

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO

Rita Cassia Canutti

PLANEJAMENTO URBANO E PRODUÇÃO DO ESPAÇO
NA BARRA FUNDA

Dissertação de mestrado apresentada a Faculdade de
Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo
para obtenção do título de mestre

Área de concentração: Planejamento urbano e regional
Orientadora: **Prof^ª Dra. Maria Cristina da Silva Leme**

São Paulo
2008

Livros Grátis

<http://www.livrosgratis.com.br>

Milhares de livros grátis para download.

AUTORIZO A REPRODUÇÃO E DIVULGAÇÃO TOTAL OU PARCIAL DESTE TRABALHO, POR QUALQUER MEIO CONVENCIONAL OU ELETRÔNICO, PARA FINS DE ESTUDO E PESQUISA, DESDE QUE CITADA A FONTE.

Canutti, Rita Cassia
Planejamento urbano e produção do espaço na Barra Funda / Rita Cassia Canutti. São Paulo, 2008.
168 p.

Dissertação de Mestrado (Área de Concentração: Planejamento Urbano e Regional) – FAUUSP.
Orientadora: Maria Cristina da Silva Leme

1. Planejamento urbano – Barra Funda (SP) 2. Produção do espaço – São Paulo (SP) I. Título

AGRADECIMENTOS

A realização deste trabalho foi possível graças à colaboração, ao apoio de pessoas que dividiram comigo os momentos de ansiedade, de tensão, de dúvidas, mas também de satisfação a cada etapa superada durante este processo. De modo que começo agradecendo a prof^a Dra. Maria Cristina da Silva Leme pela orientação sempre cuidadosa e precisa.

Agradeço também aos colegas da Secretaria Municipal de Política Urbana da Prefeitura de Suzano e a equipe da Diretoria de Planejamento Urbano e Territorial pelo apoio, compreensão e divisão de tarefas, que muito contribuiu com a conclusão desse trabalho e ao Celso Cosenza pelas informações e empréstimo de materiais preciosos sobre o metrô da linha leste-oeste. Agradeço ainda, a amiga Eulalia Portela pela leitura minuciosa da versão final desta dissertação.

Por fim, agradeço aos meus familiares, especialmente, a Elizabeth, ao César, a Eliana, a Fernanda e a Luciana pelo apoio incondicional e ao Marcos Boldarini pelo companheirismo, paciência, incentivo, colaboração e carinho.

RESUMO

A Barra Funda, um dos bairros mais antigos e tradicionais de São Paulo, vem sendo objeto de transformações no seu espaço urbano desde sua formação, no final do século XIX. O trabalho aqui apresentado busca reconstituir a trajetória do bairro, sob o ponto de vista dos processos de planejamento urbano, descrevendo e identificando o que motivou suas transformações físicas, sociais e econômicas. Foram analisados os documentos compostos por planos, programas, projetos, leis, estudos, ações e plantas elaborados para o desenvolvimento urbano de São Paulo, fazendo um recorte sobre as disposições para a Barra Funda. Procura-se, por um lado, analisar como a implementação destes planos, programas, projetos e ações interferiram na conformação do ambiente construído do bairro e, por outro, identificar o papel de cada agente do espaço urbano e suas formas de atuação e intervenção, ou seja, o papel do Estado e, da iniciativa privada nos processos de planejamento urbano.

ABSTRACT

Barra Funda, one of the oldest and most traditional boroughs of São Paulo has been the object of transformations in its urban space since its creation by the end of the 19th century. The work presented here tries to rebuild the borough's trajectory from the urban planning processes perspective, describing and identifying what drove its physical, social, and economic changes. Documents made up of plans, programs, projects, laws, studies, actions, and blueprints prepared for the urban development of São Paulo were analyzed, with emphasis on provisions regarding the Barra Funda borough. The intent is, on one side, analyzing how the implementation of these plans, programs, projects, and action interfered in the conformation of the environment built in the borough, and, on the other, the forms of action and intervention, that is, the role of the State and private initiatives' in the urban planning process.

IMAGENS

Imagem 1.	Detalhe dos portões, instalados em 1919, na garagem Glete	p.16
Imagem 2.	Oficinas localizadas as margens das linhas férreas no bairro da Água Branca, construídas entre 1895 e 1907	p.28
Imagem 3.	Estação de Terceira Classe localizada na Barra Funda, construída entre 1888 e 1890.	p.29
Imagem 4.	Vista da Chácara do Carvalho	p.35
Imagem 5.	Fachada lateral da Chácara do Carvalho	p.35
Imagem 6.	Chácara do Carvalho e a família de Fernando Lucchesi, o administrador, 1914	p.36
Imagem 7.	Chácara do Carvalho – pomar, parque e nascente	p.36
Imagem 8.	Teatro São Paulo – Rua Barra Funda esquina com a Rua Albuquerque Lins	p.40
Imagem 9.	Parada da linha de bondes Bom Retiro, ao lado do Mosteiro de São Bento, em 1900. Ao fundo, a Rua Florêncio de Abreu	p.44
Imagem 10.	Carro aberto da linha Barra Funda - Santana Ifigênia, saindo de garagem com convidados	p.44
Imagem 11.	Alameda Barão de Limeira, destacando a linha de bonde e o sistema de alimentação elétrica, nesta tomada em direção ao bairro	p.45
Imagem 12.	Vista interna da Casa de Carros, à Alameda Barão de Limeira	p.46
Imagem 13.	Multidão cerca o primeiro bonde a circular durante a inauguração, em 07.05.1900, da linha Barra Funda-São Bento	p.46
Imagem 14.	Casarão situado a Rua Barão de Limeira	p.56
Imagem 15.	Casarão situado a Rua São Martinho	p.56
Imagens 16 e 17.	Edifícios situados a R. Barão de Limeira	p.56
Imagem 18.	Vista da Chácara do Carvalho – Palacete	p.56
Imagem 19.	Vista da Chácara do Carvalho – construções novas	p.56
Imagem 20.	Vila dos Ferroviários	p.66
Imagem 21.	Av. Rudge, 1970	p.97
Imagem 22.	Viaduto Antártica, 1969	p.100
Imagem 23.	Viaduto Pompéia, 1969	p.101
Imagem 24.	Viaduto Antártica, 1970	p.102
Imagem 25.	Vista do Viaduto Antártica; Pátio de manobras da ferrovia; Vista do Viaduto Pacaembu; Obras da Fepasa	p.105
Imagem 26.	Pátio Ferroviário Barra Funda	p.106
Imagem 27.	Ferrovia e Pátio de Manobras na Barra Funda	p.107
Imagens 28 e 29.	Terminal Intermodal Barra Funda	p.112

