UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA

VÁRZEAS DO TAMANDUATEÍ:

INDUSTRIALIZAÇÃO E DESINDUSTRIALIZAÇÃO

Dissertação de Mestrado apresentada à Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo – Departamento de Geografia – sob a Orientação da Profa. Dra. Margarida Maria de Andrade.

Fernando de Pádua Laurentino
São Paulo - 2002

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA

VÁRZEAS DO TAMANDUATEÍ:

INDUSTRIALIZAÇÃO E DESINDUSTRIALIZAÇÃO

Dissertação de Mestrado apresentada à Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo – Departamento de Geografia – sob a Orientação da Profa. Dra. Margarida Maria de Andrade.

Fernando de Pádua Laurentino
São Paulo - 2002

RESUMO

O presente trabalho discute a desindustrialização na área sudeste da cidade de São Paulo. A área em questão situa-se ao longo da antiga ferrovia Santos-Jundiaí e do rio Tamanduateí abrangendo parte dos antigos bairros operários do Brás, Mooca, Vila Prudente e Ipiranga. Além de uma breve discussão conceitual sobre desindustrialização, é apresentado um trabalho de campo na área citada tendo como foco de análise a Avenida Presidente Wilson e ao final, uma discussão sobre o uso de antigos edifícios industriais e o abandono dos mesmos.

Porém, antes de se chegar aos propósitos, anteriormente citados, é feito um recuo histórico que busca trazer à discussão o processo de ocupação industrial na área de estudo. Para isto é trazida, junto à análise do tema, a várzea do Tamanduateí como elemento natural e como espaço para os mais diferentes usos de parte da população paulistana no início do século XX. Além disso, a fim de contextualizar este espaço, faz-se um estudo da vida nos antigos bairros operários ao longo do Tamanduateí a partir de relatos de antigos moradores.

ABSTRACT

The present work argues the disindustrialization in the southeastern area of the city of São Paulo. The area in question is located along the old Santos-Jundiaí railroad and the river Tamanduateí enclosing part of the old laboring quarters of the Brás, Mooca, Vila Prudente and Ipiranga. Beyond one soon conceptual argue on the disindustrialization , it is presented a work in the field, in the mentioned area, having as focus of anlysis the avenue Presidente Wilson and to the end, an argue on the use of old industrial buildings and the abandonment of the same ones.

For that is brought, together to the analysis of the subject, the flood plains of the river Tamanduateí as natural area and space for the most different uses of part of the city population in the beginning of century XX. Moreover, in order to look it in a wider spacial context, a survey of the life in the old laboring quarters along of the Tamanduateí from accounts of old inhabitants.

Palavras Chaves: desindustrialização, várzea, bairro, industrialização, rio Tamanduateí, São Paulo, ferrovia, urbanização, Mooca, Brás.

"De repente, tive vontade de escrever sobre um gigante que sempre me trazia bombons e balas. Um gigante que fazia coisas que me amedrontavam mas que eu gostava dele porque, no final de tudo ele sempre tirava de um alforje de couro um brinquedo, e me mandava brincar. Um gigante que morava longe. Onde moram o vento e as coisas do mundo, que apesar de morar tão longe, nunca deixava de chegar, em horas estranhas, mas sempre chegando, porque sabia que eu precisava dele."

Quase Memória, Carlos Heitor Cony.

À memória de meu avô.

AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar, devo meus agradecimentos à Professora Margarida, por sua dedicada orientação, suas leituras, sua análise, sua crítica, sua paciência. Devo meus agradecimentos a ela, principalmente, por ter acreditado na realização desta pesquisa mesmo nos momentos mais difíceis pelos quais passei.

À Professora Ana Fani por ter me estimulado a enveredar pelo campo da pesquisa. Seu incentivo e sua ajuda foram fundamentais para o início deste trabalho.

Aos professores do Departamento de Geografia da Universidade de São Paulo. Há um pouco do ensinamento de muitos professores do departamento nesta pesquisa e não esqueci o quanto eles foram importantes. Devo também meus agradecimentos aos amigos e colegas deste departamento.

Ao Carlinhos, Marcello e Eliete, meus amigos. Quando precisei foram pessoas com as quais sempre pude contar.

Ao Luís, meu amigo-irmão. Companheiro com quem dividi dúvidas e dificuldades e que me ajudou a enxergar muito além de um horizonte visível.

À Bela Sister, pela sua ajuda e pelo seu trabalho "silencioso".

Àqueles que concederam seu relato de vida que muito ajudou minha pesquisa. Devo dizer que o melhor das entrevistas não está aqui registrado, infelizmente. Não foi possível trazer para o corpo do trabalho os sorrisos, a boa acolhida, a emoção, as lágrimas, a surpresa e tantos outros ensinamentos. Porém estes momentos foram registrados e não serão esquecidos.

Às várias pessoas que contribuíram direta ou indiretamente com minha pesquisa.

À Sheila, pela paciência e pela sua ajuda na confecção dos mapas.

À minha família. Aos meus pais e minha irmã que sempre estiveram ao meu lado. Devo um enorme agradecimento a eles por sempre terem entendido com paciência minha ausência em vários momentos por conta dos estudos e da pesquisa.

À Simone a quem devo meus maiores agradecimentos. Pela ajuda na pesquisa de campo, na fotografia dos lugares visitados, na transcrição das entrevistas etc. Devo a ela por ter me estimulado e incentivado incansavelmente e pela paciência nos meus momentos de desânimo. Porém o mais importante foi o seu carinho e seu sorriso os quais me ajudaram, não apenas na pesquisa, mas, sobretudo a viver.

ÍNDICE

Várzeas do Tamanduateí: Industrialização e Desindustrialização

Introdução.....09

PARTE I - Industrialização nas Várzeas

1. **A Industrialização de São Paulo**.....17

   Rio Tamanduateí, suas várzeas, ferrovia, indústrias, urbanização.....25

2. **As várzeas**.....44

   Várzeas: um elemento natural.....46

   Várzeas: lazer e trabalho no início do século XX.....50

3. **Os bairros operários ao longo do Tamanduateí**.....66

PARTE II – Desindustrialização nas Antigas Várzeas

1. **Desconcentração Industrial e a Região Metropolitana de São Paulo**.....85
2. **Desindustrialização ao longo do Tamanduateí**.....92

   O bairro e a indústria na paisagem e na memória.....100

3. **Avenida Presidente Wilson**.....109

   Indústrias na Avenida Presidente Wilson.....120

   Áreas e edifícios desocupados.....105

   Tabelas – Avenida Presidente Wilson.....128

4. **Desindustrialização e "renovação" urbana**.....139

   Considerações sobre a "paisagem da desindustrialização".....142

Considerações Finais.....148

Bibliografia.....152

Anexo – Fotos.....157



INTRODUÇÃO

"Aquilo que os olhos e a análise percebem na prática pode, na melhor das hipóteses, passar pela sombra de um objeto futuro na claridade de um sol nascente"[1].

O presente trabalho tem por objetivo principal estudar a desindustrialização no eixo ferroviário do sudeste da cidade de São Paulo. A área, escolhida para a análise, abrange toda a faixa que se configurou como industrial acompanhando a linha férrea desde o Brás passando pela Mooca, Vila Prudente e Ipiranga. Esta antiga faixa industrial está às margens do rio Tamanduateí, portanto, ocupa as antigas várzeas inundáveis e terraços fluviais.

É a partir das antigas várzeas dos rios da cidade de São Paulo que nasceu a primeira idéia deste trabalho. Não foi um interesse exclusivamente pelo elemento natural em si, mas pela sua marcante presença na história da cidade e pelas conseqüentes transformações que ela sofreu. Foi a partir do contato e do conhecimento da importância destas áreas para a cidade que surgiu a curiosidade e, mais tarde, um projeto de investigação.

O que foi feito das várzeas?

Logo nas primeiras tentativas de responder a esta pergunta revelou-se o quanto as várzeas foram transformadas em zonas industriais contendo equipamentos, infra-estrutura, moradias operárias etc. e antes disso, espaço vantajoso para implantação das linhas férreas. Portanto, por causa da intensa ocupação e transformação ocorridas, sempre que nos referimos às várzeas estaremos tratando de um elemento natural que não existe mais fisicamente na área de estudo. Desta forma ao longo deste trabalho trataremos as áreas de várzeas como antigas várzeas de São Paulo a fim de evitar confusão.

Desta forma surgiria assim o primeiro esboço de investigação: as antigas várzeas e a indústria na cidade de São Paulo. No entanto, na busca de explicar as recentes transformações ocorridas na indústria localizada nas antigas várzeas fazemos um recuo ao passado.

Nosso recorte se estende o suficiente para entender os processos pelos quais tem passado a indústria paulistana, ou seja, desde o início da industrialização até os dias atuais.

Ainda assim, com uma definição do recorte temporal a ser estudado, resta definir o recorte espacial da pesquisa. É claro que uma primeira idéia de abranger o conjunto do

---

[1] LEFEBVRE, Henri, O Direito à cidade, Editora Moraes, 1991, p. 105.

espaço de antigas várzeas ocupadas pela indústria paulistana se mostrou inviável por inúmeros motivos: a extensão em área da indústria nas várzeas da cidade de São Paulo, as diferentes etapas e momentos da industrialização nas várzeas, as especificidades dos bairros etc...

Decidimos então por circunscrever o estudo a uma determinada porção da cidade ocupada pela indústria em antiga área de várzea. A área escolhida foi a porção sudeste da cidade de São Paulo, ao longo do rio Tamanduateí, da linha férrea da antiga Santos-Jundiaí e também da Avenida do Estado. A escolha não surgiu de nenhuma opção político-administrativa, como também não se prendeu a delimitações relacionadas aos antigos bairros operários paulistanos que se formaram ao longo do eixo sudeste da industrialização. No entanto, a área em questão abrange partes dos antigos bairros do Brás, Mooca, Ipiranga e Vila Prudente. A escolha deve-se ao fato de ser esta uma das primeiras áreas de industrialização da cidade de São Paulo, por ter-se constituído em zona industrial compacta e também por apresentar características comuns a tantas outras áreas industriais paulistanas em áreas de várzea: bairros operários, instalação industrial ao longo de linha férrea etc.

Chegando a esta definição espacial poderíamos então concluir que não estudaríamos o bairro? A resposta é negativa. Apesar de estudarmos mais especificamente as áreas industriais na antiga várzea do Tamanduateí não podemos desconsiderar o contexto espacial em que estas se inseriram. Estudar a industrialização nas várzeas não significa apenas buscar entender o processo da ocupação física das várzeas pela indústria. Este é um aspecto importante, mas não é o único nem o fundamental. "A industrialização não transformou apenas fisicamente as várzeas, ela também transformou a vida das pessoas. Mesmo as pessoas que não tenham trabalhado diretamente na indústria, esta se fez (e se faz) presente nas suas tarefas cotidianas, permeando seus atos, a maneira como elas pensam o mundo, definindo novas relações etc. Desta maneira não fica excluída deste estudo a consideração da vida de bairro, já que o bairro constituiu-se como unidade espacial fundamental para o entendimento das relações de vizinhança, das relações das pessoas com o lugar de moradia, lazer, trabalho etc...

Como se tentará mostrar no trabalho a várzea não foi um espaço à parte da vida do bairro. Muito antes de ser ocupada pela indústria as várzeas apresentavam a possibilidade de diferentes usos àqueles que moravam nas proximidades ou mesmo distantes delas. Era o lugar do lúdico, da diversão, de um trabalho que obedecia ao tempo da natureza etc..." Neste

sentido este encaminhamento faz-se necessário para entendermos a inserção das várzeas no bairro e da indústria no bairro (na várzea ou mesmo nas áreas mais altas e enxutas).

A perda dos diferentes usos estabelecidos nas antigas várzeas por causa da ocupação industrial não significa apenas uma perda do espaço físico, vai além em significados. O trabalho vai buscar entender estes significados sem a pretensão de abranger e elucidá-los todos.

Na busca dos significados das transformações ocorridas na área de estudo, chegamos aos recentes processos pelos quais tem passado a atividade industrial. Partindo da simples percepção, da forma básica de aproximação da realidade, a partir da paisagem, o que estas antigas áreas industriais poderiam revelar num primeiro instante, sem necessitar de uma observação mais minuciosa e detalhada?

Passando hoje por estas zonas "industriais" constata-se que à paisagem industrial se somam cartazes e faixas de imobiliárias oferecendo inúmeros galpões e espaços industriais desocupados. Antes mesmo de observar tais anúncios é possível perceber galpões e edificações industriais com sinais de abandono e desocupação, sendo poucas as vezes em que encontramos alguém nesses espaços. A extensão das áreas da fachada principal destas edificações dá uma idéia parcial de quanto espaço vazio há. As faixas das imobiliárias ocupam a frente de prédios que tomam quarteirões inteiros, muitas vezes galpões vizinhos de lado ou de frente um ao outro. Outras vezes encontramos faixas de imobiliárias em partes de uma indústria que está em atividade, mas que resolveu alugar ou vender uma determinada área do imóvel que ocupa por que está vazia e não está sendo utilizada.

(Temos muito presentes na paisagem "industrial" os nomes dos escritórios imobiliários a venderem ou alugarem espaços que antes serviram à produção industrial e que, talvez, venham a ter novas atividades. Este "novo" elemento da paisagem industrial se soma às velhas fábricas que permanecem em funcionamento. Antigas construções que evocam outras épocas da indústria são comuns nestas áreas: fachadas de tijolo à vista, chaminés, estruturas metálicas (principalmente ferro) corroídas, trilhos, vagões e galpões de trens, antigas vilas operárias etc. além dos homens e mulheres, trabalhadores com seus uniformes (muitas vezes azuis) a formarem pequenas grupos nas ruas em horários estabelecidos, no entra e sai das fábricas, ou então na hora do almoço quando é possível ver dezenas de homens descansando nas calçadas a aproveitar o pouco tempo livre que têm.)

Percebemos de forma clara na paisagem algo que tem chamado a atenção daqueles que procuram entender a metrópole de São Paulo. Algo que não é tipicamente paulistano ou da metrópole paulistana, mas que se insere em mudanças em escala global e que desencadeiam transformações ou reestruturações econômicas em escala regional ou local. Como parte ou conseqüência desta reestruturação econômica temos antigas indústrias fechando as portas para encerrar atividades ou, o que é bastante mais comum, mudando-se para outras áreas, cidades ou regiões.

Este processo de desocupação ou recuo industrial na cidade não é tão recente. Vem sendo observado há algumas décadas e a ele tem se dado o nome de "desindustrialização", definição pouco clara e que nos explica pouco. Assunto que discutiremos mais apropriadamente adiante.

Porém podemos adiantar que se faz necessário estudar este processo, como dito anteriormente, levando em consideração o espaço da metrópole. Esta transformação, ou melhor, esta reestruturação da atividade industrial não se explica a partir de uma fração pequena da cidade. Talvez ela pouco possa ajudar a responder. O que podemos é a partir de uma situação local, verificável na paisagem e constatável em campo, propormo-nos a uma discussão mais ampla. Porém, sem perder de vista nosso primeiro objetivo: as transformações nas áreas de várzea ocupadas pela indústria.

Retornando ao nosso tema: haveria, portanto uma "desindustrialização" nas várzeas? Para se chegar a esta questão, antes de respondê-la, faz-se necessário deixar claro que não partimos do pressuposto de que as várzeas, em si, de alguma maneira, contribuam, ou melhor, atribuam alguma especificidade para este processo. Ou seja, ela por si, em nada concorreria ou acrescentaria em características para uma resposta ao que pode significar a chamada "desindustrialização", até por que os processos de recuo da indústria, como já dito, extrapolam as áreas das várzeas paulistanas.

Haveria uma desindustrialização nas várzeas? A que nos remete a pergunta então se a várzea em si nada, ou pelo menos muito pouco, ajuda a explicar os recentes processos do recuo da indústria nestas áreas? Na verdade não buscamos na várzea a resposta ou a compreensão do recuo industrial, o que buscamos é tratar da transformação de usos diversos desenvolvidos por determinados grupos sociais que se apropriavam destes espaços. Portanto nosso olhar lançado ao espaço das antigas várzeas, como espaços industriais em transformação (em desindustrialização), nos remete a um olhar também para o passado: das várzeas e da própria indústria em São Paulo.

Nesse sentido, nosso olhar para o passado se volta, numa primeira parte do trabalho, para o início da industrialização de São Paulo e, na definição mais precisa deste momento, estabelecemos a década de 1890 por ser a mais significativa, para muitos autores, no que diz respeito à implantação da indústria na cidade. Também focalizaremos mais especificamente a implantação da indústria ao longo da antiga São Paulo Railway. Esta primeira parte vem tratando da industrialização até o final da década de 40. Década a nosso ver que já mostra uma consolidação da indústria na área de estudo ao mesmo tempo em que se revelou, através de entrevistas, estabelecer alguns parâmetros sobre o cotidiano dos trabalhadores e sua relação com as várzeas, a indústria e o bairro.

Adiante especificaremos o elemento natural em questão e como este era usado pela população paulistana nas primeiras décadas do século XX. Nosso objetivo neste capítulo é demonstrar que as várzeas foram áreas importantes para determinados grupos sociais na época tratada e que por isso eram intensamente utilizadas para os mais diferentes fins.

Então ao finalizar esta primeira parte trataremos mais especificamente do bairro, não como uma divisão política-administrativa, mas no sentido de entendermos as relações constitutivas da vida de bairro em antigos bairros operários paulistanos hoje em processo avançado de dissolução.

Para isto, além da bibliografia consultada, utilizaremos o relato de antigos moradores ou trabalhadores das indústrias dos antigos bairros da área de estudo. Buscaremos nestes relatos resgatar, através da memória, aspectos da vida de bairro, do trabalho nas indústrias e levantar o uso das várzeas como lugar do lazer. Na medida do possível tentaremos, também, destacar nas falas dos antigos moradores e trabalhadores sinais das perdas pessoais e espaciais resultantes das transformações destes bairros e de sua dissolução.

Na segunda parte do trabalho trataremos das transformações na indústria, acentuando principalmente o recente recuo da indústria. Daremos uma atenção especial à área de estudo expondo uma investigação feita em campo.

No primeiro capítulo procuramos esclarecer, conceitualmente, como se manifesta na Região Metropolitana de São Paulo. A finalidade é buscar uma compreensão teórica do fenômeno citado.

No segundo capítulo intitulado "Desindustrialização ao longo do Tamanduateí" trataremos do recuo industrial na área de estudo expondo os aspectos específicos da área em questão. Ao final do capítulo ainda tratamos como os moradores e trabalhadores

percebem as mudanças pelas quais passam os antigos bairros operários com a saída das indústrias e a perda das referências.

No terceiro capítulo tratamos da pesquisa efetuada em campo. Para um levantamento em campo optamos por fazer uma investigação circunscrita à avenida Presidente Wilson. Esta opção, a uma única avenida, se deve a que não seria possível fazer, por conta do tempo escasso e do volume de informações, um levantamento mais amplo abrangendo toda a área em questão e que pudesse fornecer dados seguros a respeito do recuo industrial.

Assim decidido, escolhemos a mencionada avenida para fazermos um levantamento do quanto há de espaço industrial desocupado à espera de novos usos. A escolha desta avenida se deu pelo fato de ser significativa no que se refere à presença de indústrias, por situar-se totalmente em área de várzea e também por estender-se praticamente por toda a área definida como foco para este estudo.

Para complementar o estudo em campo será incluído um relato de um empresário como um elemento a mais a contribuir para o entendimento das vantagens e desvantagem da localização industrial na avenida estudada.

Trataremos, ainda, da re-utilização de antigos galpões e fábricas para outros fins procurando discutir as implicações destas renovações funcionais. Por fim discutiremos a paisagem nessas áreas típicas de desindustrialização. Para isto partiremos da observação pessoal e ao final buscaremos uma interpretação destas paisagens a partir da pintura de Giogio de Chirico.

Ao longo do trabalho, ao tentar revelar os processos de transformação da área em estudo esperamos mostrar que neles há contradições, perdas, resquícios na memória, ganhos (para poucos), dúvidas, possibilidades etc... E ao tratarmos do processo de industrialização não podemos deixar escapar, porque este é o nosso interesse, o que significavam as várzeas do Tamanduateí ocupadas pela indústria. Talvez esta seja uma das tarefas mais difíceis deste estudo, já que entre estes significados incluem-se perdas incomensuráveis, para aqueles que não têm voz nem vez de expressá-las enquanto que os ganhos se quantificam, se materializam, se precisam etc., mas para poucos.

Também, é importante dizer, que as várzeas, enquanto áreas com características físicas típicas, não desaparecem com as primeiras indústrias. Durante um bom tempo temos vastas áreas de várzea lado a lado com a indústria. Seu processo de ocupação se deu ao longo de décadas e durante estas décadas era o espaço do lúdico, da possibilidade de desfrute como também se consolidava como espaço da produção. Convivência de tempos

contrastantes (para não dizer antagônicos): a busca do que restou de natureza, e do seu tempo, convivendo com o tempo das sirenes e das máquinas.

Buscar o uso e o significado das antigas várzeas para chegarmos ao processo de "desindustrialização" atual pode trazer à tona, mais que uma transformação ou a reprodução dos espaços que eram as várzeas do Tamanduateí, uma permanência de processos naturais e sociais que resistem às transformações impostas.

Não é nosso objetivo trilhar um caminho que busque o desvendamento das resistências mais recônditas, mas na medida que elas aparecem torna-se fundamental expô-las para melhor entendermos a complexidade da metrópole moderna.

PARTE I

INDUSTRIALIZAÇÃO NAS VÁRZEAS

1. A INDUSTRIALIZAÇÃO DE SÃO PAULO

Para falarmos da industrialização nas várzeas e as recentes transformações pelas quais tem passado a indústria precisamos fazer um recuo histórico e entendermos como se deu o processo de industrialização na cidade. Este recuo faz-se necessário para entendermos estas questões contextualizadas nos processos que geraram a própria indústria na cidade de São Paulo. São processos que apesar de terem uma lógica clara e determinada, a busca incessante da acumulação de capital, fizeram-se carregadas de contradições e conflitos, inerentes à lógica capitalista.

Vários têm sido os estudos para se entender os processos que levaram o Brasil a deixar de ter uma economia baseada na atividade agro-exportadora e chegar à atividade industrial.

Há dois temas principais relacionados à origem do processo de industrialização em São Paulo e que para alguns autores são os principais fatores explicativos de tal processo: a substituição de importações e a emergência e difusão da habilidade empresarial.[2] Para José de Souza Martins entre os autores que se debruçaram sobre a questão defendendo o primeiro tema destacam-se Roberto Simonsen, Antônio Barros de Castro e Celso Furtado. Porém ele dará destaque a este último por considerá-lo mais claro nas suas considerações hipotéticas, como veremos adiante.

Um autor que se baseia no segundo tema (a difusão da habilidade empresarial), para explicar as origens da industrialização, citado por Martins é Warren Dean. Este autor, a fim de explicar a industrialização, afirma que *"foi a familiaridade dos comerciantes importadores com o mercado consumidor de manufaturados e com os produtos industriais que costumavam importar que lhes abriu a porta para que produzissem eles próprios as mercadorias que mandavam buscar no exterior."*[3] Então para Dean a industrialização se deve, em grande parte, ao conhecimento dos importadores em relação ao mercado que facilitou a eles próprios dedicar-se a indústria. Mas para Martins "*o que Dean faz é produzir uma explicação para o que ocorreu com as casas importadoras e não para o que ocorreu com a indústria*" e acrescenta que "*é inegável que as casas importadoras desempenharam um importante papel na difusão de conhecimento sobre os mercados para bens industriais, sobre costumes econômicos ou praxes de comercialização e assim por*

[2] MARTINS, José de Souza, O cativeiro da Terra, Editora Hucitec, São Paulo, 1996. p. 98.

diante, o que foi significativo na experiência dos importadores que se tornaram industriais. Mas, é absolutamente claro que os negócios de importação não foram o único e, provavelmente, nem o mais importante ponto de partida para a industrialização brasileira".[4]

Além dessa há ainda outras críticas a Dean, feitas por Martins. Entre outras a que diz respeito à consideração de Dean ao creditar a monetarização da economia paulista ao café e que seria pré-requisito elementar para o crescimento industrial. Martins refuta tal tese demonstrando que o café foi antecedido pelo ciclo da cana-de-açúcar na região central e na região norte-litorânea de São Paulo[5]. Além de creditar o aparecimento de uma economia monetária somente ao café Dean dá importância ao desenvolvimento das atividades bancárias e ao aparecimento de novos bancos relacionados com a economia cafeeira. Sobre tal Martins alerta que "*o aparecimento de instituições de crédito com o nome de bancos não deve ser confundido com o começo do sistema de crédito em São Paulo*" porque os novos bancos que apareceriam na década de 1890 estavam "*relacionadas com a transformação das então denominadas seções bancárias das casas comerciais*".[6]

Enfim, Martins refuta as argumentações de Dean sobre a importância do desenvolvimento de relações empresariais somente com o advento da economia cafeeira, como ponto fundamental de explicação do nascimento industrial em São Paulo. Martins vai mais além ao criticar também o argumento de Dean sobre a descrição dos colonos imigrantes como característicos trabalhadores assalariados e impedidos de produzir qualquer coisa senão café[7]. Apesar de Martins desconstruir a argumentação teórica sobre os fundamentos da industrialização ele não desmerece o trabalho de Dean, apenas pondera os pontos considerados por ele frágeis na análise. Ou ainda, para Martins os autores como Warren Dean fazem "*interpretações sobre o papel desempenhado pela substituição de importações na industrialização brasileira*" com a idéia comum "*de um mercado interno estreitamente vinculado às exportações*"[8], sem deixar, entretanto, absolutamente clara a origem da indústria. E Martins acrescenta "*que, para explicar a substituição de importações nos períodos críticos do café, os autores referem-se ao fato de que a indústria*

---

[3] Idem, Ibidem, p. 102.
[4] Idem, Ibidem, p. 103.
[5] Idem, Ibidem, p. 104.
[6] Idem, Ibidem, p. 104.
[7] Idem, Ibidem, p. 105.
[8] Idem, Ibidem, p. 105.

veio socorrer a economia, substituindo importações, mas ocorre que essa industria já existia".[9]

Já Celso Furtado, no trabalho *Formação Econômica do Brasil,* apesar de não aprofundar a discussão a ponto de faltar um capítulo ou seção sobre as origens da industrialização brasileira, de acordo com Martins, explica que o governo brasileiro a fim de proteger os interesses dos cafeicultores, durante a crise de 1929, tomou medidas para que o café produzido fosse colhido e estocado. Desta forma as medidas do governo resultaram numa "socialização das perdas", já que a colheita e a estocagem do café seriam pagas pelo governo, conseqüentemente pela população em geral. Porém esta medida teve um resultado não esperado, já que possibilitou a manutenção da renda do setor importador independentemente das condições de crise externa. Assim, os preços das importações ficaram superiores aos preços dos produtos internamente *"e, em conseqüência, a situação econômica tornou-se propícia para a indústria interna". "Inconscientemente, teria sido promovida uma política de emprego que estimulou principalmente a produção industrial para o mercado interno. A indústria, então, encontrou-se na função de produzir para substituir importações."*[10]

Martins critica severamente esta posição por ver nela diversos problemas, entre outros a falta de dados empíricos. Talvez o que mais chama atenção, ou pelo menos aquilo que é mais rebatido por este autor, é a suposição de que o governo teria pretendido proteger apenas os interesses dos cafeicultores. Martins afirma que *"o Estado brasileiro não estava irremediavelmente comprometido com os representantes do café, nem estava irremediavelmente contraposto aos interesses dos industriais"*[11]. Desta maneira não faz sentido falar em política (inconsciente) de emprego que teria estimulado a produção industrial.

Finalmente, a posição de Martins sobre a questão *é a de que a indústria brasileira não surgiu no próprio corpo das relações imediatamente produzidas pelo comércio de produtos coloniais, como o café, mas sim nos interstícios dessas relações, à margem e contra o circuito de trocas estabelecido pelos importadores. Assim, a gênese da indústria brasileira não deve ser buscada nas oscilações da economia do café, na alternância de períodos de crise e falta de crise. Na verdade, o aparecimento da indústria está vinculado*

[9] Idem, Ibidem, p. 106.
[10] Idem, Ibidem, p. 99.
[11] Idem, Ibidem, p. 100.

a um complexo de relações e produtos que não pode ser reduzido ao binômio café-indústria"[12].

Como a proposta é aprofundar o entendimento da gênese da indústria, a explicação baseada apenas na economia cafeeira induziria ao erro.

Ao falarmos em industrialização é comum pensarmos na sua gênese limitada à cidade de São Paulo ou a alguns poucos municípios da província quando na verdade a industrialização aconteceu a partir de pequenas empresas espalhadas por toda, ou quase toda, província. Como afirma Martins ao discutir a hipótese de Sérgio Silva de que a indústria brasileira já nascera como grande empresa. Discordando deste autor, o primeiro argumenta que as indústrias *"nasceram para substituir a produção artesanal e doméstica ou a produção em pequena escala disseminadas por um grande número de pequenos estabelecimentos tanto na capital quanto no interior. Aliás, a indústria em São Paulo nasceu distribuída por quase todos os municípios da província. Só depois do 'Ensilhamento' é que passou a concentrar-se na capital e nuns poucos municípios importantes do interior, o que completou um processo iniciado com a expansão das ferrovias"*.[13]

Assim a concentração da indústria na cidade de São Paulo tem data sugerida a partir da última década do século XIX. Sem esquecer o fato que a partir de 1850 o café já penetrara na região central da província de São Paulo e deixara o Vale do Paraíba, colocando a cidade de São Paulo na rota da mercadoria até o porto de Santos.

A cidade de São Paulo desde então começa a ter um crescimento do qual podemos ter uma idéia parcial através dos números da população: no ano de 1872 a cidade contava com 31.000 habitantes, já no ano de 1886 este número salta para 47.697 passando para 239.934 em 1900[14]. Em 1920 a cidade já contava com 579.033 habitantes![15] Estes números se tornam mais significativos se acrescentarmos que o censo de 1834 contou 21.933 pessoas.[16] Assim vemos que não houve um significativo crescimento demográfico até 1872.

Entre os fatores para o rápido crescimento da cidade de São Paulo a partir da década de 1870, se destacam o comércio do café, a imigração européia e a implantação das vias-

[12] Idem, Ibidem, p. 106.
[13] Idem, Ibidem, p. 106.
[14] MATOS, Odilon Nogueira, A cidade de São Paulo no século XIX, In: Revista de História, ano VI, nos. 21 e22, jan.jul/1955, São Paulo, p. 114
[15] PETRONE, Pasquale, A cidade de São Paulo no século XX, In: Revista de História, ano VI, nos. 21 e 22, jan.jul/1955, São Paulo, p. 142.
[16] MATOS, O. N. de, op. cit. p. 94.

férreas. Estes fatores encontram-se intimamente ligados a ponto de que a exclusão de um compromete qualquer explicação sobre o desenvolvimento da cidade no período.

Com a expansão do café no "Oeste" paulista "*a imigração européia, principalmente italiana, que se intensificou a partir de 1887, veio dar novas fôrças à economia paulista e, sobretudo, contribuir para acentuar a feição cosmopolita que já vinha caracterizando a cidade de São Paulo*"[17]

Como afirma Mattos, parte dos imigrantes, sobretudo italianos, se estabelecem na cidade mudando-lhe o aspecto. É importante considerar que grande parte destes imigrantes vem das fazendas de café para São Paulo por causa das crises da cafeicultura ou pelo abandono das fazendas. Vindo para a cidade este elemento estrangeiro "*... começou a aparecer nas mais diferentes atividades – no comércio, na indústria, em funções técnicas especializadas, nas artes, no ensino. Na indústria, principalmente, notável foi a influência desse novo elemento da população urbana, cuja presença se fez sentir, sobretudo na última década do século, quando teve lugar o primeiro surto industrial da Paulicéia*".[18]

Porém é para a lavoura de café que ia a maior parte dos imigrantes. Para se ter uma idéia, basta citarmos que "*num período de 15 anos, 903.203 imigrantes traziam novo impulso à riqueza paulista. A cultura cafeeira continuava absorvendo, quase totalmente, os elementos recém-chegados e tomando de assalto a atividade do homem de São Paulo*".[19]

Como a produção do café destinava-se basicamente para a exportação o escoamento da produção, passava obrigatoriamente por São Paulo antes de chegar a Santos.

A destacada posição geográfica de São Paulo entre o "Oeste" paulista e o porto de Santos "*transformou São Paulo num importante centro comercial. Passou a ser o verdadeiro fulcro da vida econômica da província, aproveitando-se de sua situação geográfica e da ligação ferroviária com o porto de Santos. Através dela escoavam-se as riquezas destinadas à exportação, como por ela passava tudo quanto a importação fornecia para a província.*"[20]

---

[17] Idem, Ibidem, p. 68.
[18] Idem, Ibidem, p. 69
[19] AZEVEDO, Sávio de Almeida, Imigração e Colonização no Estado de São Paulo, em "Revista do Arquivo Municipal", vol. LXXV, pág. 114, São Paulo, 1941, *apud* MATTOS, O. N. de, op. cit., p. 68.
[20] MATOS, O. N. de, op. cit. p. 109

A produção cafeeira de São Paulo criou as condições e a necessidade do desenvolvimento e ampliação de inúmeras atividades na cidade como casas de importação, bancos, companhias de seguro, comércio em geral, industrias etc...[21]

"*Para tratar dos negócios financeiros e comerciais, para administrar as empresas em que aplicavam seus capitais, os chefes do movimento pioneiro eram obrigados a residir mais tempo na cidade, junto das repartições públicas e particulares, em contacto com os organismos políticos...*" desta maneira "*...muitos fazendeiros mudaram-se para a cidade de São Paulo, que então oferecia uma cultura urbana mais propícia ao desenvolvimento capitalista do que a vida agrária, patriarcal e estreita da fazenda*"[22]. *Conseqüentemente "a casa da cidade passava a ser a residência principal, objeto de todos os cuidados, manifestação exterior da riqueza do seu proprietário.*"[23]

É assim que São Paulo se transformaria na capital dos fazendeiros, conforme assinalou Pierre Monbeig. Isto aconteceria, principalmente, por que os fazendeiros passavam a ficar mais tempo na capital a fim de acompanhar os negócios do café.

Desta maneira, nas últimas décadas do século XIX a cidade de São Paulo começa a vivenciar uma transformação radical em decorrência direta ou indireta da lavoura cafeeira e da imigração. Neste sentido assinala Matos:

"*Percebe-se, assim, que a década de 1870-1880 constitui indubitavelmente um marco na evolução da capital paulista; e que foi o café, direta ou indiretamente, o grande responsável pela impressionante mutação sofrida pela cidade de São Paulo a partir dessa época.*"[24] Porém não podemos nos esquecer que o desenvolvimento da cidade e do seu parque industrial está ligado, entre outras razões, à modificação no sistema de transportes. Fundamental para isso foi a implantação das vias férreas, começando com a construção da São Paulo Railway por volta de 1860[25], concluída e entregue em 1867 e depois com "*...a conclusão da estrutura básica da rede ferroviária extra-regional do Planalto. Isto se dá em 1875, com a entrega ao tráfego dos trechos iniciais da Sorocabana e da ferrovia em demanda do Rio de Janeiro.*"[26]

---

[21] Idem, Ibidem, p. 109-113.
[22] MARTINS, J. de S., op. cit. p. 109.
[23] MONBEIG, Pierre, Novos Estudos de Geografia Humana Brasileira, Difusão Européia do Livro, São Paulo, 1957, p. 89
[24] MATOS, O. N. de, op. cit. p. 106.
[25] MORSE, Richard McGee, Formação Histórica de São Paulo (De Comunidade à Metrópole), Difusão Européia do Livro, São Paulo, 1970, p. 205.
[26] LANGENBUCH, Juergen Richard, Estruturação da Grande São Paulo – Estudo de Geografia Urbana, Rio de Janeiro, Fundação IBGE, 1971, p.78

Um pouco mais de uma década depois se intensifica a industrialização na cidade. É importante ressaltar que existia uma pequena produção industrial na cidade antes dessa época *"como fábricas de chapéu, de tecidos, de cerveja, moinhos de cereais, entre outras, cuja existência não pode ser ignorada."*[27] Por exemplo, havia no Brás indústrias familiares voltadas para produtos evidentemente rurais e empregando técnicas rudimentares como atesta Maria Celestina Teixeira Mendes Torres a respeito do Brás: *"...durante os primeiros trinta ou quarenta anos do século XIX,... havia apenas pequenas indústrias caseiras, artesanatos. (...) E disseminadas pelo bairro, as oficinas de seleiros, cangalhas e arreios, as fábricas de estribos e caçambas. (...) De modo geral, a indústria paulistana, em meados do século, era muito rudimentar."*[28]

Mas, será a década de 1890 considerada por muitos autores o começo de um intenso processo de industrialização pelo qual passaria a cidade. Houve, de fato, a intensificação de um processo a justificar para alguns autores a designação de tal década como expressiva no tocante à industrialização na cidade de São Paulo. A esta mudança corresponde também um crescimento da cidade e um desenvolvimento urbano incomparável ao que a cidade havia assistido nos séculos anteriores.

A ampliação do sistema de transportes continuaria a ser, no século XX, um fator importantíssimo no desenvolvimento e fortalecimento do parque industrial paulistano. Precedendo de pouco o "início" da industrialização, a que nos referimos acima, o que assumiu grande importância no rol de modificações da cidade de São Paulo foi a construção de vias férreas. Ela era, como já dito, fundamental no escoamento da produção de café das fazendas do oeste do estado para o porto de Santos.

As companhias ferroviárias, na definição dos espaços para implantação das linhas, vão eleger os terraços fluviais e várzeas como as áreas próprias para sua implantação.

As várzeas sempre foram áreas que apresentaram dificuldades para qualquer tipo de construção e mesmo para a implantação de outros tipos de redes de comunicação viária, sejam caminhos para os tropeiros de burros ou, mais tarde, para as linhas de bondes, por diferentes problemas técnicos.

No caso das linhas férreas os problemas eram acompanhados também de importantes vantagens técnicas: terrenos planos e amplas áreas vazias. Como explica Langenbuch:

---

[27] ANDRADE, Margarida Maria de, Bairros Além Tamanduateí: o imigrante e a fábrica no Brás, Moóca e Belenzinho, São Paulo, FFLCH-USP, 1991. (tese de doutorado), p. 9.

[28] TORRES, Maria Celestina Teixeira Mendes, O bairro do Brás. História dos bairros de São Paulo, São Paulo, SMC/PMSP, s.d. (2ª. ed. 1985), p.105.

"É conhecida a sua (da estrada de ferro) preferência por terrenos planos, onde possam desenvolver seu traçado com pequena "rampa máxima", e através de longas retas, ou de curvas de grande raio. Do ponto de vista topográfico, as várzeas e os terraços fluviais de baixadas relativamente enxutas – comuns na bacia sedimentar de São Paulo – vieram a calhar para êste fim. Outra vantagem apresentada por êstes elementos topográficos residia no fato de, até então, terem sido grandemente evitados pela expansão da cidade: dêles se utilizando, as ferrovias podiam alcançar as proximidades do centro da cidade sem expropriações por demais vultosas. Para vencer problemas relacionados à consistência do solo e às inundações, apresentados pelas várzeas, as ferrovias dispunham de recursos com que não se contava anteriormente, para a construção das estradas de tropa. Pelos motivos expostos acima, explica-se, também, que no domínio do relêvo colinoso (ou montanhoso) que circunda São Paulo, as ferrovias tenham valorizado os vales, cuja direção seguisse, grosso modo, a do traçado regional em vista – o que nem sempre as estradas de tropa haviam feito."[29]

Portanto a implantação das vias férreas na cidade de São Paulo se dá, sobretudo, nas várzeas e terraços fluviais acompanhando os rios: Central do Brasil ao longo do rio Tietê, Santos-Jundiaí ao longo do Tamanduateí e Tietê. Porém entre estas duas linhas ferroviárias percebe-se na época inicial de industrialização uma preferência para a instalação de indústrias ao longo da Santos-Jundiaí. Isso se explica porque esta ferrovia estabelecia conexões extra-regionais mais interessantes às unidades fabris. Neste sentido explica Langenbuch: *"Com efeito, em uma direção suas linhas vão ter diretamente ao porto de Santos, através do qual eram importados os equipamentos e grande parte, provavelmente o essencial, da matéria prima, (...). Na direção oposta a estrada de ferro Santos a Jundiaí, por intermédio do tráfego mútuo com outras companhias (Paulista, Ituana, Mogiana etc...), ligava São Paulo às mais prósperas regiões agrícolas do Estado, que supriam às indústrias a matéria prima de origem agrícola, além de funcionarem como mercado de consumo suplementar para os seus produtos."*[30]

Muitas indústrias se estabeleceram na contigüidade imediata da ferrovia e muitas delas construíram desvios particulares o que possibilitava o recebimento de matérias-primas e outros produtos como o escoamento da produção diretamente da área da indústria ou de seus galpões. Além disso, ainda como vantagem, ao longo das linhas férreas,

[29] LANGENBUCH, J. L., op. cit., p. 99.
[30] LANGENBUCH, J. L, *"Assentamento Industrial na Grande São Paulo – Análise Retrospectiva"*, mimeo. p. 5-6.

destacam-se as áreas de várzea, representando uma disponibilidade enorme de terrenos desocupados até porque as áreas edificadas da cidade não alcançavam a maior parte das margens ferroviárias.[31]

Ao longo da Faixa Industrial de Beira-Linha[32] uma série de bairros desenvolvem-se criando aspectos típicos do que viria a ser denominado como bairros operários: fábricas e residências de operários dividindo o espaço do bairro.

Langenbuch nos chama a atenção para o fato que as fábricas que se encontravam mais distantes da ferrovia, eram mais numerosas, porém menores que aquelas situadas ao longo da linha férrea. Para o autor as indústrias da Faixa Industrial de Beira-Linha e aquelas situadas no que ele denomina Zona Mista Sub-ferroviária formaram, "*sob certo aspecto, um conjunto funcional integrado, onde as ferrovias, as fábricas e as residências dos operários se acham espacialmente vinculadas entre si.*"[33]

Rio Tamanduateí, suas várzeas, ferrovia, indústrias e urbanização.

Como já discutimos as várzeas e os terraços fluviais de baixada foram importantes na localização e implantação da rede ferroviária na cidade. A sua constituição física (áreas alagadiças) inadequada para alguns projetos foi superada pelas vantagens técnicas da implantação ferroviária. As várzeas foram durante muito tempo espaços que traziam dificuldades à construção porque elas eram "... *um limite em si mesmo para certos processos da cidade, essencialmente para aqueles que implicam em implantações, tais como habitações ou unidades industriais. Pois, por se tratar de uma superfície inundável, qualquer forma de utilização dos terrenos que não fosse fundada nas suas características mais essenciais, estaria sujeita a sua existência natural.*"[34]

Assim fez-se necessário, ao longo da história da cidade e de sua expansão, transformar estes espaços que ora permitiam determinados usos e ora se mostravam como um elemento hostil e imponderável a certos processos da cidade.

O rio Tamanduateí e suas várzeas foram os primeiros a receber modificações que re-elaborariam suas possibilidades de uso para a cidade. Muito antes de qualquer projeto de construção às suas margens, o Tamanduateí servia como via de transporte. Já no princípio

---

[31] Idem, ibidem, p. 6.
[32] Idem, Ibidem, p. 6.
[33] Idem, Ibidem, p. 7.
[34] SEABRA, Odette Carvalho de Lima, Os meandros dos rios nos meandros do poder: Tietê e Pinheiros – valorização dos rios e várzeas na cidade de São Paulo, Tese de Doutorado –FFLCH – USP – Departamento de Geografia, São Paulo, 1987, p. 79.

da colonização da cidade o rio servia, além de fonte de alimento com a pesca, de proteção contra possíveis ataques indígenas[35], como um elo de ligação do núcleo urbano que tinha acabado de ser fundado com pontos mais distantes do planalto paulistano. Portanto as águas do rio Tamanduateí "*serviam aos Jesuítas, em suas peregrinações de missionários, pelas aldeias indígenas disseminadas nos arredores, e que os padres iam estabelecendo à margem ou nas proximidades dos rios, sempre que possível. Ao Porto Geral, que se atingia pela encosta corresponde à atual ladeira deste nome quadrissecular, atracavam as embarcações que, ao longo do Tamanduateí, iam ter às imediações da antiga Ponte Grande, e pelas águas do Tietê, a montante ou a jusante, alcançavam as lavouras das fazendas, abastecedoras da vila nascente.*"[36]

O uso do rio como via de transporte (e também como fonte de alimento) começa a enfrentar problemas no século XIX; o acúmulo de detritos e lixo, despejados pela população no Tamanduateí e nas suas margens, traria problemas já naquele século até porque desde o século XVIII oficialmente as várzeas já haviam se tornado depósitos de lixo da cidade como assinala Ernani Bruno:

"*Em fins do século dezoito, quando a Câmara mandava fazer o que se chamava a limpeza geral da cidade, levava-se todo o lixo para os grandes covões que tinham sido abertos em certos lugares. Um edital publicado pelo poder municipal em 1770 ordenava que os moradores da rua do Colégio, do largo da Sé, da rua das Flores e do convento do Carmo fizessem o despejo do lixo no buracão que se achava fronteiro ao convento dos Carmelitas, junto à estrada que ia para a ponte de baixo da casa carmelitana; os da rua do Rosário do Pretos, da Boa Vista e de São Bento, no buraco junto ao caminho que ia para o Tamanduateí, 'fronteiro ao mural amurado do padre Inácio de Azevedo Silva'; (...) No começo do século seguinte alguns pontos da várzea do Tamanduateí – sobretudo a zona do Carmo, freqüentemente encharcada – continuaram servindo para os despejos de uma grande parte do lixo da cidade.*"[37]

Ao mesmo tempo em que as várzeas continuavam como depósitos de lixo da cidade, outros usos das margens do rio Tamanduateí aceleravam o processo de destruição dos elementos naturais que mantinham as condições originais e essenciais que possibilitavam a navegação. Martins discute este processo ao indicar que a navegação no Tamanduateí "*começou a ter problemas já em 1835. No final desse ano a Câmara mencionava as*

---

[35] ANDRADA e SILVA, R., in AZEVEDO, Aroldo de *(org.)*, A cidade de São Paulo – Estudos de Geografia Urbana, p. 6.

