ao dificultar a ligação entre ambos, a Radial Leste contribuiu para que o uso na Rangel Pestana fosse modificado, passando a servir menos a população do bairro e redondezas (Mooca, Pari, Belém) e mais a de outras partes da metrópole, ou do país. O comércio a tacadista se fortaleceu, o que indiretamente ajudou a deteriorar o bairro. Um reforço para a hipótese: o Mercado Municipal sempre ameaçado de mudar devido às cheias do Tamanduateí manteve-se no mesmo lugar, o que denota que para o setor cerealista de atacado da região da r. Santa Rosa (a área menos ligada ao resto do bairro) a Radial Leste foi positiva, pois o declínio do varejo na Rangel ampliava o espaço para o atacado.

A construção da Radial Leste assinala um influxo no processo de deterioração do bairro. Até então ele havia sido motivado por causas alheias à intervenção estatal, ou dito de outra maneira, deveu-se às movimentações contraditórias próprias do mercado. Agora a intervenção estatal passava a indiretamente favorecer a deterioração. Passamos de uma deterioração espontânea para uma deterioração planejada. Ela também conterá dois submomentos: um primeiro que chamaremos de "deterioração induzida", já que o esvaziamento da população se fará induzido pelas intervenções do aparelho estatal; e um segundo que denominaremos "deterioração compulsória", quando é derivado da ação direta do Estado.

Até à construção do Metrô, podemos dizer que as intervenções do Estado induziram à deterioração. Após a Radial Leste, será a vez do Parque D. Pedro II se modificar inteiramente. Ele perderá suas árvores, a escola infantil -das primeiras que tivemos- deveria ser fechada e, em seu lugar o Parque (Parque?) receberia um complexo de viadutos e um pátio de estacionamento de

ônibus. Significativamente, simbolicamente, o viaduto que atravessa o Parque D. Pedro II e liga a Sé ao Brás chama-se: 31 de Março. Ainda fazem parte da "deterioração induzida": o corte de árvores em muitas ruas secundárias sem sua substituição, a queda na qualidade dos serviços (limpeza sobretudo); a divisão do subdistrito em duas Administrações Regionais (Sé e Moóca) o que dificulta a relação do munícipe com a Prefeitura (344), e a lei de Zoneamento (345) que permite "quase tudo" no bairro. Finalmente o viaduto "Alberto Marino" construído em 1968, se por um lado ajudou a "resolver" o problema das "porteiras" que bloqueavam o trânsito da Rangel Pestana, por outro deteriorou definitivamente a área sobre a qual está, tornando-a mais um lugar próprio para assaltos, prostituição, etc..

Assim, vimos que o esvaziamento populacional do bairro, no início um processo "espontâneo", aos poucos porém foi se tornando bem menos accidental. Em contrapartida, com o correr do tempo, à medida em que só os moradores mais pobres iam permanecendo no Bairro, o mesmo ia se arrefecendo, pois para os moradores de origem mais humilde, o bairro continuava tendo atractivos: a proximidade do Centro e a herança das relações de vizinhança ainda compensavam os desconfortos que se começava a enfrentar. Talvez isso explique a desaceleração do esvaziamento entre 1950 e 1960 em comparação com a década anterior: apenas 5 mil ao invés de 12 mil (346).

O incendio do teatro Colombo em 1966 (provavelmente criminoso) desfecharia um duro e definitivo golpe no velho bairro. Sem ter mais o que defender, os velhos moradores tornavam-se

(344) A lei que criou as Administrações Regionais é o Decreto nº 6.236 de 13/10/65, assinada pelo prefeito Faria Lima

(345) A lei de Zoneamento é nº 7.805 de 1º/11/72

(346) EMPLASA op. cit.

presa fácil da idéia de que só mudando do bairro iriam melhorar de vida. O Brás estava condenado. Mas era o progresso, o Metrô....