Imagens 30 e 31.	Memorial da América Latina	p.112
Imagem 32.	Casas Geminadas – R. Lincoln Albuquerque	p.117
Imagem 33.	Casas Geminadas – R. Germaine Bouchard	p.117
Imagens 34 e 35.	Av. Francisco Matarazzo – corredor de comércio, prestação de serviços e lazer	p.118
Imagem 36.	Shopping West Plaza e Complexo Empresarial Água Branca	p.123
Imagens 37 e 38.	Complexo Empresarial Água Branca	p.124
Imagens 39 e 40.	Casa das Caldeiras	p.125
Imagem 41.	Fórum Trabalhista – ao lado empreendimentos comerciais	p.125
Imagem 42.	Fórum Criminal	p.125
Imagem 43.	Supermercado – Av. Francisco Matarazzo	p.126
Imagem 44.	Casa de Eventos (antigo galpão industrial) – Rua Tagipuru	p.126

ILUSTRAÇÕES

Ilustração 1.	Croqui de localização das Estradas de Ferro na cidade de São Paulo, 1890.	p.27
Ilustração 2.	Esquema do perímetro de irradiação, radiais e circuitos de avenidas e parques (parkways). Prestes Maia e Ulhôa Cintra	p.51
Ilustração 3.	Esquema teórico de São Paulo. Habilíssimo exercício, onde todo sistema viário é reduzido a formas geométricas essenciais, formado pelas radiais e perimetrais	p.68
Ilustração 4.	Projeto de retificação do rio Tietê proposto por Saturnino de Brito	p.69
Ilustração 5.	Projeto de retificação do rio Tietê proposto por Saturnino de Brito	p.70
Ilustração 6.	Projeto do Terminal Intermodal Barra Funda	p.110
Ilustração 7.	Perímetro da Operação Urbana Água Branca	p.135
Ilustração 8.	Localização das sub-áreas da Operação Urbana Água Branca	P.137

MAPAS

Mapa 1.	São Paulo – Chácaras, sítios e fazendas ao redor do centro (desaparecidas com o crescer da cidade)	p.18
Mapa 2.	Planta da Cidade de São Paulo – 1881, levantada pela Companhia Cantareira de Esgotos	p.19
Mapa 3.	Arruamento aprovado da Chácara do Carvalho, planta elaborada pelo engenheiro Guilhem em 1896	p.20
Mapa 4.	Planta da Cidade de São Paulo – 1895, editada por Hugo Bonvicini	p.21
Mapa 5.	Planta Geral da Capital de São Paulo – 1897, organizada sob a direção do Dr. Gomes Cardim	p.22
Mapa 6.	Planta Geral da Cidade de São Paulo – 1905, levantada e organizada pelos engenheiros Alexandre Mariano Cococi e Luiz Frutuoso F. Costa, planta adotada pela prefeitura para uso de suas repartições	p.23
Mapa 7.	Planta da Cidade de São Paulo – 1913, levantada e organizada pelos engenheiros Alexandre Mariano Cococi e Luiz Frutuoso F. Costa para a Companhia Lithographica Hartmann-Reichenbach	p.24
Mapa 8.	Planta da Cidade de São Paulo – 1924, mostrando todos os arrabaldes e terrenos arruados	p.25
Mapa 9.	Mapa Topográfico do Município de São Paulo – 1930, executado pela empresa Sara Brasil S.A	p.58
Mapa 10.	Planta de Arruamento da Chácara do Carvalho – propriedade dos herdeiros do Conselheiro Antonio Prado, elaborada por Arnaldo A da Mota & Cia	p.55
Mapa 11.	Planta da Cidade de São Paulo e municípios circunvizinhos – 1943, organizada pela Repartição de Eletricidade da The São Paulo Tramway Light & Power Co. Ltd	p.59
Mapa 12.	Planta da Cidade de São Paulo – projeção hiperboloid com rede kilométrica – 1952, editada pela Companhia Melhoramentos de São Paulo	p.73
Mapa 13.	Planta do município de São Paulo – 1954, levantamento aerofotogramétrico executado por Vasp Aerofotogrametria S.A e Serviços Aerofotogramétricos Cruzeiro do Sul S.A	p.74
Mapa 14.	Planta da Cidade de São Paulo – 1966, elaborada pela Geomapas editora de mapas e guias Ltda	p.85
Mapa 15.	Sistema Cartográfico Metropolitano da Grande São Paulo – Gegrans – 1972, elaborado pelo Governo do Estado de São Paulo – Secretaria de Economia e Planejamento	p.86
Mapa 16.	Planta do 35º Subdistrito da Barra Funda – 1974, elaborado pela Geomapas editora de mapas e guias Ltda	p.87
Mapa 17.	Mapa Oficial da Cidade de São Paulo – 1985, elaborado pela Prefeitura Municipal de São Paulo	p.88
Mapa 18.	Mapa da lei de zoneamento – 1972, elaborado pela Prefeitura Municipal de São Paulo	p.99
Mapa 19.	Planta da Cidade de São Paulo – 1995, levantamento aerofotogramétrico elaborado pela Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo S.A – Emplasa, da Secretaria dos Negócios Metropolitanos do Governo do Estado de São Paulo	p.116
Mapa 20.	Mapa do Perímetro da Operação Urbana Água Branca	p.117
Mapa 21.	Planta com a foto aérea da Barra Funda	p.119
Mapa 22.	Mapa da Operação Urbana Água Branca – Divisão Territorial: subáreas, setores e quadras fiscais	p.131
Mapa 23.	Planta das diretrizes diárias propostas da Operação Urbana Água Branca	p.133