[36] ANDRADA e SILVA, R., op. cit. p. 7.

[37] BRUNO, Ernani Silva, *História e Tradições da Cidade de São Paulo*, p. 165,166.

dificuldades na navegação do rio por causa das tranqueiras. Em março de 1847, a Câmara de São Paulo assinalava o rebaixamento do nível das águas, no tempo da seca, 'desde a Ponte do Fonseca até a Fazenda de São Caetano'. A Ponte do Fonseca era a ponte também conhecida como Ponte da Tabatingüera. No século XVIII, um abade já se referira ao desmatamento ao longo do rio, certamente uma das causas da redução das águas nesse trecho."[38]

Em 1849 um trecho do rio, o baixo curso a jusante do centro da cidade, é retificado e cessam as navegações no Tamanduateí[39]. É interessante ainda acrescentar como o próprio Martins apresenta este rol de transformações pelos quais passam os rios de São Paulo, mas mais propriamente, e a princípio, o rio Tamanduateí. A busca nas margens dos rios por recursos naturais, como a lenha ou a madeira ou ainda o desmatamento para a construção ou a lavoura, vai destruindo as condições naturais do rio que já vinha sendo usado para receber os detritos produzidos pela cidade.

O uso exaustivo das possibilidades oferecidas pelos rios e suas margens, sem a renovação e recuperação mínima destes espaços naturais, levou ao seu esgotamento e modificou a maneira como a própria população percebia e entendia estes espaços. Quanto mais os transformava e inseria nas tramas de produção da cidade, mais eles se distanciavam da várzea enquanto realidade natural, porque o que restava ainda desta realidade passa a ser um empecilho para a cidade que precisava se expandir.

"Nesse tempo ele (o rio Tamanduateí) *já estava se transformando em depósito de sujeira, desincorporado da cidade e sua geografia imaginária. Basicamente, os cursos d'água começavam a sair das concepções que os paulistanos tinham de sua cidade e passavam a ser considerados depósitos de lixo e obstáculos ao fluxo normal da vida urbana."*[40] Portanto, como se o rio não tivesse mais nada a oferecer ele passa a atrapalhar a cidade que se pretendia ou se imaginava construir.

A própria navegação como meio de transporte já não interessaria tanto quanto novos modelos de transportes modernos que estavam para aparecer. E no imaginário em construção pela elite, a ferrovia não representava apenas um avanço tecnológico, mas também, ou, sobretudo, uma mudança política. Como afirma Martins, o fim do Império e o começo da República tinham neste meio de transporte um símbolo, por que era *"uma*

---

[38] MARTINS, José de Souza, Subúrbio – Vida Cotidiana e História no Subúrbio da Cidade de São Paulo: São Caetano, do Fim do Império ao Fim da República Velha, São Paulo – São Caetano, Hucitec/Prefeitura de São Caetano do Sul, 1992, p. 148/149.

[39] Idem, Ibidem, p. 148/149.

[40] Idem, Ibidem, p. 148/149.

máquina da revolução industrial e do mundo moderno, negação e superação do território do vazio e do atraso."[41] Criava-se então, a idéia de que para surgir o novo, o velho teria que perecer e desaparecer porque *"no imaginário local, o rio começava a ser substituído por outras vias de comunicação: a ferrovia e a estrada de rodagem. O rio se transformou num estorvo na paisagem imaginada."*[42]

Na medida em que terminavam as obras de retificação ampliavam-se as possibilidades de ocupação das suas margens.

A São Paulo Railway ou a "Inglesa", como era chamada, a primeira ferrovia paulista, dará novo aspecto à paisagem ao longo do rio. Assim *"a faixa de terras margeando o Tamanduateí, (...) terá sua fisionomia modificada, à medida que forem sendo instalados os trilhos da estrada de ferro."*[43]

Então, viria a concorrer com o mover lento das águas a velocidade de um novo meio de transporte que transformaria os espaços ao longo dos seus trilhos que ligavam o porto de Santos a Jundiaí. A ferrovia, que escoaria o café produzido no interior paulista, *"foi construída por uma companhia inglesa cujos estatutos foram aprovados pelo governo Imperial em 1860, ano do início da construção da estrada. Inaugurada em 1867, até a década de 1930 coube a ela 'o monopólio dos transportes entre o litoral e o planalto.'"*[44]

Como já discutimos anteriormente, a ferrovia elegerá as várzeas como local propício para sua implantação. Porém, de modo mais preciso, seriam os terraços fluviais, comumente denominadas de forma generalizada de várzeas, a receber os trilhos dos trens como afirma Aziz Ab'Saber:

"Os engenheiros ferroviários procuraram assentar os trilhos sobre os terrenos mais enxutos, pertencentes aos terraços fluviais, evitando os terrenos aluviais alagadiços e inconsistentes do Tamanduateí."[45]

A ferrovia e suas estações serão a segunda grande alteração de impacto nos terraços fluviais e nas várzeas do Tamanduateí (a primeira fora a retificação a jusante da área central da cidade).

---

[41] Idem, Ibidem, p. 132.
[42] Idem, Ibidem, p. 148/149.
[43] TORRES, Maria Celestina T.M., op. cit., p. 90.
[44] ANDRADE, M. M. de, op. cit., p. 31.
[45] AB'SABER, Aziz Nacib, O sítio Urbano de São Paulo, In: AZEVEDO, Aroldo de (direção), A cidade de São Paulo – Estudos de Geografia Urbana – A Região de São Paulo, Volume I, São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1958, p. 241.

A construção das linhas de trem marcará definitivamente o espaço dos terraços fluviais e das várzeas. Mudará não apenas como um elemento a mais na paisagem, mas principalmente como possibilidade para os desdobramentos que acarretaria para a cidade.

Algumas construções de passagens como pontes, estradas (que apenas cortavam várzeas e rios perpendicularmente) e o início da retificação, no baixo curso, do Tamanduateí já estavam presentes antes da ferrovia. Mas estas eram intervenções pontuais e estavam longe de ser expressivas como construção civil se comparadas à linha férrea com as estações, entroncamentos e todos seus equipamentos suplementares. A ferrovia, do ponto de vista da relação homem/natureza, transforma a paisagem das várzeas e dos terraços contrastando o domínio tecnológico da velocidade com o bucólico movimento das águas. Mas as ferrovias seriam apenas as primeiras construções a modificar a paisagem da várzea porque elas começaram a consolidar um processo de "atração" para a implantação de indústrias.

Muitas indústrias começam a se instalar em áreas ao redor do centro da cidade e que fossem servidas por alguma estação ferroviária. Como verifica Langenbuch ao comentar que *"...várias indústrias se estabeleceram fora da porção compacta da cidade, escolhendo para a sua implantação as vizinhanças das estações ferroviárias mais próximas: Barra Funda, Água Branca, Lapa, Moóca, Ipiranga (Vila Prudente)."*[46]

Não era apenas o fator isolado dos trilhos e das estações ferroviárias que atraíram as indústrias, mas também a disponibilidade de terras planas, amplas e baratas ao redor das estações e dos trilhos.

Vários autores comentam a "atração" exercida pelas estações ferroviárias sobre as indústrias paulistanas no final do século passado e começo deste. O que parece não ter sido evitado, por alguns autores, é a redução da explicação da ferrovia como um fator isolado na "atração" da indústria no interior da cidade. Alguns autores não chegam a afirmar categoricamente que a ferrovia foi o único elemento atrativo, mas por ele ser predominante reduz-se muitas vezes a este único fator como assinala Pierre George: *"A ligação geográfica entre as empresas ferroviárias e a localização dos estabelecimentos industriais parece ser fundamental, nesta primeira fase do desenvolvimento industrial" (...) "... numa segunda fase, a direção que prepondera sobre as demais, é aquela orientada pelo eixo da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, que abrange o Parque da Mooca, São Caetano do Sul,*

[46] LANGENBUCH, J. R., op. cit., 1971, p. 108.

Santo André e Mauá."[47] As linhas férreas são citadas como os eixos principais de industrialização e norteador da expansão da urbanização na cidade de São Paulo e desta para outras cidades da região metropolitana como parece expor Monbeig: *"Ao longo da via férrea o desenvolvimento do Parque da Mooca e de Vila Prudente* ***atingiu*** *a aldeia de São Caetano."*[48]

A ferrovia não foi o único elemento a explicar a implantação da indústria em determinadas áreas da cidade. Como já dito as características das áreas ao redor das linhas férreas serão outros elementos importantes na definição destas áreas industriais.

Já Petrone ao tratar da industrialização ao longo das vias férreas cita nominalmente as várzeas ou os terrenos de vales como importantes para a implantação industrial.

"Não resta dúvida que as principais áreas industriais acompanham as vias férreas: Brás, Belenzinho, Tatuapé, Comendador Ermelino e São Miguel Paulista, ao longo dos trilhos da "Central do Brasil"; ainda o Brás, Parí, Mooca, Ipiranga, São Caetano do Sul e Santo André, acompanhando a "Santos-Jundiaí"; Barra Funda, Água Branca, Lapa e Osasco, servidas tanto por esta via-férrea, como pela "Sorocabana". (...) "O fato de terem as estradas de ferro aproveitado os vales, onde os terrenos podiam ser obtidos a baixos preços por não serem apreciados como locais de residência, atraiu a instalação de estabelecimentos fabris. Cresceu, deste modo, a área urbanizada e as várzeas do Tamanduateí e do Tietê, naqueles trechos, deixaram de ficar ao abandono."[49]

Destaque-se como Petrone explica a "atração" das fábricas pelas áreas próximas às estradas de ferro: por ser um espaço depreciado para loteamentos residenciais logo, por isso, de baixos preços. Como já mostramos anteriormente Seabra aponta as várzeas como um limite a determinados processos da cidade como a urbanização (habitações e equipamentos) e a industrialização, e é por conta deste limite que, até o fim do século XIX e início do século XX, as várzeas foram pouco ocupadas e valorizadas. Mas na medida em que as possibilidades técnicas de ocupação destas áreas se mostraram viáveis se abria a possibilidade, para os industriais e empresários da época, de acumular capital através da manipulação da renda fundiária urbana como fonte de recursos. Assim, como explica Martins ao falar de como era interessante para o capitalista se instalar em áreas de preço menor:

---

[47] GEORGE, Pierre, Área Metropolitana, conurbação ou região industrial? O caso de São Paulo *in* Revista do Instituto de Geografia da Universidade de São Paulo, 1969, p. 13.
[48] MONBEIG, P., op. cit., p. 97. (grifo nosso)
[49] PETRONE, P., op. cit., p. 129, 130.

"As primeiras indústrias muito cedo preferiram mudar-se para o que na época era campo, ou aí instalar-se, como a Mooca, Ipiranga, São Caetano, São Bernardo, ou Pirituba, Água Branca, Lapa e Barra Funda. Os que saíam do que foi se tornando centro de São Paulo podiam transformar a renda fundiária, representada pelo preço de seus imóveis, em capital aplicado em instalações e equipamentos. Ou, ainda, podiam poupar a conversão de capital em renda fundiária, estabelecendo-se em terrenos distantes do centro e de preço menor. Ou então podiam comprar mais terras do que precisavam para depois revendê-las e transformar a renda em capital."[50]

Martins está tratando de toda a área da cidade, inclusive além dos limites dela, que estava sendo ocupada pela indústria, mas indubitavelmente aí se inclui a área de várzeas, até porque a maioria dos bairros e cidades citadas tem grande parte da sua indústria concentrada na várzea.

Assim, cabe aqui discutirmos a chamada "atração" das indústrias pelas linhas férreas. É óbvio que as estradas de ferro propiciavam a possibilidade de escoamento de produção e recebimento de matérias-primas o que é determinante para a implantação da indústria na época. Mas as atividades industriais não se localizavam ao longo das estradas de ferro apenas em busca das vantagens de infra-estrutura instaladas. Criava-se também uma estratégia de acumulação capitalista através da renda fundiária já que grande parte dos terrenos ao longo das linhas férreas, por serem áreas alagadiças, era barata. Na medida em que os terrenos iam sendo ocupados, drenados e recebiam mais infra-estrutura eles se valorizavam.

As várzeas, por serem naquele momento um fator limitativo à expansão do *continuum* urbano, contribuíam para uma tendência da divisão da cidade em partes separadas por amplos espaços desocupados. Assim, a cidade ocupava um espaço muito amplo se comparada com a área construída e acima da sua necessidade para se realizar funcionalmente. Tal fragmentação da cidade perdurou até as primeiras décadas do século XX, passando a impressão de uma cidade formada por várias como comenta Petrone:

"De um modo geral a cidade continua a formar blocos que dão a idéia de várias pequeninas cidades sucessivas e sucessivamente agrupadas, dentro de um perímetro constituído por uma periferia instável que se expande de olhos vistos".[51] Outro autor comenta: *"São Paulo não é uma grande cidade (Grosstadt), mas um amontoado de*

[50] MARTINS, J. de S.,op. cit. , 1992, p. 177.
[51] PETRONE, P., op. cit., p. 141.

pequenas cidades construídas uma ao lado da outra, uma cidade que está em vias de se transformar em cidade grande".[52]

A partir de uma planta da cidade, de 1924, Pasquale Petrone descreveu o fracionamento detalhando cada bloco urbano. Ao final concluiu: *"São Paulo era ainda uma cidade fracionada, constituída por trechos edificados separados uns dos outros, ora por obstáculos naturais (como é o caso das várzeas e dos vales mais escavados), ora pela presença das vias-férreas."*[53]

Langenbuch busca nas várzeas uma explicação para o crescimento da cidade em parcelas separadas *"Um outro fato se torna patente, ao se analisar o desdobramento do espaço urbano de São Paulo, qual seja o quase total desprezo pelas várzeas e baixos terraços. (...) Provavelmente a solução de continuidade existente entre a cidade e alguns dos núcleos isolados se deva, sobretudo a esta tendência".*[54]

Para Aziz Ab'Saber *"as várzeas principais da região de São Paulo tiveram o importante papel negativo de verdadeiras* ***fronteiras naturais****. E, ainda hoje podem ser observadas as conseqüências desse fato, através da existência de três blocos de bairros da Metrópole: os bairros de além-Tietê, os bairros de além-Pinheiros e os bairros de além-Tamanduateí."*[55]

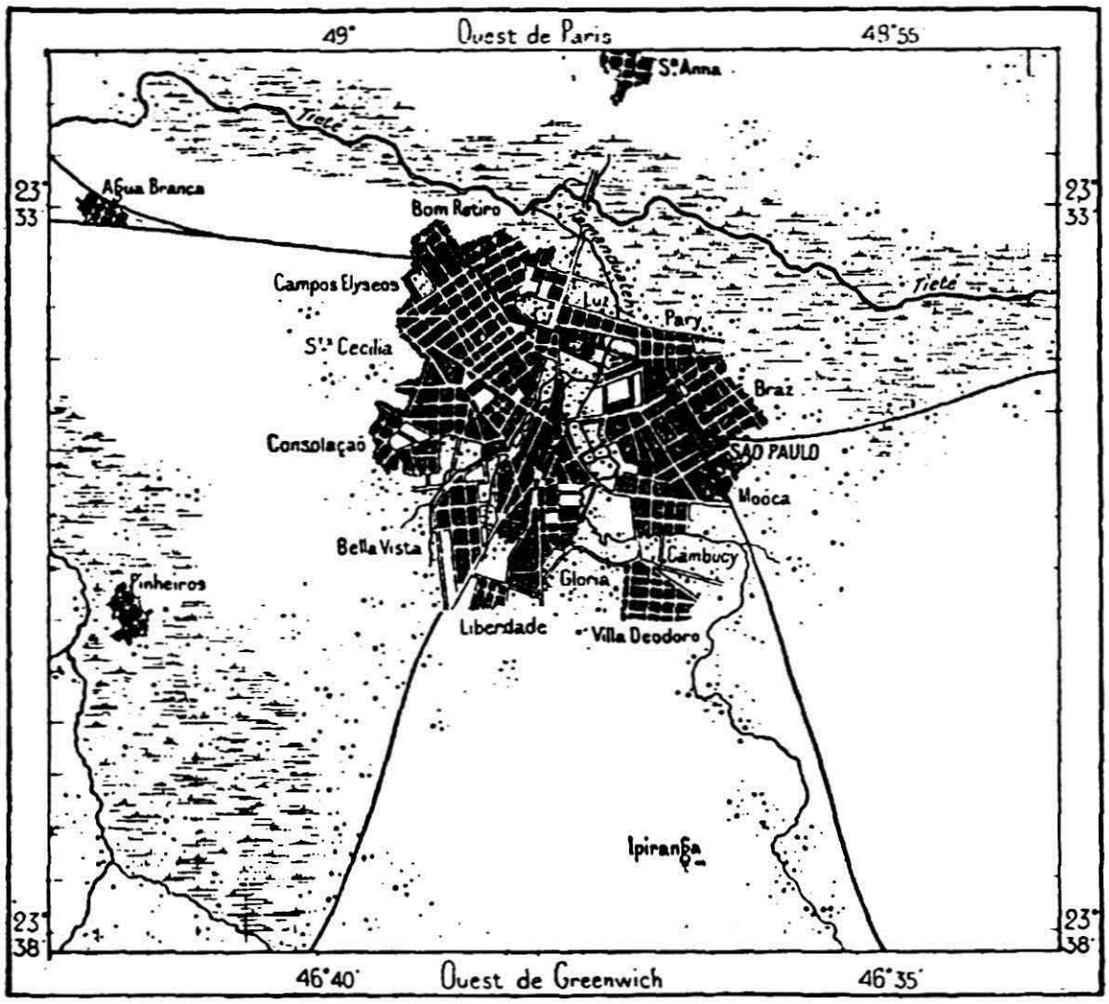
Esta definição de blocos de bairros para além dos rios e várzeas que circundavam o centro da cidade ainda seria usada por bastante tempo como o próprio Ab'Saber adianta. Ainda Ab'Saber acrescenta que os bairros de além-Tamanduateí seriam o primeiro agrupamento *"incorporado maciçamente à área principal do organismo urbano metropolitano."*[56]

Para termos uma idéia do que nos fala Ab'Saber e do que foram as áreas de várzeas para a cidade de São Paulo é interessante observarmos o mapa elaborado por Eliseé Reclus por volta de 1890.

---

[52] HESSE - WARTEGG, Ernest von, Zwischen Anden und Amazonas, 2ª edição, Union Deutsce Vedlogsgesellschaft, Stuttgart. 1915, p. 149, *apud* PETRONE, P., op. cit., p. 138.
[53] PETRONE, P., op. cit., p. 141.
[54] LANGENBUCH, J. R., op. cit., 1971,p. 84
[55] AB'SABER, A., op. cit., p. 221. (grifo do autor)
[56] Idem, Ibidem, p. 221.

SÃO PAULO POR VOLTA DE 1890



Fonte: RECLUS, E., Nouvelle Geographie Universelle, Volume XIX, Amerique du Sud, Paris, 1894, p.371. Escala aproximada: 1:84.500. Apud, RAMOS, Aluísio Wellichan, Industrialização e Desindustrialização na Metrópole Paulistana: o caso da Água Branca, Trabalho de Graduação Individual apresentado à FFLCH – USP, 1998.

Nota-se, no mapa, claramente a presença das várzeas ao redor do núcleo urbano principal da cidade de São Paulo. Chama a atenção a dimensão das várzeas dos rios Pinheiros a oeste e Tietê ao norte. A várzea do Tamanduateí apesar de menor em extensão fica evidente por separar a mancha urbana do centro da cidade dos bairros a leste: Brás, Mooca e Pari. É possível perceber que a mancha urbana nas duas margens acompanha, de certa maneira, o leito do rio e em alguns pontos é possível notar algumas vias que atravessam as várzeas e o rio Tamanduateí ligando os dois blocos urbanos. É evidente, também, como a linha férrea acompanha o curso do Tamanduateí a partir da Mooca em direção à Santos.

Não se pode dar às várzeas toda a responsabilidade de ser o fator de limitação para explicar o isolamento de determinados loteamentos ou bairros, porque houve casos de núcleos separados em que as várzeas não apareciam entre estes. É o caso dos vales escavados que mais tarde se tornariam avenidas. Logo depois Langenbuch pondera a este respeito:

"Contudo, o caráter limitativo das várzeas não pode ser invocado para explicar, como fator capital, o desdobramento do espaço urbano, nem a localização dos núcleos isolados".[57]

É interessante notar uma outra razão indicada por Langenbuch para a expansão urbana fracionada: a especulação imobiliária. Como ele próprio explica:

"..., o processo engendrara uma especulação imobiliária, que repousava em grande parte na certeza de que os terrenos tinham sua valorização assegurada, em função do crescimento urbano. A especulação imobiliária, por sua vez, provoca sempre a aquisição de lotes visando apenas fins lucrativos, os quais conseqüentemente permanecem desocupados. Por outro lado, em função do espantoso crescimento da cidade, o comprador de lotes, mesmo afastados, seguramente tinha a consciência ou a impressão de que a cidade não tardaria a alcançar o local."[58]

Parece então, pelas palavras de Langenbuch, que as várzeas do Tamanduateí escaparam, pelo menos inicialmente, desta estratégia de valorização. Eram as várzeas interstícios na malha urbana não porque se esperasse que elas viessem a ter uma valorização, mas por que eram desprezadas para edificações como afirmam Barro e Bacelli sobre os preços dos terrenos no Ipiranga já na década de 20:

"O preço dos terrenos na avenida D. Pedro I eram de 300 réis o metro quadrado. Sendo esta considerada a parte nobre do bairro, é lógico que na Bom Pastor e Silva Bueno fossem mais baratos. Ínfimos, deveriam ser nas baixadas junto ao Tamanduateí."[59]

E assim permaneceria por, pelo menos, mais duas décadas como demonstra este estudo sobre o valor de locação e preços de terrenos próximos do Ipiranga na década de 40:

---

[57] LANGENBUCH, op. cit., 1971, p. 84.
[58] Idem, Ibidem, p. 83.
[59] BARRO, Máximo & BACELLI, Roney, Ipiranga - História dos bairros de São Paulo, São Paulo, SMC/DPH/PMSP, 1979, p. 64

"Lucila Herrman, ao fazer a análise da valorização imobiliária em algumas áreas de São Paulo, oferece-nos estes dados:

1944

Área	Valor locativo	Preço por m2
R. Tabatingüera	.....	120$000
Av. do Estado	7:070$000	12$000
Av. D. Pedro I	4:100$000	50$000
R. Bom Pastor	3:900$000	45$000

**Herrmann, L. – Estudo do Desenvolvimento de São Paulo através da Análise de uma Radial, Revista do Arquivo Municipal XCIX, nov./dez. 1944, pp. 7-14."*[60]

Destaque-se o baixo preço dos terrenos ao longo da Av. do Estado, ou seja, a área mais próxima do rio e, por isso, mais fácil de ser alagada nas épocas de chuvas. E na medida em que a área se distancia do leito do rio ou se aproxima do centro da cidade ela aumenta de preço.

Portanto, as áreas mais próximas do rio ou que ficavam à mercê das constantes inundações continuariam baratas (se comparadas com as áreas mais altas e enxutas) por um bom tempo, o que teria facilitado e garantido, para as indústrias que saíam das áreas centrais, e que teriam convertido a renda fundiária em capital, a adquirir terrenos com maior extensão, próximos à ferrovia e não muito distante do centro da cidade, no caso das várzeas do Tamanduateí.

Entretanto, as terras adquiridas próximas das várzeas ou nas próprias várzeas teriam sua valorização dificultada pela sua própria condição natural de áreas inundáveis. Um estudo de caso, pelo menos, teria que averiguar se, talvez, por isso as áreas ao longo do eixo do Tamanduateí só estarão plenamente ocupadas na metade do século XX, no trecho da divisa da Vila Prudente com São Caetano.

→A partir do mapa elaborado por Margarida Maria de Andrade sobre a indústria em 1901[61] temos uma noção próxima de como se distribuíam as instalações industriais. Podemos verificar que um maior número de indústrias ainda se concentravam na porção central da cidade e que no geral não empregavam mais que cem operários. Notamos

[60] Idem, Ibidem, p. 65.

[61] ANDRADE, M. M. de, op. cit. p. 122. A fonte básica para a elaboração deste foi a obra de Antônio Francisco Bandeira Júnior "A indústria no Estado de São Paulo em 1901", Typ. do Diário Oficial 1901.

também uma concentração em algumas áreas ao longo dos trilhos da ferrovia Santos-Jundiaí. Tendência essa já verificada desde 1890.[62]

Ao longo da várzea do Tamanduateí nota-se uma concentração industrial no bairro do Brás com destaque para duas unidades industriais, uma do setor de mecânica e uma outra de tecelagem, cada uma com mais de 500 operários. Além destas há ainda outras menores como indústrias mecânica, de bebidas, alimentícia etc...

Na Mooca, na sua várzea, apenas uma indústria de bebidas: a Bavária, cuja inauguração data de 1890[63] e que mais tarde seria adquirida pela Antarctica e, bem distante do centro, na Vila Prudente, uma tecelagem (dos irmãos Falchi).

É a partir do começo do século que se começa a criar uma procura por novas áreas para implantação industrial e *"as margens das ferrovias passariam a constituir o sitio específico mais procurado, consolidando-se uma tendência que, como vimos, já existia. Destaca-se neste particular a ferrovia Santos a Jundiaí, notadamente o trecho Mooca - Barra Funda (....) Nesta faixa se estabeleceu, por exemplo, a fábrica de sapatos 'Clarck, Limited' na Mooca, com 300 operários no ano de 1909."*[64]

Mas, apesar deste inicio de fixação industrial, ainda eram extensos os espaços vazios ao longo das linhas férreas. Apesar de serem áreas passíveis de alagamento já contavam com alguma valorização porque começavam a adquirir alguns benefícios trazidos com a implantação da estrada de ferro. Então, ainda *"nos dez primeiros anos deste século, Bom Retiro, Barra Funda, Mooca, Brás, Lapa, Pari e outros bairros satelizados pelas estradas de ferro, ainda estava longe do estrangulamento espacial. Áreas livres abundavam, só que já valorizadas imobiliariamente."*[65]

Nestas áreas livres disponíveis, ou ainda em outras áreas, nesta época nos bairros anteriormente citados, constataríamos o princípio de industrialização na cidade de São Paulo acompanhado de fortes traços de ruralidade. A industrialização na cidade avançava a passos largos, porém sem desmantelar totalmente a paisagem rural que marcava a cidade. Assim, afirma Martins:

"No amplo espaço em que a indústria paulistana se desenvolveu, entre o final do século passado e as primeiras décadas deste século, não há limites abruptos separando o rural do urbano. Fotos dessa época indicam com muita freqüência as fábricas emolduradas pela vegetação dos sítios e roças, o terreno por sua vez salpicado aqui e ali

---

[62] LANGENBUCH, op. cit., 1971, p. 80.
[63] Idem, Ibidem, .p. 81
[64] Idem, Ibidem, p. 87.
[65] BARRO, M. & BACELLI, R., op. cit., p. 110.

de casas operárias e casas camponesas."[66] Não era apenas a vegetação que afirmava traços presentes de ruralidade, mas também animais a transitar pelas ruas e alguns equipamentos que permitiam seu uso na cidade, como afirma Maria C. Torres sobre o Brás do início do século XX: *"Mas a cidade ainda apresenta remanescentes de uma outra época – os quiosques e os bebedouros para animais. Ainda não é o momento para acabar com estes, não obstante já existirem automóveis e bicicletas a fazer concorrência a carros e tílburis..."*[67]

É nesta mistura entre o rural e o urbano que se construíam aos poucos os bairros operários nas várzeas. Discutiremos esta mistura do rural e do urbano mais adiante, quando tratarmos da vida nos bairros industriais.

Na medida em que nestes bairros se instalavam indústrias, estas acabavam atraindo trabalhadores, no geral imigrantes, que buscavam um emprego.

Um grande número de trabalhadores que, na tentativa de ficar o mais próximo possível do local de trabalho, vão encontrar nos baixos terraços inundáveis a possibilidade de moradia, como afirma Ebe Reale a respeito do bairro do Brás do começo do século XX:

"Grande número de imigrantes italianos, sobretudo do sul, e particularmente napolitanos, vieram instalar-se no Brás. Foram atraídos pela facilidade de transportes, pelas oportunidades de trabalho, e sobretudo pelo baixo preço dos terrenos, considerados insalubres devido às inundações."[68]

Os terrenos ao longo do Tamanduateí eram valorizados na medida que se afastavam do curso perene de água e se aproximavam das partes mais altas e por isso mais enxutas ou menos propensas a serem inundadas nas épocas das chuvas. Desta forma, tanto no Brás como *"na ocupação do bairro do Ipiranga os mais pobres procuravam os terrenos próximos ao Tamanduateí, que eram sujeitos a enchentes periódicas (por isso mais baratos)."*[69]

Para os autores Barro e Bacelli, que escreveram sobre o Ipiranga, haveria uma relação direta, na ocupação do bairro, entre as altitudes ou as porções alagáveis e não alagáveis dos terrenos e a divisão de classes sociais. Assim, eles afirmam que *"há muitos indícios cabais de que a ocupação na vertente para o Tamanduateí obedeceu a seguinte regra: quanto mais próximo do rio mais barato o terreno, portanto a parte alta do*

---

[66] MARTINS, J. de S., op. cit., 1992, p. 177
[67] TORRES, M. C., op. cit., p 172.
[68] REALE, Ebe. Brás, Pinheiros, Jardins: três bairros, três mundos. São Paulo, EDUSP/Pioneira, 1982, p. 24.
[69] BARRO, M. & BACELLI, R., op. cit., p. 64

Ipiranga ficou para uma elite, os terraços não alagáveis para a classe média e as várzeas para os menos abastados."[70]

Parece-nos, mesmo sem um estudo mais criterioso, que toda a margem do Tamanduateí da porção que vai do Brás até a Vila Prudente tenha obedecido esta regra. A várzea então ia sendo aos poucos ocupada pela indústria que buscava uma proximidade aos trilhos da ferrovia Santos-Jundiaí, mas também terrenos amplos, planos e baratos. Quase ao mesmo tempo, ou logo depois, milhares de trabalhadores pobres buscavam moradia nas várzeas e baixos terraços, o que lhes permitir ficar próximo das fábricas.

Além da iniciativa de trabalhadores buscarem nas várzeas moradia mais barata, havia ainda o próprio Estado a indicar as várzeas como possibilidade de construção de vilas operárias. Para entrarmos melhor nesta discussão é necessário esclarecermos que uma parcela das vilas, isto é, "*conjunto de casas construídas no interior de um terreno, o qual contém uma entrada que comunica a via pública à via interna para a qual as casas estão voltadas*"[71], era propriedade das indústrias que empregavam seus moradores. Não entraremos em detalhamentos a respeito dos ajustamentos nas relações entre trabalhadores e patrões inseridas na questão das vilas operárias. Entretanto podemos adiantar que nas vilas, que pertenciam às industrias funcionavam acima de tudo, como uma forma de trabalho não pago já que se reduzia o custo de produção da força de trabalho[72] e, como a vila ficava dentro do terreno da fábrica, era um instrumento de controle da vida privada dos trabalhadores fora da produção.

Inúmeras vilas operárias foram construídas em áreas de várzea ou de terraços fluviais próximos da fábrica e da ferrovia, como indica Blay:

"*Desde o início verifica-se pois que as indústrias e as vilas operárias se instalam na cidade de São Paulo ao longo das vias férreas. (...), estas se estendem pelas baixadas onde ocupam terreno mais igual e fácil, que ninguém queria por se inundável e insalubre.*"[73]

A implantação da fábrica nos campos de várzea deve ter facilitado aos empresários a instalação de seus operários próximos das suas indústrias. Contando com amplas áreas e ainda que já estivesse havendo uma valorização destes terrenos, muito provavelmente estes ainda eram terrenos baratos que compensavam o investimento.

---

[70] Idem, Ibidem, p. 65.
[71] BLAY, Eva Alterman, Eu não tenho onde morar – Vilas operárias na cidade de São Paulo, Nobel, São Paulo, 1985. p,7.
[72] Idem, Ibidem, p. 18.
[73] Idem, Ibidem, p. 47

Como dito anteriormente, o Estado estaria por trás da indicação das várzeas como local para a implantação de vilas. Entre os lugares indicados estão *"os terrenos altos da várzea do Tamanduateí, (...) da Mooca, ao lado do Ipiranga"*, entre outros. Indicados ao investimento do capital privado, tais terrenos eram apontados como *"perfeitamente aproveitáveis para a construção de vilas operárias."*[74]

Faz-se necessário acrescentar que o Estado não estava exatamente preocupado com o abrigo dos operários. Nomeou-se na época uma Comissão para tratar deste problema que ao indicar onde a classe operária devia se instalar, tinha, entre outros, o seguinte raciocínio: *"ao desviar a população trabalhadora para fora do centro, se resolveria o problema do excesso populacional, o qual acarretava problemas sanitários e epidemias."*[75]

Não concordamos que a questão aqui se resuma à preocupação do Estado com as condições sanitárias do centro da cidade. As condições sanitárias chamavam a atenção do Estado. Porém nos parece que a elite paulistana, através do Estado, evita o encontro e o confronto com a classe trabalhadora a povoar o centro da cidade. Henri Lefebvre em *"O direito à cidade"* nos conta como os operários ameaçavam os novos ricos da Paris do século XIX e estes encontram como única solução expulsar *"do centro urbano e da própria cidade o proletariado."*[76] Parece-nos, assim, que a história se repetiu quanto à essa questão.

Além das vilas operárias de fábrica cumpre destacar, até porque foram mais numerosas, as vilas de casas geminadas de aspecto humilde ao lado de inúmeras indústrias, consolidando assim uma paisagem típica dos antigos bairros operários, como descreve Pasquale Petrone:

"Dentro do perímetro urbano em zonas como o Brás, a Mooca e o Belenzinho quase sempre térreas e sem nenhum jardim à frente, geralmente geminadas (duas a duas, quatro a quatro), todas mais ou menos iguais, de estilo pobre ou indefinível. Extendem-se assim, em sua monotonia e em sua humildade, em filas intermináveis, que chegam a ocupar quarteirões inteiros. No meio delas, porém, surgem de quando em vez a pesada e característica fachada de uma fábrica ou, então, pequenas oficinas ou fabriquetas. Estas são muito numerosas aparecendo instaladas numa casa igual às demais em antigas garagens, em barracões ou simples telheiros, no fundo de quintais. Já as fábricas maiores

---

[74] Idem, Ibidem, p. 75.
[75] Idem, Ibidem, p. 75.
[76] LEFEBVRE, Henri, O direito à cidade, Editora Moraes, São Paulo, 1991, p. 15.

se destacam, quando não por suas chaminés, pelo menos pela grande extensão de suas fachadas e seu amplo portão de entrada".[77]

Se os trabalhadores tinham a vantagem de morar próximo ao emprego eles tinham que arcar quase sempre com a desvantagem sazonal dos alagamentos. Assim o ganho de não precisar se locomover muito para ir trabalhar, e com isso economizar algum dinheiro, parecia compensado pelo fato de que muitas vezes poderiam perder seus poucos bens materiais com alguma chuva mais forte. Assim confirmam Barro e Bacelli ao dizer que no Ipiranga, nas *"partes baixas e alagadiças ficam as casas, vilas e barracões, estes em fase de favelização, onde o proletariado que recebe pouco além do salário mínimo submete-se semanalmente ao martírio de angustiar-se com o aparecimento de qualquer nuvem que prenuncie chuva e, portanto, a possibilidade de ter seus pertences e filhos atolados em meio metro de água ou mais, para ter a possibilidade, como nos casos anteriores, de ter o local de trabalho a poucos passos da residência."*[78]

A ferrovia Santos-Jundiaí e suas estações tiveram também uma parcela de importância na atração de massas de trabalhadores a se estabelecerem nas suas margens. Em alguns casos a estação ferroviária acabou cristalizando uma forma de ocupação que se repetiu em diferentes lugares ao redor da cidade, principalmente distante dela, e que foram importantes no que diz respeito à construção e consolidação da metrópole. No caso aqui estudado, esta forma de ocupação é característica ao redor da estação do Ipiranga, que curiosamente ajudou a expandir o bairro de Vila Prudente e não propriamente o Ipiranga. Tal forma de ocupação ao redor das estações ferroviárias é assim explicada por Langenbuch:

"As estações ferroviárias que foram sendo estabelecidas nos arredores paulistanos se constituíram, assim, em pontos de convergência de produtos e pessoas das áreas circunvizinhas. Isto conferia ao local das estações a oportunidade de assumir uma modesta função regional. Pequenos, às vezes quase insignificantes, povoados surgiam em tôrno da estação, com vendas e botequins destinados a servir aos caipiras dos arredores, que agora para aí convergiam em busca da estação."[79]

Langenbuch chama tal convergência do comércio e moradias operárias de "Povoado-Estação". O próprio Langenbuch não define a estação do Ipiranga e o desenvolvimento ocorrido à sua volta como um "povoado-estação". O desenvolvimento do bairro da Vila

[77] PETRONE, P., op. cit., p. 130.
[78] BARRO, M. & BACELLI, R. op. cit, p. 65.
[79] LANGENBUCH, J. R., op. cit.,1971, p. 104.

Prudente, segundo o autor, deveu-se também em parte aos industriais Falchi que implantaram no bairro citado indústrias de cerâmica, tecelagem de seda, fábrica de 'sabão fino e grosso' e graxa para calçados[80]. Desta maneira, esclarece o autor: *"Se por um lado a vizinhança da estação ferroviária (Ipiranga) teve importância em sua implantação e posterior desenvolvimento, por outro lado a sua existência se deve à iniciativa dos irmão Falchi. Estes, concomitantemente com o loteamento, estabeleceram fábricas aí, que de per si parecem ter se instituído em pólo de desenvolvimento local."*[81]

Este processo de indução *ferrovia – indústria - vilas operárias* nas áreas de várzea impulsionou a construção de subúrbios industriais e acelerou a urbanização de extensas áreas ampliando o *continuum* urbano. Até mesmos as áreas mais distantes da cidade atraíam operários a se estabelecerem próximos da linha férrea. Desta maneira não estavam sendo ocupados apenas os trechos dos interstícios entre os núcleos urbanos mais próximos do centro e o próprio centro, mas também as extensas áreas mais distantes do corpo principal da cidade. *"Através dos povoados-estações que se localizaram sobre a várzea do Tietê, como Barra Funda, Água Branca, Lapa, começaria a estabelecer-se uma certa articulação entre as várzeas mais distantes e a cidade propriamente."*[82]

"A intensa implantação industrial ao longo das ferrovias ***convidava*** *os operários a se estabelecerem em tôrno das estações ferroviárias sitas fora da cidade, onde poderiam adquirir terrenos, ou alugar casas, a preços mais razoáveis – enquanto se beneficiavam de um meio de transporte rápido e de preço acessível entre local de residência e local de trabalho."*[83] *Conseqüentemente "vários trechos lindeiros a ferrovias, não dotados de fábricas, conheceram um expressivo desenvolvimento suburbano de cunho residencial, formando-se em tôrno de suas estações autênticos subúrbios – dormitórios."*[84]

Muitas vezes este processo era impulsionado por empresas imobiliárias que faziam a malha urbana avançar mesmo sobre áreas alagáveis.[85]

A este processo de urbanização industrial nos subúrbios Langenbuch chamará de "suburbanização industrial" que se instalava, sobretudo nas áreas de várzea.

Ainda tentando explicar este intenso fenômeno de ocupação industrial e residencial que seguia padrões mais ou menos parecidos, Langenbuch trata das indústrias que necessitavam de água nos seus processos industriais e se instalavam na vizinhança de um

---

[80] Idem, Ibidem, p. 86.
[81] Idem, Ibidem, p. 86.
[82] SEABRA, O., op. cit., p. 38.
[83] LANGENBUCH, J. R. op. cit., 1971, p. 135. (grifo nosso)
[84] Idem, Ibidem, p. 149.

rio (Tietê ou Tamanduateí) daí unindo elementos físicos e de infra-estrutura fundamentais ao seu pleno funcionamento. Desta maneira conjugavam fatores que Langenbuch identifica como o trinômio *ferrovia – terreno grande e plano – curso d'água*, mas o próprio autor vai frisar que *"para a maioria dos ramos industriais é suficiente o binômio ferrovia – terreno grande e plano"*[86].

Segundo Langenbuch já na década de 30 era possível notar uma faixa contínua de fábricas, armazéns e galpões de depósitos que se estendia para além da área deste estudo, sempre a acompanhar as linhas férreas. Muitas indústrias construíram desvios bem longos que possibilitavam que os vagões atingissem locais situados a certas distâncias da linha principal.[87]

É o caso específico do loteamento do Parque da Mooca, tipicamente industrial, situado entre a Mooca e a Vila Prudente. Toda a área mais baixa deste loteamento foi destinada à ocupação industrial e de grandes armazéns de depósitos. As empresas que se situavam no local tinham a vantagem de serem servidas por longos desvios da ferrovia, ou seja, de ter "as vantagens do transporte ferroviário de 'porta a porta'".[88] Completa Langenbuch: "Como a área em questão se estende longitudinalmente, de modo paralelo e contíguo à linha férrea, o arranjo provocou um alargamento local da Faixa Industrial de Beira-Linha, que aqui chega a medir cerca de 800 metros no sentido perpendicular à ferrovia."[89]

Parece não precisar de mais demonstrações o fato que já no começo deste século *"a zona industrial da cidade, já também definida, encontrava-se localizada principalmente nos bairros de várzea, não longe das vias-férreas."*[90]

É difícil precisar o quanto foi importante o espaço das várzeas para a ocupação industrial assim como, de todo o aparato e equipamento urbano indispensável à dinâmica da industrialização. Durante décadas a instalação das indústrias pareceu não sofrer grandes dilemas quanto à sua localização dentro da cidade. A disponibilidade de espaços nas várzeas possibilitou a implantação de extensos parques industriais somados e misturados a inúmeros bairros operários. Desta maneira as várzeas, no tocante à industrialização foram um fator importante na estruturação, na construção do espaço urbano paulistano, na integração ferroviária com os arredores e regionalmente, no assentamento de inúmeros

[85] SEABRA, O., op. cit., p. 50.
[86] LANGENBUCH, op. cit., 1971, p. 145.
[87] LANGENBUCH, J. op. cit.,mimeo. p. 14.
[88] Idem, Ibidem, p. 15.
[89] Idem, Ibidem, p. 15.

bairros operários e plantas de fábricas que necessitam de extensos terrenos planos como armazéns, galpões etc.

[90] PETRONE, P., op. cit., p. 152.

2. AS VÁRZEAS

As razões que levaram à escolher das várzeas para o estudo da desindustrialização na cidade de São Paulo estão diretamente ligadas à sua importância na industrialização da cidade, assunto discutido anteriormente.

Porém, a quais várzeas estaríamos nos referindo? Se pensássemos nas várzeas no seu sentido restrito, como áreas alagadiças com solo e vegetação típicos, ela ainda existiria nas áreas industrializadas da cidade de São Paulo? É claro que não. Esta várzea foi intensamente transformada. Em vários momentos, a fim de se verem livres das inundações, os homens as drenaram, retificaram os rios etc... Depois, ainda, estes espaços foram edificados, recebendo inúmeras industriais, áreas residenciais e uma série de equipamentos urbanos e metropolitanos dos mais diversos.

A várzea como descrita anteriormente não existe mais, porém todas as suas características não foram totalmente transformadas a ponto de se falar na sua extinção. Uma das características mais marcantes das várzeas na paisagem paulistana ainda persiste: os seus amplos espaços planos ao longo dos rios. Poder-se-ia discutir ainda que, apesar das transformações ocorridas para se evitar o alagamento às margens dos rios, a cidade ainda sofre sazonalmente a condição natural das várzeas. De outra forma, independentemente das várzeas terem sido intensamente transformadas, elas permanecem pela sua importância histórica: seja pelos topônimos, nome de ruas, seja pelo futebol jogado na várzea e que caracteriza uma forma de se praticar este esporte etc...