A entrada em cena do projeto de construção do Metrô, coloca a deterioração em novos termos. Os remanescentes seriam sumariamente despejados. A deterioração que havia arrefecido acelerou-se violentamente. Só o anúncio da construção já é o bastante para que muitos o abandonem. Os proprietários perdem qualquer interesse em conservações. Os inquilinos, tratam de ir embora antes que seja tarde demais. Se a deterioração até agora era induzida pelo Estado, daqui para frente será compulsória, já que organicamente articulada com projetos de renovação. Se a área se recuperasse por si só, poria por terra todo o plano...

Richard Batley é o autor que estuda em detalhe a construção do Metrô na área do Brás. Em suas palavras: "Brás was affected by two interlinked plans -one for the Metrô line and the other for the development of the área"(347). Em ambos o papel da Prefeitura era fundamental. Em 1976, Olavo Setúbal, então prefeito, proclamaria orgulhoso que a renovação do Brás seria "o maior projeto de intervenção urbana do Brasil e um dos mais importantes em todo o mundo" (348). No Brás, uma faixa de cerca de 70 metros, lateral à linha seria reservada à reurbanização. Com isso mais 600 propriedades, em acréscimo às 350 diretamente afetadas pela linha seriam demolidas. O projeto de reurbanização ficaria a cargo da EMURB (Empresa Municipal de Urbanização) a qual contaria com verbas federais do BNH. O custo da linha orçou-se inicialmente em US\$ 1,5 bilhão (L-0). A EMURB fez então um levantamento em 1976 (PLANASA), o qual contrariava muitas das te-

(347) Batley, R. "Urban renewal and expulsion in S. Paulo" in Gilbert, A and Hardoy, J.E. and Ramirez, R. (org) : "Urbanization in contemporary latin America" JW & Sons NY, 1982 pg 237

(348) O Estado de S. Paulo 28/2/76 citado por Batley R. : op.cit pg238

ses oficiais sobre o bairro: 1ª as condições de moradia e comércio foram consideradas boas; 2ª as condições dos removidos piorava. Sinteticamente os resultados principais do levantamento foram os seguintes: viu-se que o número de nordestinos era menor que o esperado, apenas 11%, e o de nascidos em São Paulo mesmo maior que o previsto: cerca de 2/3 do total. Além disso as casas não eram "velhas" como se apregoava pois 82% delas foram fundamentalmente construídas ou reformadas após 1940; e nada menos de 96% foram consideradas boas ou em estado razoável de conservação. Além disso o bom aparelhamento de escolas, facilidades de transporte e emprego eram fatores de vitalidade da área reconhecidos no levantamento (349). Uma pesquisa de campo feita pelo próprio Batley confirmou o caráter surpreendentemente estável do Brás: cerca de 62% dos 780 endereços pesquisados moravam no Brás há mais de 11 anos. Uma outra constatação, já menos surpreendente: a estrutura industrial de pequenas oficinas e o comércio (média de 15 empregados por firma) davam emprego em alta proporção para os próprios moradores: 46% (350)

O plano do Metrô, desde 1968 está a cargo de um consórcio multinacional (Hochtief-Montreal-Deconsult). Mas só em 1975 foi dado a conhecer os planos sobre o Brás. As desapropriações então seguem-se rápidas. O Metrô trata caso por caso, separadamente: um funcionário que não sabe informar sobre os planos faz o levantamento do valor do imóvel. O proprietário tem 3 dias para comparecer. É informado do preço oferecido, deve voltar logo em seguida. Poucos vão à Justiça: mais de 70% entram em acordo "amigável" com a Cia. Há pressa nas demolições: no trecho principal onde passaria a linha o início das demolições foi mar-

(349) Cf. Batley, R.:op.cit. pg 242

(350) Ibidem pg. 242

cado para 22 de janeiro de 1976, tendo de terminar em 15 de fevereiro. Isolado e desinformado, o morador em geral "aceita" a oferta (351).