SUMÁRIO

NOTAS INTRODUTÓRIAS: ESTRUTURAÇÃO DO TERRITÓRIO E PLANEJAMENTO URBANO	1
Referências teóricas	1
Metodologia de Análise	6
Evolução da Barra Funda	9
1. BARRA FUNDA: FORMAÇÃO DE UM BAIRRO NO PERÍODO DE REESTRUTURAÇÃO DA CIDADE	12
1.1. A Delimitação do bairro da Barra Funda	12
1.2. O Café, a Ferrovia e Seus Reflexos no Processo de Industrialização e Imigração Paulistana	26
1.3. A Barra Funda – um bairro misto por origem	33
1.4. Os Melhoramentos que Modificam a Cidade	40
2. DINÂMICAS URBANAS E SUAS INTERFACES NAS TRANSFORMAÇÕES DO BAIRRO ..	53
2.1. O Impacto dos Movimentos Políticos, Sociais e Econômicos sobre a Barra Funda	53
2.2. Industrialização e Trabalho Operário	60
2.3. Apropriação do Espaço Urbano na Barra Funda e suas Manifestações Sociais....	64
2.4. O Papel do Estado – Estudos, Planos, Projetos e Obras Públicas na Barra Funda	66
2.4.1. A execução das obras do Plano de Avenidas	67
2.4.2. A retificação do rio Tietê e seu rebatimento na Barra Funda	69
3. A METROPOLIZAÇÃO PAULISTANA E O PROCESSO DE RETRAÇÃO ECONÔMICA DA BARRA FUNDA	72
3.1. A Consolidação da Ocupação e a Expansão da Barra Funda	72
3.2. A Elaboração de Planos e Estudos para o Ordenamento da Cidade de São Paulo	75
4. AS INTERFERÊNCIAS DO ESTADO E DO PLANEJAMENTO URBANO NA BARRA FUNDA	82
4.1. As Obras Viárias que Modificam a Barra Funda	82
4.2. Planejamento Urbano e Metropolização em São Paulo	89
4.3. A Localização Industrial, a Construção de Equipamentos Públicos e seus Efeitos no Estímulo aos Empreendimentos Imobiliários	90
4.4. Legislação Urbanística como recurso de Dominação e Poder	92
4.4.1. As disposições da lei de zoneamento na Barra Funda	96
4.4.2. As interferências das obras viárias e do sistema de transporte	100
5. O PROCESSO DE REESTRUTURAÇÃO URBANA NA BARRA FUNDA	109
5.1. Reestruturação Produtiva e seus Reflexos no Espaço Urbano da Barra Funda	109
5.2. Globalização e Planejamento Estratégico em São Paulo	120

5.3. Um Novo Processo de Apropriação do Espaço Urbano.....	123
5.4. Planejamento Urbano e Intervenções do Capital na Barra Funda.....	126
5.4.1. Operação Urbana Água Branca	130
CONCLUSÕES	140
BIBLIOGRAFIA	148

NOTAS INTRODUTÓRIAS: ESTRUTURAÇÃO DO TERRITÓRIO E PLANEJAMENTO URBANO

O objetivo deste estudo é identificar e analisar as dinâmicas de transformação na Barra Funda, desde sua formação até a atualidade, relativas aos processos de planejamento urbano e de estruturação do território.

O projeto de pesquisa inicial tinha por finalidade investigar até que ponto o planejamento urbano interferiu na configuração do espaço urbano da Barra Funda no período de 1970 a 2002, tendo em vista que a década de 1970 marcou a elaboração dos grandes planos diretores para o conjunto de cidades no Brasil, e que a década de 2000 é marcada pela aprovação do Estatuto da Cidade¹.

Para tanto, na fase inicial da pesquisa, percebemos que para a compreensão dos efeitos do planejamento urbano na configuração do bairro era importante rever o recorte temporal (1970-2001), principalmente, ao identificar que o modelo de planejamento urbano adotado a partir de 1970 foi resultado de um processo contínuo de elaboração de estudos, planos e projetos urbanos para a cidade de São Paulo que teve início em meados de 1910.

Optamos, assim, pela ampliação do recorte temporal do objeto de estudo – a Barra Funda de 1870 a 2001, assim como incorporamos aspectos históricos e culturais ao trabalho, além do planejamento urbano, para compreendermos o processo de formação e as dinâmicas urbanas que modificaram o bairro no decorrer do século XX.

A investigação da trajetória do bairro buscou avançar na reconstrução da sua história e da sua dinâmica de ocupação, passou por um trabalho de pesquisa teórica sobre planejamento urbano e processos de estruturação do território.