É importante deixar claro que quando falamos de várzea neste trabalho estamos falando de um espaço transformado e produzido socialmente. Apesar do nome nos remeter a um sentido físico natural estamos, afinal, falando de um espaço humanizado que foi produzido historicamente e que se redefine, entre outros fatores e em parte, por meio do recuo industrial nestas áreas e de novas intervenções humanas.

As razões preliminares da escolha de um aspecto natural do sítio paulistano estão também relacionadas à importância das várzeas para a cidade de São Paulo. A história das várzeas na história da cidade é uma história "*modesta e marginal*", nas palavras de Aziz Ab'Saber. Tais razões podem aqui ser explicadas de modo bastante sintético, por que não é objetivo do trabalho discorrer sobre o uso das várzeas na história da cidade. Adiante, daremos uma importância maior a considerações sobre as várzeas, enquanto elemento

natural e, sobretudo, as várzeas do Tamanduateí, no final do século XIX e início do século XX.

Sabemos que as áreas alagadiças das margens do Rio Tamanduateí e do Rio Tietê no início da ocupação dos jesuítas, eram parte de um sistema de defesa do núcleo povoador. Elas constituíram um fator "*capital na escolha da localização urbana. As várzeas foram uma garantia de segurança em um tempo em que o pequeno grupo europeu tinha muito a temer das tribos indígenas vizinhas.*"[91] Neste sentido, a cidade de São Paulo nasce ligada às várzeas, dando-lhe um significado e uma importância para a manutenção e segurança das atividades jesuíticas e depois, à transformação do núcleo de assentamento em núcleo urbano. Desta forma faz sentido o dizer de Arroyo:

"*É o rio que nem sempre pode ser, integralmente, um elemento de colaboração, mas é sempre um elemento de segurança e orientação, condição da criação de raízes, ou seja, de povoados*".[92]

Se como barreira natural as várzeas aparecem como fator positivo, por outro lado ela já trazia consigo, desde o primeiro momento, seu aspecto limitador da expansão das atividades dos jesuítas. Suas periódicas inundações dificultavam o acesso ao leito mais profundo útil à navegação.

Este limite natural da colina onde se assentava o Colégio de São Paulo era ao mesmo tempo proteção e limitação. Entretanto, as vantagens advindas da dificuldade de acesso e que, portanto, consistiam na segurança do povoado eram maiores e mais urgentes que os obstáculos momentâneos causados pelas inundações.

Mas cessados os ataques indígenas, que vão até 1596, o fator de proteção assegurado pelas várzeas já não fazia mais sentido[93]. Deste momento em diante a vila de São Paulo começa a sentir o aspecto limitador dos terrenos alagados do Tamanduateí.

Até meados do século XIX a presença dos campos de várzea apresentava diferentes usos para os moradores da, ainda pacata, cidade de São Paulo. Entretanto, a partir de então começariam a se acentuar as questões sobre a limitação à expansão urbana da cidade.

No primeiro caso, a utilização dos campos de várzea pela população era dividida basicamente de duas formas: trabalho e lazer. Muitas vezes, porém estas duas atividades se encontravam misturadas tornando-se praticamente impossível separá-las. É o caso da prática da caça e da pesca. Noutras se sobressaia a atividade produtiva, como exemplo

---

[91] MONBEIG, Pierre, La croissance de la Ville de São Paulo. Grenoble, Institut de Revue Alpine, 1953.
[92] ARROYO, Leonardo, Relação do Rio Tietê, Editora Obelisco, São Paulo, 1965, pág. 12.
[93] Silva, Raul de A. Idem, Ibidem, pg. 17

tínhamos os tiradores de areia e argila e as lavadeiras de roupas. E ainda, o caso do uso das várzeas e rios apenas por seu aspecto lúdico. Seja para os piqueniques, os esportes ou a mera contemplação da paisagem.

No segundo caso, as várzeas, por causa de sua condição natural, se tornaram uma questão e uma preocupação urbanística, mais precisamente nas últimas décadas do século XIX quando a cidade começa a viver um crescimento jamais visto. A problemática da expansão urbana é então muito presente.

Mas como se caracterizariam as antigas várzeas paulistanas?

Várzeas: um elemento natural

Buscaremos identificar as características físicas do elemento natural que terá sua ocupação humana estudada. Neste trabalho não há, neste momento, uma preocupação quanto a uma definição precisa da abrangência das várzeas nem dos terraços fluviais, porém é importante situarmos sua descrição para termos esclarecido o que estamos a expor.

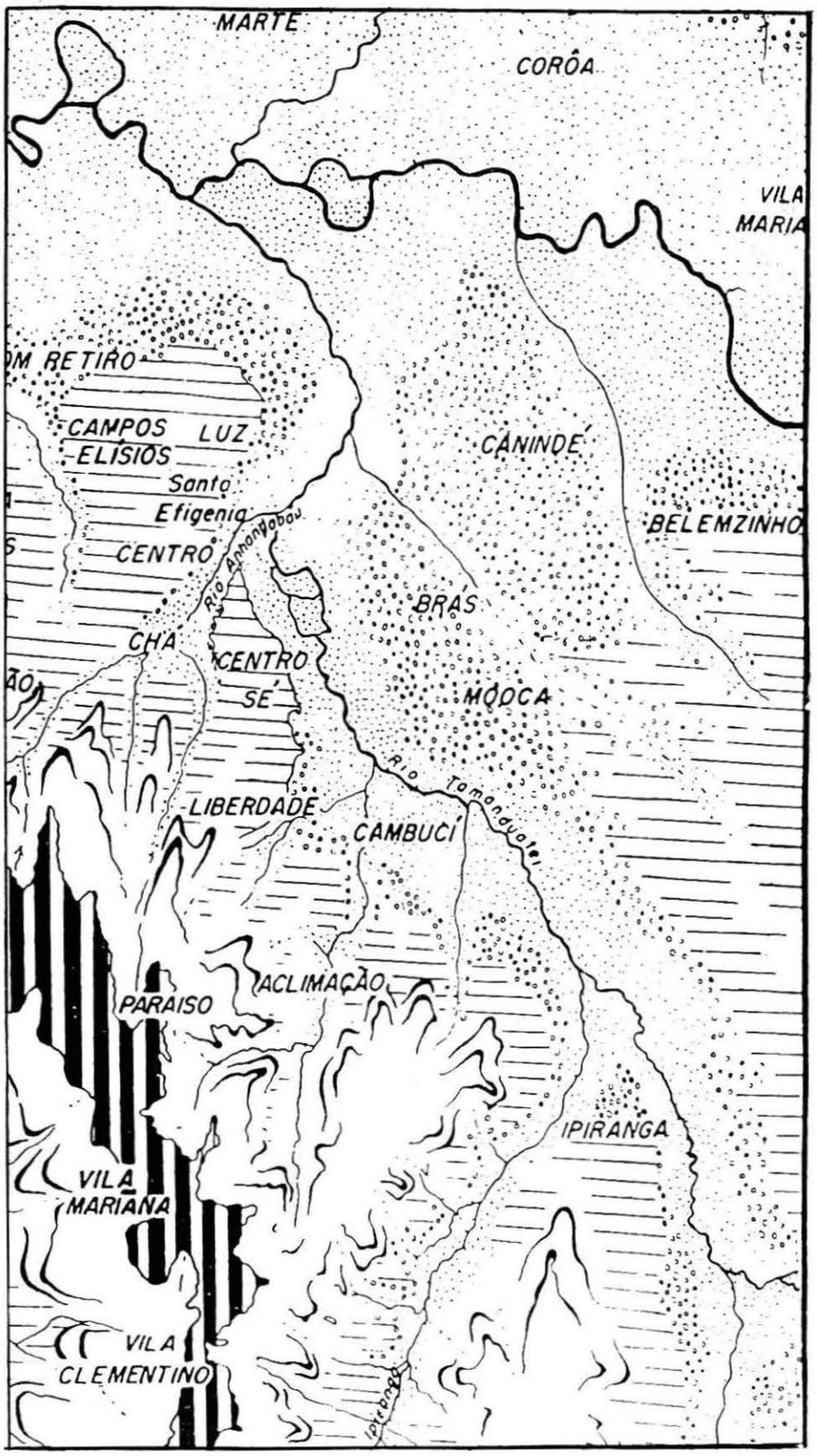
Aziz Ab'Saber num de seus trabalhos, intitulado "*O sítio urbano de São Paulo*", define as várzeas como "*todos os terrenos de aluviões recentes, desde os brejais das planícies sujeitas à submersão anual, até às planícies mais enxutas e menos sujeitas às inundações, existentes nas porções mais elevadas do fundo achatado dos vales.*

Desta forma, as várzeas paulistanas são constituídas por alongadas planícies de relêvo praticamente nulo, formadas pelas aluviões holocênicas dos principais rios que cruzam a bacia de São Paulo."[94]

Ab'Saber ainda explica que as várzeas paulistanas formavam um conjunto de depósitos aluviais de idade bem recente, no qual a origem obedece às normas clássicas da sedimentação em planícies de inundação, também chamadas, em inglês, de "flood plains".[95]

Estes conjuntos permaneceram ocupando os vazios entre os baixos terraços fluviais pleistocênicos e colinas pliocênicas. Formavam-se, então, estas planícies com as irregularidades no fundo da calha dos vales regionais preenchidas e aterradas. "*Os limites altimétricos, dentro dos quais estão compreendidas tais planícies, ficam balizadas pelas*

[94] AB'SABER, A., op. cit., p. 209.
[95] Idem, Ibidem, p. 210.



O **Espigão Central** (800-820 m). Plataforma interfluvial Tietê-Pinheiros, principal remanescente da superfície de erosão de São Paulo, no interior da bacia sedimentar paulistana. Nas colinas de além-Tietê as plataformas interfluviais análogas estão muito dissecadas.

Altas colinas e espigões secundários, esculpidos nas abas das primitivas plataformas interfluviais das colinas paulistanas (790-795m).

Terraços Fluviais do nível intermediário (745-750m). Plataformas interfluviais secundárias, esculpidas nas abas do Espigão Central e dotadas de marcante tabularidade local.

Baixos terraços fluviais dos vales dos rios Tietê e Tamanduateí. Nível de terraços flúvio-aluviais de tipo "fill-terraces", em geral mantidos por cascalheiros e aluviões antigas. Altitude média: 725-730m.

Planícies aluviais do Tietê e Tamanduateí e seus afluentes. Em geral, dotadas de dois níveis: um, raso, baixo e submersível, outrora afetado por cheias anuais; e outro, ligeiramente mais alto e menos encharcado, sujeito apenas às cheias periódicas. Altitude média das grandes planícies: 720-722m.

Fonte: Adaptado de **AB'SABER**, Aziz Nacib, O sítio Urbano de São Paulo, In: AZEVEDO, Aroldo de (direção), A cidade de São Paulo – Estudos de Geografia Urbana – A Região de São Paulo, Volume I, São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1958, pp. 238, 239. Escala aproximada 1:48000

cotas de 719 e 723 m, o que lhes dá uma amplitude altimétrica excessivamente modesta, nunca superior a 4 metros."[96]

Na cobertura superficial das várzeas encontrava-se, com certa facilidade, um solo turfoso escuro, "*o qual recobria as baixadas mais enxutas daquelas planícies, até os sopés mais suaves das colinas e atingindo eventualmente as zonas deprimidas dos terraços e níveis tabulares intermediários.*"[97]

A várzea do Tamanduateí, que nos interessa especificamente neste estudo, alonga-se de Sudeste para Noroeste, "*ocupando, quanto à ordem de grandeza, o terceiro lugar entre as planícies aluviais paulistanas. Prolonga-se de São Caetano ao Pari, através de 16 km de planícies de 200 a 400 metros de largura, as quais permanecem embutidas entre baixos terraços fluviais pleistocênicos e colinas pliocênicas.*"[98]

Quanto à altitude destas planícies, de relevo com amplitude altimétrica modesta, as várzeas são definidas assim:

a) Planícies de inundação, sujeitas apenas às grande cheias, de zonas largas e contíguas, situadas entre 722 e 724 metros.

b) Planícies de inundação, sujeitas à inundações anuais, zona de banhados marginais e meandros abandonados, situadas entre 719 e 721 metros;

Desta maneira, Ab'Saber considera as várzeas até a altitude de 724 metros. A partir desta altitude atinge-se o nível de terraços. Os terraços fluviais, pelo que nos parece, por vezes foram confundidos com a própria várzea. A grande parte das ocupações feitas pelas ferrovias em São Paulo, pelas indústrias e áreas residenciais foram primeiramente implantadas sobre os terraços fluviais, que também são chamados, em inglês, de "*fill terraces*". Tal a relação dos terraços fluviais com as construções que avançavam em direção às baixadas do sítio paulistano que, pelo menos, até a década de 1950 era possível verificar "*que os limites das áreas de construções urbanas se vêem determinados pelo talude dos terraços.*"[99]

Desta maneira faz-se necessário defini-los melhor. Aziz Ab'Saber define os terraços fluvias como "*baixas plataformas aluviais, relativamente enxutas, que ladeiam, de maneira descontínua, as principais baixadas da região de São Paulo. Os depósitos desses terraços são constituídos geralmente por aluviões sobrelevadas, de material arenoso ou argilo-arenoso, em que se incluem, quase invariavelmente, um ou mais horizontes de*

---

[96] Idem, Ibidem, p. 210.
[97] Idem, Ibidem, p. 214.
[98] Idem, Ibidem, p. 210,211.
[99] Idem, Ibidem, p. 207.

seixos de quartzo e de quartzito, pequenos e médios, parte rolados, parte fragmentários."[100] Quanto à altitude média dos terraços fluviais, de acordo com Ab'Saber, é de 724-730 metros.[101]

Algumas das maiores extensões de terraços fluviais, de acordo com Ab'Saber, foram verificadas ao longo do Tamanduateí, como no Brás, na parte baixa da Mooca e no Pari. No geral, era possível distinguir, através da observação simples, a separação entre os terraços fluviais e os terrenos das planícies de inundação ou várzeas. Tal diferenciação era facilitada pela presença de pequenos taludes. Quando não existiam estes taludes, os rebordos dos terraços fluviais tinham uma terminação em rampas suaves e progressivas, os quais, nestes casos, dificultavam um pouco a separação entre os terraços e as várzeas.[102]

Outro fator que complicaria a definição da composição sedimentar dos terraços era a presença, em alguns trechos, de depósitos turfosos, como anteriormente comentado, que atravessavam desde a parte mais baixa nas várzeas, passando pelos terraços e chegando aos sopés das colinas. Ab'Saber faz um estudo detalhado da composição sedimentar dos depósitos nos terraços, assim como nas várzeas, porém não vem ao caso aqui, e nem é nosso interesse, detalhar precisamente cada um.

O nível hidrostático nas várzeas é bastante raso. Segundo Ab'Saber nos poços abertos nas partes mais elevadas das várzeas, constatou-se que o nível está "quase a flor da terra". Após a abertura destes poços a água permaneceu entre 0,50 m e 1 m de profundidade. A água encontrada tinha o aspecto turvo. Esta era repleta de impurezas minerais e, portanto, não era potável. Já nos terraços fluviais, "*sustentados por cascalheiros, o nível hidrostático é bem mais baixo do que nas várzeas, atingindo de 2,5 m a 4 m de profundidade, sendo que a água é sensivelmente mais pura que a das várzeas*".[103]

Em relação à sua vegetação original as várzeas eram compostas de "*formações arbustivas, próprias dos terrenos inundáveis.*" (...) constatava-se "*...a presença de formações herbáceas, simples tapete vegetal a recobrir as colinas da região, onde manchas escassas de capoeiras raquíticas surgem a quebrar-lhe a homogeneidade do aspecto: são aquelas mesmas 'pequenos capões de mato, pouco elevados, de considerável extensão, muito próximos uns dos outros, em alguns pontos contíguos, e disseminados em*

[100] Idem, Ibidem, p. 206 e 207.
[101] Idem, Ibidem, p. 207.
[102] Idem, Ibidem, p. 207 e 208.
[103] Idem, Ibidem, p. 216.

meio de tabuleiros de relva muito rente ao solo', conforme a descrição de Saint-Hilaire."[104]

Como sabemos tais áreas de várzea e terraços fluviais encontram-se intensamente ocupadas e transformadas, de maneira que não há remanescentes da vegetação original.

Várzeas: lazer e trabalho no início do século XX

> *"Neste plano, que imitava o estilo dos prospectos barrocos, as proximidades da rua dos Crocodilos estavam assinaladas em branco, assim como nos mapas geográficos costumam ser marcadas as regiões polares, os países desconhecidos ou incertos. Provavelmente o tipógrafo recusava-se a reconhecer este bairro como parte do conjunto urbanístico, e exprimia a sua objeção desta forma singular e estigmatizante. (...) Os moradores natos da cidade mantinham-se longe daquele sítio, habitado pelos marginais, pela plebe, pelas criaturas sem caráter e sem densidade."*
> *Lojas de Canela*, Bruno Schulz

Muitos daqueles que se puseram a escrever sobre a cidade de São Paulo durante os séculos XIX e XX destacavam a presença e as dificuldades apresentadas pelas várzeas para a expansão urbana. Neste sentido é interessante a afirmação de Ab'Saber sobre quanto a várzea se mostrava um limite muitas vezes preciso:

"Tempo houve em que as linhas de limites entre as planícies aluviais e os sopés das baixas colinas e terraços fluviais marcavam, com exatidão surpreendente, as fronteiras entre a área efetivamente urbanizada e as áreas de baldios e brejais abandonados."[105]

Ab'Saber ainda acrescentará que as várzeas *"tiveram o importante **papel negativo** de verdadeiras fronteiras naturais"*[106] e que durante algum tempo este fato teria como conseqüência a divisão da cidade em blocos, como foi comentado no capítulo anterior.

Não serão poucos os autores a enfatizar este aspecto limitativo das várzeas. Muitas vezes acrescido do fato de ser algo negativo. Porém, os autores que trataram do tema diferenciaram no momento das ponderações entre o aspecto físico natural limitativo das várzeas e as várzeas como espaço apropriado para os mais diferentes usos.

O geógrafo Pierre Monbeig foi um, entre tantos, que abordou tal tema várias vezes. Da seguinte forma ele resume o que seriam as várzeas para a cidade:

"... as várzeas aparecem, pois como um elemento essencial do sítio paulista: um elemento repulsivo, fator de isolamento, obstáculos para o urbanista moderno..."[107]

---

[104] FRANÇA, Ary, O quadro climato-botânico, In: AZEVEDO, Aroldo de (direção), A cidade de São Paulo – Estudos de Geografia Urbana – A Região de São Paulo, Volume I, São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1958, pg. 100.
[105] AB'SABER, A., op. cit., p. 221.
[106] Idem, Ibidem, p. 221. (grifo nosso)

Fator de isolamento e obstáculo para o urbanismo serão denominações bastante repetidas acerca do que foram as várzeas para a cidade que se expandia. Porém, nos chama a atenção as várzeas serem, para Monbeig, também um elemento repulsivo, ou seja, que afasta, repele e causa aversão. Podemos então perguntar: a quem seria repulsivo ou causaria aversão?

Em outros momentos, Monbeig acrescenta às várzeas outros elementos topográficos que também se constituiriam em obstáculos à urbanização:

"Sem dúvida confere à metrópole moderna um tom particular: a paisagem urbana paulista muito deve à topografia das colinas, dos barrancos e das várzeas. Mas tal relevo corresponde mal às necessidades de uma grande cidade. O dispositivo topográfico deixou de ser um fator favorável desde o dia em que as condições históricas mudaram profundamente: tornou-se um obstáculo."[108]

Monbeig remete à história a discussão sobre o sítio urbano de São Paulo; este, então, se facilitou a vida da cidade em determinados momentos históricos, já não corresponderia mais às suas necessidades. O autor insiste nesta questão ao acrescentar que *"...o geógrafo pode lembrar que o principal obstáculo do urbanismo paulista vem do sítio escolhido há quatro séculos. Lembremos que, se êle convinha aos fundadores, passou a ser um embaraço constante à vida da metrópole..."*[109]

Na fala de Monbeig não há ponderação a respeito de como um elemento (ou elementos naturais) pode dificultar ou impossibilitar o desenvolvimento da cidade. Além destas dificuldades as várzeas ainda seriam algo não apreciável como elemento da paisagem paulistana: *"No estado natural, a várzea do Tamanduateí não era mais atraente que a do Tietê,..."*[110]

E as várzeas do Tietê também não pareciam ser atrativas para Monbeig por que ao descrever a paisagem percorrida pelo trem que vinha pela Central do Brasil, a partir de Mogi das Cruzes para São Paulo, e que passa praticamente por toda sua extensão na várzea do Tietê afirma que *"...o trem corre em campo desnudado, desprovido de encanto."*[111]

Desta maneira nos parece que as várzeas, a partir do século XIX, eram totalmente inúteis para a cidade, sem fim nem utilidade alguma, nem como paisagem era apreciável.

---

[107] MONBEIG, P., op. Cit., 1953, p. 13
[108] MONBEIG, P., op. Cit., 1957, p. 83.
[109] Idem, Ibidem, p. 103.
[110] MONBEIG, P., op. cit., 1953, p. 13.
[111] Idem, Ibidem, p. 10.

Pode parecer também que ninguém ocupava ou utilizava aqueles espaços que atrasavam o desenvolvimento da cidade, mas não era o caso.

Carlos José Ferreira dos Santos ao procurar o elemento nacional na São Paulo do início do século XX, em seu trabalho *"Nem Tudo Era Italiano – São Paulo e Pobreza (1890 – 1915)"*, lança seu olhar sobre alguns espaços da cidade ocupados pela população pobre e nacional. Dentre estes espaços é significativo seu estudo sobre a Várzea do Carmo. Partindo da análise de fotografias tiradas entre 1860 e 1920 da Várzea do Carmo e adjacências o autor identifica diferentes trabalhadores e usos das várzeas. Paralelamente mostra como estes sujeitos sociais com seu trabalho, comportamentos e *"como viviam sua experiência na cidade, contrapunham-se às normas e códigos desejados."*[112]

Entre os diversos tipos de trabalho e usos desempenhados na várzea, talvez um dos mais conhecidos e populares tenha sido o das "lavadeiras da várzea" ou "lavadeiras do Carmo". Eram mulheres, em sua *"maioria **ex-escravas e mamelucas**"*[113], que carregavam trouxas de roupas para serem lavadas à margem do rio Tamanduateí. Muito provavelmente elas lavavam roupas que não eram delas, faziam o serviço por encomenda de alguns ou, o que é mais provável, faziam-no como parte do serviço que desempenhavam como empregadas domésticas. Estas mulheres que eram das camadas mais pobres da população aparecem muitas vezes no trabalho de cronistas e memorialistas paulistanos. As lavadeiras formavam um grupo social que devia assim ter alguma importância para a cidade em fins do século XIX e começo do século XX, não apenas por marcar presença na paisagem da cidade, mas porque seu trabalho devia ser muito requisitado na época. Desta forma, o trabalho das lavadeiras estava inserido na produção social da cidade e *"para o viver urbano de muitas famílias e mesmo para o próprio funcionamento da modernidade paulistana, essas mulheres eram essenciais."*[114]

Além das lavadeiras outro grupo bastante presente na várzea do Carmo, e destacado por Carlos José, era o dos caipiras ou caboclos que vinham com suas carroças ou carros-de-bois de lugares distantes do centro de São Paulo (Penha, Nossa Senhora do Ó, Santana, Santo Amaro, Guarulhos e outra localidades)[115] trazer ou levar produtos do chamado Mercado Caipira que se localizava na Várzea do Carmo ao lado do Mercado Municipal. Desta forma o Mercado era um ponto de encontro desta população pobre e *"a Várzea do*

---

[112] SANTOS, Carlos José Ferreira dos, Nem tudo era italiano: São Paulo e Pobreza: 1890-1915, Annablume Editora, São Paulo, 1998,

[113] SESSO JUNIOR, Geraldo, Retratos da Velha São Paulo. São Paulo: Gráfica Municipal, 1983, p. 79. (grifo nosso)

[114] SANTOS, C. J. F., op. cit., p. 99.

Carmo provavelmente era, há muito tempo, o lugar de maior confluência dos caipiras e de todos os que vinham das áreas mais distantes para negociar seus produtos."[116]

As águas do Tamanduateí, na altura da Várzea do Carmo, também eram muito usadas para dar de beber a cavalos ou para sua lavagem e limpeza. Em algumas fotos, do trabalho de Carlos José, podemos verificar tílburis ou mesmo só os cavalos sendo lavados.

Todos estes trabalhadores que utilizavam a várzea para diferentes usos estavam integrados ao trabalho social na cidade e esta dependia deles para seu desenvolvimento. Desta maneira é a própria várzea que estava integrada à cidade e aos distantes pontos ao redor dela. Os trajetos percorridos a pé pelas lavadeiras como os longos caminhos dos carros-de-boi puxados pelos caipiras, formavam a teia de relações daqueles diferentes lugares ligados pelo trabalho daqueles homens e mulheres.

Deste modo o que Seabra afirma sobre os tiradores de areia e oleiros do Tietê também faz sentido aqui: "*...antes que pudesse aparecer materialmente a cidade nas várzeas, as várzeas existem em função da cidade. Ao mesmo tempo que as várzeas começaram a ser circundadas pela cidade, processo que as redefinia para usos urbanos potenciais, elas já existem em função da cidade. Contingentes de trabalhadores (...) participam com seu trabalho dos circuitos urbanos da riqueza, integrando-se à vida da cidade como consumidores e como produtores.*"[117]

Entretanto, a Várzea do Carmo assim como as pessoas que a freqüentavam não eram vistos sempre desta maneira, como parte integrante e necessária da cidade. Para as autoridades políticas e classes mais abastadas, a Várzea do Carmo e sua população era um mal a ser combatido pela cidade. Nesse aspecto é reveladora a declaração de Washington Luis, então prefeito da cidade na segunda década do século XX, a respeito da necessidade do ajardinamento da Várzea do Carmo e criação do que mais tarde seria o Parque Dom Pedro II:

"(O parque) *Não pode ser adiado porque o que hoje ainda se vê, na adiantada capital do Estado, a separar brutalmente do centro comercial da cidade os seus populosos bairros industriais, é uma vasta superfície chagosa, mal cicatrizada em alguns pontos, e, ainda escalavrada, feia e suja, repugnante e perigosa, em quase toda a sua extensão. Nessa vasta superfície acidentada, de mais de 25 alqueires de terra, após a época das chuvas, ficam estagnadas águas em decomposição que alimentam viveiros assombrosos de*

---

[115] Idem, Ibidem, p. 101.
[116] Idem, Ibidem, p. 106.
[117] SEABRA, O., op. cit., p. 77.

mosquitos, que levam o incômodo e a moléstia aos moradores confinantes; no tempo da seca formam-se aí trombas de poeira que sujam e envenenam a cidade; a espaços, o mato cresce a esconder imundícies que o sustentam, não obstante o zelo da Limpeza Pública, tudo isso com grave dano para a saúde dos munícipes. É aí que, protegida pelas depressões do terreno, pelas voltas e banquetas do Tamanduateí, pelas arcadas das pontes, pela vegetação das moitas, pela ausência de iluminação se reúne e dorme e se encachoa, à noite, a vasa da cidade, numa promiscuidade nojosa, composta de negros vagabundos, de negras edemaciadas pela embriagues habitual, de uma mestiçagem viciosa, de restos inomináveis e vencidos de todas as nacionalidades, em todas as idades, todos perigosos. É aí que se cometem atentados que a decência manda calar; é para aí que se atraem jovens estouvados e velhos concupiscentes para matar e roubar, como nos dão notícias os anais judiciários, com grave dano para a moral e para a segurança individual, não obstante a solicitude e a vigilância de nossa polícia. Era aí que, quando a polícia fazia o expurgo da cidade, encontrava a mais farta colheita. Tudo isso pode desaparecer e tendo sido já muito melhorado com a canalização e aterrados feitos sendo substituído por um parque seguro, saudável e belo, como é o do projeto Cochet. Denunciado o mal e indicado o remédio, não há lugar para hesitações porque a isso se opõem a beleza, o asseio, a higiene, a moral, a segurança, enfim, a civilização e o espírito de iniciativa de São Paulo."[118]

Carlos José, no mesmo trabalho, analisa de modo bastante crítico as palavras do prefeito Washington Luís. Seu olhar focaliza principalmente como o poder público (na figura do prefeito) entende e lida com a parcela da população (nacional e pobre) que freqüentava a Várzea do Carmo.

Segundo Carlos José, o prefeito parece não distinguir a população do próprio lugar que é a Várzea do Carmo, ambos são perigosos e insalubres para a cidade. E como tais, fugindo do modelo urbanístico sanitário pretendido, precisavam ser remediados. O autor chama a atenção para o uso das expressões médico-sanitárias usadas pelo prefeito ao descrever a várzea como uma "chaga mal cicatrizada" que deveria ser extirpada pela ação "científica" do urbanismo[119]. A preocupação do prefeito se baseava, sobretudo, na necessidade do controle dessa área como da população que a ocupava, que demandava inclusive uma ação policial.

---

[118] TORRES, Maria Celestina Teixeira Mendes, O bairro do Brás. História dos bairros de São Paulo. São Paulo, SMC/PMSP, s.d. (2ª. ed. 1985), p. 182-3.
[119] SANTOS, C. J. F. dos, op. cit. p. 68-9.

O incômodo causado pela população que freqüentava a várzea estava no seu comportamento, que não obedecia às regras de uma cidade que se queria europeizar e, para alguns, caminhava nesta direção já que *"...São Paulo tornava-se uma das maiores cidades brancas sob o trópico"*[120], como destaca, repetidamente, Monbeig.

A vivência da população pobre que freqüentava a Várzea do Carmo e sua experiência da cidade através do seu trabalho não se enquadravam num modelo disciplinador, higienizador e moralizador do urbanismo pensado por Washington Luís para a cidade de São Paulo. A parcela da população que ocupava a várzea *"carregava no corpo as marcas de um passado não desejado e no comportamento a resistência à lógica do que se pretendia consolidar."*[121]

"No lugar do perigoso e do incontrolável, um parque seguro; do promíscuo, o saudável; do feio, o belo; da sujeira, o asseio e a higiene; da imoralidade, a moralidade; da barbárie, a civilização. No lugar da antiga Várzea freqüentada por incivilizados negros e mestiços, um confortável parque construído a partir do projeto do francês Cochet..."[122]

Não se pretende discutir se a Várzea do Carmo era um local sujo, insalubre ou não. Sabemos que desde o início do século XIX a várzea tinha sido depósito de lixo da cidade[123]. Ao final daquele século e início do século XX o problema do lixo se agravara. O que nos importa (e que nos parece bastante presente e significativo nas palavras do prefeito) é como eram vistas pelas autoridades as várzeas e a população que dela vivia. O que nos parece evidente é o incômodo do poder público diante de um espaço e de uma população que escapava de uma lógica urbanística de ordem e controle.

O controle da população que freqüentava a área da Várzea do Carmo passava obrigatoriamente por um controle do espaço. Para tal controle era necessário transformar aquela área "*chagosa*" em algo são. A sanidade estava numa ordenação espacial que não deixaria margens para a imponderabilidade da natureza e seus freqüentadores, insetos e "*negros vagabundos*".

O Parque (e o controle) nasceria de um plano cartesiano, de formas geométricas criadas a partir de um papel em branco sobre a prancheta do francês Cochet. A vigilância seria possível durante a noite com a iluminação. E uma vez transformada a várzea em

---

[120] MONBEIG, P., op. cit., 1953, p. 42 & op. Cit., 1957, p. 88.
[121] SANTOS, C. J. F. dos, op. cit. p. 91.
[122] SANTOS, C. J. F. dos, op. cit. p. 92.
[123] BRUNO, Ernani Silva. História e Tradições da Cidade de São Paulo. 3 v., Editora Hucitec, São Paulo, 1991, p.166.

parque urbano a incômoda presença de negros e mestiços seria substituída, quem sabe, por brancos a garantir a pretendida europeização.

Para o prefeito Washington Luís a várzea é também algo a separar partes da cidade: o centro comercial dos populosos bairros industriais. Na lógica urbanística do prefeito a várzea não tem função, apenas está a "separar brutalmente" partes da cidade[124] como partes de um corpo. Como uma chaga, uma ferida aberta, dificulta a circulação e o pleno desenvolvimento do corpo. Na paisagem da cidade a várzea é a interrupção do *continuum* urbano.

As várzeas, durante muito tempo, para determinados grupos da sociedade, foram vistas como um espaço a interromper o *continuum* urbano e desta maneira seu pleno desenvolvimento. As inundações sazonais que ampliavam o espelho d'água e que no final da estação das chuvas deixavam inúmeras lagoas e terrenos encharcados repeliam e dificultavam a construção de qualquer edificação. A ausência de construções, edificações e acesso por vias reforçavam, para muitos, a idéia de áreas abandonadas.

Vários autores, entre eles geógrafos, escreveram como se as várzeas não fossem áreas integradas à cidade. Na medida que esta crescia, a ocupação daquelas áreas davam a elas uma utilidade porque até então não tinha nenhuma. Petrone ao comentar a industrialização e urbanização ao longo das linhas férreas em áreas de várzea afirma: *"Cresceu, dêste modo, a área urbanizada e as várzeas do Tamanduateí e do Tietê, naqueles trechos, deixaram de ficar* ***ao abandono***"[125] , ou seja, onde não foi urbanizado continuará ao abandono.

E Pierre Monbeig também escreve da mesma maneira, apesar de verificar nas várzeas alguns usos, ao tratar das obras de retificação do rio Tietê: *"As várzeas deixam de ser* ***manchas brancas no mapa****: as obras de retificação do Tietê contribuem para o seu saneamento; em breve deixarão de ser o refúgio de* ***uma população um tanto à margem dos quadros normais****: já não são o domínio exclusivo dos moleques fanáticos do futebol ou dos oleiros; a colonização urbana vai tirar-lhes o* ***encanto duvidoso***..."[126]

Para Monbeig as várzeas são manchas brancas, provavelmente a interromper a malha viária em um mapa, porque é uma área sem função para a cidade.

As partes em branco, que sugerem ausência, no mapa significam exclusão. Não se trata de uma exclusão espacial apenas, mas, sobretudo, uma exclusão social.

---

[124] Este tema foi anteriormente discutido de como da cidade que crescia em frações, blocos ou núcleos urbanos isolados.
[125] PETRONE, P., op. cit., p. 129, 130. (grifo nosso)
[126] MONBEIG, P., op. cit., 1957, p. 96. (grifo nosso)

Pelo que vimos até aqui, aceitar a presença das várzeas para a cidade e conseqüentemente representá-la no mapa, significava aceitar toda sua realidade espacial e social. As atividades desempenhadas naqueles espaços, fossem elas de lazer ou trabalho, não se "enquadravam" nas atividades qualificadas e por isso, talvez, controladas e regulamentadas pelo poder público.

A presença de *"moleques fanáticos do futebol ou dos oleiros"* não lhe conferem um uso social e suficientemente aceitável a ponto de terem o *"domínio exclusivo"*, até então, sobre aquelas áreas; desta forma acabaria o encanto para aqueles que viam na várzea mais que abandono.

Não foram todos que conheceram as várzeas no início do século que a descreveram como destituída de encanto ou como algo repulsivo. Neste sentido é interessante como Jacob Penteado descreve, no seu livro de memórias, *Belenzinho – 1910*, a ida com sua tia ao Mercado Municipal e sua travessia pela várzea:

"Todas as semanas, eu e tia Roma íamos ao Mercado Municipal, antes Mercado Grande, na rua 25 de Março, ao pé da Rua General Carneiro, antiga Ladeira João Alfredo. Ao seu lado, já nos terrenos da Várzea havia o chamado Mercado Caipira... (...) Um belo passeio, pois atravessávamos a Várzea inteirinha, então cheia de valetas, lagoas e mato bem alto."[127]

Vale lembrar que o trecho indicado por Jacob Penteado e por onde ele fazia "um belo passeio" é a Várzea do Carmo, a mesma citada por Washington Luis.

Também é bastante significativa a dedicatória do livro do Sr. Alcides Barroso Garcia (o Cidão) à barroca, que incluía a várzea da Mooca na década de 40, ao dizer que era ela *"um recanto de encanto e magia"* onde ele passou *"os anos mais maravilhosos"* de sua vida.[128]

É também interessante expor que o próprio futebol praticado na várzea, no início do século, não era bem visto pelos órgãos públicos porque *"a ordem pública avaliava esse tipo de futebol como uma perturbação. Ele desarranjava o universo do lazer regrado (porque era informal), do trabalho (porque era praticado por desocupados) e da disciplina e da lei (porque os praticantes não seguiam integralmente as regras, e os jogos, às vezes, descambavam para a violência)."*[129]

---

[127] PENTEADO, Jacob. Belenzinho, 1910 – Retrato de uma época. São Paulo: Livraria Martins Editora, 1962, p. 58. (grifo nosso)

[128] GARCIA, Alcides Barroso, Mooca, Berço Dourado, São Paulo, 1999, mimeo p. 2.

[129] MORAES, José Geraldo V. de, Cidade e Cultura Urbana na Primeira República, Atual Editora, São Paulo, 1994. p. 95.

E a afirmação de Monbeig de que a retificação do rio e o saneamento acabariam com *"o refúgio de uma população um tanto à margem dos quadros normais"* se aproxima muito dos dizeres de Washington Luís, já comentada anteriormente.

Esta idéia de que uma vez ocupadas as várzeas estas passam a ser integradas à cidade aparece com as primeiras construções significativas nas várzeas que foram as ferrovias, como nesta citação de Maria Celestina Torres sobre o bairro do Brás:

"...,a faixa de terras margeando o Tamanduateí, periodicamente inundada, insalubre e ***mal freqüentada****, terá sua fisionomia modificada, à medida que forem sendo instalados os trilhos da estrada de ferro. (...) Na verdade, terrenos indesejáveis até então, quando a estação ainda não tinha sido construída. Mas, construída a estação da Estrada de Ferro Inglesa em terrenos do antigo Jardim Botânico, hoje Jardim da Luz, ligada mais tarde por novas ruas ao bairro do Brás,* ***tudo mudará****."*[130]

Parece-nos que a construção dos trilhos da ferrovia e da estação seria capaz de uma transformação do que era insalubre, mal freqüentado e indesejável em algo são, bem freqüentado e desejável. Novamente aqui aparece a questão sanitária e de sanidade que perpassa a questão social, de quem freqüenta tal espaço. Quem seriam os novos freqüentadores destes novos espaços? Já tratamos aqui da europeização da cidade.

E que espaço desejável era este? É interessante, talvez para responder esta questão citar o que diz Martins a respeito das representações criadas pelas elites para a cidade de São Paulo.

Como já citado anteriormente Martins ao discutir como o trem, no fim do Império e começo da República, simbolizou esta mudança política por que era *"uma máquina da revolução industrial e do mundo moderno"*, e que, portanto era a própria *"negação e superação do território do vazio e do atraso, por ela atravessado..."*[131] O território do vazio e do atraso, descrito por Martins, vai além do espaço que margeia os trilhos dos trens, ele se refere à monarquia e à escravidão. Neste sentido não entendemos que ele se refira às várzeas (talvez faça sentido no que se refira à sua população). Entretanto os trilhos da ferrovia traziam consigo um sonho, um sonho da elite:

"As elites sonhavam. E nesse sonho a cidade, São Paulo, aparecia atravessada pelo maior símbolo da revolução econômica, a locomotiva,..."[132]

---

[130] TORRES, M. C. T. M., op. cit., p.90. (grifo nosso)
[131] MARTINS, J. de S., op. cit., 1992, p. 132.
[132] Idem, Ibidem, p.132.

Mas o sonho não se resume a esta máquina, se amplia como controle social e econômico sobre os trabalhadores livres, como "personagens do imaginário das elites". Martins está falando especificamente de São Caetano, mas alerta que "*todo subúrbio da cidade de São Paulo e a própria cidade foram, nessa época, concebidos desse modo. A imagem pode variar, mas a eficácia desse imaginário não. (...)... todas essas realidades sociais, tão diferentes entre si, eram imaginadas segundo um critério que privilegiava antecipadamente a ordem e o progresso,...* "[133]

Apesar de Maria Celestina M. Torres escrever sobre o bairro do Brás muito tempo depois do que descreve na passagem citada, parece reproduzir no texto a mentalidade presente na época da construção das linhas férreas. Tal mentalidade deveria ainda estar impregnada pelos ideais higienistas do século anterior segundo os quais "*na concepção da época, a cidade era sã e o subúrbio era malsão; a cidade era o lugar da saúde e o subúrbio o lugar da doença – a doença vinha de fora.* "[134] Então, na medida em que os bairros vão sendo incorporados ao corpo principal da cidade é necessário que estes estejam limpos para que não contaminem o resto do corpo.

Todos estes discursos, de ordem, alteração étnica, controle, sanidade etc. estavam inseridos num desejo da elite de uma São Paulo moderna. Para tanto, era necessário, para se atingir a modernidade, a exclusão daqueles que representavam, para esta elite, o atraso. Neste sentido, aqueles que representavam o atraso, negros, mamelucos e caipiras, vão sempre aparecer desqualificados pelo trabalho que desempenham e pelos espaços, restritos, que ocupam[135].

Na medida em que as várzeas vão sendo ocupadas pelas indústrias e conseqüentemente urbanizadas, aqueles trabalhadores ou mesmo desocupados, são cada vez mais excluídos do espaço que se tornava ordenado e controlado pelo poder público. A imponderabilidade da várzea não estava apenas nas inundações sazonais e sua insalubridade. Estava também nas canções e palavras de um vocabulário amalgamado, de corpos e peles a apresentar um passado a ser esquecido, de atividades e lazeres que fugiam de uma nova lógica a ser implantada. Para a cidade moderna que a elite pretendia construir, a população que freqüentava as várzeas precisava ser banida do espaço entre o centro e os bairros tipicamente de imigrantes europeus.

---

[133] Idem, Ibidem, p. 131.
[134] Idem, Ibidem, p. 133.
[135] SANTOS, J. C. F. dos, op. cit., p. 69.

Pelo que discutimos até aqui, as várzeas estavam à margem da cidade estabelecida e que se pretendia construir. Esta marginalidade se estendia para além do aspecto físico das várzeas que estão à margem da cidade, à margem dos rios, e que, por isso, daria a denominação das avenidas expressas que tomaram seu lugar. Ela se estendia, sobretudo à população *"um tanto à margem dos quadros normais"* e às atividades que estas desenvolviam. A marginalidade estava expressa nos rostos e nos corpos das pessoas que tinham nas várzeas parte vital da sua vida, por que de lá ajudavam a tirar parte de seu sustento. Também quando estas ocupavam as várzeas para se jogar futebol, num momento em que o futebol era cada vez mais jogado por negros e este gradativamente vai *"deixando de ser o esporte de uma elite moderna para ser visto como uma atividade marginal."*[136]

Numa breve descrição, mas bem precisa, da paisagem da várzea Ab'Saber acrescenta que elas "foram uma espécie de *terra de ninguém*"[137] o que nos parece bastante interessante já que um lugar que é terra de ninguém é potencialmente *terra de todos*. Desta maneira as várzeas, permitiam a todos usá-las, o que sugere a idéia de um espaço democrático, mas não público. No entanto, está presente também a idéia de anarquia para quem não se simpatizasse com a sugestão de ausência de controle, por parte do Estado, que as várzeas proporcionavam. Não eram poucas as atividades desempenhadas nelas, inclusive Ab'Saber lembra que nelas *"as mais diversas corporações militares da cidade fizeram seus exercícios bélicos"*. Como ficou confirmado no depoimento de um antigo morador da Mooca:

"O Tiro de Guerra ia fazer o serviço militar, era chamado Tiro de Guerra, naquela ocasião vinha fazer os exercícios militares aqui, na várzea."[138]

De *"pastos para os animais das antigas carroças que povoaram as ruas da cidade"*[139] a exercícios bélicos, nas várzeas se viram inúmeras atividades a serem praticadas, de carroceiros a soldados.

No entanto, uma prática se destacou em relação às demais *"como a atividade mais importante que nela se desenvolveu"*[140]: o futebol. Lembrado e chamado por Ab'Saber de *"o esporte dos humildes"*, este obedecia *"ao ritmo do clima e ao regime dos rios"* e *"durante as cheias, tais campos improvisados, que **tão bem caracterizam grandes trechos das paisagens varzeanas**,"* ficavam *"com o nível das águas até ao meio das traves de gol"*

---

[136] MORAES, J. G. V. de, op. cit., p.95.
[137] AB'SABER, A., op. cit., p. 216. (grifo do autor)
[138] Depoimento do Sr. Rolando.
[139] AB'SABER, A., op. cit., p. 216.
[140] SEABRA, O., op. cit., p. 107.

e deixavam "entrever apenas as pontas dos cercados retangulares que limitam os campos"[141].

Não há estudos precisos sobre os campos, times e jogadores de futebol de várzea. Porém em vários depoimentos há sempre o destaque de quão numerosos estes foram. Como este colhido por Ecléa Bosi:

"Naquele tempo tinha mais de mil campos de várzea. Na Vila Maria, no Canindé, na Várzea do Glicério, cada um tinha mais ou menos cinqüenta campos de futebol. Penha, pode por cinqüenta campos. Barra Funda, Lapa, entre vinte e 25 campos. Vila Matilde, uns vinte. Agora tudo virou fábrica, prédios de apartamentos. (...)