Como nos casos clássicos, é difícil verificar concretamente o que houve com os moradores desalojados. A pesquisa de Batley no entanto, realizada no momento das demolições constatou que a maioria preferia permanecer perto do Brás, devido à sua proximidade com o "Centro". Pesquisa do próprio Metrô em 1976 revelaria que 63% dos desalojados não ganhavam o suficiente para pagar um aluguel em condições semelhantes às anteriores de moradia (352).

Como em todos os lugares, o resultado sempre igual: a expulsão dos pobres do Centro.

Como em Saint Gilles!

(351) Batley R. :op.cit. pg 250

(352) Ibidem pg 251.

FINAL

TENDÊNCIAS E PERSPECTIVAS DE REURBANIZAÇÃO

Passados alguns anos da violenta transformação urbanística sofrida, o futuro do Brás é incerto. Aliás, como sempre parece que o fora. Aliás, como São Paulo está sempre a surpreender os urbanistas. É extremamente arriscado portanto fazer qualquer prognóstico, acima de tudo se levarmos em conta as vicissitudes do momento político. De qualquer modo, em razão dele próprio, abrem-se brechas e oportunidades de participação, que até há pouco não existiam. Richard Batley acentua a desinformação da população quanto aos planos exatos como uma causa fundamental da falta de resistência ao Metrô. Mas deveria ter acentuado que as condições políticas foram extremamente favoráveis ao Metrô. Seu pressuposto: a destruição da sociedade civil, que se empreendera sistematicamente nos anos anteriores atingindo partidos, sindicatos, associações de bairro, etc. O Brás não seria exceção após 1964, num Brasil que não admitia a exceção após 1964.

Hoje porém, os tempos são outros e é possível que no jogo de interesses, que vão do capital financeiro internacional ao da população que mora, trabalha e circula no bairro, possa surgir uma proposta que atenda a esses últimos interesses, ao menos em parte. Por ora, ao que sabemos, existem fundamentalmente duas propostas: a do Projeto CURA (Comunidades urbanas de Recuperação Acelerada) da EMURB já que até agora oficialmente não foi substituído; e a do MOVIMENTO PRÓ-BRÁS.

Sobre a primeira, convenhamos, pesam essencialmente os interesses dos promotores monopolistas da operação (capital

financeiro e de serviços internacional e capital imobiliário nacional principalmente). Mas pesam também com sua relativa autonomia as instituições, de tal modo que a democratização desses instrumentos (EMURB/COHAB, METRÔ e BNH) por cima (via grande política eleições, etc.) e por baixo (via organização e conscientização dos funcionários) irá pesar decididamente sobre o futuro do bairro. Hoje o Estado detém uma imensa área vazia, que ao permanecer vazia só agonia ainda mais a deterioração do cansado Brás. Quanto antes vier a reurbanização mais cedo o bairro se recuperará.

Voltando ao CURA, mencionaremos duas declarações em dois momentos. Em 22/09/78 a "O Estadão" Olavo Setúbal previa para março de 1979 o início das obras de reurbanização já que estava para se iniciar o processo de concorrência pública para as mesmas. Eram previstos no total "17 quarteirões, entre o Gasômetro e a Estação do Brás do Metrô, com uma área de 200 mil m²s-"
...Ernest Mange, presidente da EMURB no mesmo jornal previa reservar espaços livres e áreas institucionais destinadas à construção de escolas, creches e igrejas, lojas e 2.500 unidades residenciais, para 15 mil pessoas (353). Enfim, um bairro, como havia antes... Só que "no local serão construídos prédios com, no máximo (grifo nosso) 20 andares" (354). A quadra prioritária: entre Piratininga, Caetano Pinto e Campos Sales.

Um mes depois, eufórico com a iminência da reurbanização, destacará a iniciativa da Prefeitura "em recuperar uma região ao mesmo tempo em que implanta o Metrô, uma lição que aprendemos depois da implantação do CURA/Jabaquara" (355).