REFERÊNCIAS TEÓRICAS

O bairro da Barra Funda, um dos mais antigos e tradicionais de São Paulo, tem sua origem relacionada a um novo ciclo econômico, social e político da cidade, que pôde ser percebido a partir de 1870 quando ocorreu o aumento da produção do café, e a cidade se tornou o centro da ligação ferroviária entre o interior e o porto de Santos. Esse novo ciclo foi chamado por Simões de Paula de *segunda fundação da cidade*², isto é, a Barra Funda surgiu num momento em que

¹ O Estatuto da Cidade aprovado por meio da Lei Federal nº 10.257/01 regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal de 1988, obrigando os municípios com mais de 20 000 habitantes, inseridos em regiões metropolitanas e de interesse turístico e ambiental a elaborar seus Planos Diretores.

² PAULA, Eurípides Simões de. Contribuição Monográfica para o estudo da segunda fundação de São Paulo. São Paulo, 1936. A segunda fundação de São Paulo está associada ao estudo realizado por Simões de Paula sobre a presidência de João Teodoro (1872-1875) que assim se referiu ao desenvolvimento da cidade naquele período.

foram identificadas as transformações na cidade que começaram a lhe conferir uma feição mais urbana.

O século XX foi marcado por grandes transformações sociais e econômicas que resultaram em modificações na forma de utilização do espaço urbano, incluindo sua definição. A cidade de São Paulo passou por intervenções urbanas que alteraram significativamente sua configuração espacial, seja através de expansão territorial, ou de ações públicas de melhoramentos.

Considerando a dinâmica de transformação do espaço urbano da cidade de São Paulo utilizamos os trabalhos *Espaço intra-urbano no Brasil*, de Flávio Villaça, *A produção social do espaço urbano*, de Mark Gottdiener e, *Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio*, de David Harvey, para desenvolver uma lógica conceitual sobre as práticas e idéias que permeiam as transformações no espaço urbano.

Dessa forma, para compreender as dinâmicas urbanas que envolvem tais transformações na Barra Funda, apoiamos-nos no conceito de espaço intra-urbano³, desenvolvido por Flávio Villaça, que tem como eixo central a estrutura urbana. Villaça chama de "estrutura, um todo constituído de elementos que se relacionam entre si de tal forma que a alteração de um elemento ou de uma relação altera todos os demais elementos e todas as demais relações"⁴, esse termo se apóia na definição de estrutura utilizada por Bastide (1971:1).

A utilização desse conceito nos auxiliou na compreensão de que os elementos subjacentes às transformações espaciais nas cidades brasileiras não agem de forma isolada, estão associados às questões correntes dos processos sociais e econômicos, ou seja, determinadas mudanças no espaço urbano são decorrências de especificidades do local, enquanto outras, no mesmo espaço, têm relação com questões regionais, de abrangência política, econômica e social. No campo dos estudos territoriais pouco se tem estudado sobre o espaço intra-urbano e a articulação entre as várias áreas funcionais, exploram-se mais as intervenções que têm rebatimento no espaço regional e que extrapolam o limite do município.⁵

As transformações no espaço urbano chamadas de reestruturação urbana, segundo Villaça, vêm sendo, em grande parte, utilizadas de forma equivocada, pois para o autor, a reestruturação urbana caracteriza-se pela alteração de um elemento que interfere nos demais, onde se altera a parte constitutiva do todo, e não de elementos isolados. Os elementos das estruturas territoriais são subdivididos em dois grupos: 1) o centro principal, os sub-centros de comércio e serviços, os bairros residenciais e as áreas industriais, e 2) sistema de transporte e saneamento. As estruturas territoriais se relacionam com outras estruturas não-territoriais: econômicas, políticas e ideológicas.

³ VILLAÇA, Flávio. *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel:FAPESP: Lincoln Institute, 2001.

⁴ Idem, *ibidem*. p.12.

⁵ Idem, *ibidem*. p.14.

Esse conjunto de estruturas territoriais ou não-territoriais demonstra que o espaço regional e o espaço intra-urbano não podem ser analisados sob a mesma ótica, pois as relações entre seus elementos urbanos abordam ou refletem uma mesma questão de modos distintos, isto é, as transformações econômicas ou sociais não atingem o espaço regional e o espaço intra-urbano da mesma maneira.

*“... a distinção entre espaço intra-urbano e espaço regional deriva dos transportes e das comunicações (...) pois, a estruturação do espaço regional é dominada pelo deslocamento das informações, da energia, do capital constante e das mercadorias em geral. O espaço intra-urbano é estrutura pelas condições de deslocamento do ser humano, seja enquanto portador da mercadoria força de trabalho, seja enquanto consumidor”.*⁶

A Barra Funda pode ser considerada um dos elementos que compõem a estrutura urbana por caracterizar-se como um bairro residencial e industrial, que, durante o século XX, foi objeto de intervenções urbanas modificadoras de sua configuração. Ao mesmo tempo, constatamos que as intervenções urbanas mais expressivas na Barra Funda na primeira metade do século XX tiveram relação com a remodelação do sistema viário e obras de saneamento básico da cidade de São Paulo como, por exemplo, a abertura e prolongamento de vias, a retificação e canalização do rio Tietê, entre outros. As intervenções viárias e obras de saneamento buscaram articular o deslocamento de pessoas e mercadorias no âmbito regional, sendo secundário o desenvolvimento do bairro e, portanto, tais intervenções não estiveram relacionadas com a realocação do centro principal, a criação de um sub-centro e conseqüentemente, a atração das camadas de alta renda.