Se nós vamos procurar na memória quantos jogadores da várzea, de uns quarenta anos faz, tinha mais de 10 mil jogadores. Aquele tempo era uma coisa! Cada campo tinha um clube; a maior parte dos campos eram dados pelos donos para o lugar progredir, popularizar. (...) No domingo vinham 2 mil pessoas assistir, (...)

Em cada bairro se fazia um campeonato, juntavam dez ou vinte clubes. Ali era uma coisa! O jogo da várzea era o que atraía a maior parte do público.(...) Não tinha estádio, era campo livre, ninguém pagava pra ver."[142]

As várzeas eram espaços privilegiados para a prática do futebol por duas características principais: eram planos e amplos. Tais características foram fundamentais para abrigar a primeira partida deste esporte que em pouco tempo se espalharia por toda várzea de São Paulo e ocuparia outros espaços. O futebol brasileiro nasceu na várzea, mais precisamente na várzea do Carmo em 1895[143].

O futebol, que começou jogado na várzea, adquiriu tal importância que, para os jogadores ou pessoas envolvidas nesta modalidade de esporte, várzea tornou-se sinônimo de futebol amador. Falar de várzea para estas pessoas não significa falar das áreas alagadiças às margens dos rios, significa falar de futebol amador.[144] Futebol jogado aos sábados e domingos por trabalhadores que se reúnem em grupos de amigos. Futebol de várzea, para estes, pode ser jogado em áreas distantes de rios e até em topos de morros. Não importa, para jogadores e ex-jogadores, futebol de várzea é 'futebol não profissional'.

---

[141] AB'SABER, op. cit., p. 216. (grifo nosso)

[142] BOSI, Ecléa. Memória e Sociedade: lembranças de velhos. São Paulo: T. A.Queiroz, 1979, p. 138.

[143] MILLER, Helena, Charles Miller, Meu Pai *in* Revista Memória, Departamento de Patrimônio Histórico da Eletropaulo, ano VI – no. 20, janeiro a setembro de 1994, p.68.

[144] Durante a busca por ex-jogadores de futebol da várzea da Mooca para entrevistas aconteceu de se encontrar dificuldades de diálogo para se fazer entender a diferença das noções de "várzea", "futebol de várzea" e "futebol amador".

Tal confusão mostra a importância da várzea, para esta modalidade de esporte, não apenas no nascimento do futebol no Brasil, como contado acima, mas também no que se refere ao número de campos de futebol situados na várzea.

"Praticamente nesta várzea cabiam uns 10, 12 campos de futebol. Então você vê como era a Mooca, isso aqui era tudo... era o morro e a várzea."[145]

"Um quinto (da várzea do Glicério) estava tomado pelos campos de futebol dos times varzeanos."[146]

O futebol jogado na várzea não adquiriu fama apenas pelo fator quantitativo dos times e clubes que lá jogavam, mas também pelo fator qualitativo dos jogadores que de lá saíram para jogar em times profissionais. A várzea neste sentido é conhecida como um "celeiro de craques", que na gíria do futebol significa "lugar de onde surgem grandes jogadores." Nas conversas com os mais velhos estes sempre se lembram de antigos jogadores que começaram a carreira na várzea:

"Dali saíram craques como os irmãos Pinga da Portuguesa de Desportos, Oswaldinho do Juventus e do Palmeiras, Vitor do São Paulo, que se tornaria o mais implacável marcador de Pelé, o clássico e estilista Zinho da Lusa, Adhemar e Diógenes do Juventus e do São Paulo, Alfredo do São Paulo e Corinthians, Rodrigues do Palmeiras e da Seleção Brasileira etc..."[147]

O número de jogadores citados por diferentes fontes é demasiado extenso e não é o caso aqui de listá-lo.

O futebol praticado nas várzeas ajudou na integração entre as diferentes etnias e grupos sociais na cidade nas primeiras décadas do século XX/ Em depoimentos colhidos foi possível um levantamento de clubes de futebol formados apenas por determinadas etnias, profissões ou localidade. Vamos destacar alguns citados: da Tecelagem Nigri (de árabes muçulmanos), o clube Sinai (Judeus), o Mikado (Japoneses), Aristocrata Clube (negros da Barra Funda), Italianos (Onze Primos), Espanhóis (Barcelona) além de times só de Turcos, Húngaros etc.[148] Outros times famosos foram Club São Cristóvão (vendedores de jornais), Madri (carvoeiros da Rua Santa Rosa no Brás), os Heróis da Chama (bombeiros), o Estrela de Oliveira (da turma da Rua Benjamin de Oliveira também no Brás) etc[149]

---

[145] Depoimento do Sr. Rolando.
[146] GARCIA, A. B., op. cit., p. 7.
[147] Idem, Ibidem, p. 7.
[148] Depoimento de Cuchara (Sr. André Valdez)
[149] REALE, Ebe. Brás, Pinheiros, Jardins: três bairros, três mundos. São Paulo, EDUSP/Pioneira, 1982, p. 41.

Eram inúmeros os times varzeanos. Se as várzeas foram um elemento natural a separar partes da cidade, elas foram também a possibilidade de trabalho, lazer e integração entre muitos grupos étnicos.

Apesar das várzeas terem tido uma história modesta e marginal, Ab'Saber ressalta o fato das várzeas terem contribuído literalmente com a construção da cidade ao dizer que nelas "*proliferaram, (...) as olarias que ajudaram a construir a cidade. 'Portos' de areia e cascalho pontilharam o dorso dos diques marginais dos rios, contribuindo com a porcentagem mais importante dos materiais de construção, que aos poucos foram empilhados nos arranha-céus da metrópole.*"[150]

Entretanto, nos parece que a descrição mais elucidativa do que foram as várzeas para uma boa parte da população paulistana, do século XIX e começo do século XX, é de que elas "*por muitos anos, foram uma espécie de **quintal geral** dos bairros encarapitados nas colinas*".[151] Antes que a expressão 'quintal geral' possa parecer algo de pouca importância, talvez se faz necessário entender a oportuna descrição de Ab'Saber.

Não seria o quintal o lugar da casa sem uma funcionalidade definida? Enquanto a parte interna está dividida numa funcionalidade explícita dos objetos o quintal se define como o lugar onde não há uma definição clara de função. Enquanto dentro da casa as atividades são divididas pela funcionalidade dos espaços no quintal não há atividades, comportamentos ou gestos pré-definidos. O quintal possibilita o desenvolvimento de quase todos os atos que são internos da casa: comer, conversar, beber, trabalhar, descansar etc. O quintal é o lugar do tempo livre, ou seja, sábados e domingos para os adultos e todos os dias para as crianças. É também o lugar da casa de maior contato com uma natureza, controlada (jardim, vasos de plantas, grama etc) ou não (intempéries). O quintal é o lugar da brincadeira das crianças, das reuniões informais, do lúdico, do lazer, enfim é o lugar da festa, porque é o lugar da diversidade e da multiplicidade de atos. Neste sentido são significativos os depoimentos de antigos moradores dos bairros 'encarapitados':

"*Ah! Os jovens... o futebol... Tinha muito campo de futebol nas várzeas... (...) Bem perto da minha casa tinha um campo de futebol... a gente brincava muito lá... sábado e domingo tinha jogo lá.*"[152]

---

[150] AB'SABER, A., op. cit., p. 217.
[151] Idem, Ibidem, p. 216.
[152] Depoimento de Dona Nena.

"Entre os sete e onze anos, eu chegava da escola, tirava o uniforme,(...) ficava descalço e me mandava correndo para a rua. (...) Juntava-me a outros 'capetinhas' e íamos para a barroca."[153]

*"Tinha campos de futebol na várzea.(...) as crianças iam brincar lá. Tinha uma lagoinha que era então chamada de Tchipum! A meninada ia brincar lá e nos domingos e nos sábados aquilo virava uma **festa**. Principalmente nos domingos. Em todos aqueles campos tinham jogos, tinham muitos times de futebol entre Mooca, Alto da Mooca, Parque da Mooca e outros bairros... todos os domingos tinham jogos ali. Então era uma **festa**, né? E o povo da Mooca, uma boa parte ia lá assistir jogos. Então ali tinha pipoqueiro, amendoinzeiro, sorveteiro... era uma **festa**."*[154]

Nossa tentativa até aqui foi deixar claro que as várzeas não foram, ao longo da história da cidade de São Paulo, áreas abandonadas que ganharam uso com as linhas férreas, industrialização e urbanização. Nossa tentativa foi no sentido de tirar um pouco, as várzeas e o povo que dela usufruiu, da marginalidade da história. Tratamos das várzeas do Tamanduateí porque é nosso foco de estudo. Mas sobre os usos das várzeas do Tietê e Pinheiros há o trabalho de Odette Seabra que mostra de maneira muito clara, e bem mais completa, como estas foram importantes para determinada camada da população até a retificação dos rios. Camada esta que vivia da extração de areia e pedregulho que foram importantes na construção da cidade. Se até determinado momento histórico as várzeas representaram uma limitação a determinados processos (industrialização e urbanização) isto não significava a impossibilidade do desenvolvimento de outras atividades econômicas mais condizentes com a condição natural das várzeas. Neste sentido afirma Odette Seabra:

"...eram as várzeas terrenos impróprios a implantações industriais e residenciais e no entanto, próprios à extração de areia, ao estabelecimento de portos de areia; à extração de argila, logo, ao estabelecimento de olarias. (...)".

Para os habitantes próximos das várzeas do Tamanduateí o rio teve um significado vital em suas vidas. Podemos afirmar isso porque para se viver próximo do rio é preciso vivenciá-lo, nos seus ciclos, nos seus "humores" e entendê-lo não apenas como um limite ou obstáculo para determinadas atividades, mas como condição e possibilidade. Como eram para os habitantes das margens do Tietê e Pinheiros. Neste sentido Seabra afirma que *"a população caipira e a população operária que habitavam as imediações do rio e*

---

[153] Garcia, A. B., Mooca, op. cit., p. 7. "Barroca" era nome dado às várzeas da Mooca até a Vila Prudente, segundo o autor.
[154] Depoimento do Sr. Rolando. (grifo nosso)

utilizavam as várzeas tiveram-nos por muito tempo como espaço de representação da vida. As relações com os rios e as várzeas permeavam sempre de alguma forma o seu dia-a-dia, mesmo que fosse uma simples e dificultosa travessia. "[155]

[155] SEABRA, O., op. cit., p. 100.

3. OS BAIRROS OPERÁRIOS AO LONGO DO TAMANDUATEÍ

"O retrato de uma criança é o retrato de um bairro".[156]

A vida nos bairros operários varzeanos ao longo do Tamanduateí, nas primeiras décadas do século XX, foi, no geral, muito parecida no que diz respeito às condições sociais, econômicas, mistura étnica etc... Guardando, obviamente, as devidas diferenças e singularidades de cada bairro. Porém o que percebemos ao longo de entrevistas, relatos e da literatura escrita é que esta divisão entre bairros é pouco clara quando se trata da vivência das pessoas, dos moradores. Eles mesmos pouco definem seus limites, porque isto pouco importa. Durante depoimentos de antigos moradores, dos bairros ao longo do Tamanduateí, inúmeras vezes presenciamos o entrevistado falar de outros bairros como extensão do seu próprio. É o caso típico do Brás e da Mooca cujos limites não são precisos e muitas vezes eles aparecem como se fossem apenas um único bairro, como nos explica Mino Carta:

"...é no mínimo difícil provar que Mooca e Brás não formassem o mesmo bairro, assemelhando-se tão nitidamente às fisionomias dos seus habitantes, sendo iguais crenças e supertições, preocupações e anseios, regida por idênticos princípios a vida familiar, comum a origem e a condição social da larga maioria, e isso tudo ancorado ao longo de ruas que iam de um cabo a outro daquela região citadina sem solução de continuidade, amalgamando o conjunto, antes que as obras da Radial Leste e do metrô, nos anos setenta, cometessem a prepotência de separar tudo quanto se unira por cima de patéticos bairrismos."[157]

Mino Carta nos mostra que as características humanas e as relações pessoais nos bairros da Mooca e Brás davam-lhes um caráter único, uma gama de aspectos idênticos que por isso dificultava dividi-los. Porém esta divisão se tornou factível quando o poder público, ao construir a avenida citada e depois o metrô, "rasgou" aquilo que espacialmente era único. De qualquer maneira as relações e a memória persistem e insistem ao tentar "costurar" o que fora separado. Como Alcides Barroso Garcia nos demonstra ao falar das indústrias do seu bairro:

---

[156] GARCIA, A.B., op. cit, p. 142. Em alusão à frase "o retrato de uma criança é o retrato de uma cidade" que, segundo o memorialista Alcides Barroso Garcia, foi usada pelo escritor francês Victor Hugo no livro "Os miseráveis" para descrever Paris. Para o memorialista a frase acima, por ele recriada, se aplica melhor à sua infância vivida na Mooca.

[157] CARTA, Mino. História da Mooca (com a benção de San Gennaro). Mino Carta Berlendis & Vertecchia Editores Ltda, Rio de Janeiro, 1982, p.12.

"A Companhia Alpargatas, localizada na Rua Dr. Almeida Lima, também passou a enriquecer o pólo industrial da Mooca, apesar de estar localizada no bairro do Brás."[158]

Parece haver uma confusão. Porém o que se demonstra é que, apesar da Companhia Alpargatas se localizar oficialmente no bairro do Brás, a área em que ela se implanta faz parte dos limites imaginários da Mooca para o autor. Apesar de haver uma versão oficial dos limites de bairro, o que vale para o morador é sua relação de vivência e experiência com o espaço mencionado. É a intensidade do vivido e das experiências pessoais que definem e delimitam o bairro.

Esclarecemos, assim, que não partimos de limites administrativos ou políticos para discutirmos as experiências de vida das pessoas que vivenciaram as várzeas, os bairros varzeanos e suas indústrias.

Sabemos que é difícil definir os limites de um bairro e que esses limites são históricos, não definitivos, são limites subjetivos, próprios de cada pessoa, de cada morador. Os limites do bairro de cada pessoa se sobrepõem aos de outras e nisso se forma um espaço comum do grupo. Portanto, trata-se de um espaço delimitado socialmente pelo grupo. Para este grupo, os locais comuns como o banco da praça, o armazém, a esquina, os "personagens típicos", os vizinhos etc... podem receber nomes, apelidos (carinhosos ou não) que são inseridos na linguagem do grupo demonstrando apropriação dos lugares e inserção nas referências espaciais deste mesmo grupo. No bairro, as esquinas, cantos, ruas, casas etc... ganham significados que nascem da vida cotidiana, da experiência vivida pelas pessoas. Para compreender os significados do bairro, portanto, é preciso vivenciá-lo.

O bairro só se realiza enquanto tal quando há uma teia de relações que se estabelecem entre as pessoas, quando os espaços são apropriados e ganham significados de vida, de história, quando as calçadas e ruas ganham as marcas dos sapatos, o banco da praça é utilizado por namorados etc... e estes espaços, apropriados pelo uso, ganham a noção de lugar. Ana Fani A. Carlos explica o bairro como o *"...espaço imediato da vida das relações cotidianas mais finas – as relações de vizinhança, o ir às compras, o caminhar, o encontro dos conhecidos, o jogo de bola, as brincadeiras, o percurso de uma prática vivida/reconhecida em pequenos atos corriqueiros,e aparentemente sem sentido, que criam laços profundos de identidade, habitante-habitante, habitante-lugar. São lugares que o homem habita dentro da cidade que dizem respeito a seu cotidiano e a seu modo de vida – onde se locomove, trabalha, passeia, flana, isto é, pelas formas através das quais o*

[158] GARCIA, A. B., op. cit., p. 68

homem se apropria e que vão ganhando o significado dado pelo uso. (...) São a rua, a praça, o bairro – espaços do vivido, apropriados através do corpo -, espaços públicos, divididos entre zonas de veículos e a calçada de pedestres, que dizem respeito ao passo e a um ritmo que é humano e que pode fugir ao tempo da técnica. (...) É também o espaço da casa e dos circuitos de compra, dos passeios, etc."[159]

Neste sentido, o cotidiano no bairro significa a vivência de lugares plenos de significados. Na busca do entendimento da vida e do cotidiano dos moradores dos bairros operários da várzea no começo do século nos deparamos muitas vezes com vivências de bairro, espaços e lugares que cada vez menos vemos presentes na metrópole.

Mesmo espaços vazios e desocupados eram apropriados pela população que via neles uma possibilidade de lazer e recreação. Como exemplo, temos as várzeas que não eram espaços públicos, às vezes pertencendo a particulares, em geral desocupados, abandonados e vazios e que por isso possibilitavam diferentes usos. Usos que escapavam totalmente à regras e definições, usos que aparentemente nada tinham a ver com a urbanização crescente e se aproximavam muito mais de uma ruralidade que resistia.

Talvez o que devemos destacar primeiramente é o fato de que nestes bairros, no final do século XIX e começo do século XX, viveu-se num ambiente rural apesar de se indicar o mesmo período para o início da industrialização na cidade. As práticas cotidianas na cidade, no período estudado, incluíam elementos de origem rural.

A ruralidade vai perdendo sua força na medida que a cidade se industrializa. A industrialização, num processo muito rápido, destrói os ritmos e as atividades de conotação rural que permeavam a cidade, porque esta se torna *locus* da produção e da reprodução dentro da lógica capitalista.

O tempo rural contém os ritmos da natureza. É na natureza que se estabelecem referências para a prática social. Os ciclos das águas, das colheitas, o tempo dos animais etc. fazem com que o homem do campo obrigatoriamente se volte para a natureza a fim de poder viver e se reproduzir. Com a industrialização temos a preponderância do tempo da produção sobre outros tempos. Seu tempo restringe e tende a eliminar a coexistência de outros ritmos que atrasem ou emperrem a produção de mercadorias e conseqüente reprodução do capital.

Na cidade de São Paulo, no período citado, a vida continha seus tempos de ruralidade visíveis nas chácaras que circundavam ou se situavam entre os blocos urbanos (ou bairros)

[159] CARLOS, Ana Fani Alessandri , O Lugar no/do Mundo, Hucitec, São Paulo, 1996.

da cidade fragmentada espacialmente, na criação de animais e venda de leite (tirado no momento da compra) de porta em porta, no ritmo e ciclo das águas dos rios que determinavam um melhor aproveitamento dos cardumes na pesca, ou que delimitavam fisicamente a área possibilitando ou impedindo a prática de esportes ou atividades lúdicas como passeios, piqueniques etc... com as cheias e vazantes dos rios.

Aos poucos com a industrialização e urbanização da cidade estes ritmos vão sendo sobrepostos pelo tempo da mercadoria e da reprodução capitalista. Muitas vezes eles desaparecem totalmente ou então são submetidos ao mercado e em raros casos permanecem espontâneos.

Na verdade, os elementos de ruralidade vão resistir mesmo com o intenso processo de industrialização e urbanização. Portanto no desenvolvimento dos bairros vão existir simultaneidades e interações entre os diferentes tempos. No começo deste processo o rural se sobrepõe aos elementos incipientes da industrialização. Na medida que esta e sua conseqüente urbanização se amplia a ruralidade e suas características vão deixando de se impor e algumas vezes de existir. Durante alguns momentos deste processo alguns aspectos de vida rural desaparecem aos poucos e em outros de maneira muito rápida para dar lugar ao tempo da indústria com o qual não pode coexistir.

Como já dito no capítulo anterior, o início da industrialização nestes bairros ao longo do Tamanduateí (e serve, obviamente, a todos os bairros industriais de São Paulo) se deu num ambiente agrário o que implica entender que demoraria para os bairros adquirirem características genuinamente industriais e a própria vida no bairro adquirir aspectos essencialmente urbanos. A respeito disto é interessante citar José de Souza Martins quando este critica os cronistas da história da indústria em São Paulo ao tratar do ambiente em que se implantaram as primeiras indústrias em São Caetano do Sul. Apesar deste autor tratar de uma outra área podemos considerar a afirmação, não só porque São Caetano é adjacente à nossa área de estudo, mas porque ajuda a entender o início do processo de industrialização em São Paulo como um todo.

"O aparecimento das primeiras indústrias a partir de 1890, (...) definiu um cenário peculiar para a indústria, o típico cenário suburbano: edifícios industriais implantados no meio de uma zona agrícola. Fábricas utilizando operários que pertenciam a famílias de agricultores. Essa peculiaridade dos tempos iniciais de industrialização, e seus efeitos sociais e políticos, tem sido completamente esquecida pelos cronistas da história da indústria em São Paulo e seus subúrbios. Analisam o processo produtivo e a formação de classes sociais como se estivessem tratando de uma situação social como a da Inglaterra

no século XIX, cujo desenvolvimento urbano já havia sido revolucionado e dominado pela disseminação das fábricas."[160]

Martins trata de São Caetano do Sul que, antes de conhecer o desenvolvimento industrial, foi uma colônia agrícola. Os bairros ao longo do Tamanduateí não tiveram a mesma condição de núcleo agrário, como São Caetano, apesar de terem tido inúmeras chácaras e sítios. Entretanto, nos interessa ressaltar que é importante levar em conta que ao falarmos da vida de bairro, no início da industrialização, aparecerão inúmeros aspectos de ruralidade. Durante entrevistas realizadas com antigos operários de fábricas da nossa área de estudo, percebia-se que, para além da vida de trabalho travada dentro das paredes das indústrias, vivia-se uma vida tipicamente rural; que além de um tempo dominado pelas máquinas e pela produção, fora do ambiente de trabalho vivia-se o tempo da natureza; que além da racionalidade técnica do trabalho, fora se vivia a religiosidade e a festa.

Entre os relatos colhidos está o de Dona Nena, como é chamada. Filha de espanhóis tem hoje com aproximadamente 74 anos. Viveu a infância e a juventude no Belém. Aqui, uma breve descrição do Belém naquela época:

"... *naquele tempo pescavam no rio Tiete... nadava... Todas as casas tinham pé de fruta... eram terrenos grandes, casas grandes... tinham pé de pêra, pé de goiaba, caqui, uva, pêssego... meu quintal mesmo tinha tudo isso. (...) O leite era em litros de vidro e a gente comprava, geralmente, (...) a gente ia buscar o leite na vacaria, tinha vacaria perto a gente ia buscar lá, tinha chácaras comprava verduras na chácara, não tinha supermercados nem nada, vendas só. Vendas que vendiam cereais, tudo... mas frutas quase todo mundo tinha em casa."*[161]

Tal relato se aproxima bastante do relato do Sr. Alcides, conhecido por Cidão, que passou sua infância e juventude no antigo bairro da Mooca nas décadas de 40 e 50:

"*...dentro dos lares se criavam galinhas, porcos, coelhos, cabras... Havia uns poucos com vaquinha com leite... E as casas de antanho verdadeiramente eram chácaras. Tinha pé de caqui, laranja, mexerica, abacate, chocho, azeitona,... (...) Então na realidade era um ambiente rural. A própria música da época era voltada para o rural, havia trios e duplas famosíssimas (...) as quadrilhas e festas que se faziam antigamente...*"[162]

Este fluxo de vida rural durou um longo tempo convivendo com a indústria, e é difícil estabelecer o fim de determinados modos de vida ou definir rupturas. Sabemos que

---

[160] MARTINS, J. de S., op. cit., 1992, p. 117.
[161] Depoimento de Dona Nena.
[162] Depoimento do Sr. Alcides.

aos poucos a industrialização e a urbanização vão transformando não só o espaço físico dos bairros, mas também a maneira como aí se vive. Em alguns momentos é mais fácil indicar a intensificação de um processo que se sobrepõe a outro, em outros momentos esta tentativa torna-se difícil, senão impossível.

Algumas vezes um ou outro aspecto de mudança se destaca entre os demais e para algumas pessoas se tornam referência da mudança, do novo, na medida em que apresenta também o fim do antigo, do tradicional. A este respeito é interessante como Mino Carta apresenta o que para ele era o fim de um período em que cavalos e outros animais faziam parte da paisagem da Mooca:

"Mas a sorte efêmera dos bichos estava selada, sem que dessem conta disso os paulistanos de então, no exato instante em que o primeiro trem da São Paulo Railway transitou resfolegando à margem da fazenda de Paes de Barros, em 1867."[163] Mas Mino Carta mostra que, o momento citado, é o começo de um processo, do qual a maioria não se deu conta. Logo no início de seu livro de memória Mino Carta conta os últimos dias de trabalho da égua Faísca que fazia a entrega de pão na Mooca, já na década de 50, quando é trocada por uma "perua Fordson e um triciclo." Para Mino Carta sobrou o lamento e a saudade de um tempo em que *"cavalos e homens davam-se bem na Mooca..."*[164]

São inúmeros os aspectos que podem ser levantados como indicativos do início de um processo que faria desaparecer características de ruralidade e que começariam a ser sobrepostos por uma urbanidade. Mino Carta, no caso destacado, tenta encontrar o fim de um período nostálgico em que os transportes na Mooca eram todos feitos por tração animal. Estes como parte integrante do bairro deixariam de ter função na medida em que seriam substituídos por máquinas que aceleravam o processo de produção.

Esta aceleração das atividades aos poucos se impõe. Primeiramente dentro das fábricas e em seguida, e encontrando mais resistências, fora dela. Conforme analisa Martins ao tratar da classe operária no início do século:

"Na verdade, somente a partir de 1911 é que a industrialização se tornaria mais intensa, ganhando plena força nos anos vinte. Uma inteira geração de trabalhadores viveu a condição operária num ambiente rural. Nessa época, isso ocorreu em toda a região do atual ABC e ao longo da ferrovia, incluindo Ipiranga e Mooca e, num certo grau, Brás e Belenzinho."[165]

---

[163] CARTA, M., op. cit., p. 10.
[164] Idem, Ibidem, p. 9.
[165] MARTINS, J. de S., op. cit., 1992, p. 118.

Mesmo quando se tratava de lutar por direitos, a experiência de uma vida rural permeava a organização dos primeiros trabalhadores. Martins vai ainda assinalar como se estabeleciam os laços de solidariedade entre os operários. Estes tinham um caráter muito mais religioso e corporativo do que sindical, mais parecidos com corporações medievais do que exatamente um sindicato.[166] Apesar de Martins tratar mais especificamente da condição operária e de sua organização, o que nos interessa é destacar que apesar destes trabalhadores viverem dentro, e em certos limites fora, das fábricas uma condição operária suas vidas eram permeadas por experiências e concepções de mundo que entravam em conflito com esta nova condição que se impunha. Entretanto, Martins ainda diz que:

"Na historia real, as relações sociais se mesclam, cenários historicamente excludentes se combinam. São esses desencontros parte essencial da alienação do trabalhador e não só o desencontro entre o trabalhador e a máquina. A vida cotidiana do trabalhador, aquela que é inteligível para ele próprio, se desenrola nesses cenários e situações de desencontro. E é nela que o trabalhador toma consciência do que pensa ser e do que pensa querer historicamente."[167]

Nesse sentido, procurar entender ou, pelo menos, apresentar o cotidiano de trabalhadores das indústrias do início do século XX em São Paulo significa situar este cotidiano num espaço de contradições. Num espaço que expressa na sua paisagem dinâmica elementos às vezes complementares outras vezes antagônicos, com tempos que convivem apesar de separados na história, de homens e mulheres que não sabem ao certo que sujeito histórico são ou viriam a ser.

Esclarecemos que esta discussão se refere apropriadamente ao início da industrialização em São Paulo. Ao apresentarmos, através de depoimentos, leituras e outras citações, a vida dos trabalhadores da primeira metade do século XX, estamos nos estendendo num período muito longo no que diz respeito às transformações ocorridas na vida daqueles operários. Queremos apenas enfatizar que tal percepção de mundo com aspectos de ruralidade não desapareceriam apenas com o início da industrialização, ela permearia por muito tempo na vida nos bairros estudados.

Um dos aspectos mais fortes encontrados, quando procuramos entender o cotidiano dos trabalhadores é a presença marcante da religiosidade. São inúmeros os momentos em que aparece a Igreja ou as suas diversas atividades como parte do cotidiano de muitas pessoas fora das fábricas como para dona Nena:

---

[166] Idem, Ibidem, pp. 118 e 180.
[167] Idem, ibidem, p. 178.

"A gente sempre ia à missa de domingo de manhã, ou à reza das 7 da noite... Era muito freqüentada... Principalmente católica..."[168]

Além da missa existiam as ordens de devotos que dividiam as pessoas de acordo com a faixa etária, sexo ou estado civil:

"Tinham as filhas de Maria... Eram só as moças solteiras... Andavam com uma roupa como se vestia Nossa Senhora... Vestido branco mais ou menos todos iguais, todos os vestidos com o mesmo modelo e usavam assim uma fita azul amarrada na cintura... Usavam na igreja... Tinha a irmandade do Sagrado Coração de Jesus que já era das pessoas mais de idade e homens que participavam... E tinha também os rapazes congregados Marianos... Que eram filhos de Maria como eram as moças... e aí eles usavam uma fita vermelha no pescoço...Tinha o catecismo... As crianças comungavam muito... Tinha a irmandade de São Castilho que era só das crianças..."[169]

As ordens de devotos inseriam as pessoas, faziam-nas parte de um grupo, faziam-nas se sentirem importantes perante a comunidade religiosa. Além das ordens de devotos e congregados é interessante destacar a participação dos operários jovens na JOC (Juventude Operária Católica) que, aparentemente, estava mais voltada para agregar os jovens à igreja do que discutir as condições de vida dos jovens operários. Dona Áurea, antiga moradora e operária da Mooca, participava da JOC no começo da década de 40:

"...com dezessete anos nós pertencíamos a Juventude Operária Católica, era da igreja. A gente fazia muita amizade com o pessoal, sabe? O trabalho (da JOC), a gente que era cristã tinha que dar exemplo e conquistar pessoas para ir para a igreja... mas com os nossos exemplos..."[170]

A igreja e suas atividades sempre aparecem nos depoimentos com um forte aspecto de oportunidade de encontro e relacionamento social. Era um meio, um motivo para se conhecer o outro e daí criar momentos de lazer e do lúdico.[171]

"Era jovem, faziam os passeios... nestes passeio tinham as brincadeiras... era uma coisa muito sadia, séria... gostoso mesmo... Então fazíamos reuniões, nós tínhamos um

---

[168] Depoimento de Dona Nena.
[169] Idem.
[170] Depoimento de Dona Áurea.
[171] É interessante neste aspecto o que diz José de Souza Martins ao tratar do sentido religioso da Irmandade de São Caetano do Sul. Apesar de falar de uma associação de camponeses do final do século XIX parece explicar, pelo menos em parte, a igreja como mediação social dos trabalhadores. *"...era a religião que definia o sentido social da vida. Na religião estavam os valores que diziam o que era social e o que não era. A sociabilidade de então passava pela mediação da religião, em grande parte porque a humanidade do homem dependia diretamente do fato de que nele se reconhecia a existência de uma alma."* MARTINS, J. de S., op. cit., 1992, p. 185.

grêmio, então todo mês tinha uma festinha de aniversário, juntava os aniversariantes daquele mês, juntávamos na casa de uma pessoa, cada um levava uma coisa ou dava dinheiro para comprar qualquer coisinha e fazíamos festinhas, bailinhos... muito gostoso. Tudo muito sadio. Nessas festas não tinha bebida... Era groselha, chocolate... Olha, é uma saudade, é uma saudade que a gente tem."[172]

Além da possibilidade do encontro, da reunião social, do lazer e do lúdico, a Igreja aparecia, ao lado da prática religiosa, como oportunidade para o desenvolvimento de aptidões como a do Sr. Rolando de 71 anos, que morou no Brás e se mudou para a Mooca na adolescência onde vive até hoje:

"Eu cantei no coral da igreja, mas não porque eu era um católico fervoroso, era porque eu gostava de cantar."[173]

Entretanto, o que mais parece se destacar enquanto atividade para o bairro e para as pessoas eram as festas religiosas por causa de seu caráter coletivo. Muitas vezes são as próprias festas religiosas manifestações populares que moviam um número muito significativo da população na época. As festas religiosas, muito além de seu aspecto sacro, eram vistas como uma alternativa de encontro e de lazer para muitos.

As festas religiosas, muitas delas de origem rural (como no caso das festas juninas) obedeciam a um calendário extenso, mas que era seguido e preservado de acordo com a importância das datas e dos padroeiros de determinadas localidades ou paróquias.

O aspecto itinerante destas manifestações religiosas muito provavelmente obrigava seus freqüentadores a ter um conhecimento não só das pessoas que delas participavam, mas também do espaço urbano do bairro e em alguns casos da cidade. Por onde passavam, tais celebrações eram não só acompanhadas pelos fiéis que seguiam cortejos, procissões ou que participavam das suas celebrações encerradas em lugares fechados. Também eram acompanhadas pelas pessoas que paravam ao longo das ruas como meros espectadores ou de mulheres que observavam tudo das janelas, que no geral eram enfeitadas assim como as fachadas das casas.

É interessante, a este respeito, o relato do Sr. Alcides, neste caso no seu livro de memórias da Mooca, sobre as procissões e funerais. Seu relato parte do seu ponto de vista de criança na Mooca na década de 40, no qual procissões eram a possibilidade de *"farta distribuição de balas e guloseimas."*[174] E que *"os cortejos fúnebres rivalizavam-se com as*

---

[172] Depoimento de Dona Áurea.
[173] Depoimento do Sr. Rolando.
[174] GARCIA, A. B., op. cit., p. 30.

procissões" porque alguns funerais "*superavam em número de pessoas, as procissões.*" O importante do seu relato a respeito dos funerais é quando ele afirma que "*todos acompanhavam o féretro na rua. Nas calçadas ficavam os moradores das casas por onde o féretro ia passando. Todos em silêncio, alguns rezando. Os comerciantes cerravam as portas em respeito.*"[175]

O que nos chama a atenção é como a morte parava o bairro. Talvez ainda persistisse uma elaboração da morte, com ritos e acompanhamentos, em que a perda de um era uma perda social e o social era sagrado, como explica Martins ao tratar dos trabalhadores em São Caetano do Sul.[176]

E na família do morto, o luto poderia demorar muito tempo como relata um outro memorialista ao comentar sobre a perda de um irmão também na década de 40: "*Foi um sofrimento que durou muito tempo. Durante seis meses todos da família vestiam preto, só após seis meses ficou-se de meio luto: usava-se preto e branco. Durante um ano não se podia ligar o rádio e por muito tempo o riso ficou esquecido na família...* "[177]

O que cabe destacar são estes tempos coexistindo com o tempo das fábricas. Apesar de tratarmos da década de 40, quando a industrialização já estava bastante avançada e São Paulo já adquiria características metropolitanas, ainda temos na cidade tempos que contradizem as características do que poderia se considerar os bairros tipicamente industriais, ou melhor, contradizem o tempo da indústria.

A igreja e a religiosidade ocupavam uma parte significativa na vida dos trabalhadores das primeiras indústrias, mas não era a única possibilidade de convívio social e lazer. Eram também importantes as festas cívicas como o dia da Independência e da Proclamação da República. No entanto, nos bairros estas festas eram organizadas por clubes de futebol de várzea e se pareciam muito a uma festa de confraternização com gincanas, brincadeiras de corridas de saco e do ovo na colher, corrida de pedestres, pau de sebo, quebra de moringas, danças etc.[178]

Os clubes de futebol de várzea tiveram uma importância significativa nos bairros industriais no início do século XX. Além de serem agremiações de jogadores de futebol, eles organizavam estas festas, como as anteriormente citadas, e bailes que eram muito freqüentados na época. Neste sentido nos falou o Sr. Alcides que jogou em vários times de futebol de várzea:

---

[175] Idem, Ibidem, p. 34.
[176] MARTINS, J. de S., op. cit., 1992, p. 185.
[177] BARBULHO, Euclydes, Eles Chegaram... A Saga dos Barbulho, São Paulo, Edibarb, 1999, p. 106.
[178] GARCIA, A. B., op. cit. pp. 21-28.

"...quando se faziam festas comemorativas o sete de setembro era comemorado pelo União Democráticos, o quinze de novembro pelo Ponte Preta,..."[179]

Os clubes de futebol de várzea são lembrados também pelas mulheres, apesar do esporte, pelo menos naquela época, ser praticado exclusivamente pelos homens. Dona Nena e dona Silvia, irmã de dona Áurea e, praticamente, da mesma idade, também moradora da Mooca, lembram das festas promovidas pelos clubes:

"....tinha salões de baile aqui na Mooca, por exemplo tinha o salão do Vasco, o pessoal ia, mas a minha mãe, de família portuguesa, era mais severa... não deixava..."[180]

"Bem perto da minha casa tinha um campo de futebol... (...) Lá tinha salão de baile. Os bailes eram com orquestra... dançávamos bolero, samba, rumba, fox, swing etc...(...) a gente ia naquela turma..."[181]

Foi interessante constatar que, pelo menos aparentemente, estes clubes tinham características próprias quanto aos seus associados e o que promoviam. Existia uma certa competição entre eles não apenas no futebol, mas também na promoção de eventos e na conquista da simpatia e participação da população nos eventos por eles promovidos. Estes clubes promoviam festas, bailes, piqueniques, excursões, apresentações teatrais, festas de fim de ano etc. Destes clubes também participara Cuchara, apelido adquirido no futebol de várzea pelo Sr. André Valdez, que treinou inúmeros clubes de várzea nas décadas de 40 e 50, principalmente na Mooca:

"Havia três clubes pegados ao nosso, havia festividades o ano inteiro."[182]

Os clubes eram, na maioria das vezes, patrocinados por empresas ou industrias do bairro, como esclareceremos melhor adiante. Assim o Sr.Alcides descreve os clubes de várzea na parte da Mooca onde morava na década de 40:

"Num quadrilátero, (na Mooca) (...) havia três times de futebol de várzea. Eram rivais, como não poderia deixar de ser, sempre procuravam estar na frente.Um deles, o Cacau F.C., (...). O segundo deles era o Ponte Preta F.C., em cuja sede se realizavam bailes memoráveis. O terceiro e último era o Clube União Democráticos, o mais antigo, e considerado o mais social deles. Numa coisa todos se pareciam: suas sedes sociais estavam todas localizadas em fundo de bares."[183]

---

[179] Depoimento do Sr. Alcides.
[180] Depoimento de Dona Silvia.
[181] Depoimento de Dona Nena.
[182] Depoimento de Cuchara.
[183] GARCIA, A. B., op. cit., p. 17.

Há ainda uma descrição mais detalhada das atividades desenvolvidas por cada clube, que não convém incluir aqui. Há ainda a indicação de vários clubes de várzea: "*Perto desse salão também ficavam as sedes de dois importantes clubes varzeanos: o Madrid e o C.R. Xingu – vocês já repararam quantos clubes de várzea havia?* "[184] O que nos importa aqui é destacar a importância desses clubes na vida dos imigrantes e trabalhadores dos bairros operários de São Paulo.

Também se faz necessário mencionar a formação dos clubes de fábrica. Importantes para a popularização, difusão e profissionalização deste esporte, as empresas industriais investiam nos clubes de várzea. As empresas não investiam apenas no futebol; também colaboravam com as atividades sociais do clube, como as citadas anteriormente.

Havia diferentes práticas de investimentos por parte da empresa: "*cedendo um terreno de propriedade da empresa para a instalação do campo de futebol e a construção da sede social ou, então, contribuindo para o pagamento de aluguéis. Mensalmente, ela oferecia ao clube uma quantia em dinheiro, a fim de completar seu orçamento, que incluía despesas com conservação e limpeza da sede social e do campo, pagamento de impostos, energia elétrica, limpeza dos uniformes, transporte de jogadores e outras. Quanto ao material esportivo, a fábrica poderia fornecer desde as camisas até as bolas e as chuteiras.* "[185] Obviamente não podemos acreditar a princípio que o dinheiro gasto das empresas com times de futebol tenha sido uma mera contribuição. Existiam interesses envolvidos, por parte de empresários, com investimentos nos times de futebol de suas empresas.[186]

Desta maneira, encontraríamos na paisagem dos bairros operários, espalhados por diversas partes e concentrados nas várzeas, inúmeros campos de futebol. Nos sábados e domingos, principalmente, havia uma verdadeira multidão de jogadores que desciam em direção às várzeas para a prática do esporte como conta o Sr. Rolando:

"*Praticamente nesta várzea cabiam uns 10, 12 campos de futebol.(...) Tinha campos de futebol, era praticamente só usado no sábado e domingo, principalmente nos domingos. Em todos aqueles campos tinham jogos, tinham muitos times de futebol entre Mooca, Alto*

---

[184] Idem, Ibidem, p. 127.

[185] ANTUNTES, Fátima Martins R.F., *O futebol nas fábricas, in* Revista USP, no. 22 jun.jul.ago./94, p.105.

[186] A socióloga Fátima Martin R. F. Antunes fez o levantamento de algumas hipóteses, entre elas a de Anatol Rosenfeld de que "*o incentivo ao futebol entre os operários seria uma forma de domesticar seus corpos para o trabalho e infundir neles um sentimento de grupo, identificado com a empresa. Hipótese discutível porque nem todos operários participavam do time da empresa*". Outro autor, Alfred Wahl, "*refere o claro interesse dos empresários em promover, através desse esporte, uma identificação clube-empresa, suscitando a crença de que jogadores, trabalhadores e patrões formavam uma grande família. O sentimento de integração poderia, assim, reduzir os conflitos no local de trabalho, otimizando a produção.*" Idem, Ibidem, pp.105/106.

da Mooca, Parque da Mooca e outros bairros... todos os domingos tinham jogos ali. Então era uma festa, né? E o povo da Mooca, uma boa parte ia lá assistir jogos. Então ali tinha pipoqueiro, amendoinzeiro, sorveteiro... era uma festa."[187]

Mas também era comum o jogo da "pelada"[188] durante o meio da semana ou nos interstícios de atividades ou mesmo no horário de almoço das fábricas como nesse relato do memorialista Sesso Júnior:

"...após as refeições feitas pelos operários no interior da Companhia de Gás; para desfrutar o resto do tempo que lhes restava, os operários saíam para a rua e ali ficavam em grupos, palestrando, outros se dirigiam para a Várzea, onde haviam formado um campo para o jogo da bola (futebol), (...); e com grandes algazarras praticavam as 'peladas', só interrompidas quando o silvo agudo da sirene da fábrica anunciava o retorno ao trabalho."[189]

Mas a várzea não era apenas usada para a prática do futebol. Era também o lugar de vivência da meninada que buscava algum tipo de diversão mesmo que não tivesse sistematizado num esporte, nem que tivesse regras. Bastava às vezes o próprio deleite de se estar num espaço sem regras, sem definições e que fosse o lugar do lúdico, do imaginado. As várzeas e as áreas adjacentes possibilitavam isto, eram o lugar da infinita possibilidade, era-se dono do lugar, ou melhor, apropriava-se do lugar pelo uso, e como dito anteriormente, o que é apropriado pelo grupo ganha nome ou apelido. Por isso na memória daqueles que viveram e se divertiram nas várzeas do Brás, da Mooca até a Vila Prudente conservam-se outros nomes. Um destes nomes que se referem à várzea ou parte dela é "barroca" como explica Alcides Barroso Garcia ao falar de sua infância na Mooca na década de 1940:

"A barroca era uma área muito grande de propriedade da Companhia de Terrenos Parques da Mooca. Essa área pegava toda a parte direita de quem sobe a Av. Paes de Barros e ia até os Armazéns Gerais no Bairro do Ipiranga. Os armazéns ladeavam a Estrada de Ferro Santos a Jundiaí, (...). A barroca avançava também de um lado em direção à Vila Prudente, e terminava no lado oposto, exatamente na Várzea do Glicério, também conhecida por Ilha dos Sapos. Quatro quintos da área eram cobertos por uma

---

[187] Depoimento do Sr. Rolando.

[188] A pelada é jogada de maneira improvisada (sem traves, sem juiz e a bola pode ser de qualquer material adaptável à forma esférica), fora das regras oficiais e na maioria das vezes na rua.

[189] SESSO JUNIOR., Geraldo, Retratos da Velha São Paulo, São Paulo, Maltese, 1995, p.79.

rica vegetação e algumas correntes d'água. Um quinto estava tomado pelos campos de futebol dos times varzeanos. "[190]

"*a Barroca não significou somente um pedaço da minha vida, significou um pedaço da vida de todos os Mooquenses, todo o elemento que conheceu, viveu naqueles dias na realidade tinha a Barroca como uma espécie de amante, porque a Barroca era extraordinária sobre todos os aspectos.* "[191]

A descrição da barroca continua ainda com a diversidade das árvores frutíferas como ameixeiras, goiabeiras, maracujazeiros etc. dos animais que viviam na relva ou nos riachos e dos inúmeros pássaros que eram pegos pelas crianças com diferentes armadilhas: "*Os tizius e bicos-de-lacre pegávamos com visgo que esfregávamos nos galhos próximos a sementeiras. Os tico-ticos pegávamos com arapucas, e os papa-capins e pintassilgos, com gaiolas com alçapões falsos.*"[192]

Eram diversos os tipos de brincadeiras praticadas pelas crianças nestas áreas. Alguns pontos da várzea mais usados pelos meninos recebiam nome, como é o caso da 'prainha', *"um córrego de água límpida e cristalina, muito concorrido". Outro ponto mais famoso entre as pessoas que viveram aquela época era a lagoa 'tchipum', "uma lagoa funda e de água barrenta muito procurada por crianças e marmanjos.* "[193]

Outra pessoa que conheceu a "lagoa Tchipum" foi o Sr. Rolando:

"....as crianças iam brincar lá. Tinha uma lagoinha que era então chamada de tchipum! A meninada ia brincar lá e nos domingos e nos sábados aquilo virava uma festa. "[194]

O que nos importa aqui são os diversos modos de uso e apropriação do espaço da várzea, também chamada de barroca. Foi um espaço importante na vida de muitas pessoas e que hoje existe apenas na memória como pudemos perceber nos relatos de moradores.