(353) Declaração a "O Estado de São Paulo" 22/09/78

(354) Ibidem

(355) Declaração ao "Jornal da Tarde" 11-10-78

O CURA previa a reurbanização do Largo da Concórdia, da Pça. Agente Cícero, mas sua principal ação seria na quadra já citada: 6 blocos de 14 andares com 6 apartamentos cada, para revenda a particulares "de renda acima das de interesse social (INOCOOP) e para usos terciários de comércio e serviços" (356).

Não se menciona uma só palavra sobre participação da população nos projetos, o que, é coerente uma vez que tampouco sobre o Metrô o foram. Mas como já dissemos, o momento é outro, e o governo do PMDB, em que pesem as muitas acepções que se possa dar ao termo "participação", foi eleito contendo-a em seu programa. Porisso não é de surpreender que no próprio seio do Estado viessem a surgir as condições propícias ao surgimento de uma contra-proposta. Esclareçamos: ocorre que, tendo em vista a realização de uma Festa no Brás, o SESC (Serviço Social do Comércio) solicitou o concurso da Divisão de Pesquisas da Secretaria Municipal de Cultura, com sede no antigo Gazômetro (Casa das Retortas), para assessorá-lo. Este procurou antigos moradores, resíduos da sociedade civil existente, e, do contato entre moradores e interessados no Brás surgiu o "Movimento Pró-Brás", visando a recuperação do bairro e não sua renovação.

Embora hoje, como sempre, qualquer mudança implique em renovação (é preciso saber renovação do quê?), dado os compromissos desse termo com os "programas" analisados, a sugestão é a recuperação do Brás, um processo a longo prazo visando 3 objetivos: 1º melhorar as condições de moradia da população hoje residente; 2º recuperar a memória do Brás pelo seu significado para a Metrópole; 3º reconstruir a sociedade civil do Bairro. Luta-se pelos 3 simultaneamente, embora organicamente tenha-se começado pelo último. Desde 09/08/83 (357) o MOVIMENTO vem

(356)in Jornal da Tarde 11-10-78

(357) Veja-se "Manifesto do Movimento Pró-Brás"

se reunindo e, decerto com muitos altos e baixos, vem também se colocando em debates promovidos pelos órgãos públicos (SEPLA , EMPLASA) como também promoveu debates como outras atividades.

No momento em que escrevo estas linhas há perspectivas promissoras ao MOVIMENTO. Em recente declaração pela TV, o secretário da Habitação, Arnaldo Madeira, comprometeu-se em ouvir o movimento e respeitar as características históricas do bairro na futura reurbanização. É um alento pois já existe projeto-de-lei de autoria de Cândido Malta Campos Fo. sobre o assunto (preservação do patrimônio urbano)(358), como também projeto de recuperação do Parque D. Pedro de autoria de Silvio Sawaya. Como há outros também , provavelmente.

O Movimento Pró Brás, não possui um projeto, possui antes uma estratégia : reunir nele todos os interessados no Brás, aglutinar todas as formas de sociedade civil ainda existentes (sindicatos, partidos, clubes de futebol, igrejas, etc.) estimular o contato entre elas para seu recíproco fortalecimento. Da união entre moradores organizados e técnicos partir-se-á para a mobilização de intelectuais e da opinião pública em defesa do bairro, ou do que resta dele. Deter a deterioração é o primeiro passo da recuperação. O último é atingir a própria população, pois quando esta já estiver organizada e quando sentir reencontrar a identidade com o bairro, o "Movimento pró-Brás poderá deixar de existir".