A partir de 1950, as intervenções urbanas ocorridas na Barra Funda acentuaram seu caráter regional, vinculando-se ao processo de metropolização da cidade, de modo que para compreender a dinâmica dos processos sociais de desenvolvimento metropolitano e regional nos baseamos no trabalho de Gottdiener anteriormente citado. O autor fez uma análise crítica do conceito de urbano, compreendido como concentração de pessoas dentro de áreas limitadas, em face das novas configurações espaciais, tais como o processo de metropolização, expansão das manchas urbanas que apresentavam uma nova forma de organização social e, portanto, o conceito de urbano difundido estava desatualizado. Alguns termos e posicionamentos até então adotados são revistos, não com a finalidade de reconceituá-los, mas para entender os mecanismos que produziram estas novas configurações.

Apesar da necessidade de minimizar a natureza de desenvolvimento desigual, a intervenção do Estado é complexa e contraditória, sendo na sociedade mais uma questão de política pública e regulação indireta do que de planejamento. Existem, também, correntes que defendem que o Estado não apenas intervém no espaço, mas ajuda a produzi-lo, criando “um ‘espaço abstrato’ mediante práticas intelectuais e burocráticas como planejamento urbano, que se torna então uma

⁶ Idem, ibidem. p.20.

*estrutura administrativa de controle disposta contra os usos do espaço pela classe trabalhadora na vida cotidiana”.*⁷

A aceleração da mudança sócio-espacial associa-se à fase do capitalismo, pois a forma produtiva no capitalismo industrial era a fábrica e sua forma espacial a cidade, enquanto que no capitalismo tardio sua forma produtiva é a corporação multinacional e a forma espacial a polinucleação.⁸ Dessa forma, o desenvolvimento contínuo do capitalismo se materializa no espaço por meio de investimentos do setor imobiliário, de intervenções do Estado, da ideologia, da desigualdade de desenvolvimento, e da segregação espacial de grupos sociais.

O Estado é uma estrutura para o exercício de poder, e estabelece com a sociedade uma relação de subordinação-dominância. Para Villaça, as intervenções urbanas são pautadas pelos conflitos de classes, em que o espaço intra-urbano é ‘utilizado’ como mecanismo de dominação e controle, caracterizando, assim, espaços segregados.

Nesse sentido, onde o espaço urbano é composto por atributos que lhe conferem um valor de localização, tornou-se necessário entender os processos que estruturam o espaço, sua lógica de acumulação do capital, na medida em que determinadas áreas são objeto de constantes intervenções, tanto por parte do poder público como por parte da iniciativa privada. Contudo, para entender a localização não basta explicar o objeto em si, mas o motivo de implantá-lo em determinado lugar e não em outro, isto é, “é preciso explicar as localizações intra-urbanas”.⁹

*“A localização é, ela própria, também um produto do trabalho e é ela que especifica o espaço intra-urbano. Está associada ao espaço intra-urbano como um todo, pois se refere às relações entre um determinado ponto do território urbano e todos os demais”.*¹⁰

A terra urbana é entendida como processo de produção do espaço, fruto do trabalho social, que tem valor de troca quando da possibilidade de utilização e ocupação da mesma. A negociação faz do bem imóvel uma mercadoria, quando comparado a outros do mesmo gênero.

*“O mundo da mercadoria com seus traços se estende às coisas e bens produzidos no espaço (logo, esse trabalho produz um valor) e, de suas circulações e fluxos ao espaço inteiro que forma assim a realidade autônoma (na aparência) da coisa, do dinheiro”.*¹¹

Historicamente, o território das cidades é objeto de disputas entre as classes sociais e suas possibilidades de lucratividade e valorização, de modo que as

⁷ GOTTDIENER, Mark. A produção social do espaço urbano. Tradução de Geraldo Gerson de Souza. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1993. p.112.

⁸ Idem, ibidem. p.267.

⁹ VILLAÇA, Flávio. Espaço intra-urbano no Brasil. São Paulo: Studio Nobel:FAPESP: Lincoln Institute, 2001. p.25.

¹⁰ Idem, ibidem. p.24.

¹¹ Idem, ibidem. p.71.

áreas *intra-urbanas* que apresentam facilidades de acesso e circulação por veículos tendem a ter seu território em efetiva condição de disputa.

Ao analisar a trajetória de formação, consolidação, retração e reestruturação urbana da Barra Funda no decorrer do século XX, fica evidente que grande parte das intervenções urbanas realizadas no bairro, promovidas pelo poder público, tiveram um caráter regional, resultando, em determinados períodos, em limitações ao seu desenvolvimento.

Recentemente, desde 1990, o bairro vem sendo objeto de investimentos intensivos por parte do poder público, em virtude de sua localização privilegiada em relação ao centro tradicional de São Paulo. A existência de grandes áreas desocupadas e ociosas também apresenta condições favoráveis à intervenção urbana pela iniciativa privada, devido, principalmente, a alteração do modelo produtivo. Para tanto, o Estado vem intervindo no sentido de reverter o quadro de 'estagnação' do bairro, com a adoção de instrumentos voltados para o incentivo ao seu desenvolvimento.

Diante desse quadro de intervenções urbanas, a Barra Funda vem apresentando mudanças na conformação de seu ambiente construído, incluindo a delimitação de seu território; dessa forma, o termo 'espaço intra-urbano' permite verificar quais elementos estão alterando o bairro (social, econômico, territorial) sejam eles de âmbito regional ou intra-urbano, apontando ainda o fato de que na atual conjuntura política e econômica há grande dificuldade em dissociar o intra-urbano do regional.

A reestruturação produtiva a que as cidades estão sujeitas atualmente prescinde da necessidade de determinados elementos territoriais para a tomada de decisão sobre o local de sua instalação, porém não prescinde do valor da localização que estabelece concentração e proximidade dos centros financeiros.