Os bairros operários ao longo do Tamanduateí nas primeiras décadas do século tinham na sua paisagem estes ritmos: dos jogos de futebol na várzea aos sábados e domingos, da religiosidade e suas festas sacras, dos bailes nos clubes aos sábados à noite etc... e, principalmente, durante a semana permeada pela vida nas fábricas. Porém a fábrica estava também presente mesmo quando não fosse o momento da produção como falamos anteriormente dos clubes de futebol patrocinados por empresas. Mas além destes, havia

---

[190] Idem, Ibidem, p. 7.
[191] Depoimento do Sr. Alcides.
[192] Idem, Ibidem, p. 7.
[193] GARCIA, A.B., op. cit., p. 10.
[194] Depoimento do sr. Rolando.

outros momentos em que a fábrica marcava sua presença na vida e na paisagem do bairro. Quando não era a fábrica que penetrava a vida dos operários e do bairro, era o próprio bairro a se adaptar ao tempo das fábricas.

É o caso por exemplo da loja Pioneira na Paes de Barros, na década de 50, que tinha serviço de auto-falantes (através deles apresentavam programas musicais e propagandas), e tocava todo dia, durante a semana, às 17:00 horas a Ave-Maria porque era o horário da saída das operárias do cotonifício Crespi. Sabemos que tradicionalmente o horário da Ave-Maria é às 18:00 horas.[195]

Era comum, na virada de ano, as fábricas apitarem à meia noite como a participar da própria festa de confraternização.

"Quando eu era criança, na passagem do ano velho para o ano novo, quando as fábricas começavam a apitar, naquele tempo a criançada ficava na rua mesmo, eu morava na rua Frei Gaspar... 'Olha aquela fábrica é o Gamba... é não sei o que, não sei o que lá...' já era criança já falava nome de fábrica sem saber o que era... mas era tão lindo, tão lindo a passagem de ano... fogos não tinha tanto... mas as fábricas que apitavam..."

"As fábricas no fim de ano tocavam as sirenes para ver quem tocava mais."[196]

Então é o apito da fábrica a fazer parte da paisagem e do tempo do bairro:

"...quando era cinco horas da manhã o Matarazzo apitava, imagina hoje vai apitar... tinha outra fábrica que também apitava... a Record também apitava... o pessoal entrava as cinco horas...(...) eu gostava porque sabia o horário. O pessoal ia trabalhar... a gente nasceu com este apito no ouvido... a gente não fazia conta..."[197]

E o sino da igreja que antes tocava de hora em hora passa a só tocar para a missa. *"Tocava o sino da igreja, mas não era por hora... era pra chamar o pessoal pra missa..."*[198]

Desta maneira, o tempo da indústria se impunha na vida do bairro que, aos poucos, ia deixando de lado outros tempos mais voltados para a religião e a natureza. Este tempo também impunha ritmos na vida e na paisagem do bairro. Em determinadas horas do dia era possível ver inúmeras multidões, pela manhã, saindo de diferentes pontos espalhados e convergindo para as fábricas e no final da tarde saindo dos portões das fábricas e aos poucos se espalhando pelo bairro como descrito por Pasquale Petrone ao falar da paisagem dos bairros industriais na década de 50:

---

[195] CARTA, M., op. cit., p.60.
[196] Depoimento de Cuchara.
[197] Idem.
[198] Depoimento de Dona Silvia.

"....pois é preciso fazer uma referência, pelo menos: ao borborinho das ruas, que se intensifica nas horas de entrada e de saída nas fábricas, quando ao soar das sereias, um enxame de homens, mulheres e menores enche as calçadas, dando vida e movimento às ruas; aos variados meios de transporte de que se utilizam os operários – bicicletas, ônibus, bondes, caminhões arvorados em veículos para passageiros, trens suburbanos, tomados de assalto por essa pequena multidão que anseia voltar para suas casas; aos bares ou simples botequins, que se instalam nesses bairros industriais, porque a freguesia é certa e numerosa..."[199]

Ou como relata o memorialista Sesso Júnior sobre o bairro do Brás no início do século passado:

"...dezenas de milhares de criaturas, ao abandonarem seus locais de trabalho. Ainda sob o barulho ensurdecedor das sirenes e dos apitos das fábricas, eles se dispersavam em grupos, e cada qual, mais apressado, tratava de seguir o caminho do lar.(...) Esses espetáculos diários, cada vez mais crescentes de homens, mulheres, jovens, meninotas e até de crianças, se formavam às saídas dos portões das fábricas, entre algazarras e altos falatórios e depois se iam espalhando em todas as direções, atingindo ruas e praças. (...) Eram, na sua maioria, trabalhadores imigrantes, que podiam ser distinguidos dos demais pelos trajes tipicamente europeus; as mulheres traziam à cabeça grossos chales. Quando se movimentavam, suas vestimentas arrastavam-se pelo solo. Os homens usavam o tradicional boné; os trajes, também de tecidos grossos, eram de casemira, ou então de veludo, mas todos já surrados e desbotados pelo uso."[200] Se podia ver tais multidões também no horário do almoço segundo dona Nena:

"Então onze e meia todo mundo ia almoçar... então era aquela multidão na rua..."[201]

A volta para casa, depois de um longo dia de trabalho nas fábricas, apesar de ser tarefa rotineira em que todos, muito provavelmente, estavam cansados, é lembrada de maneira nostálgica pelo Sr. Alcides:

"E o Crespi soltava às 5 horas, então o pessoal da Antarctica saía as quatro e mei. Quando eram cinco mais ou menos juntava com o pessoal do Crespi, juntava a mulherada com os homens subindo a Oratório.(...) Então vinham como um passeio, vários namorados, um trabalhava numa fábrica e o outro em outra fábrica...Quantos casamentos surgiram... A Mooca aumentou a família..".

---

[199] PETRONE, P., op. cit., p. 131.
[200] SESSO JUNIOR, G., op. cit.,p.105.
[201] Depoimento de Dona Nena.

Mas as ruas não eram só passagem, como nos levam a supor estas citações. Como é de conhecimento de muitos, as ruas, mais que vias de circulação e de ligação de pontos da cidade, eram lugares de encontro e descontração. É a rua essencialmente que possibilita uma apropriação de lugares. Neste sentido afirma Lefebvre: "*Na rua, e por esse espaço, um grupo (a própria cidade) se manifesta, aparece, apropria-se dos lugares, realiza um tempo-espaço apropriado.*"[202]

A rua sempre vai aparecer nos relatos dos antigos moradores como o lugar da infância:

"*Havia os jogos de rua, nós brincávamos de mãe da mula, brincávamos de caxeta, brincávamos de racha de bola, empinar barraca, que hoje são chamadas de pipas*".[203]

"*Brincava de tudo... gostava de brincar na rua... (...) a gente jogava futebol, subia e andava em cima dos muros das fábricas... eu era muito peralta, brincava de mãe da mula, brincava de tudo e as meninas brincavam assim, de pega... e as italianas corriam atrás de nós... mas a vida da gente era muito boa... de brincar... de pular corda... de jogar bola com os meninos...*"[204]

Mas a atividade sempre lembrada, e que caracterizou tão bem um tempo dos bairros operários varzeanos no início do século XX, acontecia à noite e dela participava gente de todas as idades:

"*...e também os costumes que a gente tinha... à noite se reunia todos nas portas... conversar né...as moças... os rapazes... às vezes a gente sentava na calçada, no meio fio... sentava ali né... que as ruas também não tinham tanto movimento né... ficava sentado ali conversando...*"[205]

"*...E o curioso é que à noite, (...) as pessoas sentavam na calçada, as mulheres levavam cadeiras, os homens também. As vezes jogavam cartas, dominó e as meninas ficavam brincando de roda, de pega-pega,...*"[206]

Esta apropriação significava a prática de atos e situações em que, através da rua, todos podem ser sujeitos atuantes na vida do bairro. É na rua que se notabilizam as figuras conhecidas de todos, os personagens típicos que ficam na memória a ocupar um espaço como parte integrante da vida do próprio bairro. Nos relatos dos antigos moradores dos bairros pesquisados e nos escritos dos memorialistas são muitos os personagens que

---

[202] LEFEBVRE, Henri, A Revolução Urbana, Belo Horizonte, Editora UFMG, 1999, p. 30.
[203] Depoimento do Sr. Alcides.
[204] Depoimento de Dona Nena.
[205] Idem.
[206] Depoimento do Sr. Rolando.

ficaram na memória. Desde aqueles que tinham uma função específica como os entregadores de leite, até o que poderia ser, **aparentemente**, menos significativo como os bêbados ou aqueles que simplesmente vagueavam pelas ruas, como era o caso de um doente mental que andava pelas ruas da Mooca e que era "adotado" por todos. Estes mesmos sujeitos quando se ausentavam das ruas ou desapareciam tinham sua ausência sentida pelos moradores. Como se algo faltasse na paisagem do bairro e se perdesse uma referência.

Para que pessoas, como os bêbados, por exemplo, fossem personagens da vida das ruas do bairro era porque estas não eram apenas vias de circulação. Eram muito mais que isto, pois possibilitavam o olhar, os gestos, as palavras e, sobretudo, o tempo das relações humanas. Portanto a rua tem valor de uso. Neste sentido é claro Henri Lefebvre ao escrever ainda sobre a apropriação da rua: *"Uma tal apropriação mostra que o uso e o valor de uso podem dominar a troca e o valor de troca."*[207]

A industrialização acabou levando nos bairros varzeanos ao predomínio do tempo da reprodução capitalista. Não significa apenas o tempo das sirenes das fábricas, nem do fluxo dos operários indo ou vindo das fábricas, mas o tempo da busca incessante da produção, ou melhor, da busca do lucro. Por isso não é mais possível que cavalos e bêbados trafeguem e crianças brinquem pelas ruas a atrasar a valorização do capital. Desta maneira a rua acaba se tornando apenas a menor distância entre o consumidor e a mercadoria.

A industrialização nas várzeas, que como destacamos até aqui era uma área de desfrute e lazer, não significou apenas uma transformação do espaço do bairro. Significou também, através da industrialização em si, a transformação da paisagem, do tempo e da vida. Houve ganhos, sem dúvidas, porém devemos ponderar que objetivamente a riqueza produzida se concentrou nas mãos de poucos que não viveram o bairro. Já as perdas, de caráter objetivo ou subjetivo, foram socializadas. Assim a memória se torna recurso fundamental na busca e na compreensão do que foi transformado, do que ficou, o que se ganhou e o que se perdeu.

---

[207] LEFEBVRE, H., op. cit., 1999, p. 30.

PARTE II

DESINDUSTRIALIZAÇÃO NAS ANTIGAS VÁRZEAS

1. DESCONCENTRAÇÃO INDUSTRIAL E A REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO

Até 1930 a indústria brasileira consistia, sobretudo, na indústria leve (bens de consumo não duráveis) e a economia nacional se caracterizava como um modelo agro-exportador, no qual o produto fundamental da exportação era o café. A partir de 1930 até 1955, influenciada pela crise da bolsa de Nova Iorque em 1929 e a revolução de 30, tivemos uma nova fase de industrialização não mais dependente da produção cafeeira, porém "*devido à estreiteza financeira e instrumental do Estado associada à incapacidade de criar mecanismos de atração ao capital estrangeiro, ficou a industrialização brasileira neste período, caracterizada por ser uma 'industrialização restringida'.*"[208] Nesta fase teríamos então uma consolidação da primeira fase de industrialização, com uma expansão pouco significativa no que se refere às industrias de bens de capital e uma incipiente indústria de base.

A partir de 1955 tivemos a industrialização pesada (bens de consumo durável e bens de capital), que mantém o ciclo de acumulação tendo sua expansão entre 1956 e 1961, e o de depressão de 1962 a 1967, aprofundando assim o processo de industrialização e assegurando a autodeterminação do capital[209]. Desde a origem da indústria até esta última fase tivemos uma concentração industrial no estado de São Paulo e mais especificamente na Região Metropolitana de São Paulo.

A partir da década de 1970 tivemos uma mudança no padrão de distribuição territorial com uma participação cada vez maior do interior de São Paulo e de outros estados na produção industrial, ao mesmo tempo em que se assistia a um recuo ou a uma diminuição relativa da atividade industrial na Região Metropolitana.

Temos assistido desde a década de 70 a uma dispersão da indústria no estado de São Paulo de modo que a Região Metropolitana vem perdendo em participação na produção industrial ao mesmo tempo em que o interior do estado apresenta um aumento da sua participação(vide tabela 1).

---

[208] RAMOS, Aluísio Wellichan, Industrialização e Desindustrialização na Metrópole Paulistana: o caso da Água Branca, Trabalho de Graduação Individual apresentado à FFLCH –USP, 1998, p. 57. O termo "industrialização restringida" citado pelo autor é o utilizado por Maria da Conceição Tavares, João Manuel C. de Mello, Wilson Cano e Barjas Negri para denominar o período de 1930-1955.

[209] MELLO, João Manuel Cardoso de, O capitalismo Tardio, São Paulo, Editora Brasiliense, 1990, p. 122.

Tabela 1

Estado de São Paulo

Valor da Produção Industrial - 1940 – 1985 (%)

Anos	Região Metropolitana	Capital	Interior
1940	64,5	53,9	35,5
1956	66,6	54,2	33,6
1960	71,1	51,7	28,9
1970	70,7	43,7	29,3
1980	58,6	30,1	41,3
1985	56,5*	-	43,5

(*) Inclui a capital
Fonte: Fundação Instituto Brasileiro de Geografia Estatística – FIBGE.[210]

Entre as razões para esta mudança o Estado aparece como um agente importante na explicação da saída das indústrias para o interior paulista.[211] O Governo do Estado de São Paulo preocupou-se com a questão já na década de 60 quando a concentração industrial e o conseqüente crescimento acelerado da Região Metropolitana levou a um processo de deterioração da qualidade de vida e dos chamados "*custos de aglomeração*".[212] Porém foi a partir da década de 80 que o Estado implementa iniciativas que mudaram os fatores de localização a favor do interior de São Paulo. Entre as iniciativas Estatais, no sentido de provocar uma interiorização da indústria, que mais surtiram efeito foram os vultosos investimentos na melhoria da infra-estrutura de transportes, como a rede ferroviária[213], mas, principalmente, no que se refere à ampliação e melhoria de auto-estradas.[214]

Além disso, muitos municípios utilizaram os mais diferentes tipos de instrumentos para a atração de indústrias: "*investimentos em infra-estrutura urbana; doação de terrenos, isenção de impostos e taxas municipais, ressarcimento de investimentos em infra-estrutura realizada pelas indústrias, criação de Distritos Industriais e outros.*"[215]

---

[210] Citado por LENCIONI, Sandra – Reestruração Urbano-Industrial no Estado de São Paulo: a Região da Metrópole Desconcentrada, in Espaço e Debates, no. 38, 1994, p. 54.
[211] NEGRI, Barjas, As políticas de descentralização industrial e o processo de interiorização em São Paulo: 1970-1985, *in* Tartaglia, José Carlos & Oliveira, Osvaldo Luiz de, *Modernização e Desenvolvimento no Interior de São Paulo*, Editora da UNESP, 1988.
[212] NEGRI, B., idem, Ibidem, p.12.
[213] "...completando a variante Helvetica-Guianã e o ramal ferroviário Juquiá-Cajati" e "início da modernização da Ferrovia Campinas – Santos-SP, permitindo o transporte de carga do Interior para a Baixada Santista sem passar pela RMSP", Idem, Ibidem, p. 17.
[214] Idem, ibidem, p. 17.
[215] Idem, ibidem, p. 17.

Estas razões, que citamos, são "externas" à Região Metropolitana de São Paulo, porém houve causas internas para a saída das indústrias. Sergio Luiz de Cerqueira Silva ao levantar, junto aos empresários, as causas apontadas para a saída das industrias do ABC encontrou: "*ausência ou custo de terrenos; restrições legais; força do sindicalismo/ custos salariais*".[216] A partir do que também é comum ainda acrescentar como causa das saída das indústrias da região metropolitana, como Negri chamou, os "*custos de aglomeração*" como: o intenso tráfego de veículos na metrópole que resulta em congestionamentos, a debilidade da infra-estrutura urbana que não dá conta de demandas populacionais etc.

O recuo industrial na Região Metropolitana de São Paulo tem gerado discussões e análises a respeito desses novos padrões de localização. Antes o processo de implantação industrial no estado de São Paulo e na sua Região Metropolitana levava a uma convergência nas análises no que diz respeito à concentração da atividade industrial nestes espaços. Ultimamente tem havido um intenso debate sobre como analisar o recuo da atividade industrial levando em conta diferentes fatores, novos elementos e as diferentes escalas de análise. Para tanto surgiram termos usados para entender tais processos como desconcentração, descentralização, desindustrialização, transbordamento, reversão da polarização etc...

Se, por um lado, a profusão de termos amplia o debate e enriquece a análise, por outro demonstra a dificuldade (em alguns casos a falta de rigor) de lidar com as recentes transformações pelas quais tem passado a atividade industrial em São Paulo.

Para alguns, assistimos a um processo de desindustrialização. Mas como podemos entender a desindustrialização? Raymond Guglielmo, ao estudar o recuo das atividades industriais no norte de Paris, discute a utilização do termo: *"O termo é freqüentemente empregado de maneira contestável e aliás contestada, por designar* ***um desaparecimento ou um recuo*** *das operações materiais de produção. Quando estas são substituídas no mesmo local por outros segmentos do processo de produção (pesquisa e gestão por exemplo), seria preferível se falar de "mutação" industrial. No caso do subúrbio próximo Norte, onde depois de vinte anos, de numerosas fábricas fechadas, sem que nenhuma atividade vinculada à industria a sucedessem, a desindustrialização no sentido pleno da palavra parece inegável."*[217]

---

[216] SILVA, Sergio Luiz de Cerqueira, Crise e Ajuste da Indústria da Grande São Paulo – 1980-1993: Um Estudo de Caso da Região do ABC. Dissertação de Mestrado apresentada ao Instituto de Economia da UNICAMP, 1994, pp. 63-65.

[217] GUGLIELMO, Raymond., Desindustrialisation et evolution de l'emploi à Saint-Denis, s/d, p. 131 (mimeo). (grifo nosso).

Para Guglielmo o termo desindustrialização só teria sentido se significasse o fim da atividade industrial em determinado local sem a sucessão por outras atividades ligadas à indústria. No caso de substituição por outros segmentos do processo produtivo como a pesquisa ou a gestão, por exemplo, seria preferível falar de "mutação" industrial. Concordamos que o termo desindustrialização tem uma conotação de decréscimo e abandono das instalações e do processo produtivo que levado ao seu limite máximo significaria a extinção da atividade industrial numa determinada região. Por isso não faz muito sentido tratar o recuo industrial na Região Metropolitana de São Paulo como um processo de desindustrialização. Pois tal processo só pode ser observado pontualmente em determinadas áreas da metrópole.[218]

Além disso, a atividade industrial na metrópole paulistana mantém sua destacada importância se analisada, tanto a nível estadual ou nacional.

No conjunto da Região Metropolitana de São Paulo, parte da desocupação de instalações industriais se faz no sentido de uma estratégia de deslocamento ou uma reestruturação das atividades produtivas o que não significa, *a priori*, que a dispersão industrial represente uma desindustrialização para o conjunto da região.

Para melhor entendermos este processo destacamos dois termos muito utilizados na tentativa de elucidação da questão: desconcentração industrial e descentralização industrial. Trata-se de processos diferentes, mas que muitas vezes não aparecem utilizados com o rigor necessário. Segundo Lencione quando há uma "*associação, absorção ou fusão de capitais individuais sob um mesmo controle, está-se diante de um processo de centralização do capital, sem qualquer modificação no número de equipamentos e máquinas. O que importa dizer é que centralizar é associar capitais já formados.*"[219] Neste sentido a dispersão de unidades produtivas não significaria uma descentralização por que não há uma separação ou divisão de capitais, ao contrário "*muito da dispersão industrial está vinculado a processos de centralização do capital*", até por que o que importa não é proximidade física das unidades produtivas, "*mas sim a capacidade de controle dos distintos ciclos de valorização submetidos a um mesmo ciclo.*"[220] Segundo a autora, este controle se tornou possível porque desde a década de 1970 os avanços tecnológicos, principalmente no campo das telecomunicações e da informática, ampliaram consideravelmente as possibilidades de gerenciamento e administração à distância. A

[218] RAMOS, A. W., op. cit., p. 10.
[219] LENCIONE, Sandra., op. cit., p. 57/58.
[220] LENCIONE, S., idem, ibidem, p. 58.

transferência de dados e informações em tempo real relativizaram a necessidade da presença física de um órgão gestor próximo ou no local do espaço da produção. Neste sentido, se uma empresa muda sua base produtiva da Região Metropolitana de São Paulo para o interior do estado, ou ainda para outro estado, mantendo a parte administrativa e de gestão na capital, não estamos diante de um processo de descentralização industrial. O controle de gestão e da valorização capitalista permanece na capital o que mantém ou fortalece a cidade como centro de poder e mando econômico. A descentralização industrial significaria a mudança de uma cidade ou de uma região para outra como pólo de comando.

Já a idéia de desconcentração é "*usada em todos os casos que se queira descrever a mudança de posição das indústrias, enquanto plantas de produção, como também de população e emprego.*"[221] Assim há uma desconcentração industrial quando partes ou todas unidades produtivas de uma empresa se dispersam num determinado espaço.

Desta maneira o que vem ocorrendo no estado de São Paulo, e mais especificamente na Região Metropolitana de São Paulo, é uma desconcentração industrial e não uma descentralização. Temos assistido a uma saída de unidades produtivas da Região Metropolitana rumo a outras áreas enquanto o centro de comando e gestão destas unidades permanece na região, mantendo-se como pólo de controle produtivo e administrativo.

Como dito anteriormente, a capacidade de uma empresa dispersar suas unidades produtivas se ampara necessariamente nas possibilidades advindas do desenvolvimento nas telecomunicações e na informática o que implica um certo grau de investimentos que possibilitaria a comunicação eficiente entre os diferentes segmentos da empresa. Segundo Lencione "*em geral são as grandes empresas que têm a capacidade de se multilocalizarem como estratégias de redução de custos ou de expansão de acumulação. Podem organizar o processo de trabalho segmentando-o em várias unidades de produção espacialmente distribuídas. Isto é possível porque o processo de trabalho tem o duplo movimento, de segmentação e integração das tarefas, de modo que ocorre simultaneamente a divisão e a cooperação.*"[222]

As empresas que dispersam suas unidades produtivas ampliam a base territorial na qual se estabelecem estas unidades. Na medida em que há uma maior divisão e cooperação entre as partes do processo produtivo amplia-se uma rede que é controlada pelo centro gestor, a metrópole. Porém a ampliação da rede necessita de um aparato, ou melhor, uma estrutura física estabelecida previamente a fim de possibilitar a comunicação e a

---

[221] FRICK, Oscar Osvaldo., citado em SILVA, S. L. de C., op. cit., p. 35.
[222] LENCIONE, op. cit., p. 58.

cooperação da rede. Neste sentido esta ampliação está "limitada" a um espaço que preencha estes requisitos.

Segundo Carlos Roberto Azzoni: "*o desenvolvimento observado em São Paulo, notadamente em um raio de 150 quilômetros em torno de sua capital, guarda estreita dependência em relação a essa área central. (...) Seria aproximadamente um tipo de suburbanização das atividades industriais em âmbito mais abrangente, o que é possível pelas possibilidades abertas pelo desenvolvimento tecnológico, em um sentido amplo, para a separação das atividades produtivas das atividades de comando empresarial.*"[223] Para Lencione: "*a crescente implantação da indústria em torno da capital pode significar a realização desta mobilidade tornada possível pelas novas técnicas.(...) Este espraiamento das atividades foi historicamente tornado possível pela tecnologia, principalmente por aquelas capazes de processar e explorar informações, permitindo unir a descontinuidade espacial do processo de produção.*"[224]

Neste sentido o que se amplia é o poder de comando da metrópole que se firma como centro gestor da produção que se dispersa. Perde-se, então, o sentido de descentralização industrial por que o que ocorre é, no mínimo, a manutenção da capital como o centro de comando e controle sobre unidades produtivas numa base territorial ampliada. A capital de São Paulo é, desta maneira a capital do capital por ser o centro de controle de dados, informações e, sobretudo, da gestão dos negócios.

Discutíamos ainda que esta dispersão se desenvolve devido às possibilidades criadas a partir do desenvolvimento tecnológico das telecomunicações e informática. Porém, até por conta disso o deslocamento industrial se dá, principalmente, dentro da área mais industrializada do país e com a melhor infra-estrutura de comunicações. Por isso para Azzoni tratar-se-ia de uma "desconcentração-concentrada". Lencione concorda em parte, pois para ela o que mais caracterizaria este processo é a "*centralização do capital que consolida a hegemonia do grande capital e subordina os outros capitais à organização oligopolista e utiliza mecanismos de dispersão espacial como forma estruturante do espaço e não mais mecanismos concentradores*".[225]

Desta maneira podemos dizer que o que ocorre na metrópole paulistana é uma desconcentração industrial que é parte de um processo de centralização do capital. Neste sentido, conforme afirma Aluísio W. Ramos: "*a metrópole e, sobretudo a capital, deixam*

---

[223] Idem, Ibidem, p. 59.
[224] AZZONI, Carlos Roberto, Indústria e reversão da polarização no Brasil, Tese de livre docência em Economia, São Paulo, FEA, 1985. *apud* LENCIONE, S., Idem, Ibidem, p. 59.
[225] Idem, Ibidem, p. 59.

progressivamente de concentrar a produção, entretanto, continuam sendo o centro de uma região, cada vez mais desconcentrada, que avança espacialmente. Vemos, por um lado, desconcentração espacial da produção e, por outro, centralização da gestão e de serviços especializados."[226]

Sobre isso Milton Santos afirma que "*a base industrial foi o alicerce para que São Paulo hoje se tornasse uma cidade informacional, um centro internacional de serviços. São Paulo é, agora, relativamente menos forte, em produto e em emprego industrial, mas sua força aumentou, no País e no mundo, graças ao fato de que a atividade de serviços se desdobra, criando um expressivo setor terciário de comando, baseado na informação (concepção, direção, coordenação, controle).*"[227]

Deste modo as recentes mudanças nas atividades econômicas têm sido entendidas como um processo em que o aumento das atividades de serviços estão diretamente associados a uma diminuição da atividade industrial. O aumento dos serviços e a crescente participação da população economicamente ativa neste setor é, muitas vezes, relacionada diretamente a uma diminuição da participação de trabalhadores na indústria. Anita Kon ao comentar o processo de terceirização das atividades nas metrópoles adota, entre outros fatores, a explicação clássica a qual diz que " *a terceirização é um resultado do declínio relativo e absoluto do emprego no setor secundário, por alguns autores denominados de desindustrialização subseqüente ao desenvolvimento de novas tecnologias mais produtivas.*"[228]

Devemos dizer que o termo desindustrialização foi, como já exposto, usado de maneira imprópria, pois se baseia na diminuição do número de empregos na industria.

---

[226] RAMOS, A. W., op. cit., p. 15.
[227] SANTOS, Milton, Por uma Economia Política da Cidade: o caso de São Paulo, São Paulo, Hucitec/Educ, 1994, p. 15 *apud* RAMOS, A. W., op. cit., p. 15.
[228] KON, Anita, Da desindustrialização manufatureira à industrialização dos serviços, in Pesquisa & Debate, São Paulo, número especial (12), 1997, p. 29.

2. DESINDUSTRIALIZAÇÃO AO LONGO DO TAMANDUATEÍ

A área industrial ao longo do Tamanduateí não ficou imune às transformações que vêm ocorrendo na Região Metropolitana de São Paulo. Ao contrário, ela é uma típica área de desindustrialização e contém características que a diferenciam de outras áreas industriais. Desta maneira é importante o estudo numa escala maior que nos permita analisar condições e elementos que são próprios da área em análise, como afirma Guglielmo:

"Mas todas as pesquisas até aqui publicadas tem apreendido a desindustrialização ao nível da região ou do departamento ou de um grupo de comunas, apesar de mais raramente, ao nível comunal, ou seja a uma escala muito pequena para permitir dar conta da maneira pela qual ela se diferencia de acordo com os lugares, como se diferenciam igualmente os tipos de terrenos assim abandonados pela indústria. (...) tratam as zonas delimitadas nestas escalas como se elas fossem homogêneas, embora elas não sejam."[229]

Guglielmo faz a crítica aos estudos sobre desindustrialização em pequena escala e acrescenta que são importantes as pesquisas que estudam em nível local, distrital ou áreas em maior escala, o que ocorre com a indústria. Tais pesquisas possibilitam o desvendamento das estratégias empresariais que dizem respeito, muitas vezes, a um local ou situação específica. Assim as especificidades e as características de uma área podem influir nas estratégias espaciais de uma empresa conforme acrescenta Guglielmo sobre a questão: *"Se a estratégia, espacial notadamente, da empresa ou do grupo do qual ela depende permanece um fator primordial de manutenção ou do fechamento de um estabelecimento, a relação deste último com seu contorno imediato (social e material) não é sem importância e pode mesmo influenciar esta estratégia."*[230]

Apesar de estudarmos uma pequena parte da Região Metropolitana, a sudeste da cidade de São Paulo, não ampliaremos a escala a ponto de revelarmos as estratégias mais sutis do recuo industrial na área. Pois para tanto teríamos que aumentar a escala a ponto de estudar cada rua e, no extremo, cada unidade produtiva industrial. Pode parecer exagerado este aumento de escala na análise, porém ao se utilizar tal metodologia Guglielmo demonstrou sua surpresa, ao constatar em campo, como um fato local, no caso um entroncamento de auto-estradas, pode ser decisivo para a localização industrial:

"Os estabelecimentos situado próximos de um entroncamento são privilegiados em relação àqueles das ruas vizinhas, que estão muitas vezes congestionadas. No decorrer de

---

[229] GUGLIELMO, R., op. cit. p.117-118.
[230] Idem, Ibidem, p. 118.

nossas entrevistas em campo, fomos surpreendidos com a importância que numerosos de nossos interlocutores davam a este fato".[231]

Como foi anteriormente exposta, a industrialização da área em estudo se deu ao longo da antiga ferrovia Santos-Jundiaí, instalada na segunda metade do século XIX, que propiciava o escoamento da produção, recebimento da matéria-prima e proporcionava o transporte de trabalhadores. Desta maneira permaneceu a ferrovia como principal fator de atração da indústria até o final da década de 30. Apesar de nesta década começar a progredir a construção de rodovias estaduais, a mentalidade ferroviária ainda estava arraigada e até então não se concebia que estabelecimentos da indústria pesada fossem implantados longe da ferrovia.[232]

A partir da década seguinte, com rodovias em boas condições de uso, as industrias começariam a ser implantadas em áreas próximas a elas. O transporte rodoviário apareceria como um modelo de modernização e tornaria possível a integração de outros mercados em nível regional e nacional.

Com uma nova orientação, a partir de um novo modelo de transportes, novos pólos industriais se originaram. Construídas ao final da década de 40 as vias Dutra e Anchieta constituiriam, ao longo de suas pistas, os novos eixos de industrialização. A via Dutra liga São Paulo, através do Vale do Paraíba, ao Rio de Janeiro. A via Anchieta leva a Santos. Ambas as cidades têm porto e um importante mercado consumidor. À via Anchieta relaciona-as transformação de São Bernardo do Campo no centro da indústria automobilística brasileira. À via Dutra relaciona-se a expansão da indústria ao longo do Vale do Paraíba, assim como a transformação de Guarulhos em um dos municípios mais industrializados da metrópole paulistana.

A formação destes novos pólos industriais marca um novo modelo de localização e implantação industrial na metrópole. O transporte de mercadorias e produtos aos poucos deixa de ser feito pelos vagões dos trens e passa a ser realizado em caminhões através de novas estradas que podem alcançar diferentes porções do território estadual e nacional.

Cabe dizer que esta mudança do transporte ferroviário para o rodoviário foi uma opção da política econômica do governo brasileiro no Plano de Metas da década de 1950. A partir de então, os investimentos na implantação de rodovias beneficiaram as empresas automobilísticas em detrimento do transporte ferroviário. Apesar do país contar, na época, com uma significativa malha ferroviária e sua extensão continental evidenciar a

---

[231] Idem, Ibidem, p. 118.
[232] LANGENBUCH, J.,idem, 1971, p. 140/141.

necessidade de um maior investimento no transporte ferroviário, este vem, desde então, sendo sucateado.

Esta nova possibilidade de localização industrial trouxe mudanças, em maior ou menor grau, às áreas industriais na cidade. A zona industrial ao longo do Tamanduateí também foi afetada como afirma Raquel Rolnik no seu trabalho sobre reestruturação urbana na Zona Leste de São Paulo: *"Essa transformação resulta em um grande impacto sobre as áreas industriais centrais da Zona Leste paulistana. Antes estrategicamente situadas pelo fácil acesso à ferrovia e aos armazéns gerais, as indústrias do Brás, Mooca, Belém e Pari vêem-se em situação desfavorável em relação ao sistema rodoviário. As novas indústrias, as mais potentes e aquelas com maior capacidades de investimento instalam-se a partir de então nos novos pólos industriais – principalmente o ABC e Guarulhos, mas também outros bairros mais afastados da Zona Leste, relacionando não mais com o sistema ferroviário, mas às avenidas e rodovias."*[233]

Porém até a década de 50, apesar da ferrovia começar a ser depreciada como localização industrial, ainda havia novas indústrias se instalando às margens das linhas férreas. Inclusive algumas grandes empresas buscavam ainda as margens da ferrovia para sua instalação. É o caso da Ford, implantada no loteamento Parque da Mooca, junto à estação Ipiranga.[234]

A faixa ao longo da Santos-Jundiaí, no trecho estudado, encontrava-se em meados do século XX, praticamente toda ocupada por indústrias. Restava uma última porção que ainda estava sendo ocupada: era a área entre a estação Ipiranga e a Vila Prudente na divisa com São Caetano do Sul. No restante, a faixa ao longo da ferrovia encontrava-se saturada e não havia mais terrenos disponíveis para a implantação de novas indústrias. Em parte isto se deveu à intensa urbanização residencial nas áreas adjacentes a esta faixa industrial, *"em alguns lugares chegaram até os trilhos, subtraindo assim as áreas afetadas ao uso de solo industrial."*[235]

Além das áreas próximas à estrada de ferro não oferecerem mais nenhum espaço para a implantação industrial no município de São Paulo, para aquelas indústrias que já se situavam nestas áreas não havia também a possibilidade de ampliação. Neste sentido afirma Langenbuch: *"as fábricas mais antigas do Eixo Industrial de Beira-Linha haviam deixado pouco espaço livre, ocupando a maior área possível para suas edificações. Dessa*

---

[233] ROLNIK, Raquel. São Paulo Leste/Sudeste - Reestruturação Urbana da Metrópole Paulistana: Análise de Territórios em Transição. Relatório Final de Pesquisa, PUCCampinas, 2000, p. 88.
[234] LANGENBUCH, J. op. cit., mimeo., p. 22.
[235] Idem, Ibidem, p. 22.

forma, sobrou pouco lugar destinado a posteriores ampliações e a pátios de estacionamentos para os automóveis do pessoal, o que hoje é um complemento quase indispensável às fábricas um pouco maiores, mas que nem sequer era imaginado por ocasião da pretérita implantação!"[236]

Aos poucos, a mentalidade arraigada sobre o transporte ferroviário de que nos falou Langenbuch, começa gradativamente a ser substituída por um novo tipo de mentalidade. Desta vez a rodovia passa a ser considerado o meio, por excelência, para o transporte de mercadorias. Com a expansão das estradas de rodagem em redes mais amplas, principalmente no sudeste do Brasil, abria-se também o acesso a novas regiões que antes não eram atingidas pela ferrovia. Neste sentido um número cada vez maior de empresas, de diferentes setores da economia, começam a optar por esta nova modalidade de transporte.

A instalação de indústrias até a década de 1970 nas principais rodovias via Anchieta e Dutra caracteriza-se pela implantação de grandes estabelecimentos; *"isso é o retrato da preferência que, em escala muito acentuada, as grandes empresas têm dado aos quadrantes suburbanos cortados pelas auto-estradas, entre elas as indústrias automobilísticas, que malgrado o grande volume e peso de matéria prima e produtos, que recebem e expedem, desprezaram a margem da ferrovia para a sua localização."*[237]

O uso das estradas de ferro não termina com a opção cada vez maior pelo transporte rodoviário. Para determinados produtos, como granéis e matérias primas, ainda era mais interessante a condução por vagões. Mas para aqueles produtos que podiam ser transportados por caminhão se tornara interessante para a industria se localizar próximo a um acesso rodoviário. Desta maneira a vantagem de localização próxima à estrada de ferro desaparece e numerosos ramos industriais passam a preferir as rodovias. Além disso, as fábricas, situadas em áreas industrias antigas e à margem de ferrovia, que precisam enviar ou receber mercadorias transportadas em caminhões, começam a ter prejuízos por estarem instaladas em áreas com malha viária precária, incompatível e que não foram projetadas para o trânsito de tais veículos. Muitas vezes também estas áreas estão distantes de

---

[236] Idem, Ibidem, p. 22.

[237] Langenbuch, Idem, Ibidem, p. 31,32. É interessante outra razão sugerida por Langenbuch sobre a localização industrial ao longo de rodovias é que ela pode estar vinculada a um fator *" psicológico, ligado ao mundo da propaganda, publicidade e 'relações-públicas'. A presença de um belo e grande edifício industrial, que traduz efetiva ou aparentemente a pujança da empresa, em local onde será visto por todos, além de satisfazer a vaidade dos empreendedores, pode constituir um elemento positivo junto ao mercado consumidor e creditício"* Porém, percebemos, através de relato colhido, que tal fator é mais, ou somente, significativo para as indústrias de bens de consumo. Indústrias de produtos com características muitos específicas e de uso restrito não teriam grande vantagem na localização às margens de uma rodovia.

rodovias ou de saídas rodoviárias que dêem acesso aos principais mercados do país ou a cidades portuárias.

O mesmo ocorre com as indústrias da Zona Mista Sub-Ferroviária, que Langenbuch define como as áreas de uso misto do solo urbano (residencial e industrial) que forma, "*sob certo aspecto, um conjunto funcional integrado, onde as ferrovias, as fábricas e as residências dos operários se acham espacialmente vinculadas entre si.*"[238] Os bairros da Mooca e do Brás se incluem, de maneira satisfatória, nesta definição.

Langenbuch ainda lembra que, no caso do Brás, a concentração de indústrias de confecção teve a seu favor a vantagem deste tipo de instalação industrial poder se expandir verticalmente. Esta concentração de indústrias de confecção ensejaria mais tarde a formação de uma área comercial especializada neste tipo de produção que é vendida no atacado e no varejo.[239]

Na área de estudo em questão, a implantação da avenida do Estado, já na segunda metade do século XX, às margens do rio Tamanduateí e acompanhando a curta distancia a linha férrea e atravessando a zona industrial, minimizará o impacto das vantagens da localização industrial juntos às rodovias.

A implantação da avenida do Estado nas várzeas do rio Tamanduateí, retificado e canalizado, possibilitou às indústrias ali instaladas o escoamento da sua produção por esta via, além da opção da ferrovia. A presença desta avenida, de pistas com largura e condições adequadas ao transporte pesado por caminhões, foi significativa para que o recuo industrial não fosse tão intenso nesta área como em outras áreas distantes da opção rodoviária. As vantagens da avenida do Estado, além das suas condições técnicas, se estendem também ao fato dela ligar a área em foco a importantes corredores viários da metrópole.

A avenida do Estado, ao norte, liga-se às marginais do Tietê e, a partir destas é possível acessar a quase todas as rodovias estaduais e federais: via Dutra, Fernão Dias, Castelo Branco e mais tarde Via Bandeirantes, Anhanguera e (hoje) Airton Senna. É possível ainda se dirigir às pistas das marginais do Rio Pinheiros e acessar as Rodovias Raposo Tavares e Régis Bittencourt. A sudeste pela Avenida chega-se à região industrial do ABC, sempre ao lado da estrada de ferro Santos-Jundiaí, pelas cidades de São Caetano do Sul e Santo André chegando próximo à divisa com Mauá. Antes da divisa com São Caetano é possível ainda dirigir-se à Avenida das Juntas Provisórias para daí então acessar

[238] LANGENBUCH, J., op. cit., mimeo, p. 7
[239] Idem, Ibidem, p.23.

a Via Anchieta e chegar a Santos passando por São Bernardo do Campo. Mais recentemente, com a implantação da Avenida Presidente Tancredo Neves e o Complexo Viário Maria Maluf, foi implantado um minianel viário que facilitou o acesso também à Rodovia dos Imigrantes. (vide mapa na página 99)

A avenida do Estado ainda liga, facilmente, a área industrial ao longo do Tamanduateí a qualquer ponto de São Paulo pelo acesso às vias a elas interligadas, mesmo que a circulação seja restringida a veículos menores, como a Radial Leste, e ao complexo viário no Parque D. Pedro.

Entretanto, a maior ou menor acessibilidade à Avenida do Estado pode ter sido um fator, entre outros, significativo para a saída de indústrias em determinadas área ao longo do Tamanduateí. Desta maneira Raquel Rolnik afirma que os "*bairros menos favorecidos do ponto de vista viário, como o Brás e o Bom Retiro, desindustrializam-se mais cedo e mais acentuadamente do que a Mooca e o Ipiranga, que até hoje contém atividades industriais significativas.*"[240]

Como já foi dito, a maior parte das indústrias, do início da industrialização, acompanharam a linha férrea. Esta, no Brás, distanciou-se das margens do Tamanduateí. Portanto, com a implantação da Avenida do Estado ao longo do rio as indústrias que se implantaram ao longo da linha férrea no Brás ficaram em desvantagem em relação àquelas que se estabeleceram na faixa industrial mais próxima do rio. Da estação do Brás até a avenida do Estado são 1500 metros em linha reta. Pode parecer curta a distância, porém deve ser dito que a malha viária do bairro, como já foi discutido, não foi planejada para a circulação intensa de automóveis e, principalmente, caminhões. Além disso, estabeleceu-se entre a Faixa Industrial de Beira Linha e o Tamanduateí uma Zona Industrial Mista, com comércio e residências o que dificulta ainda mais o trânsito de caminhões.

Já na Mooca esta distância do rio, como também da avenida do Estado, diminui e a partir do Ipiranga a Faixa Industrial de Beira Linha se estende dos dois lados do Tamanduateí e da avenida.[241]

---

[240] Rolnik, R., op. cit., p. 98.

[241] Segundo Raquel Rolnik "a desindustrialização, embora tenha atingido toda a região, foi menos intensa na Moóca. (...) enquanto entre 1990 e 1995 o distrito do Bom Retiro perde 60,86% de seus estabelecimentos industriais e o Brás perde 66,4%, no distrito da Moóca a queda é menor – 33,28%, refletindo provavelmente sua acessibilidade mais favorável pela Avenida dos Estados." Rolnik, R., op. cit., p. 101.

A importância da avenida do Estado, na malha viária, é acrescida do fato dela ser parte de um anel viário que circunda o centro antigo da cidade. A Avenida do Estado, no Parque Dom Pedro, fica a menos de 500 metros de distância da Praça da Sé. Por isso também se acrescenta um aspecto negativo da proximidade do centro, que se explica pelo grande volume de automóveis que circulam nas proximidades.

No Parque Dom Pedro fica o Palácio das Indústrias, que desde 1991 é a sede da Prefeitura de São Paulo com as secretarias municipais e assessorias. Por isso, muitas vezes, é o local de reivindicações e manifestações populares que ocupam, muitas vezes, as avenidas próximas e param o trânsito local.

Além disso, a avenida atravessa a zona cerealista da cidade onde se encontra o Mercado Municipal e passa próximo de áreas de intenso comércio popular como o Largo da Concórdia e suas ruas adjacentes e a rua 25 de Março. Esta proximidade obriga caminhões e outros veículos, em diferentes horas do dia, mas especialmente nos horários de *rush*, a enfrentar longos congestionamentos.

Como veremos mais detalhadamente à frente, segundo o empresário Nilton Troiani que é sócio de uma empresa situada no Ipiranga, a proximidade do centro da cidade, além dos congestionamentos, acarreta ainda o alto preço do metro quadrado na área e influencia diretamente aumentando consideravelmente, o imposto sobre o uso do solo urbano.