F I M

BIBLIOGRAFIA

- AB'SABER, A.: "O sítio urbano de S. Paulo" in AZEVEDO, A. (org.)
"A Cidade de S. Paulo, estudo de Geografia urbana"
Cia. Ed. Nacional, 1958 4 Vols. Vol 1 Cap 5
- ANDERSON, M.: "The Federal Bulldozer" , The MIT Press, Cambridge
1964
- ANDRADA E SILVA, R. : "São Paulo nos tempos coloniais" in
AZEVEDO, A.: "A Cidade de S. Paulo...
VOL. II
- AZEVEDO, A. : "Embriões de cidades brasileiras" in Boletim Paulista de Geografia nº 25 março 1957, S;P
- "Vilas e cidades do Brasil Colonial" in ANAIS
AGB- Vol. 9 , 1957, S;Paulo.
- "S. Paulo: da vila quinhentista à metrópole regional in Boletim Paulista de Geogr. nº 39
out. 1961, S.P.
- ARTIGAS, R.C. (e) Bayeux, G.: "Brás: espaço e uso" PMSP, SMC,
IDART -Cadernos 2, S. Paulo 1980
- BALL, M. : "Differential rent and the role of land property"
in International Journal of Urban and Regional
Resources Vol. 1 nº 3 , 1977
- BARAN, P.A. e SWEEZY, P.M.: "Capitalismo Monopolista" Zahar
Rio de Janeiro 1976
- BATAGLIA, V.: "O Bairro do Br'as" in "Jornal da Tarde"
7/12/1981
- BATLEY, R.: "Urban renewal and expulsion in São Paulo" in
GILBERT, A.; HARDOY, J.E. e RAMIREZ, R. (org):
"Urbanization in contemporary Latin America"
J.W. & Sons , N.Y. , 1982
- BEIGUELMAN, P; : "Os companheiros de São Paulo" Brasiliense
SP, 1979
- BENTIVEGNA, V. : "La questione della rendita urbana nella teoria marxista contemporânea " in Crítica Marxista, nº, Ed. Riuniti, Roma, 1980
- BLUMENFELD, H.: "A metrópole moderna" in Cidades: A urbanização da Humanidade " , Zahar, R.J., 1977

- BONDUKI, N.G. : "Habitação popular: contribuição ao estudo da evolução urbana de S.Paulo" FAU-USP 1981 , S.P. mimeo
- BOCCARA, P(coord) : "Capitalismo Monopolista de Estado" 4 vols. Ed. Seara Nova, Lisboa, 1976
- BOLAFFI, G.: "Habitação e urbanismo: o problema e o falso problema " in Ensaio de Opinião 2-1, Ed. Inúbia Rio de Janeiro, 1975
- "O papel da renda fundiária nos processos de concentração da renda urbana" , FUNDAP, mimeo , 1978, S.P.
- BRUNO, E.S. : "Parque D. Pedro II: um desafio à urbanização" in "Folha de S.Paulo" 17/04/81
- BUSCAGLIA, A.: "Contradizione urbani, intervento dello Stato e organizzazione del territorio" in INDOVINA, F. (org.) "Capitale e Territorio" Franco Angeli ed. Milano 1978
- CANABRAVA, A.P.: "As chácaras paulistanas" in ANAIS AGB Vol.4 Tomo 1, 1949-50, S. Paulo, 1953
- CANO, W.: "Raízes da concentração industrial em S.Paulo" Difel Rio/SP, 1977
- "Problemas de concentração urbana: o caso de S.Paulo" in Rev. Paranaense de Desenvolvimento nº 4 Curitiba 1968
- CARDOSO DE MELLO, J.M. e BELIUZZO, L.G. de M.: "Reflexões sobre a crise atual" in "Desenvolvimento Capitalista no Brasil" ed Brasiliense 1982 , S.P.
- CARDOSO DE MELLO, J.M.: "O Estado brasileiro e os limites da "estatização" " mimeo s/d
- "O capitalismo tardio" Paz e Terra 1982.
- CARDOSO, F.H. : "A estrutura da indústria em S.Paulo após 1930" in Educação e Ciências Sociais, vol 7 ano 5 nº 13 , 1960