As intervenções urbanas identificadas na Barra Funda desde 1990 tem relação com a definição de "empresariamento" urbano de Harvey.

"O novo empresariamento tem como característica central a noção de 'parceria público-privada' na qual as tradicionais reivindicações locais estão integradas com a utilização dos poderes públicos locais para tentar atrair fontes externas de financiamento, novos investimentos diretos ou novas fontes geradoras de emprego".¹²

Dessa forma, Harvey busca analisar e esclarecer o papel da urbanização na transformação social, do ponto de vista do capital e seu rebatimento nas formas de produção e apropriação do espaço urbano, isto é, o espaço urbano, ao ser moldado para atender aos critérios capitalistas, impõe limitações ao seu próprio desenvolvimento, na medida em que as relações sociais e

¹² HARVEY, David. Do Gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio. In: Revista Espaço e Debates n° 39. Ano XVI. São Paulo, NERU, 1986. p.52.

os processos de acumulação capitalistas recentes são produtos e condições da configuração do espaço urbano.¹³

A alteração do processo produtivo, de bens de consumo para bens de produção, tornou mais complexa a estrutura da sociedade, bem como determinou o aumento das atividades ligadas ao setor terciário e a reestruturação da centralidade urbana. Nesse sentido, a reflexão de Harvey sobre o empresariamento urbano auxilia conceitualmente a análise de movimentos e ações recentes do planejamento urbano adotados em cidades brasileiras, especificamente São Paulo, que se estabelecem também por meio da formulação e aplicação de leis urbanísticas.

A estruturação do território na definição de políticas públicas vincula-se aos processos de planejamento urbano promovidos ou coordenados pelo Estado, tornando-se um mecanismo eficiente de politização e disputa por espaço urbano.

Para tanto, o planejamento urbano tratado nesse trabalho destaca a legislação urbanística elaborada no século XX, tais como planos diretores, leis de zoneamento, decretos, atos que tenham sido objeto de aprovação pela administração municipal, com recortes específicos da Barra Funda. Também são destacados estudos, programas e ações realizadas pela iniciativa privada ou pelo poder público no século XX que definiram mecanismos para intervir no bairro, bem como orientaram a elaboração da legislação urbanística acima descrita.

Nesse arcabouço de análises sobre a legislação urbana contamos, em especial, com as reflexões sobre legislação urbana em São Paulo desenvolvidas nos trabalhos *A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo* de Raquel Rolnik e *Planejamento e zoneamento. São Paulo: 1947 a 1972* de Sarah Feldman, em especial quando questionam não apenas o papel eminentemente técnico assumido pelo planejamento urbano na cidade de São Paulo através de ações do Estado, mas também sua contribuição efetiva para a manutenção e permanência de espaços segregados.

METODOLOGIA DE ANÁLISE

Considerando que a construção do processo de evolução da Barra Funda, sob o aspecto do planejamento urbano tem como princípio seu reconhecimento como parte constituinte da estrutura urbana de São Paulo, foram selecionados livros, documentos, textos, imagens, plantas que se enquadrassem nos seguintes grupos:

- 1) embasamento teórico – textos, livros, artigos relacionados com a definição ou conceituação sobre planejamento urbano, estrutura urbana, urbanismo que orientaram a lógica de análise do objeto;
- 2) legislação urbanística – levantamento de estudos, programas e planos elaborados para a cidade de São Paulo nos quais houve

¹³ Idem, *ibidem*. p.48.

propostas de intervenção relacionadas com a Barra Funda, e levantamento da legislação urbanística aprovada que influenciou transformações no bairro;

- 3) análise territorial do bairro – levantamento de plantas, fotos e imagens que permitiram a representação das transformações através do traçado e das imagens sobre a Barra Funda.

Conseqüentemente, para o estudo evolutivo do bairro, as principais fontes primárias utilizadas durante a pesquisa foram os documentos relacionados aos estudos, programas, planos e as plantas da cidade elaborados ou coordenados pela Prefeitura Municipal de São Paulo que demonstram a trajetória da Barra Funda, de 1870 a 2001.

Os documentos utilizados durante a pesquisa têm origens diversas, mas a maior parte deles foi obtida junto aos departamentos da Prefeitura Municipal de São Paulo que mantém o acervo histórico e de planejamento urbano da cidade.

A partir do levantamento documental, foram realizadas análises comparativas, que em determinados períodos revelavam como os movimentos políticos, sociais e econômicos interferiram na configuração da Barra Funda, ao mesmo tempo em que nos conduziram a rever a sua historiografia. Para a construção historiográfica, utilizamos a bibliografia de estudiosos sobre a cidade de São Paulo, tais como Ernani da Silva Bruno, Juergen Richard Langenbuch, Richard Morse, Benedito Lima de Toledo, Warren Dean, e Aroldo de Azevedo, entre outros.

Para apropriação de como as ações de planejamento urbano modificam um bairro, era necessário definir a abrangência territorial da Barra Funda, constituir seu traçado, identificar suas características e as reminiscências de sua formação para, a partir daí, desenvolver a trajetória da Barra Funda do século XX. Para tanto, foi realizada uma pesquisa de campo com essa finalidade, porém constatamos que a Barra Funda que se constitui no final do século XIX não corresponde à Barra Funda administrativamente definida na atualidade. É com base nesse levantamento de campo que definimos que o período temporal de identificação e análise das interferências do planejamento municipal na conformação do espaço urbano da Barra Funda deveria coincidir com a formação do bairro, no final do século XIX.