ESCALA 1 : 50.000

FONTE : IBGE – EMPLASA
REGIÃO SUDESTE DO BRASIL

O bairro e a indústria na paisagem e na memória

A desindustrialização ao longo do Tamanduateí tem deixado extensas áreas vazias. Não são apenas os galpões e edifícios industriais que estão ficando ociosos, mas também toda a orla ferroviária com seus desvios para manobras e pátios para estacionamento. Tudo isto a uma pequena distância do centro da cidade. A questão é mais significativa se lembrarmos que, praticamente, a extensão ao longo do Tamanduateí, definiu-se como uma zona compacta de ocupação industrial, criando um contraste entre a área central densamente ocupada e a ociosidade da área fabril e ferroviária.

Devemos citar que o mesmo processo ocorre nas chamadas Zonas Mistas Sub-ferroviárias. Porém, como a localização das indústrias nestas zonas é mais dispersa se misturando a residências e comércio o impacto é menor, tanto que funções mais diversificadas, como o comércio, serviços e a verticalização com prédios de apartamentos, tem redefinido o uso, com novas edificações ou transformado as edificações que antes abrigavam indústrias.

Neste sentido, é interessante citar Langenbuch, quando, na década de 70 ainda não se via a transformação dos antigos bairros da Zona Mista Sub-Ferroviária em possíveis áreas de verticalização residencial:

"A zona Mista sub-ferroviária, (...), não estimula a renovação predial do uso de solo residencial, também importante na área, pois o ambiente generalizado de fábricas e armazéns não atrai os empreendimentos imobiliários. Note-se que nessa zona, relativamente próxima ao Centro (bem próxima mesmo, em algumas porções) quase não há edifícios de apartamento."[242]

Destaca-se o final da citação quando Langenbuch lembra a questão da proximidade ao centro da cidade. Esta re-ocupação, de áreas que antes eram antigos galpões industriais por prédios de apartamentos, nas zonas mistas sub-ferroviárias é bastante típica de antigos bairros industriais como Mooca, Ipiranga e Vila Prudente e outros antigos bairros operários da Zona Leste como avalia Carla Ponzio, analista da Bolsa de Imóveis de São Paulo:

"Após analisar os dados, pudemos comprovar, por exemplo, que os grandes galpões da zona leste, sobretudo na Mooca, no Brás e Belém, tendem a ser substituídos por residências verticais, como no Tatuapé".[243]

---

[242] LANGENBUCH, J., op. cit., mimeo, p. 23.
[243] Folha de São Paulo, 29 de julho de 2001, Caderno de Imóveis, p. 1.

Segundo Raquel Rolnik, que analisou a reestruturação urbana na Zona Leste, com especial enfoque do eixo industrial ao longo do Tamanduateí, já é percebida uma significativa verticalização não apenas nas designadas, por Langenbuch, Zonas Mistas Sub-ferroviárias. Também nas proximidades ou junto à Faixa Industrial de Beira Linha, já se pode bservar a verticalização. Não há um padrão econômico específico de apartamentos porque *"no Eixo do Tamanduateí essa verticalização atende a faixas de renda mais variadas – de 1 a 4 dormitórios, sem a constituição visível de enclaves de alta renda."*[244]

Vale citar que, apesar de Raquel Rolnik não precisar um padrão econômico para os empreendimentos imobiliários de prédios de apartamentos na área, é significativo o mapa de Lançamentos Residenciais na Zona Leste entre 1985 e 1999. É possível perceber duas manchas a concentrar os citados lançamentos imobiliários: uma mais densa no Tatuapé, mais precisamente na Anália Franco, e outro, menos denso, porém com aspecto linear a acompanhar a faixa de zona tipicamente industrial (Z6) que está na cor cinza.

Há ainda empresas imobiliárias que esperam mudanças nas leis de zoneamento a fim de que possam lançar seus projetos: *"Não se pode esquecer das leis de zoneamento, que também são obstáculo, como na rua Dianópolis (Vila Prudente), em que de um lado há galpões desativados e do outro edifícios residenciais querendo avançar', lembra Luiz Paulo Pompéia, da Embraesp (empresa de consultoria imobiliária).* "[245]

As possíveis razões para esta localização na transição entre a faixa Industrial de Beira-Linha e a Zona Mista Sub-Ferroviária provavelmente estão na possibilidade dos compradores destes imóveis contarem com uma boa infra-estrutura de comércio e serviços estabelecida na Zona Mista[246], e ao mesmo tempo se localizar próximo ao centro. Desta maneira, a face oeste destes prédios tem como paisagem num segundo plano a larga faixa industrial, tomando boa parte da paisagem de norte a sul.(vide foto na página 108)

Esta transformação dos antigos bairros operários é percebida, como não poderia deixar de ser, por antigos moradores porque se vêem perdendo referenciais na paisagem e o que foi a vida de bairro. Há algumas passagens do memorialista Alcides Barroso Garcia que demonstram esta perda de referências pessoais e espaciais da vida passada na Mooca na época da sua juventude, ao mesmo tempo em que revela as novas finalidades dos antigos espaços industriais:

---

[244] Rolnik, R., op. cit., p. 100.
[245] Folha de São Paulo, 29 de julho de 2001, Caderno de Imóveis, p. 2.
[246] Parte destes empreendimentos imobiliários encontram-se próximos da Avenida Paes de Barros que concentra comércio e infra-estrutura para um mercado consumidor de médio a alto poder aquisitivo.

"Do outro lado, o espaço onde ficava a Fábrica Hévea, foi tomado por outro posto de gasolina".[247]

O processo de desindustrialização tem acentuado a descaracterização dos antigos bairros industriais paulistanos. Há, obviamente, num sentido mais objetivo, uma perda da atividade industrial e do número de empregos oferecidos. Então, não são apenas edifícios que abrigaram uma atividade industrial que recebem novas funções ou que são demolidos. Também vão se tornando cada vez mais raras "multidões" nas saídas das fábricas, como as descritas anteriormente. Somado ao processo de desindustrialização em determinados pontos da cidade, há ainda a automação e as novas tecnologias aplicadas na produção que têm, cada vez mais, diminuído as ofertas e as possibilidades de trabalho na atividade industrial. Nos antigos bairros industriais, para se obter um emprego bastava a indicação de um amigo e uma vez empregado era comum se aposentar na mesma empresa:

"... hoje tá difícil conseguir emprego... naquele tempo não, 'olha eu vou falar com o gerente, com o mestre se está precisando...' 'Você conhece? É pessoa boa?' Bastava a palavra do empregado que era bom trabalhador que conseguia emprego para outra pessoa."[248]

"Naquele tempo minha mãe conversou com um rapaz que trabalhava no lanifício Record que era na rua Cassandoca. 'Olha Joaquim, vê se pegam a minha menina.... ela aprendeu a trabalhar na seda...' 'Amanhã eu dou resposta'. Quando no dia seguinte ele falou com o mestre, o contra-mestre, não sei... 'Não..., manda a menina vir'... Eu tinha quatorze anos...bom fui... aí vim trabalhar aqui. Fiquei trabalhando no lanifício Record 31 anos..."[249]

"Depois passei para o Matarazzo, no Matarazzo completei até 30, e aí me aposentei. Mas aqui tinha muita fábrica, tinha o Matarazzo, tinha a Santista, tinha na rua Taquari, tinha umas 2 ou 3 firmas. Só que aquilo com o tempo foi acabando e hoje quem quer trabalhar tem dificuldade. Primeiro não aceitam porque não tem estudo, porque não tem prática, não tem prática porque não trabalha..."[250]

As inovações tecnológicas advindas com a Terceira Revolução Industrial possibilitaram um aumento da produtividade industrial, assim como em outros setores como o de serviços. Além disso, como já vimos, o desenvolvimento no setor de telecomunicações, também possibilitou às industrias outros padrões de localização das

---

[247] Rolnik, R., op. cit., p. 140.
[248] Depoimento de Dona Áurea.
[249] Depoimento de Dona Silvia.
[250] Depoimento de Dona Áurea.

diferentes etapas da produção, beneficiando as empresas industriais com significativas reduções de custos e expansão de seus capitais.

Entretanto, como sabemos, as riquezas produzidas ficaram entre poucos. A grande maioria da população trabalhadora ficou alheia aos ganhos materiais e às riquezas produzidas por ela mesma. Muitos trabalhadores, alienados no processo produtivo, perceberam a industrialização e o trabalho nas industrias como o motor, o responsável, pelas transformações na cidade e o meio através do qual eles, como donos apenas da sua força de trabalho, puderam se reproduzir socialmente.

"... tinha aqui a Metalúrgica Paulista de fogões, mas tinha tanto trabalhador aí, mas tanto... no dia que fechou... depois que fechou a fábrica, que eu acho que o dono faleceu, eu não conheci a história, o dono faleceu, não sei como aconteceu, foi vendido, foi alugado por partes, aí onde era uma firma só agora tem quatro ou cinco, aqui na rua Sapucaia, era a Metalúrgica Paulista, Fogões Cosmopolita, foi tudo dividido... teve, hoje não sei, acho que não tem mais, teve tipografia, fabrica de guarda-chuvas, Traldi, mas muita coisa aí, tinha uma fábrica fizeram uma porção... uma tristeza, uma tristeza, viu?"[251]

"Ver as fábricas assim, aquilo ali quanta gente que ganhou, que lutou, que trabalhou... tinha uns rapazes... filhos que hoje tão quase sendo avós, né? Conseguiram estudar ou conseguiram fazer alguma coisa na vida foi porque os pais trabalharam, então estas firmas que deram emprego... Essas firmas foram, de certa forma, responsáveis... pelo sucesso da indústria aqui em São Paulo, né? Aliás, foi o sucesso das famílias que trabalharam, que construíram... não sei se ganhavam muito, mas aqui na Sapucaia era tudo campo, o pessoal que trabalhava eles construíam as casas e dava... Aqui na rua Sapucaia tem uma porção de casas, que foi daquele tempo das pessoas que trabalhavam e todos eles estudaram, os pais fizeram casa.."[252]

Os trabalhadores das indústrias se sentem parte responsável das transformações geradas pela industrialização e sua conseqüente urbanização e afirmam sua participação neste processo. Apesar de se sentirem parte do processo de construção da cidade e do bairro onde moravam, possibilitado em parte pelo trabalho na indústria, demonstram-se duvidosos a respeito do real ganho que tiveram. Talvez nunca saibam precisamente o que ganharam de fato ao dedicarem parte do momento mais produtivo das suas vidas ao

---

[251] Depoimento de Dona Silvia.
[252] Depoimento de Dona Áurea.

trabalho nas fábricas. Porém, ao se sentirem construtores, o que foi construído não resta como referenciais de suas próprias vidas?

"O progresso também mostrou sua face cruel. Os antigos moradores que não eram proprietários de casas foram forçados a mudar para bairros mais retirados."[253]

Apesar de se sentirem parte de um processo de construção do bairro e da cidade, e se orgulharem disto, os trabalhadores não o controlam. Apesar de terem construído o bairro, de verem nas casas marcas que identificam o morador e quem a construiu, a apropriação privada do espaço urbano, é um obstáculo à apropriação daquele espaço pelo uso.

Com a valorização da terra houve um "conseqüente" processo de verticalização e também um custo maior na moradia o que força a saída de antigos moradores.

"...eu notei agora na Mooca é uma avalanche de pedidos de compras de propriedades antigas para serem construídos prédios nos locais porque eram terrenos de dez por cinqüenta unido à casa vizinha."[254]

Percebemos uma profunda descaracterização do que foram os antigos bairros industriais. Perdem-se as referências espaciais, perdem-se as referências pessoais. Antigos moradores não suportam a pressão imobiliária e se vêem na condição de terem de deixar o lugar onde viveram. Novos moradores, muitas vezes sem identificação com o lugar, chegam num processo tão intenso que acaba esboroando a antiga teia de relações, referências e atos de vida do bairro. Mesmo que, muitas vezes, os antigos moradores tentem um processo lento de assimilação dos novos moradores os processos tem intensidades e velocidades desiguais, a favor das transformações.

"... tem um vizinho aqui vai fazer um ano, eu vi outro dia... só vejo entrar com o carro, sair com o carro... se ele olha para cumprimentar não sei! Eu olho... é vizinho... a gente não sabe o dia de amanhã, bom... eu sei que tem um bebezinho... agora não sei quem é..."[255]

As próprias indústrias fazem parte destas referências perdidas. Processos simultâneos de descaracterização e perdas desenrolam-se, mesmo que não necessariamente sincronizados e relacionados diretamente. Porém, na medida em que eles acontecem numa simultaneidade percebe-se, pelos relatos, uma sutil relação entre os diferentes processos. Parece-nos, em alguns momentos, que a desindustrialização é vista também como uma

[253] GARCIA, A. B., op. cit., p. 135.
[254] Depoimento do Sr. Alcides.
[255] Depoimento de Dona Áurea.

perda relacionada com a perda da qualidade da vida que se tinha, sobretudo no que diz respeito à intensidade das relações.

"A gente... é de uma tristeza enorme de vê... a gente vê que... o futuro... a gente esperava isso... não sei quanto tempo faz meu cunhado veio com o jornal e disse: 'Olha as fábricas vão todas embora, aqui vai ser zona residencial' 'Ah, Mário não é possível. ***Eu não sei trabalhar em outro lugar, sair da Mooca e trabalhar noutro lugar****' (...) ... agora estou vendo que o que ele falou, que viu no jornal... que eu cheguei a ver, lembro... e hoje está assim, mudou bastante.... a gente acha que é bonito e tudo, mas dá uma saudade tão grande, e quanto à amizade... a gente tinha festinhas assim de natal, ano-novo ficava na rua não tinha perigo nenhum, o vizinho do outro lado da rua vinha cumprimentar e trazia coisas, a gente levava..."*[256]

Muitos trabalhadores que viveram a experiência de vida dos antigos bairros operários relacionam a própria vida nas fábricas à experiência que viveram e ao bairro. Na medida em que a desindustrialização ocorre concomitante a uma intensa descaracterização do bairro, os relatos colhidos sugerem, em alguns momentos, haver uma relação direta entre esses processos.

"Tinha as missas, as reuniões da igreja, tinha as rezas e aquele negócio... só que hoje a igreja está bem diferente daquele tempo... naquele tempo era mais oração... tudo mudou... ***a indústria mudou daqui****, a educação é outra, a igreja também mudou, não tem.. antigamente rezava a missa meia-noite, a missa do galo."*[257]

Inclusive a nostalgia e enaltecimento das antigas indústrias (algumas vezes os antigos empresários são lembrados) são vinculados às relações pessoais dos antigos operários dentro e fora da fábrica.

"... tinha um restaurante muito gostoso dentro da Antarctica... era uma verdadeira faculdade, era um verdadeiro lar... com criaturas maravilhosas, funcionários, amigos..."[258]

Não tivemos relatos suficientes para analisar esta relação (da desindustrialização como perda vinculada à perda da vida de bairro) na memória coletiva daqueles que vivenciaram a experiência da vida nos antigos bairros operários de São Paulo. Deixamos uma indagação. De qualquer forma a saída das indústrias e a transformação de espaços que abrigaram atividades fabris destroem as referencias espaciais que são referências de vida

---

[256] Idem.
[257] Idem.
[258] Depoimento do Sr. Alcides.

de antigos moradores destes bairros. Somem também outras referências da paisagem: cores, cheiros, sons...

"....quando era cinco horas da manhã o Matarazzo apitava, imagina hoje vai apitar... tinha outra fábrica que também apitava... a Record também apitava... o pessoal entrava as cinco horas... hoje o pessoal dá bronca... imagina cinco horas da manhã apitar... (A senhora não reclamava?) *Não, gostava porque sabia o horário. O pessoal ia trabalhar... a gente nasceu com este apito no ouvido... a gente não fazia conta..."*[259]

Perdem-se referências e o ato de tentar relembrar fatos fica cada vez mais presente como um exercício de memória. Para os antigos moradores e trabalhadores das indústrias andar pelas ruas do que fora o antigo bairro, sem referências, é andar pela ausência da sua própria história. As marcas e seus significados deixados por antigos moradores são apagados para que novos sejam inscritos.

"No final da rua, olhei para um magnífico prédio de apartamentos e me lembrei que outrora naquele local existiu a Fábrica do Seu André, com suas enormes caldeiras."[260]

"...ele tinha caldeiras enormes, como uma certa feita eu... houve até perigo de uma explosão de uma das caldeiras pegou fogo no lugar, nós entramos e apagamos o incêndio, nós estávamos no clube Ponte Preta jogando ping-pong à noite, quando surgiu a fumaça e aí houve essa coisa, hoje no local da fábrica existe um prédio de vários e vários andares, um amplo prédio que pega Padre Raposo com Bixira."[261]

Sons, cheiros, cores e lugares repletos de significados desaparecem. Parece que nada fica imune ao constante movimento de (re)construção da metrópole. A saída das indústrias também é parte deste movimento. Parece que para os antigos moradores tudo faz parte da mesma perda. Buscar na memória a história de vida é falar de espaços que não existem mais ou, no melhor dos casos, está se desfazendo.

"... aí trabalharam mais uns dois ou três anos depois que eu saí, no dia que eu vi assim 'VENDE-SE' que eu passei por lá, me deu uma tristeza e quando eu vi demolir tudo.... então eu falei para uma pessoa: 'Eu estou triste porque a minha adolescência passei aqui, a juventude eu passei toda aqui e eu me aposentei aqui... Não dá para ficar triste e chorar?' Vi a demolição... Agora tem dois, três prédios no lugar, né? É duro mesmo, viu? A gente vê aqueles arranha-céus ali."[262]

---

[259] Depoimento de Dona Silvia.
[260] GARCIA, A. B., op.cit., p. 139.
[261] Depoimento do Sr. Alcides.
[262] Depoimento de Dona Silvia.

Para que não seja preciso recorrer às fotos ou museus parece, entretanto, que sempre resta a busca, a esperança de que algo tenha ficado da vida passada e de seus significados.

(O som da Mooca antigamente era o apito das fábricas...) "... *o trem... Santos-Jundiaí... ainda tem o trem Santos-Jundiaí?* "[263]

[263] Idem.

3. AVENIDA PRESIDENTE WILSON

A avenida Presidente Wilson faz parte de um conjunto de avenidas e ruas da faixa industrial ao longo da antiga Estrada de Ferro Santos-Jundiaí entre a Mooca e o Ipiranga. Apesar de todas as avenidas e ruas terem uma paisagem muito parecida no que diz respeito à sua ocupação, a avenida Presidente Wilson tem características únicas.

A Presidente Wilson foi uma das primeiras avenidas a serem implantadas com o objetivo de abrigar depósitos e fábricas ao longo da ferrovia. Ela acompanha paralelamente a estrada de ferro a 250 metros desde seu início na rua Mooca até a cidade de São Caetano do Sul (vide mapa na página 115). Uma parte significativa das indústrias ocupa o lado esquerdo da avenida, o de número ímpar, para quem deixa a Rua da Mooca. Os edifícios deste lado da avenida foram antigos galpões fechados de algodão que era escoado pelos desvios de trilhos até a ferrovia e daí para o porto de Santos.[264]

De acordo com relato colhido com o empresário Nilton Troiani a avenida na sua parte esquerda, entre os trilhos e a Presidente Wilson, é zona industrial enquanto a parte direita é, na sua maioria, de depósitos fechados, sendo alguns depósitos alfandegários. Foi constatado que há de fato um grande número de depósitos fechados do lado direito da avenida, porém há em muitos pontos pequenas metalúrgicas e a se destacar, como grande indústria, a Lorenzetti que fabrica material elétrico.Este lado da avenida é contíguo a áreas residenciais.

No total a avenida tem aproximadamente sete quilômetros.

Por ser uma avenida que se localiza numa zona industrial a paisagem vai se diferenciar muito das avenidas que estamos acostumados a ver na cidade[265]. Assim que entramos nela de imediato vemos a avenida se estendendo longamente a perder de vista e dos dois lados fachadas de fábricas ou armazéns. Não há curvas, ela se estende em linha reta, de noroeste a sudeste, por quase toda sua extensão. Apenas quando cruza o rio Tamanduateí ela muda um pouco de direção para leste, acompanhando sempre a 250 metros a ferrovia. A avenida é toda plana, pois ela está na antiga várzea do Tamanduateí e

---

[264] Segundo relato do empresário Nilton Troiani, sócio proprietário da Aços Vic que se localiza na própria avenida. Segundo o mesmo o galpão hoje ocupado pela Receita Federal no número 5330 foi depósito do IBC (Instituto Brasileiro do Café) sendo acessado pelos vagões por um trilho que cruzava a Presidente Wilson porque o galpão fica do lado oposto da estrada de ferro.

[265] Para alguns a avenida, assim como a faixa industrial da qual faz parte, é um local diferente e "inusitado" do restante da cidade. A ponto de ser, entre outros locais "inusitados" na cidade de São Paulo, sugestão do site www.ig.com.br numa reportagem especial de aniversário da cidade este ano. A sugestão: "Passear **de carro** pelos armazéns antigos da Avenida Presidente Wilson, entre os bairros do Ipiranga e da Mooca". Grifo nosso.

o acompanha, na maior parte, à margem direita e depois, na altura do número 4000, à margem esquerda do rio.

Em alguns pontos, onde há um armazém ou uma fábrica a ocupar uma extensa área de frente para a Presidente Wilson, temos um muro a se estender por grande extensão de modo a criar uma visão monótona pra quem passa pela avenida. Outras vezes vemos várias pequenas fábricas contíguas a ocupar a mesma edificação que foi subdividida após o fechamento de alguma indústria que ocupava a totalidade. Há galpões e industrias antigas com fachadas de tijolos expostos e outros mais recentes com elementos modernos (geralmente equipamentos de segurança) na fachada: câmeras de vídeo, vidro espelhado, guaritas, interfones etc...

Vemos também, como tem sido exposto neste trabalho, em diversos pontos ao longo da avenida, cartazes e placas de imobiliárias a anunciar galpões e edifícios de fábricas desativadas para serem alugados ou vendidos. Encontramos ainda edifícios e construções desativadas e desocupadas sem placas de imobiliária a criar um aspecto de abandono e de construção "fantasma". Em alguns pontos encontramos ruínas de indústrias contornadas por terrenos tomados pelo mato, com aspecto de baldios. Estas ruínas industriais, no geral, aparentam um total abandono, mas há aquelas a esperar a demolição e reconstrução como sugerem equipamentos e materiais expostos nos pátios destas antigas indústrias.

Como já dissemos, em alguns pontos da avenida perdemos de vista sua continuação, de modo que as estreitas calçadas, em perspectiva, quase se unem num ponto de fuga no horizonte. Também vemos a quebrar a convergência das linhas no ponto de fuga, estendendo-se verticalmente, chaminés, antenas e reservatórios de água. Estes ajudam a quebrar a monotonia dos muros e das linhas horizontais das fachadas.

Entretanto, não são somente as formas que chamam a atenção. A paisagem é árida, desoladora e nos dá a sensação de solidão. São poucas as árvores nas calçadas e as pessoas também são poucas. Vemos apenas, no horário de entrada ou saída das fábricas, pequenos grupos caminhando junto que logo se desfazem ou somem nas fábricas ou nas ruas transversais. Ninguém pára por muito tempo nesta avenida, não há porque parar[266]. Nesta avenida, no horário de trabalho, parar significa interromper a produção.

O único momento em que este padrão e esta monotonia são quebrados é no horário de almoço, quando vemos pequenos grupos de trabalhadores, com seus uniformes,

---

[266] Foi muito comum, durante pesquisa na avenida, ao parar próximo ou na frente de uma empresa ser de imediato observado continuamente por algum segurança das portarias. A impressão que prevalece é que (caso não seja algum funcionário das empresas locais) parar na Avenida Presidente Wilson levanta suspeita.

geralmente azuis (a informar a empresa para qual trabalham e a revelar, pela sujeira nestes, a ocupação) sentados muitas vezes em frente das fábricas. Depois do almoço, em marmitas ou em algum dos poucos bares de aspecto simples que servem refeições, procuram algum lugar para descansar e conversar brevemente com os colegas. Muitos outros procuram alguma sombra, onde possam deitar e descansar, de preferência próximo à fábrica onde trabalham, pois logo têm que voltar. A ausência total de algum lugar para descansar e que seja agradável faz com que inúmeros homens descansem encostados nas paredes das fábricas com suas pernas esticadas nas calçadas. Não raro vemos alguns destes homens descansando sob caminhões que ficam estacionados, porque as árvores, como dito, são raras. Poucas também são as mulheres, a maioria das pessoas que vemos nesta avenida e nas fábricas sendo de homens. Com aparência de simplicidade e, no geral, com feições de nordestinos. Não vemos crianças nem adolescentes.

Fora do horário de trabalho, que no geral é das 07:00 às 18:00 horas, a imagem é mais desoladora. Aos sábados e domingos o movimento diminui e o que vemos é uma extensa avenida de paralelepípedos vazia. À noite fica pior, pois se soma à paisagem noturna e mal iluminada da avenida o tom ameaçador e perigoso[267]. De fato não é um local agradável.

O som característico na paisagem desta avenida é o som dos pneus dos carros e caminhões passando rapidamente sobre os paralelepípedos. Somos assim avisados da vinda de algum automóvel por este som que aumenta e fica a se repetir o dia inteiro. Às vezes escutamos o som de alguma sirene e em outros momentos um som metálico de objetos que se chocam ou ainda de máquinas a trabalhar freneticamente. Os cheiros também são característicos, desconhecidos para aqueles que não trabalham nas empresas, de produtos industriais de composição química, no geral fortes e desagradáveis. As cores predominantes são o branco, o azul marinho e o cinza, as duas primeiras presentes na grande maioria das fachadas dos edifícios e o último a cor dos paralelepípedos. A presença destas cores em praticamente toda a avenida realça o aspecto de monotonia e aridez da paisagem.

Longe de ser um lugar de encontro nesta avenida reina a circulação. O que vemos durante os dias da semana é um tráfego intenso de carros com logotipos de empresas nas

[267] Foi relatado por funcionários de empresas da avenida que por ser um local isolado e sem muito movimento é comum o assalto a escritórios. É raro o policiamento na área e o acesso facilitado pelos trilhos, que também facilita a fuga, torna o local bastante vulnerável à ação de ladrões.

portas e caminhões, muitos caminhões. É muito comum ver o trânsito parado por conta da manobra de algum caminhão a estacionar ou a entrar em algum depósito ou fábrica.[268]

Não há estacionamentos ao longo de toda a avenida, como foi explicado não era algo a ser planejado na época das primeiras fábricas. Desta maneira há inúmeros carros e caminhões estacionados ao longo de praticamente toda a Presidente Wilson. Também é comum ver empilhadeiras carregando caminhões ou mesmo homens descarregando na própria avenida. A impressão que temos, na verdade é o que ocorre, é que a Presidente Wilson é uma extensão das próprias indústrias. A impressão é acentuada, como já exemplificado, pelos trabalhos desenvolvidos muitas vezes fora da área das empresas e, o que é também comum, a armazenagem momentânea de produtos e embalagens nas calçadas.

Andando pela avenida notamos algo que pode ser curioso para quem não trabalha nela. Por conta das freqüentes inundações do Tamanduateí, a partir de um determinado ponto da Presidente Wilson nota-se um aspecto diferente nas fachadas das indústrias e galpões: são escadas nas portas que dão acesso no geral à recepção destas empresas. As portas destas recepções estão a, mais ou menos, um metro acima do nível da rua (vide foto). Outra característica: as entradas para caminhões dos galpões e depósitos das indústrias são em rampas a se elevarem também em relação ao nível da Presidente Wilson. Uma outra característica, mais comum, são comportas em portas e portões a se elevarem até mais de 1,5 metros![269] Foi possível notar também comportas por todo a área interna de algumas indústrias. Em alguns edifícios, talvez pela ineficácia dos paliativos, foram erguidas muretas na passagem das portas[270].

Apesar de todas estas características mais gerais, ao se andar pela avenida e observar com mais atenção os edifícios e seus usos, notamos alguns outros aspectos mais pontuais que passam despercebidos por quem trafega de carro sem parar nem se dar conta de algumas coisas que merecem atenção. Como exemplo são as moradias e ocupações de sem-teto ao longo da avenida.

---

[268] "...o que você faz num domingo em 5 ou 10 minutos, de ponta a ponta, da Antarctica à São Caetano, você, em dia de semana, leva meia hora a 45 minutos, só de.... maioria de caminhões manobrando para entrar em empresas..." relato do empresário Nilton Troiani.

[269] Foi relatado que em alguns pontos como na parte entre o número 2600 (onde a Presidente Wilson e o rio Tamanduateí são apenas separados pela avenida do Estado) e o cruzamento da Presidente Wilson com o rio propriamente, a inundação já chegou a atingir mais de 1,5 metros de altura. O que também percebemos, através dos relatos, é que na medida que se distancia do trecho citado, para o início ou o fim da avenida, a questão das inundações vai se tornando menos presente.

[270] Em alguns casos estas muretas, levantadas em passagens de portas, são tão altas que transformaram o que foi uma porta em um vão na parede, como uma janela.

Entre os números 1871 a 1877 da avenida há uma ocupação de sem-teto em uma antiga oficina de pinturas da Secretaria de Segurança Pública de São Paulo. Foi ocupada há três anos por 165 famílias, hoje conta com 125 famílias em 3400 m²![271] Este movimento faz parte da Associação dos Trabalhadores da Região Central. A ocupação é de caráter provisório, porque há risco de desabamento do prédio, como pudemos constatar. Dentro, a ocupação pelas famílias é feita em barracos, como uma favela coberta. Por outro lado se assemelha a um cortiço por repetir algumas características e as mesmas condições de vida desses espaços: banheiros e lavanderias coletivos, ausência de condições higiênicas, instalações elétricas expostas e precárias etc. O espaço ocupado por estas famílias é ínfimo. Por conta disto encontramos roupas penduradas num varal improvisado na calçada de um terreno desocupado de uma antiga fábrica em frente ao galpão ocupado. As roupas no varal são algumas das poucas coisas a quebrar a monotonia das cores da avenida. Algumas crianças a brincar nas calçadas também constituem algo diferente na paisagem dela.

A ocupação tem o sentido de pressionar as autoridades públicas, no caso mais especificamente o Governo do Estado, para que sejam atendidas as reivindicações por moradias. Porém o que mais chama a atenção é a contradição exposta na frente do galpão ocupado. Na época da pesquisa em campo havia um enorme terreno vazio de mais de 16000 m² de uma fábrica desativada (Mangels). A mesma área já havia sido ocupada pelo mesmo grupo de sem-teto na madrugada do dia 2 de junho de 2001[272] como forma de pressão. Para quem passa de carro pela avenida Presidente Wilson passa despercebido este contraste entre as inúmeras famílias de sem-teto "espremidas" num galpão e o grande vazio ocioso face a elas. Aliás, os grandes vazios ociosos podem ser vistos em diversos pontos da avenida. Esta contradição, produzida pela apropriação privada da terra e sua conseqüente injustiça social, é a parte menos visível, mas bem presente, da Presidente Wilson.

Além dessa área ocupada há ainda mais duas. Estas, porém, foram ocupações verticais de prédios abandonados. Os moradores fecharam com tijolos baianos a estrutura de concreto que existia. Uma das ocupações se encontra no número 2115 com 121 famílias e outra no número 2197 com 60 famílias. A aparência é de apartamentos muitos simples e de área bastante reduzida.(foto).

---

[271] As informações foram obtidas junto ao coordenador do Movimento dos Sem-Teto Sr. Hamilton Sílvio de Souza.

[272] Conforme informação obtida com o coordenador e relatado no "Jornal da Tarde" de 3 de junho de 2001 *in* www.oesp.com.br.

Além destas residências ainda encontramos uma antiga vila de operários da RFFSA. Há casas com frente para a avenida e uma vila, de fato, onde é possível chegar por uma rua estreita. De acordo com relatos colhidos no local, hoje moram apenas pessoas aposentadas pela empresa.

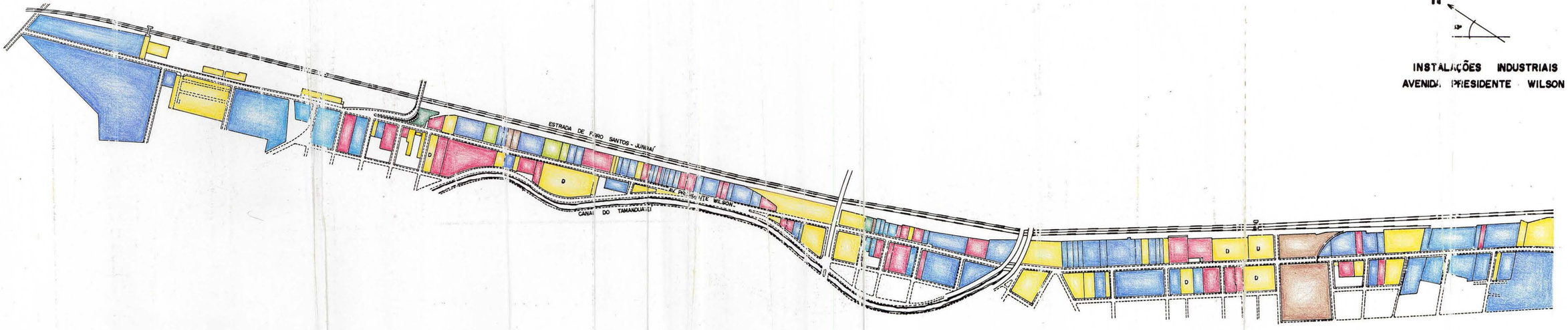
Encontramos ainda, como já dito, alguns bares de aspecto bem simples que servem refeições e alguns ambulantes (como veículos "vans" a venderem cachorro-quente) ou quiosques também a oferecer algum tipo de alimentação barata aos funcionários das empresas.



Foto Panorâmica tirada do 14° andar de edifício situado na rua Celso [illegible] evedo Marques no Parque da Mooca.
No **primeiro plano** vê-se o casario (nas cores predominantes: laranj[illegible] branco e em alguns pontos verde) do Parque da Mooca e destacando-se, em alguns pontos, edifícios de apartamentos de alto padrão. À extr[illegible]a esquerda temos um conjunto mais compacto de edifícios que ficam ao lado do Clube Juventus numa área bastante valorizada.

No **segundo plano** observa-se o vale do Tamanduateí e a antiga zo[illegible] industrial (cor predominante: cinza) estendendo-se de sul a norte (da esquerda para a direita). Na parte central do mapa é a parte mais larga da antiga zona industrial perpendicular à estrada de ferro (percebe-se a antiga zona industrial "avançando" em direção ao casario). São notáveis a extensão dos galpões e edifícios industriais e sua horizontalidade.

Ao longe, no **terceiro plano,** observa-se a margem esquerda do Tamanduateí bastante verticalizada. Na parte centro direita vemos o antigo bairro do Ipiranga a ocupar o espigão no qual, mais ao sul (à esquerda), fica o Jardim Saúde (parte centro esquerda da foto). Na parte direita da foto, ao longe, com alguma dificuldade, é possível notar o espigão da avenida Paulista (ponto mais alto do horizonte) e suas torres.



N

INSTALAÇÕES INDUSTRIAIS
AVENIDA PRESIDENTE WILSON

LEGENDA

- INDÚSTRIA / DEPÓSITO
- IMÓVEL DESOCUPADO
- COMÉRCIO / SERVIÇO
- ÓRGÃOS PÚBLICOS
- RESIDÊNCIA
- OCUPAÇÃO

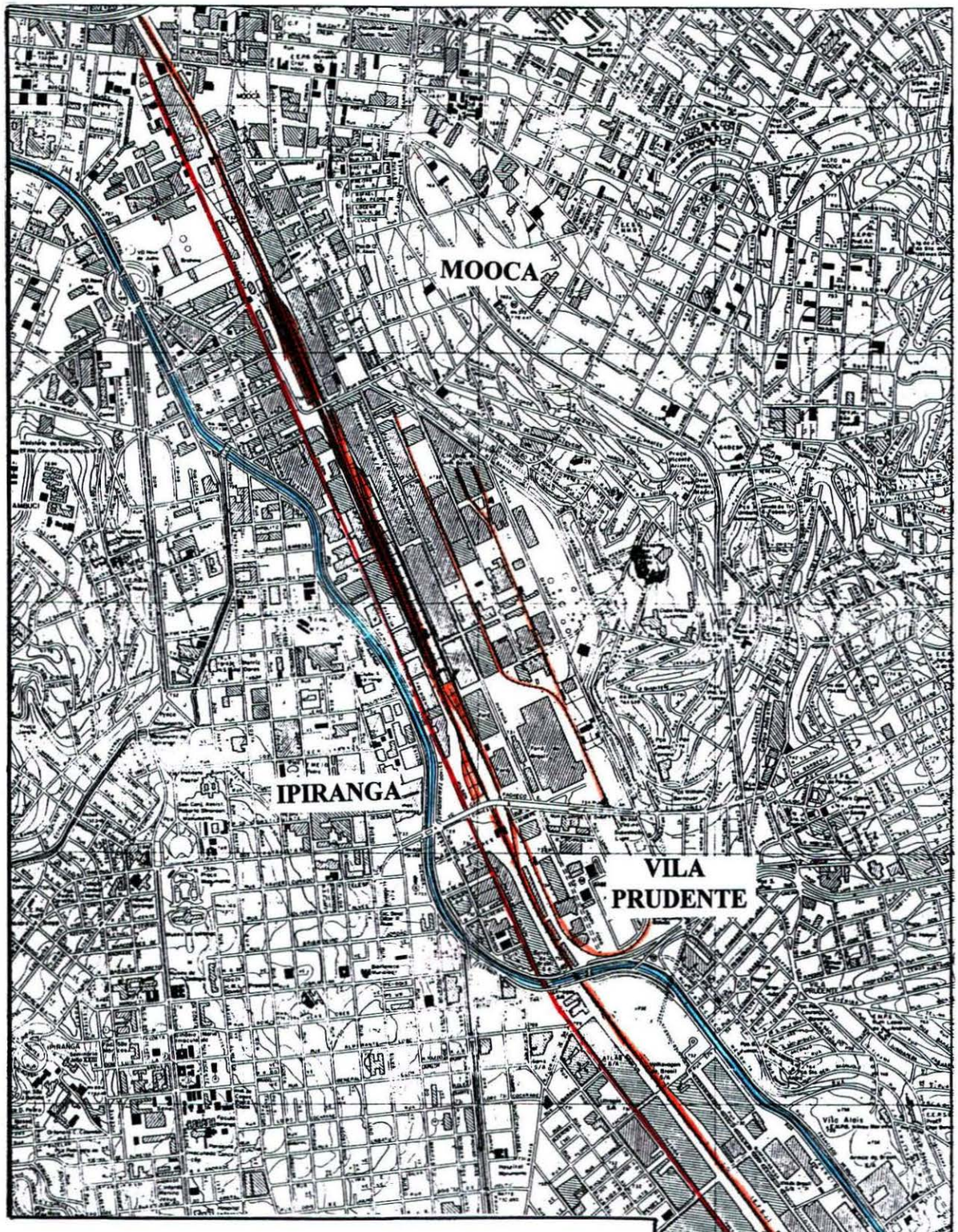
D- DEPÓSITO

FONTES: - GEGRAN - SISTEMA CARTOGRÁFICO METROPOLITANO DA GRANDE SÃO PAULO
ESCALA: 1:2000 DATA: SETEMBRO / 1974
- LEVANTAMENTO DE CAMPO
DATA: JANEIRO / 2002

ESCALA	DATA
1:2000	JANEIRO / 2002

DESENHO
SHEILA CRISTINA TAJIWARA

ORIENTAÇÃO
FERNANDO DE PÁDUA LAURENTI



LEGENDA

Avenida Presidente Wilson

Ferrovia

Rio Tamanduateí

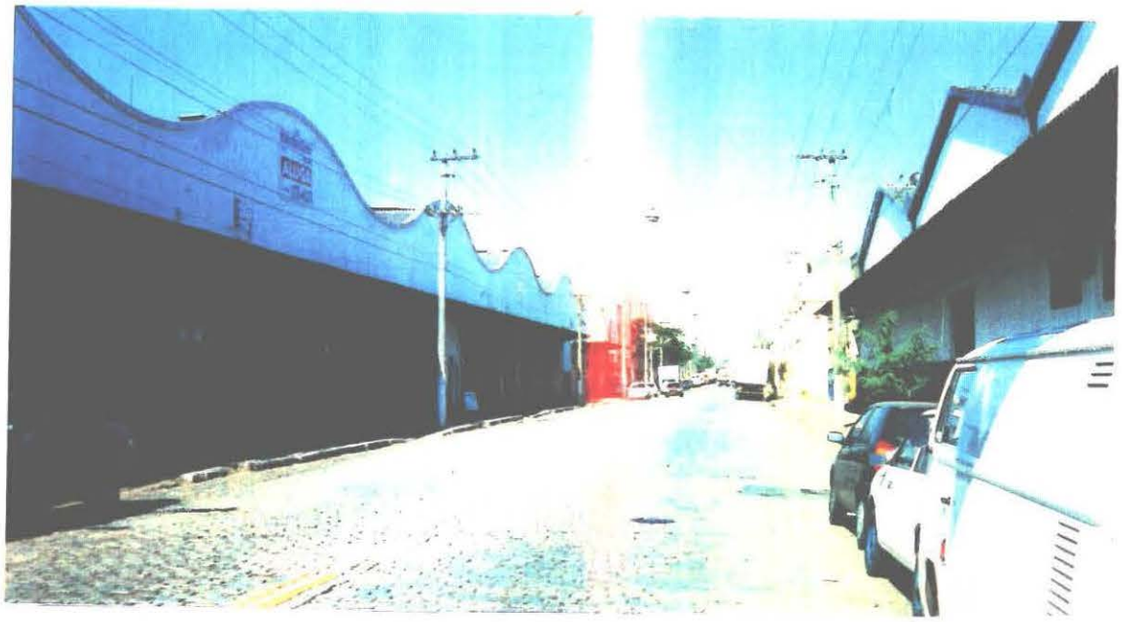
Limite de Município

Escala: 1 : 25.000

Fonte: Emplasa
Levantamento Planialtimétrico - 1981



Antigos galpões na avenida.



A avenida a "perder de vista". Nota-se as extensas fachadas, o cinza do paralelepípedo e à esquerda galpão para alugar.



Antiga fábrica em ruínas (ao fundo)



"Moradias" na Avenida Presidente Wilson: Primeira foto (de cima para baixo): Casa na Vila Operária da RFFSA (altura do número 1601); Segunda: Ocupação de galpão da Polícia Militar pelo Movimento de Sem-Teto (no. 1871) e Terceira: Ocupação vertical pelo Movimento de Sem-Teto (no. 2115)



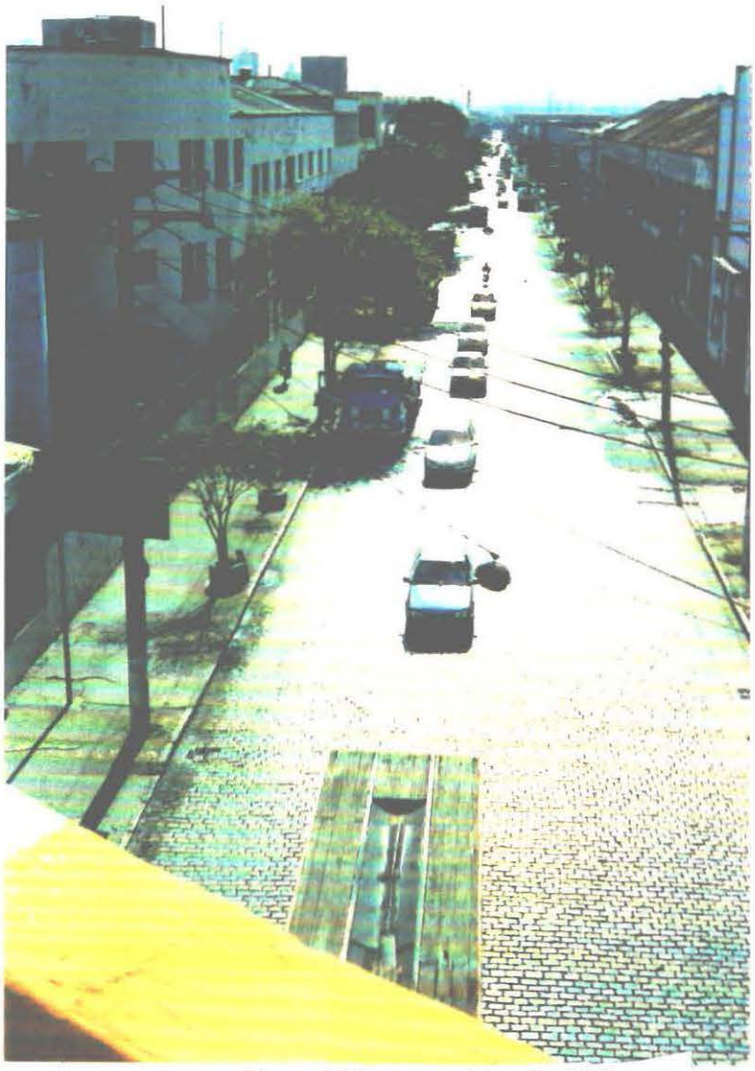
Comportas.



Uma das comportas mais altas na Presidente Wilson com aproximadamente 1,5 m.



Portas acima do nível da avenida.



A avenida Presidente Wilson em direção à Mooca.



Antigo Galpão desocupado.