- CARLOS, A.F.A.: "A Cidade e a organização do espaço" in Revista do Depto de Geografia USP, S.P., 1982
- CASTELIS, M.: "Crisis urbana y cambio social" Siglo XXI 1981
- COHN, G.: "Problemas da industrialização no século XX" in "Brasil em Perspectiva" Difel S.Paulo
- COUTINHO, C.N.: "A democracia como valor universal", Livr. Ed. C. Humanas 1980
- CERVELATTI, P.L. e SCANAVINI, R.: "Bolonha: Por que o centro histórico?" in Forti, R.: "Marxismo e urbanismo capitalista" Livr. Ed. C. Humanas 1979
- CROSSMAN, R.H.S.: "Biografia do Estado Moderno" Livr. Ed. C. Humanas S.P., 1980
- CUNHA, P.V. da e SMOLKA, M.O.: "Notas críticas sobre a relação entre rendas fundiárias e uso do solo urbano", FUNDAP, S.P., 1978
- DAIN, S.: "Empresa estatal e capitalismo moderno" tese de doutorado UNICAMP, 1980
- DECCA, M.A.G. de: "Alguns aspectos da vida operária em S.Paulo" in Revista Plural nº 3 jan/mar 79, S.P.
- DEFFONTAINES, P.: "Como se constituiu no Brasil a rede de cidades" in Boletim Geográfico nº 14 ano 3. maio 1944 CNG/IBGE, Rio de Janeiro
- ENGELS, F.: "A situação da classe trabalhadora em Inglaterra" Ed, Afrontamento, Porto, 1975
"Contribuição ao problema da habitação" in Textos Vol. II Ed. Sociais S.Paulo.
- FAUSTO, B.: "Trabalho urbano e conflito social" Difel SP/Rio 1976
- FERNANDES, L.L.: "Introdução a um estudo geográfico dos bairros rurais em S.Paulo" in B P G nº 55 nov. 1978. S.P.
- FLICHMANN, G.: "Sobre a teoria da renda fundiária" in Estudos CEBRAP nº 20, 1977, S.P.
- FORTI, R. org. "Marxismo e urbanismo capitalista" Livr ed. c. Humanas 1979. S.P.
- FOLIN, M.: "La ciudad del capital y otros escritos" Gustavo Gilli, México, 1977
- FUNDAP (equipe): "Uma hipótese sobre o caráter dos investimentos públicos" - mimeo 1978
"Nota introdutória sobre a construção de um objeto de estudo: o urbano" mimeo 1978

- LANGENBUCH, J.R.: "A estruturação da Grande São Paulo- estudo de Geografia Urbana IBG, R.J. , 1971
- LEFEBVRE, H. : "La revolución urbana" Alianza Ed. Madrid 1978
"O pensamento marxista e a cidade" Ed. Ulysseia Lisboa , 1972
- LENIN, V.I. : "El imperialismo, fase superior del capitalismo" Ed, Progreso , Moscou, 1980
- LIPIETZ, A. : "Alguns problemas da produção monopolista do espaço urbano" in Espaço e Debates nº 7 NERU S.Paulo, 1982
- LESSA, C. e DAIN, S. : "Capitalismo associado: algumas referências para o tema Estado-desenvolvimento" in BELLUZZO, L.G.M. da e COUTINHO, R. (org) "Desenvolvimento capitalista do Brasil"
- LOJKINE, J. : "El marxismo, el Estado y la cuestión urbana" Siglo XXI, 1979

"Contribuição a uma teoria marxista da urbanização capitalista" in Caieux Internationaux de Sociologie 1972 vol 3; trad. FUNDAP, mimeo.

"Existe uma renda fundiária urbana" in FORTI, R.(org): "Marxismo e urbanismo capitalista"
- MAMIGONIAN, A.: "O processo de industrialização em S.Paulo" in Boletim Paulista de Geografia, AGB , S.P março 1976
- MARCÍLIO, M.L.: "A cidade de S.Paulo: povoamento e população" Ed. Pioneira, EDUSP 1974
- MARQUES, M. : "Cidade Brasileira" Melhoramentos /EDUSP, 1980
- MARX, K. : "O Capital" 6 Vols, Ed. Civilização Brasileira 1978 S.P.