O resultado da pesquisa de campo é um registro fotográfico das partes que compuseram o bairro durante o século XX, demonstrando mais especificamente, como as intervenções recentes vêm alterando o bairro, sua estrutura fundiária, seu perfil populacional, ao mesmo tempo em que permite aferir a concretização de algumas propostas de alteração da sua configuração espacial feitas na primeira metade do século XX.

Ao consolidar as diversas fontes de informações sobre a Barra Funda, três aspectos se tornaram relevantes para discorrer sobre o processo de formação, consolidação e transformação do bairro. O primeiro se relaciona com o apoio teórico; o segundo, com a historiografia da cidade e o último, com a

legislação urbanística que incide sobre o bairro, sobretudo para demonstrar sua dimensão no contexto do desenvolvimento e expansão da cidade de São Paulo.

Ao definir estes aspectos, verificamos que os processos que orientaram as ações de planejamento urbano tiveram proporções distintas, na escala do bairro e ao longo do tempo, fazendo com que alguns elementos importantes na conformação da Barra Funda, tais como, por exemplo, a realização de estudos e leis urbanísticas sejam mais descritivos do que analíticos. Essa é uma posição consciente, na medida em que os estudos, planos, programas, plantas e leis elaborados no decorrer do século XX tiveram propósitos e efeitos distintos, em função do momento político, econômico e social em que foram concebidos.

O período temporal e formato final deste trabalho é resultado das sugestões feitas pelos professores doutores José Tavares Correia de Lira e Sarah Feldman durante o exame de qualificação que, entre tantas colocações relevantes, levaram à incorporação de planos e projetos viários, mais representativos na conformação da Barra Funda do que o zoneamento; à definição do perímetro da Barra Funda relacionado mais com as dinâmicas urbanas e proximidade física e social do que com limites administrativos; e, principalmente, à organização dos capítulos por meio de eixos de articulação que demonstram as questões pertinentes a cada período e o processo de evolução e transformação da Barra Funda.

Os principais eixos de articulação dispostos nos capítulos são: configuração espacial, caracterização do período, intervenções da iniciativa privada e ações públicas do Estado, porém esta estruturação, ao objetivar o desenvolvimento linear e a construção de uma lógica para a compreensão do objeto do trabalho em determinados pontos dentro de um mesmo capítulo, demanda a remissão a aspectos sociais, econômicos, culturais e físicos que não podem ser concentrados num único eixo, pois permeiam os demais.

O primeiro eixo é a configuração espacial constituída por um conjunto de plantas da cidade e do bairro, que busca, primeiramente, apresentar a Barra Funda e sua conformação no período sob análise. A partir do reconhecimento do bairro, buscamos demonstrar nas plantas as intervenções promovidas pelo Estado ou pela iniciativa privada que tiveram rebatimento no seu espaço. É nessa parte do trabalho que fazemos o exercício de sobrepor os dados e informações, descritas ou analisadas nos demais eixos, as plantas do bairro, que ora nos permitem confirmar os efeitos das ações públicas ou privadas na configuração espacial do bairro, e ora nos permitem identificar intenções e propostas que não foram concretizadas.

O segundo eixo é a caracterização do período, finalidade contextualizar o momento histórico, político, social e econômico do país e da cidade de São Paulo em que ocorrem transformações na Barra Funda, e a que elementos da estrutura urbana tais transformações estão relacionadas. Dessa forma, as ocorrências marcantes do período podem ser desdobradas, em função da importância que estabelecem com o recorte dado ao objeto desse trabalho, como por exemplo, o processo de industrialização, de urbanização da cidade, os movimentos populares, e a reestruturação produtiva, entre outros.

O terceiro eixo remete às ações promovidas pela iniciativa privada, apresentando o papel deste segmento na produção do espaço urbano da Barra Funda como, por exemplo, as ações relacionadas aos processos de parcelamento do solo, a construção civil, a localização industrial, a implantação de empreendimentos imobiliários residenciais, comerciais e culturais, entre outros.

E, por fim, o quarto eixo trata das ações públicas promovidas pelo Estado que tiveram rebatimento na Barra Funda. As ações públicas, em grande medida, estão relacionadas ao momento político, econômico, social e cultural da cidade que foram realizadas no decorrer do século XX por meio da elaboração de relatórios, estudos, programas, projetos e planos de melhoramentos, embelezamento, reestruturação urbana, entre outros. Até 1970, esse eixo é composto, prioritariamente, por relatórios e estudos realizados para a cidade de São Paulo, em que há menção da Barra Funda; a partir de 1970, esse eixo é composto por planos e leis urbanísticas aprovadas, que, também, fazem menção à Barra Funda.

EVOLUÇÃO DA BARRA FUNDA

A Barra Funda constituiu-se em meados de 1890, de modo que este trabalho tem início nesse momento de profundas transformações na cidade de São Paulo motivadas, principalmente, pela reestruturação econômica e social, e os períodos de planejamento urbano tratados nos capítulos relacionam-se com os ciclos políticos da esfera nacional.

Dessa forma, o Capítulo 1 – Barra Funda: formação de um bairro num período de reestruturação da cidade discorre sobre os movimentos políticos, econômicos e sociais que marcam a cidade de São Paulo, entre os anos de 1870 e 1929. Na virada do século XIX, novos bairros como a Barra Funda surgem na cidade. A implantação das estradas de ferro, o fortalecimento da economia cafeeira e a imigração européia são os principais elementos que influenciam transformações na cidade de São Paulo, ao mesmo tempo em que estimulam o arruamento da Chácara do Carvalho, que dá origem a Barra Funda, e constituem as primeiras ocupações no bairro, separadas pela ferrovia em parte alta e baixa. Articulado à implantação e expansão da ferrovia está o processo de industrialização e modernização da cidade que também apresenta reflexos no perfil populacional e no tipo de ocupação no bairro, caracterizadamente misto (residencial, industrial e comercial). O processo de modernização da cidade alterou a organização social, assim como introduziu serviços públicos no cotidiano, tais como a iluminação pública e, principalmente, a implantação do sistema de bondes elétricos, sendo que a primeira linha tinha como origem o Largo São Bento e destino a Barra Funda. Respectivamente, a ferrovia, a economia cafeeira, a imigração européia e a industrialização relacionam-se diretamente com o surgimento da Barra Funda e constituem, já nesse período, a caracterização do bairro industrial e operário.