Indústrias na Avenida Presidente Wilson

Nosso objetivo primeiro foi fazer um levantamento das áreas e edifícios de antigas indústrias na Avenida Presidente Wilson que estão desocupadas. As razões, para a escolha deste logradouro para tal levantamento, se devem ao fato da mencionada avenida conter elevado número de edifícios industriais e depósitos; estender-se praticamente por toda a área de estudo (com exceção feita ao Brás); estar toda situada em antiga área de várzea (e não de terraços) e por acompanhar em toda a sua longa extensão, a linha férrea da antiga Santos-Jundiaí.

Foram feitas várias visitas à avenida a fim de pesquisar as empresas lá instaladas. Porém foram dois os momentos mais importantes. O primeiro momento constitiu de levantamentos feitos entre dezembro de 2001 e janeiro de 2002. A pesquisa realizada permitiu a elaboração dos mapas representando as empresas presentes na avenida. O segundo momento importante foi em maio deste ano, pois possibilitou verificar algumas alterações no que foi visto nos primeiros levantamentos. Ficou demonstrada uma dinâmica, ainda que pequena, de ocupação e desocupação de empresas na avenida. As alterações ocorridas, entre os dois momentos citados, constam em tabelas a seguir.

Entretanto, após os primeiros levantamentos feitos já pudemos notar que discutir a desindustrialização na avenida Presidente Wilson não significaria apenas discutir a saída de unidades produtivas em si, mas também parte da atividade industrial que não é, estritamente, a produção. Isto se explica, de maneira simples, pelo fato dos galpões e edifícios da Presidente Wilson serem, em extensão e número significativos, depósitos para armazenagem, empresas de sistemas de logística, distribuidoras, departamentos de despachos aduaneiros (como os galpões da Receita Federal) etc. Desta maneira, boa parte das edificações existentes na Avenida Presidente Wilson não abriga unidades produtivas industriais, apenas depósitos. Existem empresas, na Presidente Wilson, especializadas neste serviço de armazenagem como a Colúmbia Sistemas Integrados de Logística e a Prado Chaves. Também há divisões de outras empresas, de diferentes ramos, apenas para armazenagem. Este fato está diretamente ligado à origem da avenida que foi implantada para abrigar galpões alfandegários para mercadorias que se dirigissem (para exportação) ou viessem de Santos.

Há várias indústrias que, embora numericamente significativas, em área ocupam uma extensão menor se comparadas à extensão dos depósitos. Na avenida pudemos constatar várias indústrias em atividade, algumas de grande porte como a Antarctica (bebidas) e a

Lorenzetti (material elétrico) e uma grande quantidade de pequenas e médias metalúrgicas (constatamos 37 metalúrgicas desde aquelas produzindo peças muito simples até a produção de peças sofisticadas para automóveis). Também aparecem algumas, apesar de que em bem menor número se comparadas com as metalúrgicas, empresas que produzem materiais para a construção civil.

Existem na avenida áreas e edifícios públicos como a Divisão de Transportes da Polícia Civil (no número 1971); uma Divisão do Arquivo do Estado (número 1987); áreas mais extensas no final da avenida, na divisa com São Caetano do Sul, pertencentes à Secretaria Municipal de Esportes e Lazer da Prefeitura de São Paulo (número 6851) e uma outra área que é pátio de recolhimento da Polícia Militar (sem número).

Há também empresas de serviços urbanos como a Comgás (número 620), a EPTE - Empresa Paulista de Transmissão de Energia (número 3214) e a Alcatel – Empresa de Telecomunicações (número 1448).

Há ainda os serviços prestados às empresas locais ou em geral como borracharias, postos de gasolina, ferros-velhos, transportadoras, distribuidora de água mineral (número 1628) etc.

Áreas e edifícios desocupados

No levantamento realizado ao longo da Presidente Wilson foram anotadas todas as edificações e áreas que estivessem à venda ou para alugar. Num segundo momento entramos em contato com as empresas imobiliárias para averiguarmos a situação pretérita e presente dos imóveis.

Do levantamento feito junto às imobiliárias (folha em anexo) aparecem duas metalúrgicas, uma fábrica de vinho e a antiga fábrica da Mangels (que produz peças automotivas) como atividade anterior à desocupação do imóvel. Uma tinturaria saiu da avenida no intervalo de tempo entre os dois momentos da pesquisa. As demais atividades, anteriores à desocupação dos imóveis constatados em campo, estavam relacionadas à armazenagem de produtos.

Das três áreas reocupadas a maior tem 3800 m² e já estava há dois anos vazia. Há áreas e edifícios ociosos muito maiores e sem uso. É o caso do imóvel de número 4843 que conta com 9700 m² de área construída e 10143 m² de área total e está há mais de um ano ocioso. O tempo médio de ociosidade verificado para a maior parte dos galpões que estão

desocupados na avenida é de um ano. Porém não podemos ser conclusivos a este respeito porque nos faltaram dados mais seguros.

Também foram encontrados alguns galpões sem qualquer anúncio de imobiliárias ou qualquer indicação de atividade, função ou situação. Alguns parecem abandonados pelo estado de precariedade das instalações, de construções em ruínas, pátio com mato etc.

Devemos considerar que os processos de armazenagem e de depósito estão diretamente ligados à atividade industrial, no que se refere ao escoamento da produção e recebimento de matérias primas. Desta forma esta etapa ou parte da atividade industrial, assim como as empresas que trabalham exclusivamente neste ramo, também foram afetadas no que diz respeito à reestruturação e mudanças advindas, entre outros fatores, da opção do transporte rodoviário em detrimento do transporte ferroviário.

A partir do levantamento, ficou claro que devemos considerar o recuo industrial na cidade de São Paulo um processo que vai além do deslocamento das unidades produtivas para outras áreas. Devemos considerar desse modo toda a cadeia de atividades a elas ligadas. Obviamente, a produção em si, é o fator mais importante a ser considerado neste processo porque dela dependem outras atividades.

Guglielmo, como já citado, diz que o processo de recuo industrial deve ser visto, também, em grande escala, pois, caso contrário, tenderíamos a tratar a desindustrialização em alguns pontos da cidade ou a desconcentração industrial na região metropolitana de São Paulo de maneira homogênea. O que difere uma área de outra não são apenas as causas do recuo industrial, mas também o que é deixado como os edifícios e áreas abandonadas pela indústria.

No caso das zonas industriais de beira de linha, em processo de desindustrialização, caracterizada principalmente por empresas de armazenagem e de depósitos alfandegários, além das fábricas sobram extensos galpões com alto pé direito, muitas vezes com desvios ferroviários, na maior parte dos casos sem pátio e com área total construída. Em outros pontos da cidade ou da região metropolitana a desindustrialização expõe outros problemas a serem levados em consideração quanto à reutilização dos edifícios ou dos terrenos que abrigaram plantas industriais. Há a questão séria de edifícios e áreas abandonados, com equipamentos e sucata, por empresas químicas que podem contaminar o solo comprometendo as possibilidades de reutilização[273].

[273] Ficou conhecido no ano de 2001 o caso do Conjunto Residencial Barão de Mauá no município de Mauá, da Região Metropolitana de São Paulo, onde havia 50 edifícios, com mais de 5000 moradores, construídos

Como parte do levantamento feito em campo foi entrevistado o Sr. Nilton Troiani, o sócio proprietário de uma metalúrgica que trabalha com trefilação de aço, tem 180 funcionários e se situa na Avenida Presidente Wilson.

Segundo o Sr. Nilton Troiani uma das principais vantagens na Avenida Presidente Wilson, como de toda a faixa industrial objeto deste estudo é a facilidade de acesso da mão-de-obra ao local. A avenida pesquisada é servida por três estações de trem: Estação da Mooca, Ipiranga e Tamanduateí. A maior parte dos funcionários da sua empresa e de outras próximas vem de áreas suburbanas distantes como Francisco Morato, Perus e Franco da Rocha. Também é considerável o número de funcionários que vem da região do ABC como Santo André, Mauá e São Caetano. Desta maneira, para sua empresa, é um fator de importância a facilidade de acesso de seus funcionários.

Outro aspecto importante destacado pelo empresário é a facilidade de acessar qualquer rodovia a partir da avenida do Estado. A vantagem não é apenas para os caminhões que saem da empresa, mas também para os clientes que vêm buscar seus produtos. Para este empresário ainda é muito significativo o número de clientes que estão na Região Metropolitana, de 80 a 90% de seu faturamento é de clientes que se encontram na Grande São Paulo. Desta maneira, se num dia é preciso sair para se fazer entregas ou buscar algum tipo de produto, estas podem ser programadas de maneira a contemplar um grande número de clientes ou fornecedores. Portanto o fato dele se encontrar na parte central da região representa grande vantagem pela facilidade de contato com fornecedores e clientes. Isto faz cair significativamente o preço do frete, conseqüentemente diminui o preço final do produto. Portanto segundo o empresário:

"*É interessante para as empresas de médio e pequeno porte se manter aqui. (...) Aqui na Presidente Wilson, você tem saída para todos os lados qualquer estrada você pega muito fácil aqui. Isto é facilitado por este pequeno rodoanel, que foi feito aí, da Tancredo Neves, Dutra com Bandeirantes, isto também porque você pode sair e está do lado de uma marginal, você pode cruzar por dentro e você sai em São Bernardo, em São Caetano em Diadema, quer dizer é muito central a região*".

E a vantagem da localização central fica mais evidente quando ele compara com a localização de seus concorrentes:

"*Eu tenho dois* (concorrentes) *em Jandira, um em São Bernardo, este também está fácil não tem muito problema é próximo, o outro está em Guarulhos, que também não está*

---

numa área que servia de aterro industrial da COFAP – Companhia Fabricadora de Peças. A área está contaminada por resíduos tóxicos, entre ele o benzeno que é cancerígeno.

longe, está próximo... então você vê que eles estão um pouquinho mais afastados, eu sou o mais central deles... mas não sei também até quando. Eu estou bem melhor localizado que eles..."

Apesar de ressaltar a importância da localização para a sua empresa, pela facilidade de acesso, tanto da mão-de-obra quanto dos clientes, o empresário lista uma série de problemas e admite a intenção de deixar o local em que está sua empresa :

"É muito interessante pra gente continuar aqui no centro, continuar onde você está hoje, porém você tem alguns problemas: lógico que você tem um trânsito maior, você tem uma mão-de-obra mais cara, você tem um sindicato mais atuante, você tem um controle da prefeitura, de Cetesb muito maior, nós temos tratamento de efluentes para poder continuar instalados..." (...) "Então você tem o imposto que é alto, você tem este controle perante os órgãos fiscalizadores, desde prefeitura, estado, federal, você tem o sindicato que é muito atuante, o sindicato vive na tua porta hoje reivindicando ou querendo alguma coisa a mais, isto no interior é bem menor, (...), aqui já não, aqui eles querem briga, querem sempre uma... diminuiu, mas continua atuante... Ainda permanecem dia sim, dia não na sua porta."

Então, frente ao controle do Estado, da fiscalização ambiental e das reivindicações trabalhistas dos sindicatos o interior aparece como opção viável de localização para sua empresa:

"... no interior você vai ter uma empresa de um porte que você é visto de um jeito, com uma certa importância, aqui em São Paulo você é uma empresinha, você é mais um. Então a conversa é diferente com o prefeito de uma cidadezinha do interior do que com o prefeito de São Paulo. Você não é nada para o prefeito de São Paulo. Indo pra uma cidadezinha do interior o prefeito te dá até benefícios." (...) "...você ameaça fechar no interior o sindicato faz qualquer coisa para você permanecer aberto."

É interessante ressaltar, nas palavras do empresário, a importância do porte da empresa frente ao Estado e ao sindicato. A busca por uma cidade menor significa, também, maior poder de negociação na hora de conquistar benefícios, como isenções fiscais, ou na disputa com sindicatos locais. Apesar disso, o deslocamento da empresa para uma pequena cidade distante da metrópole impõe uma série de dificuldades:

"... nós temos 12 mil metros, uma mudança de uma fábrica para o interior tem um custo elevadíssimo, é muito caro, é muito caro. Mesmo com alguns benefícios, você vai ter o problema da mudança de toda a instalação porque o nosso edifício... pra mexer, pra trabalhar com nosso produto eu preciso de alguma instalação tipo pontes rolantes,

cabines primárias, ar comprimido... que é caro para você fazer, instalar isto fora e você têm a mão-de-obra, que você tem hoje já toda treinada e você vem durante anos treinando dando cursos e você vai para o interior você tem que começar tudo do zero porque poucos vão... não tem muita gente mudando para o interior indo junto com a empresa... então você tem que começar tudo de novo, todo o treinamento... então é complicado e o custo que você vai ter de frete, queira ou não queira... que hoje acaba representando no produto... o frete é significativo. O frete é um item caro no final de venda deste produto. Então eu acho que quem está... está se mantendo a duras penas para não ir embora, pra não sair."

Para o empresário a opção de deslocar-se da metrópole cria dificuldade para venda ou aluguel do galpão deixado em São Paulo. Sobre esta questão, na avaliação de Paul Weeks, diretor da Cushman & Wakefield Semco (empresa de consultoria imobiliária), *"o processo de saída das fábricas demora em média doze anos"*. Porque *"o volume de dinheiro envolvido é muito grande. Um galpão na avenida do Estado chega a custar R$ 60 milhões."*[274] Ainda sobre as razões da dificuldade da venda de galpões são citadas: falta de infra-estrutura dos galpões[275], pé-direito baixo, estar em terreno pequeno às vezes rebaixado, causando inundações.[276]

A opinião do Sr. Nilton Troiani sobre o processo de fuga industrial do centro foi assim resumida:

"Seria interessante você sair do centro porque você tem benefícios e você tem custos muito menores fora. Mesmo porque com o aumento populacional, no centro não se justifica você manter um galpão a cinco minutos da Praça da Sé. Acho que isto é inviável, você vê que cada vez mais as empresas estão fugindo daqui. É uma Ford indo embora, uma Esso, a Antarctica, isto tudo vai sobrar, todos estes terrenos aí. Dificilmente vai entrar outra fábrica."

O que fica bastante evidente nos dizeres do empresário é que apesar de todas as vantagens advindas da localização de sua empresa, os custos também são muito significativos. Seria uma vantagem, para sua empresa, localizar-se fora da metrópole e se instalar numa pequena cidade conquistando benefícios como a redução ou mesmo a ausência de impostos e custo menor da mão-de-obra. Porém, isto esbarra nas dificuldades

---

[274] Folha de São Paulo, 29 de julho de 2001, Caderno de Imóveis, p. 2.
[275] Toda infraestrutura requerida para a atividade industrial da empresa do Sr. Nilton Troiani foi montada depois da compra do galpão na avenida Presidente Wilson. Assim como o galpão onde se situa sua empresa, a maioria dos galpões da citada avenida é da década de 1930.
[276] Folha de São Paulo, op. cit. idem, p. 2.

dos custos de deslocamento, nas questões técnicas e de equipamentos de sua indústria e na qualificação da mão-de-obra o que implicaria em vultosos investimentos.

Neste caso, por não se tratar de uma grande empresa, não há condições da segmentação da unidade de produção. Confirma-se, assim, a conclusão, já citada, de Lencione, para quem, *"em geral são as grandes empresas que tem a capacidade de se multilocalizarem como estratégias de redução de custos ou de expansão de acumulação."*[277]

No caso da empresa, deste empresário entrevistado, não há uma intenção clara de expansão física da sua empresa[278], o que percebemos mais é uma busca na redução dos custos para aumentar seu poder frente à concorrência.

Quanto a atuação dos sindicatos é interessante citar Sergio Luiz de Cerqueira Silva que, ao estudar a saída das indústrias da região do ABC, se deparou com esta argumentação como uma das razões apresentadas pelos empresários para a fuga industrial. Ele discorda que o sindicalismo no ABC tenha impedido a expansão industrial e levado a uma desconcentração industrial na região por causa dos custos salariais porque para ele *"não há diferenças significativas entre os salários pagos no Interior e na Grande São Paulo ou no ABC, pois todos os sindicatos seguem orientação de alguma central sindical e a competição entre elas próprias equipara as reivindicações salariais."*[279] Porém, ele pondera, em relação às empresas menores ao afirmar que *"é admissível que para algumas pequenas empresas o movimento sindical tenha sido levado em conta como um fator a mais a favor da desconcentração; não pelo lado do custo salarial, estritamente, mas pelas dificuldades de relacionamento patronal com os sindicatos."*[280]

Assim deve ser ponderada a busca por diminuição de custos da mão-de-obra até porque, no caso da empresa do entrevistado, a nova localização da indústria significaria altos investimentos na formação da mão-de-obra.

As novas oportunidades de localização industrial, para as pequenas e médias indústrias da área de estudo não foram tão atrativas por que a avenida do Estado cumpriu, e pelas palavras do empresário ainda cumpre, algumas das vantagens locacionais das rodovias. Entretanto, pelo que vimos, não é vantajoso o suficiente frente aos custos da

---

[277] LENCIONE, op. cit., p. 58.
[278] Quando perguntado sobre a intenção de expansão o entrevistado disse que não há e que no momento a empresa está mais para uma fusão de capitais ou ainda a venda para capital estrangeiro.
[279] SILVA, S. L. de C. S., op. cit., p. 65.
[280] Idem, Ibidem, p. 65.

localização central na metrópole (altos impostos, congestionamentos etc.) e a presença mais atuante do Estado e de órgãos fiscalizadores.

Finalmente, é interessante ainda destacar, no relato do Sr. Nilton Troiani, quando ele trata da saída dos seus clientes de São Paulo, a citação da nova opção de localização industrial:

"*...eu sinto que as empresas grandes também tão indo para o entorno do* ***Rodoanel*** *agora... alguns clientes que mudaram foram para próximo do* ***Rodoanel...***"

O Rodoanel trará (quando concluído), e pelo relato já traz, de fato, mudanças significativas sobre a localização industrial. Ele implicará numa nova definição de localização na Região Metropolitana de São Paulo e no Estado de São Paulo (pois estar próximo ao Rodoanel significará grandes vantagens de acesso a todas as rodovias que irradiam de São Paulo), uma nova referência de proximidade ou distância em relação à Região Metropolitana (ao que é interno ou externo ao Rodoanel) e será vantajoso mais para algumas empresas do que outras. Porém todas serão afetadas, em maior ou menor grau. Como sugere artigo do jornal Folha de São Paulo a respeito do tipo de empresas que estão procurando se localizar nas proximidades do futuro traçado do Rodoanel:

"*Entre as empresas que têm migrado para outras áreas do Estado e do país, muitas têm encontrado no entorno da cidade – sobretudo nas cercanias dos futuros trechos do Rodoanel- o lugar ideal. Empresas de logística e de distribuição são as que mais procuram terrenos perto da obra. 'Verificamos uma forte tendência de agrupamento de centros de distribuição nas redondezas de São Paulo, sobretudo ao longo das rodovias', diz Thomaz Pompeo de Camargo, da CB Richard Ellis*".[281]

O que ficou claro, no artigo citado, é que já há uma procura por terrenos próximos de onde passará o Rodoanel. Portanto há uma conseqüente valorização das áreas próximas de onde será implantada a citada rodovia.[282]

Outro ponto ressaltado é sobre as empresas que já estão procurando as proximidades do rodoanel: empresas de logística e distribuição. Segundo o consultor Tomás Pompeo de Camargo, há uma "*tendência de agrupamento de centros de distribuição*". O anúncio da mudança do CEAGESP (Central de Abastecimento) para o rodoanel vai ao encontro da afirmação do consultor.

---

[281] Folha de São Paulo, op. cit., p. 2.

[282] Em recentes artigos sobre a construção do rodoanel têm se destacado a procura por áreas próximas ao projeto e se verificou, segundo os artigos, "uma valorização média de 15% nos imóveis localizados ao longo de seu traçado".

Tabela I - Avenida Presidente Wilson

Esclarecimentos

Os edifícios ou galpões para os quais foram constatadas as situações de desocupados, em ruínas, vazios ou que sugerisse, de alguma maneira, que não havia qualquer tipo de atividade no local e que não tivessem qualquer anúncio na fachada ou frente do imóvel denominamos genericamente de **desativado**.
Para todos aqueles edifícios, galpões ou qualquer outro tipo de construção e/ou área com algum anúncio de imobiliária, entramos em contato com o corretor do imóvel e levantamos as informações a respeito da situação da área em questão. O resultado está na tabela III.
Na confecção da tabela a seguir as empresas foram colocadas de acordo com sua numeração. Desta maneira as empresas que aparecem na mesma linha estão, aproximadamente frente a frente na avenida.

No.	LADO ESQUERDO	No.	LADO DIREITO
139	Cia. Antarctica Paulista		Estacionamento da Antarctica
		274	Cia. Antarctica Paulista
497	Bar Estação da Mooca		*Rua Serra de Paracaina*
	Entrada para a Estação da Mooca	586	Sanyo Amazônia S/A
	Galpão desativado e páteo com vagões (CPTM)	620	Comgas
715	Conequip (Provável continuação do Pátio da CPTM)	888	Arno
	Power Transportes Ltda (armazém 3)		
1009	TFS (Transporte Ferroviário e Serviços)		
1099	TFS (Transporte Ferroviário e Serviços)	1138	Furametal Industrial e Comercio Ltda.
1297	Armazém 2 (CPTM)		*Rua Pres. Almeida Couto*
1297	Armazém 1 (CPTM)	1230	Lorenzetti
	Viaduto São Carlos		*Rua Pres. Barão de Guajara*
		1326	**Galpão (para alugar)**
		1392	Raritx (Malharia)
			Conexão Malhas Desenvolvimento
			King Max –Importação e Exportação de Brinquedos
			Galvanoplastia União
			Rua Pres. Soares Brandão
		1448	Alcatel (Empresa de Telecomunicações)
		1470	Restaurante da Lorenzetti
	"Vila de operários – RFFSA"	1476	Lorenzetti
1582	Casa 1	1510	**Galpão (para alugar)**
			Rua Presidente Batista Pereira

Fonte: Levantamento de Campo realizado em dezembro de 2001 e janeiro de 2002. Organizado por Fernando de Pádua Laurentino

1591	Casa 2	1550	**Galpão (desativado)**
1603	Casa 3	1628	Disanei – Distribuidora de Águas Nacionais e Importadas.
1608	Casa 4	1648	Mercedez-benz Agricol **Agricol Diesel Ltda.**
1623	Casa 5	1668	Gerardo Bastos (Pneus)
1625	Casa 6		*Rua Pres. Pinto Lima*
1640	Casa 7	1712	Prado Chaves - Armazenamentos
	Entrada da Vila Operária		
1681	**Galpão (para vender ou alugar)**	1716	**Edifício (desativado)**
1707	Acomete Comércio de Metais Ltda.	1734	**Edifício (desativado)**
1763	Martinox – Aço Inoxidável (Tubos) (Irmãos Galeazi Ltda.)		
1871	Associação dos Trabalhadores da Região Central	1866	Em construção futura Distribuidora de Gêneros Alimentícios - Lapastina
1887	Igal – Metalúrgica e Trefilação		
1943	Sicap - Metalúrgica		
1971	Polícia Civil – Divisão de Transportes	1980	Total Import – Comércio de Peças
1987	Divisão de Arquivo do Estado	1982	Ferro Velho
		2000	Cromeação – Luma Plástico
		2006	Tyres – Centro de Serviços
2045	Riotermo Conexões (Metalúrgica)	2068	**Terreno (para venda)**
2115	Associação dos Trabalhadores da Região Central		
2197	Idem.	2172	**Terreno (desativado)**
2237	Alfa – Chaparia	2220	Colúmbia Sistemas Integrados de Logística
2241	Fabripe - Metalúrgica	2320	Idem
2329	Galpões (para alugar)	2370	Vidrovia Transportes Ltda.
2425	Biassiofer – Comércio de Ferro e Aço Ltda.	2432	Sociedade Paulista de Tubos Flexíveis
2429	Valcorte Central de Corte e Aço Ltda.		*Rua Guembé*
2459	Indústria de Artefatos de Borracha Benflex Ltda.	2500	Removecarga - Movimentação de Cargas, Material Handling
2489	Decap Metalúrgica	2550	Bar e Lanchonete Torre Azul
2501	AR Tresor Comercial Ltda.		2550 A - Moradia
2511	**Galpão (desativado)**	2594	Posto de Gasolina
2521	**Galpão (em reforma)**		*Acesso à Avenida do Estado*
2531	Polisistem Ltda. Estrutura Alveolar em Policarboneto		
2541	Supla Embalagens		
2561	**Galpão (desativado)**		*Acesso à Avenida do Estado*
2571	Tec-Stam Metalúrgica		
2583	Telhas Bama Máquinas para fazer Telha de Metal.		
2601	Adequação – Acabamento de Livros		

2617	Metalúrgica (?)		
2631	**Galpão (desativado)**		
	Terreno Baldio		
2671	**Galpão (desativado)**		
2685	**Galpão (desativado)**		
2701	**Galpão (desativado)**		
2711	Salgueiro Metalúrgica		
2745	Tubos Trefilados – Cartec		
2841	**Galpão (à venda)**		
2863	**Galpão (à venda)**		
2873	Embrasfer Metalúrgica		
2911	Metal Têmpera – Metalúrgica		
2987	Alfatest (?)		*Acesso à Avenida do Estado*
3051	Edifício (desativado)	3056	Borracharia
S/ Nº	Ferro Velho	3086	**Terreno (para alugar)**
		3104	**Edifício (desativado)**
		3148	Montabb Produção de Transformadores
		3194	Maclem Alumínio
		3214	EPTE – Empresa Paulista de Transmissão de Energia Elétrica
	Viaduto Pacheco Chaves		*Viaduto Pacheco Chaves*
	Entrada da Estação Ipiranga	S/Nº	Vida Alimentos Distribuidora
3435	Tamoyo Expresso Rodoviário Ltda.		
			Rua Palmares
3459	Residências (até 3471 – pertencentes à ferrovia R.F.F.S.A.)	3458	Chemitec Agro-veterinária Ltda.
3481	*Linha de Transmissão de Energia*		
3497	Orízio Avanço S.ª	3544	Orízio Avanço S.A. Indústria de Tear Circular
3543	Lando Empresa de Parafusos	3550	**Galpão (para venda)**
3569	**Galpão (para alugar ou vender)**		*Rua Matias Albuquerque*
3579	Hiperaço	3594	**Edifício (desativado)**
3609	Galpão em reforma	3630	**Edifício (desativado)**
		S/Nº	Fuji cabo (fios)
3627	**Edifício (para venda)**		
3647	Coracorte Comércio de Ferro e aço Ltda.		*Rua Dom Marcos Teixeira*
3689	**Edifício (para alugar)**	3710	**Terreno (desativado)**
3717	Calhaforte Fabrica de Calhas	S/Nº	Bar abandonado (Antigo Bar Industrial)
3743	Amorim S.A. Aço Inoxidável (até 3897)	3776	Suzano Papel e Celulose (Depósito)
3829	**Galpão (desativado)**		*Rua Diogo de Mendonça*
3979	Cibraço Ferros em Geral Chapas-Vigas		**Galpão (desativado)**
	Viaduto Grande São Paulo		*Viaduto Grande São Paulo*
			Rua Dom Lucas Obes
			Posto Esso

4291	Ultragás		*Rua Almirante Lobo*
4305	Apropel Comércio Aparas de Papel Ltda.		*Rua Floriano de Sá*
4325	Omega Tubos		
4335	Alcolor (Anodização)		
4345	Machado (Metalúrgica)	4382	Detasa – São Paulo S.A. Distribuidora de Aço
		4400	Wamatex (Distribuidora de Tecidos)
4461	Samab Companhia Industria e Comércio de Papel	4468	SkinPack Embalagens
		4474	Importadora (?)
4487	Stocklimp – Armazenagem		*Rua Ubarama*
4509	Votoraço Aço Votorantim	S/ Nº	Thyssen aços especiais
4559	Olga Color Produção de Perfil de Alumínio		
4599	Perfácil – Comércio de Metais		
4609	Próserv Desbobinamento		
4619	Fábrica de Caldeiras à vapor Brasil Ltda. (FERG)		
4629	(até 4649) Condefer – Chapas de Ferro		*Rua Pedro Fachini*
4689	Escolinha de Futebol Infantil 100 nome society	4736	DTS – Metalúrgica (Produz Para choques)
4843		4784	Armazéns Gerais V. Carioca
		4832	Nazareth – Papelão Ondulado (até 4860)
4843	**Galpões (para alugar ou vender)**	4904	**Galpão (desativado)**
5031	Cia. Bandeirantes de Armazéns Gerais.		*Rua Aida*
5059	Colúmbia Sistemas Integrados de Logística	5056	Colúmbia Sistemas Integrados de Logística
	Rua Vemag		*Rua Vemag*
5325	Receita Federal – 8ª. RF - SP	5330	Galpões da Receita Federal
			Rua Leopoldo Figueiredo
5373	Metalforte	5386	F Rodaf (Transportes e Armazenagens)
5393	Aços Vic	5464	Galpão em reforma
		S/Nº	Bolsa de Mercadoria e Futuros (Departamento de Classificação de Produtos Agrícolas)
			Rua Urutagua
5477	**Edifício (desativado)**	5494	Olga Color Vip
5507	Marcos Zero (Beneficiadora de Papel)	5498	Aluplastic
5665	SPA Pintura Eletrostática	5590	**Galpão (para alugar)**
5619	Salemco (Distribuidora de Combustível)	5620	RS Barros Transportadora
			Rua Albino de Moraes
5707	Alumiplast	5700	Biselli

5777	Fábrica Sommer (Carpetes)	5748	Santana Metalúrgica
			Avenida Carioca
		5874	Air Liquide
5915	GTR Equipamentos		
5927	Art Revest (Pinturas)		
5939	Lopsa Peças Automotivas	5960	Nipel (Empresa de Papel)
			Rua Aragarças
		5978	Bar e Lanches
		5982	Borracharia
		6000	Durapol (Recapagem)
6351	Fusos – Distribuidor Shell de Óleos e Lubrificantes	S/Nº	Shell - Ipiranga
S/Nº	Terreno	S/Nº	Secretaria Municipal de Transportes – Polícia Militar do Estado de S.P. – DSV / CPT – Pátio de Recolhimento
6741	Travessa com residências		
6851	PMSP – Secretaria de Esportes, Lazer e Recreação (SEME) C.D.M. - UCRA		

Fonte: Levantamento de Campo realizado em dezembro de 2001 e janeiro de 2002. Organizado por Fernando de Pádua Laurentino

Tabela II - Avenida Presidente Wilson – Atividades

No.	Empresa	Atividade - Setor
139	Cia. Antarctica Paulista	Bebidas
586	Sanyo Amazônia S/A	Eletro-eletrônicos
620	Comgás	Serviço - Gás
888	Arno	Eletro-eletrônicos
715	Conequip (Transportadora)	Serviço - Transportes
	Power Transportes Ltda (armazém 3)	Serviço - Transportes
1138	Furametal Industrial e Comercio Ltda.	Metalúrgica
1230	Lorenzetti	Material Elétrico
1392	Raritx (Malharia)	Vestuário
	Conexão Malhas Desenvolvimento	Vestuário
	King Max –Importação e Exportação de Brinquedos	Importadora - Comércio
	Galvanoplastia União	Metalúrgica
1448	Alcatel (Empresa de Telecomunicações)	Serviços
1628	Disanei – Distribuidora de Águas Nacionais e Importadas.	Serviços
1648	Mercedez-benz Agricol Diesel Ltda.	Comércio
1668	Gerardo Bastos (Pneus)	Comércio
1712	Prado Chaves - Armazenamentos	Depósito
1707	Acomete Comércio de Metais Ltda.	Metalúrgica
1763	Martinox – Aço Inoxidável (Tubos) (Irmãos Galeazi Ltda.)	Metalúrgica
1866	Em construção futura Distribuidora de Gêneros Alimentícios - Lapastina	Depósito e Distribuição de Alimentos
1887	Igal – Metalúrgica e Trefilação	Metalúrgica
1943	Sicap - Metalúrgica	Metalúrgica
1971	Polícia Civil – Divisão de transportes	Edifício Público
1987	Divisão de Arquivo do Estado	Edifício Público
1980	Total Import – Comércio de Peças	Importadora
1982	Ferro Velho	Serviço
2000	Cromeação – Luma Plástico	Construção Civil
2006	Tyres – Centro de Serviços	Serviço
2045	Riotermo Conexões (Metalúrgica)	Metalúrgica
2237	Alfa – Chaparia	Metalúrgica
2220	Colúmbia Sistemas Integrados de Logística	Depósito Alfandegário
2241	Fabripe - Metalúrgica	Metalúrgica
2370	Vidrovia Transportes Ltda.	Serviço - Transporte
2425	Biassiofer – Comércio de Ferro e Aço Ltda.	Metalúrgica
2432	Sociedade Paulista de Tubos Flexíveis	Metalúrgica
2429	Valcorte Central de Corte e Aço Ltda.	Metalúrgica
2459	Indústria de Artefatos de Borracha Benflex Ltda.	Borrachas
2500	Removecarga - Movimentação de Cargas, Material Handling	Serviços - Transportes
2489	Decap Metalúrgica	Metalúrgica
2501	AR Tresor Comercial Ltda.	Comércio

Fonte: Levantamento de Campo realizado em abril de 2002. Organizado por Fernando de Pádua Laurentino.

2531	Polisistem Ltda. Estrutura Alveolar em Policarboneto	-
2541	Supla Embalagens	Plásticos
2571	Tec-Stam Metalúrgica	Metalúrgica
2583	Telhas Bama Máquinas para fazer Telha de Metal.	Máquinas
2594	Posto de Gasolina	Comércio e serviço
2601	Adequação – Acabamento de Livros	Edição
2617	Metalúrgica (?)	Metalúrgica
2711	Salgueiro Metalúrgica	Metalúrgica
2745	Tubos Trefilados – Cartec	Metalúrgica
2873	Embrasfer Metalúrgica	Metalúrgica
2911	Metal Têmpera	Metalúrgica
2987	Alfatest Ind. e Com. de Prod. Eletrônicos S/A.	Produtos elétricos p/ auto
3056	Borracharia	Serviço
S/ Nº	Ferro Velho	Comércio
3148	Montabb Produção de Transformadores	Material Elétrico
3194	Maclem Metal Ltda.	Metalúrgica
3214	EPTE – Empresa Paulista de Transmissão de Energia Elétrica	Serviço
S/Nº	Vida Alimentos Distribuidora	Distribuidora de Alimentos
3435	Tamoyo Expresso Rodoviário Ltda.	Serviço -
3458	Chemitec Agro-veterinária Ltda.	Farmacêutica – Veterinária
3497	Orízio Avanço S.A.	Máquinas industriais
3544	Orízio Avanço S.A. Indústria de Tear Circular	Máquinas industriais
3543	Lando Empresa de Parafusos	Metalúrgica
S/Nº	Fuji cabo (fios)	Material Elétrico
3647	Coracorte Com. De Ferro e Aço Ltda.	Metalúrgica
3717	Calhaforte Fabrica de Calhas	Construção Civil
3743	Amorim S.A. Aço Inoxidável (até 3897)	Metalúrgica
3776	Suzano Papel e Celulose (Depósito)	Papel e Celulose
3979	Cibraço Ferros em Geral Chapas-Vigas	Metalúrgica
4291	Ultragás	Serviço
4305	Apropel Comércio Aparas de Papel Ltda.	Papel
4325	Omega Tubos	Metalúrgica
4335	Alcolor (Anodização)	Metalúrgica
4345	Machado (Metalúrgica)	Metalúrgica
4382	Detasa – São Paulo S.A. Distribuidora de Aço	Metalúrgica
4400	Wamatex (Distribuidora de Tecidos)	Distribuidora
4461	Samab Companhia Industria e Comércio de Papel	Papel
4468	SkinPack Embalagens	Distribuidora
4474	Importadora (?)	Comércio
4487	Stocklimp – Armazenagem	Armazenagem
4509	Votoraço Aço Votorantim	Metalúrgica
S/ Nº	Thyssen aços especiais	Metalúrgica
4559	Olga Color Produção de Perfil de Alumínio	Construção Civil
4599	Perfácil – Comércio de Metais	Metalúrgica
4609	Próserv Desbobinamento	-

4619	Fábrica de Caldeiras à vapor Brasil Ltda. (FERG)	Máquinas e Equipamentos
4629	Condefer – Chapas de Ferro	Metalúrgica
4689	Escolinha de Futebol Infantil 100 nome society	Serviço
4736	DTS – Metalúrgica (Produz Para choques)	Auto-peças
4784	Armazéns Gerais V. Carioca	Depósitos
4832	Nazareth – Papelão Ondulado	Papel
5031	Cia. Bandeirantes de Armazéns Gerais.	Depósitos Gerais
5056	Colúmbia Sistemas Integrados de Logística	Depósitos Gerais
5059	Colúmbia Sistemas Integrados de Logística	Depósitos Gerais
5325	Receita Federal – 8ª. RF - SP	Edifício público
5330	Galpões da Receita Federal	Edifício público
5373	Metalforte	Metalúrgica
5386	F Rodaf (Transportes e Armazenagens)	Serviço – Transportadora
5393	Aços Vic	Metalúrgica
S/Nº	Bolsa de Mercadoria e Futuros (Departamento de Classificação de Produtos Agrícolas)	Edifício Público
5494	Olga Color Vip	Construção Civil
5498	Aluplastic	Construção Civil
5507	Marco Zero (Beneficiadora de Papel)	Papel
5665	Olga Color SPA Pintura Eletrostática	Construção Civil
5619	Salemco (Distribuidora de Combustível)	Distribuidor Combustíveis
5620	RS Barros Transportadora	Serviço – Transportes
5700	Biselli Viaturas e Equipamentos Industriais Ltda.	Maquinas e equipamentos
5707	Alumiplast Comércio de Metais	Construção Civil
5748	Santana Metalúrgica	Metalúrgica
5777	Fábrica Sommer (Carpetes)	Tapeçaria
5874	Air Liquide	Gases Industriais e Medicinais
5915	GTR Equipamentos	Maquinas e Equipamentos
5927	Art Revest (Pinturas)	Construção Civil
5939	Lopsa Ind. e Com. de Torneados Ltda. Peças Automotivas	Metalúrgica
5960	Nilpel (Empresa de Papel)	Papel
5978	Bar e Lanches	Comércio
5982	Borracharia	Serviços
6000	Durapol (Recapagem)	Serviços
6351	Fusos – Distribuidor Shell de Óleos e Lubrificantes	Distribuidor Combustíveis
S/Nº	Shell - Ipiranga	Distribuidor Combustíveis
S/Nº	Secretaria Municipal de Transportes – Polícia Militar do Estado de S.P. – DSV / CPT – Pátio de Recolhimento	Área Pública
6851	PMSP – Secretaria de Esportes, Lazer e Recreação (SEME) C.D.M. - UCRA	Área Pública

Fonte: Levantamento de Campo realizado em abril de 2002. Organizado por Fernando de Pádua Laurentino.

Obs.: As informações a respeito do ramo de atividade das indústrias têm limitações. O levantamento foi feito junto a diversos tipos de fontes, algumas vezes nos faltaram informações mais consistentes que pudessem definir com certeza a que ramo pertencia determinada empresa.

TABELA III - EDIFICAÇÕES E ÁREAS PARA VENDA OU ALUGUEL NA AVENIDA PRESIDENTE WILSON*

Número	Condição	Descrição da área	Área Total	Área construída	Atividade Pretérita	Tempo de desativação	Observações
1326	Vende ou aluga	Galpão sem pátio, com pontes rolantes, doca	2500	2500	Depósito: Chapas de Aço	Um ano	
1550	Aluga	Galpão	4000	4000	Fábrica de Vinho	seis meses	
1681	Aluga	Galpões	3800	3800	Depósito: descartáveis e material de limpeza	Dois anos	Foi alugado entre os dois momentos da pesquisa de campo. Hoje é um depósito de cosméticos.
1866	Vende	Terreno e edificação	16000	Em demolição	Fábrica Mangels		Em construção um centro distribuidor de gêneros alimentícios
2068	Vende	Terreno com construção (galpão) em ruínas	8481	500 (ruínas)	Depósito de Granito	Um ano	Fundos para a Avenida do Estado
2329	Aluga	Seis Galpões	6000	6000	Depósito e despacho aduaneiro	Dez meses	A última empresa saiu por conta das enchentes
2370	Vende	Edifício com pátio	2354	1840	Prefeitura alugava	"recente"	Fundos para a avenida do Estado
2841	Aluga ou vende	Edifício	1216	1532	Metalúrgica (rolamentos de aço)	"recente"	A empresa expandiu e foi para local maior
3086	Aluga	Galpão (pé direito: 4 m)	700	200		Dois anos	Será depósito de máquinas
3104	Aluga	Sobreloja – dois pisos	900	900	Escritório e oficina de costuras	Um ano e seis meses	
3550	Aluga ou vende	Galpão (pé direito: 8 m)	825	825			
3569	Aluga ou vende	Edifício e pátio	1420	850	Confortex -Beneficiadora de Tecidos - Tinturaria	Um mês	Confortex saiu da avenida em meados de abril/2002

3627	Aluga ou vende	Galpão	1260	1100			
3689	Aluga	Terreno e edifício	4500	2000	Distribuidora de ferro	Um ano	
4843	Aluga ou vende	Galpões e pátio	10143	9700	Depósito de Papel	Um ano	
5590	Vende ou Aluga	Edifício	5500	5500	Metalúrgica	Está ocupado como depósito	

*Fonte: Levantamento feito junto às Imobiliárias. Organizado por Fernando de Pádua Laurentino

4. DESINDUSTRIALIZAÇÃO: CONSUMO E ABANDONO

Segundo Henry Lefebvre o centro histórico de uma cidade sobrevive graças a um duplo papel: o de ser lugar de consumo e também o consumo do próprio lugar. Lefebvre trata especificamente de antigos núcleos centrais na cidade que por conta das qualidades estéticas, de conterem monumentos, sedes de instituições, espaços apropriados para festas, desfiles, passeios etc. são produto de consumo para estrangeiros, turistas, suburbanos etc.[282] Assistimos, na metrópole moderna, o consumo de lugares se estender a um número diverso de espaços produzidos. O próprio viver fragmentado na metrópole moderna, a constituição da cidade e da sociedade modernas, da separação de funções e atividades no espaço urbano, a impossibilidade de vivenciar a metrópole na sua totalidade, constituem a base para que determinados espaços com usos específicos se tornem focos de interesse por se apresentarem como o diferente da vida regulada e controlada pelo trabalho, lazer, educação etc. metropolitanos.

No entanto, nada parece escapar à lógica de transformação e produção de novos lugares a serem consumidos e virarem lugar de consumo. Os espaços deixados pelas indústrias na metrópole paulistana têm se tornado o novo alvo. Mais que uma troca de funcionalidade a dar destaque às questões técnicas da arquitetura (porque apresenta um desafio de reforma interna destes espaços a ganhar uma nova funcionalidade), a ocupação de antigos edifícios industriais por atividades que configuram o consumo do lugar nos sugere questionamentos.

Já é conhecido na metrópole paulistana o uso de antigos espaços industriais para novas atividades e usos, diferentes daqueles voltados à produção industrial. É o caso das atividades de entretenimento e atividades culturais. Um dos casos mais famosos e mais antigos é o do Sesc Pompéia, instalado numa antiga fábrica na Rua Clélia.

Mas, ultimamente, nos tem chamado a atenção antigas fábricas ocupadas por casas noturnas e casas de eventos. Há dois casos típicos na Mooca: nas instalações do antigo Moinho Santo Antonio na Rua Borges Figueiredo, instalou-se uma casa noturna que hoje se tornou um centro de eventos e espetáculos, e o Fábrica 5, uma casa noturna ainda em atividade, na Radial Leste, instalada em edifício de antiga fábrica.

[282] LEFEBVRE, H., op. cit.,1991, p 12.

No Moinho Santo Antonio funcionava antigamente o Moinho Gamba (um moinho de trigo). Já no Fábrica 5[283] funcionava a indústria de tecidos Labor[284].

Nas explicações sobre os novos usos de antigas fábricas é comum escutarmos de empresários e arquitetos, sobre a extensão dos espaços industriais, a importância da reutilização destes amplos espaços vazios, sem prejuízo para aspectos arquitetônicos, da revitalização de antigas áreas industriais etc...

Porém devemos considerar algumas implicações. O uso de antigas fábricas e galpões para novas atividades é guiado, entre outros fatores, pelo aspecto decorativo das fachadas e do interior destas antigas fábricas. No geral, nestas fábricas reocupadas são mantidas as paredes de tijolos à vista, chaminés, estruturas de ferro e objetos (caldeiras, equipamentos antigos) da indústria, de modo a caracterizar a antiga ocupação. Há nesta ação decorativa uma certa "museificação" do lugar, uso de fragmentos que por si nada explicam, há um apelo, algo de pitoresco como decoração e em certos locais uma "glamourização" destes lugares como resquícios do passado.

Foi constatada também, em algumas destas edificações industriais, a manutenção apenas das fachadas e em um caso extremo a parte interna da edificação toda vazia e sem teto mantendo apenas a fachada frontal sustentada por suportes metálicos[285]. Neste caso criou-se um aspecto de cidade cenográfica, onde impera um artificialismo típico de parques de diversões nos quais se procura reconstruir estereótipos histórico-arquitetônicos.