"Crítica del Programa de Gotha" Ed. Progreso, Moscou 1977

"Formaciones económicas pre-capitalistas" Cuadernos Pasado y Presente, Córdoba, Arg..1971
- MARTIN, A.R. : "Problemas de abordagem no estudo geográfico do fenômeno urbano" in Rev. AGB-S. Paulo Borrador nº 1, 1982
- MARTINS, J. de S.: "O Cativo da terra" Ed. C. Humanas , S.P 1979

"A sujeição da renda da terra ao capital e o novo sentido da luta pela reforma agrária" in Rev. Civilização Brasileira nº 22

- FURTADO, C. : "Formação econômica do Brasil" Fundo de Cultura
Rio de Janeiro 1959
- GALVAN, G.C. : "A renda da terra na evolução do capitalismo"
in Temas de Ciências Humanas, Livr. Ed. C.
Humanas nº 7, 1980, S.P.
- GEIGER, P.P. : "A evolução da rede urbana brasileira" IMEP/
MEC, Rio de Janeiro 1963
- GIMENEZ, O. : "O Bairro do Brás" inédito, mimeo. 1969
(*todo o dubê*)
- GEORGE, P. : "Aire metropolitaine, connurbation ou région in-
dustrielle? le cas de S. Paulo" IGEOG-USP
Geografia das Industrias nº 2, S.P.
- GOLDSTEIN, L. e SEABRA, M. : "Divisão territorial do trabalho e
nova regionalização" in Rev.
Depto Geografia USP nº 1, 1982
- GOTTMANN, J. : "Why the skyscrapers" in Geographical Review
Vol 56, 1966
- GOULART REIS Fo, M. : "Contribuição ao estudo da evolução
urbana no Brasil" Pioneira/EDUSP
1978
- GOHN, M. da : "Reivindicações populares urbanas" Ed. Autores
Ass. e Cortez, S.P. 1982
- HALL, M. e PINHEIRO, P.S. : "A classe operária no Brasil: do-
cumentos", Brasiliense 1981
- HARIMANN, F.F. : "Nem pátria nem patrão" Ed. Brasiliense
S.P. 1983
- HARVEY, D. : "A Justiça Social e a Cidade" Hucitec, S.P.
1980
- "The urban process under capitalism: a framework
for analysis" s/d.
- "O trabalho, o capital e o conflito de classes
em torno do ambiente construído nas sociedades
in Espaço e Debates nº 6 NERU, S.P, 1982
- IANNI, O. : "O ciclo da revolução burguesa no Brasil" in Temas
de Ciências Humanas nº 10, Livr. Ed. C. Humanas
1981
- INDOVINA, F, e CALABI, D. : "Sobre o uso capitalista do ter-
ritório" mimeo
- JOHNSON, J. : "The geography of the skyscraper" in Journal of
Geography Vol LV nov. 1956 N.Y.
"Geografia Urbana" Oikos tau, Barcelona 1978

- MORAES, A.C.R. e COSTA, W.M.da: "A valorização do espaço" Hucitec. S.P., 1984
- MONBEIG, P.: "Aspectos geográficos do crescimento da cidade de S.Paulo" in Separata Boletim Paulista de Geografia nº 16 março 1954 AGB-SP
- MORSE, R.: "Formação histórica de S.Paulo" Difel SP, 1970
- OLIVEIRA, F. de : "Acumulação monopolista, Estado e urbanização: a nova qualidade dos conflitos de classe" in Ensaio de Opinião 2-4, Ed, Inúbia Rio de Janeiro 1978
- OLIVEIRA, A.U.: "A lógica da especulação imobiliária" in Boletim Paulista de Geografia nº 55 nov 1978
- PALLEN, J.J.: "O mundo urbano" Forense/Universitária Rio de Janeiro 1975
- PEREIRA, J.C.: "Estrutura e expansão da indústria em S.Paulo" Cia Ed Nacional, S.P., 1967
- PETRONE, M.T.S. : "A lavoura canavieira em S.Paulo" Difel S.P. 1968
- PETRONE, P.: "Notas sobre o fenômeno urbano no Brasil" in ANAIS, AGB, Vol 3; 1960, S.P.
- PRADO Jr., C.: "Evolução política do Brasil e outros estudos" Ed. Brasiliense, S.P., 1977
- "História Econômica do Brasil", Brasiliense 1978
- PRESTES, A.L. : "A formação do CME no Brasil e suas particularidades" in Temas de Ciências Humanas nº 8 Livr. Ed. C. Huamnas S.P., 1980
- RATTNER, H. : "Industrialização e concentração econômica em S.Paulo" FGV, R.J., 1972
- REALE, E.: "Brás, Pinheiros, Jardins" Livr. Pioneira/Edusp S.P. 1982
- SAWAYA, S.B.: "O Largo da Concórdia, estudo de arquitetura e urbanização - FAU-USP, 1972
- SEABRA, O. : "A muralha que cerca do mar" tese de Mestrado Depto Geografia FFLCHUSP, 1979
- SILVA, A.C. da : "A Metrópole ampliada e o bairro metropolitano" Tese Livre Docência FFLCHUSP, 1982
- SILVA, S.: "Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil" Alfa Omega 1976, S.P.
- SINGER, P.I.: "Economia política da urbanização" CEBRAP/brasiliense 1975
- "O uso do solo urbano na economia capitalista" in Boletim Paulista de Geografia nº 57

- TAVARES, M. da C. : "Da substituição de importações ao capitalismo financeiro" Zahar, R. de Janeiro 1978
- TEIXEIRA, A. : "Capitalismo Monopolista de Estado- um ponto de vista crítico" in Rev. de Economia Política vol. 3 nº 4 out.dez. 1983
- TOGLIATTI, P. : "Socialismo e democracia" Ilha Livr. Ed. Rio de Janeiro 1980
- TOPALOV, C. : "Análise do ciclo de reprodução do capital investido na indústria de construção civil" in FORTI, R. (org.): "Marxismo e urbanismo capitalista" Livr. Ed. C. Humanas 1979
- TORRES, M.C.M.T.: "O Bairro do Brás" , FMSP, Sec. Educ. e Cultura 1969
- WILHEM, J. : "São Paulo Metrópole 65" , Difel , S.Paulo
"Projeto São Paulo" Paz e Terra, Rio de Janeiro 1982
- WERNECK SODRÉ, N. : "Formação histórica do Brasil" Civ. Bras. R. de Janeiro , 1976
- WRIGHT, A.F.P. de A.: "Um enfoque sistêmico do processo histórico da urbanização da área do Brás e adjacências no final do século XIX" in Revista de História nº 102 vol. 51 abr.jun. 1975, S.P.
- VILLAÇA, F. : "Uso do solo urbano" , CEPAM, S.Paulo, 1978
- VIOTTI DA COSTA, E.: "Urbanização no Brasil no séc. XIX" in "Da Monarquia à República: Momentos decisivos" Livr. Ed. C. Humanas, 1979, S;P
- ZALUAR, A.E.: "Peregrinação pela Província de São Paulo 1860-61", Ed. Cultura

Fig. 1. Brás - São Paulo (1954) - 188-

A digitalização deste documento foi possível graças ao investimento do Programa de Pós-graduação em Geografia Humana (PPGH-FFLCH-USP) e realizada com recursos da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001. Essa ação integra as atividades de comemoração dos 50 anos do PPGH no ano de 2021. Para mais informações sobre o PPGH e sua história, visite a página do programa: <http://ppgh.fflch.usp.br/>.