"Percebe-se neste tipo de ocupação, muitas vezes, um descaso pelo momento histórico a que se faz referência, sobreposto por um discurso de revitalização urbana. O que se busca, em vários casos, é criar "ambientes diferenciados" repetindo estratégias de apelos que direcionam ao consumo. Mantêm-se, assim, formas que permitam a repetição de atos e movimentos pré-determinados que engendram a troca e o consumo.Estes edifícios na medida que conservam características de algo diferenciado, porque remetem ao passado, realizam-se enquanto consumo do lugar por se tornarem, muitas vezes, lugares não apenas

---

[283] O nome da casa tem relação com um antigo bonde que servia aos operários do Ipiranga como nos relata Barro e Bacelli: "O bonde 'Fábrica' que fazia o percurso – Praça da Sé, Glória, Lavapés, Independência, Av. do Estado, Tabor, Silva Bueno e Nazareth, - em certas horas do dia parava dentro da fábrica para deixar os operários. Aliás, o próprio nome da linha tinha relação com a industrialização, por servir inicialmente os operários da Olaria Samarone, onde depois funcionou o cinema do mesmo nome." BARRO, M. & BACELLI, R., op. cit., p. 111.

[284] A fábrica de tecido Labor tinha frente para a rua da Mooca e "fabricava tecidos para camisas, toalhas, colchas, lençóis, cretone etc. Iniciou suas atividades em fins do século passado." Revista Mooca –1556 – Edição Histórica 1985. Pelo que percebemos, *in loco*, apenas parte da indústria foi reocupada, uma outra parte serve de estacionamento e ainda uma terceira está à venda ou para ser alugada.

[285] Foi constatado tal procedimento nas antigas instalações das Indústrias Matarazzo em São Caetano do Sul, a fachada em questão fica de frente para a rua Mariano Pamplona. Vide Foto.

para se consumir, mas também um lugar para se visitar, para se ver, por conta de seus apelos decorativos, ou seja, lugares para serem consumidos.[11]

E este consumo tem curto prazo de validade, pois se insere na lógica dos modismos induzidos pela mídia. É conhecido o aspecto efêmero que têm estas casas noturnas, como o caso do Moinho Santo Antonio que de casa noturna se tornou espaço para eventos e espetáculos.

Devemos questionar se este "fachadismo", ou esta "glamourização" do "passado industrial" não levaria a uma alienação dos reais processos da industrialização? Na medida em que somente as formas permanecem não se comprometeria o entendimento do real significado do que foi o início da industrialização em São Paulo? Onde estão as pessoas, os gestos, os acidentes de trabalho, os conflitos, o cansaço e a fadiga, o próprio ato produtivo? Nestes espaços não há mais ausência do que permanência do que foram, de fato, as primeiras indústrias paulistanas? Este conteúdo está ausente na percepção destas formas.

Não afirmamos que haja um uso consciente destes processos por determinados grupos e classes no sentido de evitar um conhecimento do que foi a industrialização na cidade de São Paulo. Aqui cumpre fazer algumas indicações, mais precisamente indagações, sobre o possível prejuízo causado pelas intervenções nestes espaços que privilegiam as formas e a arquitetura e relegam para um longínquo plano os conflitos e os reais processos da industrialização, a exploração dos trabalhadores da industria em São Paulo etc.

Existem aquelas antigas fábricas que são ocupadas por instituições destinadas ao que chamamos de entretenimento cultural. Neste sentido precisamos fazer uma ressalva a elas. É o caso das unidades do Sesc (Serviço Social do Comércio), que transformam os espaços de antigas indústrias, procurando não descaracterizar a arquitetura original, em espaços de lazer e entretenimento cultural.

Muitas vezes há na agenda da instituição algum momento que retrate a memória do edifício que ocupam e daqueles que fizeram parte da história dele. Assim estas instituições dão oportunidade e privilegiam a memória individual e coletiva a respeito dos referenciais que foram perdidos ou que permanecem.

Neste sentido não se recuperam apenas as formas arquitetônicas de antigos edifícios industriais, procura-se recuperar também a memória daqueles que participaram do momento histórico em questão. Sobre esta questão afirma Cristina Meneguello:

"O passado, porém não pode se manter 'per se' ou como um valor intrínseco, ainda mais se não houver referência de que história está sendo abordada e sim uma mera

recuperação de prédios e fachadas. A criação de lugares de memória deve convidar também os grupos minoritários a reivindicar o reconhecimento de seus passados e tradições sem esquecer que as políticas oficiais culturais podem manipular a memória coletiva que elas afirmam preservar."[286]

A este respeito é importante destacar a história oral de maneira a permitir que os reais protagonistas das indústrias e do processo de industrialização tenham voz e vez para emitir sua vivência independente de como estes a retratem.

Ao mesmo tempo em que fazemos esta ressalva às instituições que procuram recuperar a memória, é necessário também nos perguntarmos a quem se dirigem tais instituições. Temos então um outro problema, uma outra contradição.

Tais espaços pertencem a uma memória coletiva. Se tais espaços, como o das antigas fábricas, são mantidos é porque são importantes para a história da cidade, portanto é patrimônio público, ou pelo menos deveria ser. Porém seu acesso é limitado a determinadas classes e segmentos de classes sociais. Não há, obviamente, uma proibição para que determinadas classes não usufruam destes espaços e de suas atividades. Porém sua programação e seu alcance são produzidos de forma que excluam a participação de todos.

Grande parte da população sem recursos e que mora nas periferias não tem acesso, conhecimento ou condições de participar e usar tais espaços. Ficam assim alheios à informação, aos eventos e produções culturais da cidade. Os centros de entretenimento e cultura acabam, por assim dizer produzindo uma "cultura" e um "entretenimento" de classe.

Se antigos prédios e galpões industriais abrigam cada vez mais atividades voltadas para o lazer, a cultura e o entretenimento, é necessário indagar como é disponibilizado seu acesso e a quem se dirigem tais atividades.

Considerações sobre a "paisagem da desindustrialização"

Tratamos até aqui de uma paisagem caracterizada por um recuo industrial e que é reocupada para outras atividades, geralmente ligadas ao consumo, lazer e entretenimento cultural. Porém, cabe perguntar como se transforma a paisagem da metrópole na qual

---

[286] Meneguello, Cristina, A preservação do patrimônio e o tecido urbano, *in* Arquitextos - periódico mensal de textos de arquitetura, Março 2001.

porções de seu espaço que no passado foram tipicamente industriais, se tornam espaços desocupados e ociosos.

Quais os impactos que trazem para a paisagem da metrópole? Durante uma entrevista, o sociólogo americano Marshall Berman, ao tratar da vida nas metrópoles, fala a respeito destes espaços: *"E há algo de muito excitante em uma cidade industrial, ainda que as pessoas não se dêem conta disso. Somente quando esses espaços são desocupados, as pessoas passam a enxergar a beleza deles".*[287]

Apesar de não ficar claro a que espaços desocupados, se da indústria ou da cidade industrial, Berman se refere, podemos fazer algumas indagações. Para Berman os espaços industriais desocupados possibilitam àqueles que não se davam conta do excitamento de uma cidade industrial enxergar a sua beleza. Porque *somente* com a desocupação industrial seria possível enxergar a beleza da indústria ou da cidade industrial? Não seria exatamente o fato destes espaços estarem desocupados e vazios o que chamaria sua atenção? Seria a ausência humana nestes espaços o que se releva aos olhos? Seriam as formas arquitetônicas das fábricas, a imponência das chaminés, as estruturas metálicas a corroer?[288] O que haveria de belo nestas paisagens?

Faltam bases para discutirmos este aspecto de beleza captado por Berman. Porém ele é instigante porque é mais comum outro tipo de reação aos espaços industriais desocupados. Para outros a desocupação industrial gera incertezas e preocupações: para urbanistas e administradores públicos ressalta-se a questão de reutilização destes espaços e revitalização urbana; para ambientalistas existe a preocupação com os resíduos químicos deixados pelas indústrias; para moradores, próximos de galpões e indústrias desocupados, o temor destas extensas áreas vazias a serem ocupadas por marginais e desvalorizarem seu imóvel[289] etc.

Estas áreas vazias deixadas pelas indústrias muitas vezes provocam repulsa por representar perigo ou ameaça, como afirma Raquel Rolnik ao comparar estas áreas ao centro antigo da cidade e aos bairros mais periféricos:

"Os bairros com concentrações antigas de galpões industriais e armazéns como o Pari, Brás, partes da Mooca, Belém etc. incorporam-se mais facilmente a esse tipo de

---

[287] Marshall Berman *in* Superinteressante, edição 171, dezembro de 2001, p. 89

[288] Há um ensaio do fotógrafo Vanderlei Guedes que retrata formas arquitetônicas na cidade de São Paulo, entre elas há uma que apresenta **ruínas** das Indústrias Matarazzo. Este ensaio faz parte do Projeto Alma Paulistana e saiu numa série de cartões postais da cidade.

[289] Segundo Miguel Giacummo, gerente comercial da Binswanger Brasil (empresa de consultoria imobiliária), a presença de galpões desocupados desvalorizam os imóveis próximos, pois deteriora o entorno, e, sem vida à noite, há um custo alto de segurança. Folha de São Paulo, 29 de julho de 2001, Caderno de Imóveis, p. 2.

representações negativas *(lugar do* ***perigo, do abandono, da ameaça****, enfim, um* ***lugar a ser evitado)*** *por causa das suas* ***ruas sombrias e espaços abandonados.*** "[290]

Não precisamos chegar a uma desindustrialização para percebermos estes espaços do medo. Como já foi demonstrado numa descrição da paisagem da avenida Presidente Wilson, bastam determinados horários, quando não há movimento na avenida, para se avivarem as representações negativas descritas por Raquel Rolnik. Porém na medida em que há um processo de desindustrialização, em determinados pontos da cidade, esta atmosfera das ruas sombrias, onde ficam galpões e indústrias desocupadas, começam a tomar conta durante todo o tempo.

Guglielmo também faz considerações a este respeito:

"Uma fábrica que desaparece, não é apenas uma fábrica que desaparece. Esta pode ser também uma carcaça metálica que enferruja pouco a pouco, as lojas que vão embora, uma paisagem de desolação que se instala insidiosamente, um gueto que se forma. As paisagens industriais de Saint-Denis não são, já há algum tempo, nada alegres; alguns exemplos mostram que elas podem facilmente e muito rapidamente se tornar sinistras."[291]

Guglielmo comenta como estes espaços deixados pelas indústrias criam uma atmosfera de desolação, de local desagradável e que facilmente podem se tornar sinistras. As palavras de Guglielmo revelam sua preocupação com a paisagem da cidade. No caso de São Paulo a desindustrialização em determinados pontos da cidade cria mais um fragmento na paisagem da metrópole já profundamente fragmentada.

A presença de antigos prédios em ruínas, chaminés, amplos espaços vazios causam um certo estranhamento ao olhar. Presenciar os antigos espaços industriais em determinadas áreas da metrópole pode causar este estranhamento. Observar e sentir a paisagem de áreas industriais abandonadas pode revelar situações desconcertantes e, talvez por isso, reveladoras.

Ao visitar determinadas áreas de instalações industriais desocupadas nos deparamos com uma série de espaços e construções que mais ou menos se repetem: edifícios amplos, no geral horizontais e desocupados; torres e chaminés; amplos espaços vazios; linhas perspectivas num longínquo ponto de fuga; muros extensos etc...

Este conjunto de elementos e objetos que se dispõem na paisagem dão origem a sentimentos desagradáveis, há um certo mal estar. Procurando definir tais sentimentos nos vêm à tona: solidão, vazio, silêncio etc... Porém não seria fácil definir como tais

---

[290] ROLNIK, R., p. 14. (grifo nosso)
[291] GUGLIELMO, p. 119. (grifo nosso)

sentimentos se enquadrariam em tal paisagem. De que forma podemos explicar este mal estar causado por estas paisagens?

Lembramos, então, de uma pintura, que se chama "O enigma de um dia", do pintor surrealista greco-italiano Giorgio De Chirico. O que é interessante nesta e em outras pinturas de De Chirico é a presença quase constante de elementos usados para atingir as sensações sugeridas nos seus quadros. Entre estes elementos estão: torres, chaminés, monumentos, amplos espaços vazios (as *piazze* italianas), prédios em desuso etc. Seus quadros, como apresentam quase sempre estes mesmos elementos sugerem sensações também bastante típicas: ameaça, perigo, solidão etc...

Porém provavelmente o elemento mais presente em seus quadros é o espaço vazio das *piazze* (típicas praças italianas). Mario Mieli explica o uso das *piazze* por De Chirico em seus quadros:

"... algo parece destoar em termos da nossa experiência normal com esse tipo de local. As piazze são, geralmente, os lugares mais cheios de gente, de vida e de calor humano nas cidades italianas e, talvez, em cada cidade do mundo. No entanto não há pessoas nestes amplos espaços vazios, só há sombras. O que deveria ser o lugar de encontro e das relações humanas é um local da solidão."[292]

Está claro que estamos procurando uma relação, como forma de explicação, entre os elementos das obras de De Chirico e a paisagem dos espaços de desindustrialização. Não entendemos que os espaços vazios deixados pelas indústrias foram espaços de encontro no mesmo sentido que são as *piazze* italianas. Porém, é a sensação que nos fica dos espaços vazios tanto das fábricas quanto das *piazze* dos quadros de De Chirico: a solidão e o vazio. Como espaços vazios eles contemplam a possibilidade de se tornarem cheios. Porém não são espaços que atraem, pelo contrário repelem. Neste sentido criam sempre uma contradição: são espaços que "aceitam presenças, mas negam existências"[293] porque não são espaços para se estar.

As chaminés e as torres, nas pinturas, despertam um sentimento de imponência e sua presença é mais marcante que a presença humana, como explica Mieli:

"Geralmente no centro do quadro temos um monumento ou uma torre a apontar o céu, de tamanho desproporcional parece submeter o ser humano à sua grandeza deixando

---

[292] MIELI, Mario S., "Viajando ao interior do 'Grande Metafísico", mimeo.

[293] BACH, Christina Eliza, A representação da Solidão nas Obras de Caspar David Friedrich, Giorgio de Chirico e Jasper Johns. Dissertação de Mestrado em História apresentada ao Departamento de História da PUC-Rio, 1998, p. 68.

a este apenas a sensação de desconforto e de pequenez diante da monumentalidade"[294]. Bach completa: *"Minimizando ou confundindo a presença humana ou qualquer rastro de humanidade, o artista privilegia a grandeza das formas..."*[295]

Há também uma grandeza nas formas das indústrias desativadas com suas chaminés e torres. Na verdade o que há nesses espaços e aparece nos quadros de De Chirico é a ausência de referências humanas. Por mais que os espaços desocupados pela atividade industrial sejam uma produção humana ela não sugere sinais, marcas com que nos identificamos.

O espaço industrial como meio de produção não permite que o trabalhador deixe sua marca naquilo que faz nem no espaço que ocupa. No espaço da produção o homem como força de trabalho se desumaniza na medida que seus movimentos e atos são determinados pelas tarefas a executar assemelhando-se a uma máquina. Procura-se eliminar toda a possibilidade do imprevisível, do imponderável, do encontro, do espontâneo, ou seja, são eliminados atributos essenciais daquilo que caracteriza o humano.

Os espaços desocupados pela indústria foram apenas espaços da produção: do tempo mecânico, da repetição dos atos, da previsibilidade, da velocidade etc. Uma vez desocupados não sobram muitos referenciais.

Uma indústria desocupada pode ser o símbolo de uma época, pode ser tombado pelas suas características arquitetônicas, pode ser um local representativo para algumas pessoas que viveram parte de suas vidas naquele espaço. Entretanto, não vai muito além. Sua aridez é comparável à aridez de espaços funcionais (de circulação, por exemplo) que uma vez desocupados sugerem uma sensação de vazio e solidão.

É difícil fazer afirmações a este respeito na medida em que são baseadas nas sensações provocadas. Porém, esta é também uma maneira de aproximação da realidade que não pode ser excluída da análise.

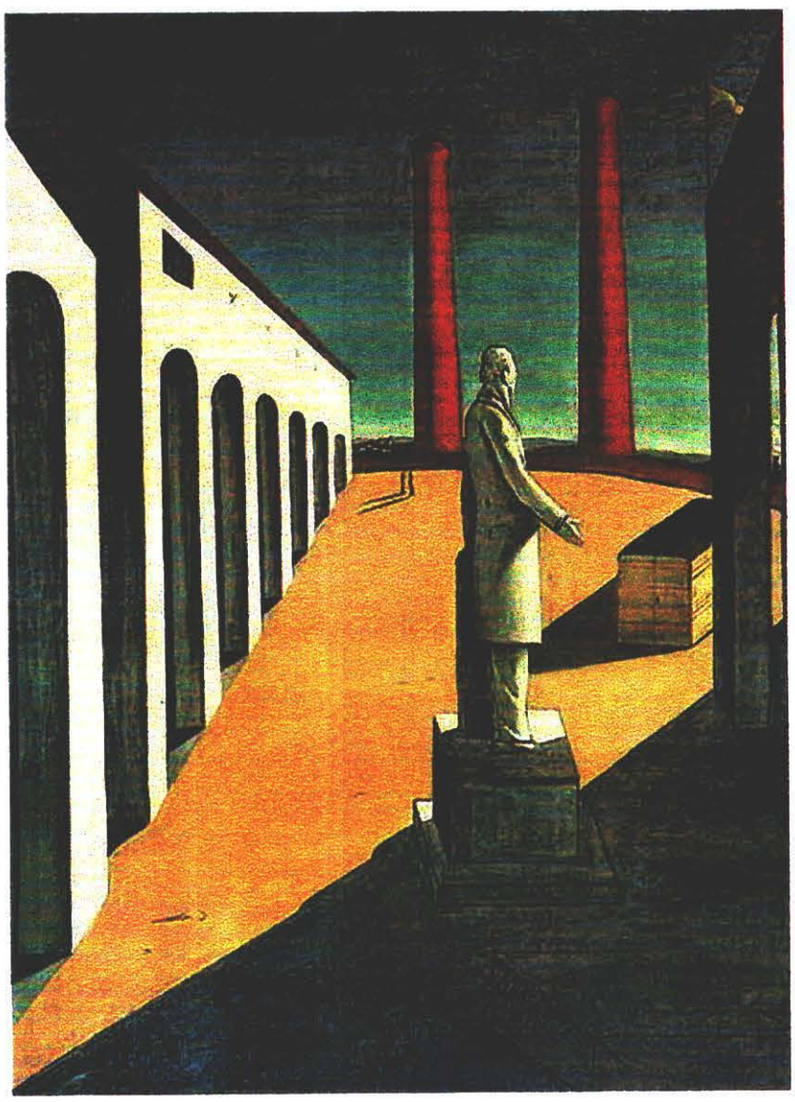
Estes espaços, das indústrias desocupadas, se somam na metrópole aos espaços produzidos para o consumo (shoppings, lanchonetes de *fast-food* etc), destinados somente à circulação e à passagem (aeroportos, rodovias etc.), assépticos e "frios" (prédio de escritórios, recepções das mais diversas etc.). Nestes locais ainda se acrescenta a impessoalidade, a velocidade, a relação interpessoal programada etc.

---

[294] MIELI, M. S., op. cit., p.2.
[295] BACH, C. E., op. cit., p. 62.

A metrópole produz assim, cada vez mais, diversos espaços desvinculados da vida dos seus moradores. Desta maneira o espaço e a própria vida na metrópole se reproduzem desprovidos de significados e sentidos.

Entretanto, há a possibilidade da transformação destes espaços desocupados pela indústria em lugares de maior significado para a metrópole e seus moradores. É necessário que não apenas o Estado e a iniciativa privada discutam o que fazer de tais espaços, mas também a própria população se movimente neste sentido. Assim é possível que estes espaços além da presença humana também contenham significados de existência.



O Enigma de um Dia II (1914)
Giorgio De Chirico

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os amplos espaços das várzeas do Tamanduateí foram propícios à gênese e expansão industrial paulistana que concentrou seu parque industrial ao longo da linha férrea como eixo de orientação.

A instalação de indústrias nas várzeas pode ser vista como um processo econômico que se impôs a outro de menor força, mas que poderia continuar servindo à cidade ainda por muito tempo já que *"tiveram as várzeas enorme significado econômico como fonte de materiais básicos à construção civil"*[296] e como possibilidade de trabalho e também enorme significado social como área de lazer para uma significativa parte da população paulistana.

A industrialização nas várzeas ao longo das vias férreas obedecia a uma lógica espacial e temporal que não tinha por que conciliar a indústria com outros tipos de usos dos seus amplos espaços; a industrialização se sobrepôs e gradualmente eliminou tempos e ritmos sociais ligados às várzeas. A dinâmica e a força que a indústria introduziu na cidade não conseguiam se conciliar com os carroceiros que davam banho e de beber a seus cavalos, com as olarias, os coletores de areia das suas margens, as lavadeiras do Tamanduateí etc. Como também a indústria não esperaria o esgotamento dos recursos naturais que as várzeas e os rios propiciaram à cidade; na lógica da transformação da cidade em local de reprodução do capital não era cabível atrasá-la.

Hoje as várzeas do Tamanduateí foram radicalmente transformadas, não há remanescentes ou testemunho do que foram as várzeas, somente quando há inundações são lembradas de que existiram e que as águas fluviais dependem de sua condição natural nas cheias. As várzeas se perderam como referências para a vida da cidade. O próprio rio Tamanduateí que foi retificado, canalizado e teve parte, recentemente, tamponada deixa, cada vez mais, de ser qualquer tipo de referência para a cidade que nasceu às suas margens.

A antiga paisagem bucólica da passagem lenta das águas a formarem meandros entre uma vegetação simples e sem exuberância foi, em menos de um século, transformada numa visão na qual predomina o automóvel, seja em grandes velocidades ou parado num congestionamento, e numa extensa zona industrial, em estruturas abandonadas lembrando sempre que a cidade está em contínua construção, em shoppings e hipermercados etc.

---

[296] SEABRA, O., op. cit., 79.

São poucos os pontos ao longo do Tamanduateí que não são espaços industriais e comerciais, alguns poucos locais são transformados em áreas de entretenimento. Hoje há instalações nas antigas várzeas que estão se tornando áreas de recreação, entretenimento, lazer etc. estes espaços são pontuais e atendem a uma lógica que exclui do seu desfrute uma grande parcela da população.

Os espaços para entretenimento, casas de shows, casas noturnas etc tratam o tempo livre como possibilidade de consumo e não de desfrute, em que ter tempo livre significa ter tempo para consumir. Na lógica capitalista de transformar tudo em mercadoria, na metrópole para se divertir é preciso pagar. Desta maneira divide e segmenta a sociedade entre aqueles que têm dinheiro e, portanto, acesso a estes estabelecimentos de lazer e aqueles que não podem usufruir tais espaços. Este segmento da sociedade que não tem acesso, nem pode usufruir dos novos espaços de entretenimento, é constituído exatamente pela mesma classe social (operários, desempregados, despossuídos etc...) que no século passado via nas várzeas a possibilidade de desfrute para momentos de lazer, jogar futebol, namorar etc... Ou então era o espaço onde tal população poderia tirar o sustento de cada dia por um trabalho sistematizado no transporte de mercadorias, na lavagem de roupas ou esporadicamente pela caça ou pesca.

Em tal momento histórico o uso de tais espaços não ia além do respeito a uma outra lógica: a da natureza. Para determinadas práticas era necessário conhecer o espaço físico e suas peculiaridades. Tal necessidade levava conseqüentemente a uma apropriação do espaço pelo conhecimento que se adquiria sobre os espaços da várzea e pela vivência que se preenchia de imagens e referências denominando lugares, meandros abandonados etc... Por outro lado, era importante respeitar o tempo da natureza: determinados esportes, atividades, recreações, trabalhos etc. precisavam levar em conta os níveis da água na estiagem e nas cheias. Portanto determinados ritmos sociais obedeciam ao ritmo natural das águas, ao tempo cíclico.

A industrialização não se deu apenas de forma física, ela impôs um novo tempo. Um tempo linear e da fragmentação do cotidiano em momentos separados e desvinculados entre si. A transformação dos espaços das várzeas não se refere apenas à sua transformação física, mais direta e superficial. As transformações também ocorreram na vida dos moradores dos antigos bairros operários da cidade. Antigas referências plenas de sentido se perdem e no seu lugar são ocupadas por novos símbolos destituídos de significados que orientam para o mundo da mercadoria. Na medida que há um predomínio cada vez maior

da troca sobre o uso os antigos bairros se descaracterizam porque perdem as marcas de seus moradores.

Entre as referências perdidas as várzeas também se perdem. Não apenas como espaço físico, mas como amplas possibilidades para o lazer, o lúdico e para determinados trabalhos. No entanto parece que as várzeas não poderiam continuar a existir como meio físico, pois impediam o crescimento e o desenvolvimento da cidade. Parecia ser preciso ocupar e transformar as várzeas sem muito se preocupar com as transformações sociais e físicas que poderiam acarretar. É preciso fazer uma melhor análise do quanto, de fato, as várzeas representavam um obstáculo à expansão urbana e entender que interesses poderiam existir já que "*existia uma prática, às vezes um tanto escondida que torna frágil qualquer raciocínio que as tome como um limite absoluto à essa expansão.*"[297]

Hoje, a cidade já não necessita de amplos espaços para instalações industriais. Ao contrário, as mudanças de caráter econômico pelas quais tem passado o país e as mudanças da economia mundial tem seus efeitos na indústria paulistana.

Muitas empresas faliram. Outras foram vendidas a empresas maiores, nacionais ou multinacionais. Assistimos a uma desconcentração da indústria paulistana e paulista que se produz na perspectiva da centralização do comando e da gestão na capital. Visando diferentes estratégias (preço da mão-de-obra, infra-estrutura, privilégios ficais etc...) para um único fim (expansão capitalista através do aumento da margem de lucro) diversas unidades industriais têm se dirigido a outras regiões do estado e do país. Como conseqüência deste processo, a cidade herda instalações industriais e extensos espaços.

A desindustrialização deixa extensos espaços, muitas vezes, em áreas muito próximas do centro da cidade. Hoje a cidade conta com inúmeros galpões, armazéns, instalações vazias ao longo das linhas férreas em antigas áreas de várzea e terraços fluviais. Tais espaços poderiam constituir um desafio aos urbanistas, arquitetos, engenheiros e homens públicos que pensam em dar novas funções a estes locais que abrigaram inúmeras indústrias. Aos poucos estes espaços adquirem novos usos tentando conciliar suas formas a uma nova funcionalidade.

Entre estas antigas instalações industriais, como tratamos antes, há as que hoje são ocupadas por serviços no geral de cultura, diversão e entretenimento: centros culturais, teatros, faculdades, casas noturnas, locais de exposições artísticas, feiras etc. Apenas algumas delas públicas.

---

[297] SEABRA, O., Idem, Ibidem, p.60.

No geral, como estes espaços são apropriados com fins privados busca-se conciliar a antiga forma à nova funcionalidade como lugar do consumo, que permita também o consumo do lugar. Se por um lado aparecerem problemas técnicos, por outro lado as características arquitetônicas industriais ganham conotações novas que as tornam atraentes como lugares de consumo e consumo do lugar.

A disponibilidade destes espaços possibilita a sua utilização para os mais diferentes fins. Porém a apropriação privada destes espaços limita inúmeras possibilidades porque buscam um único fim, a reprodução do capital. Ainda assim o uso destes espaços para fins privados cria soluções interessantes, do ponto de vista arquitetônico e econômico. No entanto, existem questões de ordem social e ambiental que deveriam ser prioritárias como o déficit habitacional, o lazer público, a extensão de áreas verdes na malha urbana etc.

Quando estas instalações e edifícios industriais ociosos não são reutilizados inserem na paisagem da metrópole um sentido de abandono. A paisagem industrial, em si, já não é uma paisagem que desperte o contentamento. Abandonadas podem ter, como bem disse Guglielmo, um aspecto sinistro.

Assim, em áreas de desindustrialização, os antigos edifícios industriais que não servem para funções que sejam enquadradas na lógica do capital, são deixados de lado. Ao longo do Tamanduateí são inúmeros a formarem uma extensa área típica de desindustrialização.

As transformações nas margens do rio Tamanduateí, como de outras áreas da cidade, podem revelar os mecanismos, estratégias e interesses envolvidos na transformação desses espaços, as mudanças dos diferentes ritmos e tempos da vida e referências perdidas, diferentes elementos dinâmicos a formarem a paisagem em diferentes momentos históricos etc.

Entretanto há sempre uma classe a ficar nas margens dos principais processos de transformação. A classe de trabalhadores das margens dos rios ou das fábricas, de despossuídos a procurar uma ocupação etc. Estes participam, na verdade, nas transformações, porém não detém seu controle. Estão diretamente envolvidos na produção da riqueza, porém não se apropriam dela. Naquilo que definitivamente atuam e deixam sua marca, que pode ser reconhecida por eles e outros, mesmo que contribua na produção da cidade, muitas vezes se vê perdida no contínuo movimento de construção da metrópole.

BIBLIOGRAFIA

AB'SABER, Aziz Nacib, O sítio Urbano de São Paulo, In: AZEVEDO, Aroldo de (direção), A cidade de São Paulo – Estudos de Geografia Urbana – A Região de São Paulo, Volume I, São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1958.

ALMEIDA, Fernando Flávio Marques de, O Planalto Paulistano, In: AZEVEDO, Aroldo de (direção), A cidade de São Paulo – Estudos de Geografia Urbana – A Região de São Paulo, Volume I, São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1958.

ANDRADE, Margarida Maria de, Bairros Além Tamanduateí: o imigrante e a fábrica no Brás, Moóca e Belenzinho, São Paulo, FFLCH-USP, 1991. (tese de doutorado)

ANTUNES, Fátima Martin R. F., O Futebol nas Fábricas, *in* Revista USP, São Paulo, no. 22, Junho/Julho/Agosto 1994.

ARROYO, Leonardo, Relação do Rio Tietê, Editora Obelisco, São Paulo, 1965.

AZEVEDO, Aroldo de (org.) A cidade de São Paulo – Estudos de Geografia Urbana – A Região de São Paulo, 4 vol., São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1958.

BACH, Christina Eliza, A representação da Solidão nas Obras de Caspar David Friedrich, Giorgio de Chirico e Jasper Johns. Dissertação de Mestrado em História apresentada ao Departamento de História da PUC-Rio, 1998.

BARBULHO, Euclydes, Eles Chegaram... A Saga dos Barbulho, São Paulo, Edibarb, 1999.

BARRO, Máximo & **BACELLI**, Roney, Ipiranga - História dos bairros de São Paulo, São Paulo, SMC/DPH/PMSP, 1979.

BLAY, Eva Alterman, Eu não tenho onde morar – Vilas operárias na cidade de São Paulo, Nobel, São Paulo, 1985.

BOSI, Ecléa. Memória e Sociedade: lembranças de velhos. São Paulo: T. A.Queiroz, 1979.

BRUNO, Ernani Silva. História e Tradições da Cidade de São Paulo, 3 v., Editora Hucitec, São Paulo, 1991.

CARDOSO, Fernando Henrique, O café e a industrialização da cidade de São Paulo, In: Revista de História, no. 42, São Paulo, 1960.

CARLOS, Ana Carlos Fani, O Lugar no/do Mundo, Hucitec, São Paulo, 1996.

CARTA, Mino. História da Mooca (com a benção de San Gennaro). Mino Carta Berlendis & Vertecchia Editores Ltda, Rio de Janeiro, 1982.

ELAZARI, Judith M. , Lazer e Vida Urbana - São Paulo 1850-1930, Dissertação de Mestrado em História Social – FFLCH – Departamento de História - USP, São Paulo, 1979.

FRANÇA, Ary, O quadro climato-botânico, In: AZEVEDO, Aroldo de (direção), A cidade de São Paulo – Estudos de Geografia Urbana – A Região de São Paulo, Volume I, São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1958.

GARCIA, Alcides Barroso, Mooca, Berço Dourado, São Paulo, 1999, mimeo.

GEORGE, Pierre, Área Metropolitana, conurbação ou região industrial? O caso de São Paulo *in* Revista do Instituto de Geografia da Universidade de São Paulo, 1969.

GUGLIELMO, Raymond., Desindustrialization et evolution de l'emploi à Saint-Denis, s/d, mimeo.

LANGENBUCH, Juergen Richard, Estruturação da Grande São Paulo – Estudo de Geografia Urbana, Rio de Janeiro, Fundação IBGE, 1971.

LANGENBUCH, Jurgen Richard, Assentamento Industrial na Grande São Paulo, s/d (mimeo).

LEFEBVRE, Henri, A Revolução Urbana, Belo Horizonte, Editora UFMG, 1999.

LEFEBVRE, Henri, O direito à cidade, Editora Moraes, São Paulo, 1991.

LENCIONI, Sandra – Reestruração Urbano-Industrial no Estado de São Paulo: a Região da Metrópole Desconcentrada, in Espaço e Debates, no. 38, 1994.

MARTINS, José de Souza, Subúrbio – Vida Cotidiana e História no Subúrbio da Cidade de São Paulo: São Caetano, do Fim do Império ao Fim da República Velha, São Paulo – São Caetano, Hucitec/Prefeitura de São Caetano do Sul, 1992.

MARTINS, José de Souza, O Cativeiro da Terra, Hucitec, São Paulo, 1996.

MATOS, Odilon Nogueira, A cidade de São Paulo no século XIX, In: Revista de História, ano VI, nos. 21 e22, jan.jul/1955, São Paulo.

MATTOS, Dirceu Lino de, O Parque Industrial Paulistano, In: AZEVEDO, Aroldo de (direção), A cidade de São Paulo – Estudos de Geografia Urbana – A Região de São Paulo, Volume I, São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1958.

MELLO, João Manuel Cardoso de, O Capitalismo Tardio, São Paulo, Editora Brasiliense, 1990.

MENDES, Renato da Silveira, Os Bairros da Zona Norte e os Bairros Orientais, In: AZEVEDO, Aroldo de (direção), A cidade de São Paulo – Estudos de Geografia Urbana – A Região de São Paulo, Volume I, São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1958.

MENDES, Renato da Silveira, Os Bairros da Zona Sul e os Bairros Ocidentais, In: AZEVEDO, Aroldo de (direção), A cidade de São Paulo – Estudos de Geografia Urbana – A Região de São Paulo, Volume I, São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1958.

MILLER, Helena, Charles Miller, Meu Pai *in* Revista Memória, Departamento de Patrimônio Histórico da Eletropaulo, ano VI – no. 20, janeiro a setembro de 1994.

MONBEIG, Pierre, Novos Estudos de Geografia Humana Brasileira, Difusão Européia do Livro, São Paulo, 1957.

MONBEIG, Pierre, La croissance de la ville de São Paulo, Grenoble, Institut de Revue Alpine, 1953.

MORAES, José Geraldo Vinci de, Cidade e Cultura Urbana na Primeira República, (Discutindo a história do Brasil), Atual Editora, São Paulo, 1994.

MORSE, Richard McGee, Formação Histórica de São Paulo (De Comunidade à Metrópole), Difusão Européia do Livro, São Paulo, 1970.

PENTEADO, Jacob. Belenzinho, 1910 – Retrato de uma época. São Paulo: Livraria Martins Editora, 1962.

PETRONE, Pasquale, A cidade de São Paulo no século XX, In: Revista de História, ano VI, nos. 21 e 22, jan.jul/1955, São Paulo.

PRADO JÚNIOR, Caio, A cidade de São Paulo, In: Evolução política do Brasil e outros estudos. São Paulo, 1957.

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

REALE, Ebe. Brás, Pinheiros, Jardins: três bairros, três mundos. São Paulo, EDUSP/Pioneira, 1982.

ROLNIK, Raquel. São Paulo Leste/Sudeste - Reestruturação Urbana da Metrópole Paulistana: Análise de Territórios em Transição. Relatório Final de Pesquisa, PUCCampinas, 2000.

RONCO Filho, Mario & **MAUERBERG**, Gilberto O Bairro de Vila Prudente – "Um Gigante Paulistano" Sua História, Sua Gente, mimeo,1989.

SANTOS, Carlos José Ferreira dos, Nem tudo era italiano: São Paulo e Pobreza: 1890-1915, Annablume Editora, São Paulo, 1998.

SEABRA, Odette Carvalho de Lima, Os meandros dos rios nos meandros do poder; Tietê e Pinheiros – valorização dos rios e várzeas na cidade de São Paulo, Tese de Doutorado – FFLCH – USP – Departamento de Geografia, São Paulo, 1987.

SESSO JUNIOR., Geraldo, Retratos da Velha São Paulo, São Paulo, Maltese, 1995.

SILVA, Sérgio Luiz de Cerqueira Silva, Crise e Ajuste na Indústria da grande São Paulo – 1980/1993: Um Estudo de Caso da Região do ABC, Dissertação de mestrado apresentado ao Instituto de Economia da UNICAMP, 1994.

TORRES, Maria Celestina Teixeira Mendes, O bairro do Brás. História dos bairros de São Paulo, São Paulo, SMC/PMSP, s.d. (2ª. ed. 1985)

JORNAIS e REVISTAS

Folha de São Paulo, 29 de julho de 2001, Caderno de Imóveis.
Revista Superinteressante, edição 171, dezembro de 2001.
Revista Mooca, portal da zona leste 1556, Edição Histórica 1985, Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 1985.

SITES

www.ig.com.br
www.oesp.com.br

DEPOIMENTOS

Dona Áurea – Nasceu na rua Bresser em 1925, foi morar em Mirassol, interior de São Paulo e aos 10 anos de idade voltou para São Paulo, mais precisamente para a Mooca. Estudou no colégio Amadeu Amaral no Largo São José do Belém. Trabalhou na Fiação São Paulo, na rua Sapucaia, por 9 anos. Depois na Indústria Matarazzo trabalhou mais 21 anos onde se aposentou.

Dona Silvia – Irmã de Dona Áurea, nasceu em Mirassol em 1929. Veio para São Paulo com a irmã em 1935. Estudou no mesmo colégio que Dona Áurea e aos 14 anos foi trabalhar na tecelagem Urca na rua Madre de Deus. Seis meses depois foi para o lanifício Record na rua Cassandoca onde trabalhou por 31 anos. O pai delas trabalhou no Cotonifício Crespi como chapeleiro.

Dona Nena – Filha de espanhóis, tem aproximadamente 74 anos. Morou no Belenzinho e trabalhou no Brás. Começou a trabalhar com 11 anos com costura e aos 14 entrou na Moinho Santista como aprendiz de tecelã. Aos 16 entrou nas industrias Matarazzo também como aprendiz de tecelã e depois passou para o escritório.

Seu Rolando Santucci – Nasceu em 1931, na rua Frei Gaspar na Mooca. Morou na rua Bresser no Brás, com 14 anos foi de lá para o Parque da Mooca na rua Canuto Saraiva. Seu pai tinha uma oficina mecânica chamada Metalúrgica Ipê. A empresa se expandiu e em 1959 foi para a Vila Prudente. Hoje a empresa está segmentada e uma parte está em Jacareí. Junto com os irmãos ele continua trabalhando na empresa que fora do pai.

Cuchara – Sr. André Valdez – Nasceu em Cuba, foi para a Espanha e deste último veio para o Brasil. Morou na rua Melo Barreto no Brás, em 1929 foi para a rua Niterói que hoje é a rua San Genaro na Mooca. Foi treinador e técnico de futebol de vários times da várzea.

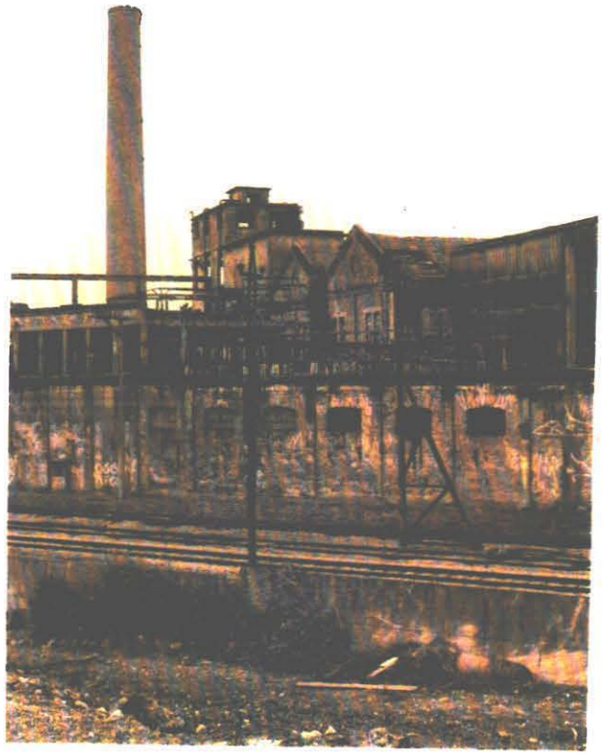
Cidão – Sr. Alcides Barroso Garcia - Memorialista, escreveu "Mooca – Berço Dourado". Nasceu rua Padre Raposo na Mooca em 1939. Filho de espanhóis, morou na Mooca até o começo da década de 60. Trabalhou na Companhia Antarctica na avenida Presidente Wilson e foi jogador em diversos times de futebol da várzea.

Sr. Nilton Troiani – Sócio-empresário da Aços Vic Ltda. Situada a avenida Presidente Wilson, 5445.

ANEXO - FOTOS







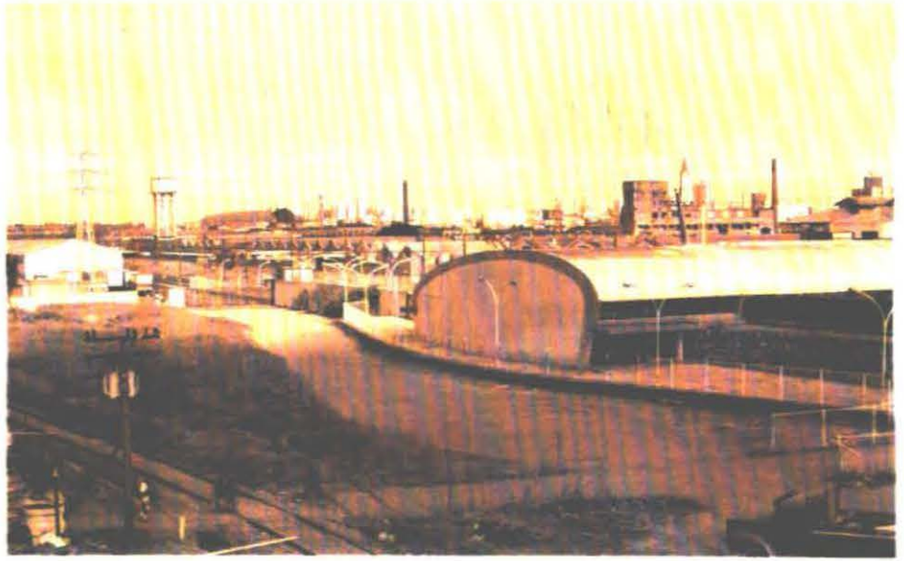
Da esquerda para a direita: 1) Cia. Antártica (no. 139 da av. Pres. Wilson) e entrada para a estação da Mooca. 2) Antiga fábrica Mangels (no. 1866 da av. Pres. Wilson), será futura. distribuidora de alimentos 3) Do fim da av. Pres. Wilson é possível observar as ruínas da antiga fábrica Matarazzo em São Caetano do Sul.

Crédito das Fotos: Fotos em Preto e Branco tiradas por Simone Vusberg, fotos em Cores tirados por Fernando de Pádua Laurentino.









No sentido horário a partir da foto acima e à esquerda: 1) Av. Pres. Wilson, galpão abandonado hoje pertencente à CPTM (Companhia Paulista de Transportes Metropolitanos) ao fundo chaminé e edifício da Cia. Antártica e a esquerda construção de edifício de apartamentos. 2) Estrada de ferro e orla ferroviária (em direção ao centro de São Paulo) 3) Casas de operários na parte baixa da Mooca. 4) Estação Ipiranga que fica na Vila Prudente.



No sentido horário a partir da foto acima e à esquerda: 1) Antiga Alpargatas hoje Faculdades Anhembi-Morumbi 2) Antigo Moinho Gamba que depois se tornou casa noturna, a Moinho Santo Antonio e hoje é um espaço para eventos. 3) Parte da antiga fábrica Labor, hoje abriga a casa noturna Fábrica 5. Detalhe: as chaminés são usadas para sustentar *outdoors* 4) Visão interna da antiga indústria Matarazzo em São Caetano do Sul. Nota-se a manutenção apenas da fachada do antigo edifício sustentado por apoios de ferro.



No sentido horário a partir da foto acima e à esquerda: 1) Anúncio de venda da área onde se situava a Ford na Vila Prudente. Ao fundos se percebe a verticalização. 2) (Des) construção da Mooca, área de antigas casas em demolição abrigará edifício de apartamentos. Ao fundo fábrica (desocupada) com frente para a rua da Mooca (altura do número 2500) e atrás edifício de apartamentos em construção. 3) Vista mais ampla da área anteriormente comentada. No terceiro plano Jardim Anália Franco. 4) Crianças brincando no espaço vazio da antiga fábrica Matarazzo em São Caetano do Sul.