No período seguinte, definido entre 1930 e 1945, a que se refere o Capítulo 2 – Dinâmicas urbanas e sua interface nas transformações do bairro é que

a Barra Funda muda de fisionomia. A crise econômica mundial de 1929, alterou profundamente a organização social da Barra Funda com a saída da classe média do bairro, composta pelos pequenos industriais, comerciantes e produtores de café e a proliferação de cortiços e pensões. Além do reflexo na alteração do perfil populacional, a crise econômica repercutiu na industrialização e na ação do Estado, que busca mecanismos de controle e regulação do trabalho e do uso do solo, devido, principalmente, ao crescimento contínuo da cidade. Nesse sentido, manifestações políticas e sociais tomam proporções significativas, e são freadas no período de ditadura (1937-1945). As iniciativas de implementação parcial do Plano de Avenidas e a retificação do rio Tietê orientavam para uma melhor ocupação da várzea na Barra Funda, porém, as obras realizadas na várzea foram insuficientes para sanar seus problemas de drenagem. As ocupações populares concentravam-se e consolidavam-se no arruamento já existente, identificado no período anterior.

Entre 1946 e 1964, de que trata o Capítulo 3 – A metropolização paulistana e o processo de retração econômica na Barra Funda, o bairro entra num processo de retração. O período de redemocratização do país, a economia liberal, as constantes mudanças na política econômica federal, associado ao estímulo do governo para a realocação das indústrias desaceleraram o processo de desenvolvimento do bairro. Diante desse quadro de instabilidade política e econômica, a sociedade é profundamente atingida com o aumento da taxa de juros, congelamento de salários, entre outros, incluindo um processo de urbanização intensiva, com ausência de políticas habitacionais de vulto na cidade de São Paulo. Neste momento são realizados estudos importantes sobre a cidade de São Paulo e voltados para direcionar seu desenvolvimento, como o estudo realizado por Roberto Moses, em 1950, denominado Programa de Melhoramentos Urbano e o estudo realizado pelo Padre Leuret em 1958, denominado Estudo da Estrutura da Aglomeração Paulistana, que apesar da não-concretização, ambos contribuíram com a construção do conhecimento sobre a realidade urbana de São Paulo e da sua estrutura administrativa. Nesse período, a intervenção mais significativa que ocorre no bairro é a implantação da Vila dos Ferrovários, em 1945, financiada pelo IAP.

O Capítulo 4 – As interferências do Estado e do planejamento urbano na Barra Funda, que compreende o período de 1965 a 1985, demonstra claramente o modo como medidas de planejamento urbano têm efeito sobre o território, mesmo estando associadas à idéia de discurso. Precedendo a aprovação do plano diretor e lei de zoneamento, na década de 1970, foi elaborado em 1968, o Plano Urbanístico Básico – PUB, composto por 6 volumes. Este plano abordou a cidade de São Paulo sob diversos aspectos, tais como circulação e transportes, saneamento básico e habitação, entre outros, e se consolidou com a formulação de uma proposta de plano para a cidade de São Paulo, plano este que não foi implementado. A lei de zoneamento da década de 1970, ao definir grande parte da área da Barra Funda como zona industrial, dificultou investimentos imobiliários privados no bairro. A restrição do zoneamento associada ao incentivo de realocação das indústrias, do período anterior, engessou o desenvolvimento do bairro, na medida em que as grandes indústrias ali instaladas começaram a fechar

ou ter seu ramo de produtividade alterado, resultando em grandes áreas ociosas e desocupadas. Nesse período, as transformações mais expressivas identificadas na Barra Funda se relacionam à realização de obras viárias, tais como a implantação dos viadutos Pompéia e Antártica e a conclusão de obras de prolongamento do sistema viário em parte da várzea, porém, estas obras não foram suficientes para evitar espaços desocupados na parte baixa do bairro.

E, por fim, o Capítulo 5 – Reestruturação Urbana na Barra Funda, que compreende o período de 1986 a 2001, foi marcado por intervenções públicas, tais como a construção do Terminal Intermodal Barra Funda e do Memorial da América Latina, obras realizadas com a finalidade de induzir a ocupação no bairro. Todavia, foi com a aprovação do Plano Diretor, em 1988, que definiu a possibilidade de utilização do instrumento Operação Urbana para estimular a ocupação em determinadas áreas da cidade, que o bairro passou a ser objeto de interesse do mercado imobiliário. Dessa forma, a aprovação da Lei nº 11.774/95, que instituiu a Operação Urbana Água Branca, foi determinante para o processo de transformação da Barra Funda. O instrumento estimula o direcionamento de investimentos privados para o bairro, ao mesmo tempo em que busca estabelecer uma nova caracterização, voltada para o comércio e prestação de serviços, abandonando sua tradição industrial e operária. Este capítulo aborda a influência internacional de planejamento estratégico como instrumento de reestruturação urbana, e as ações que se concretizaram no bairro a partir da aprovação da lei da Operação Urbana.

1. BARRA FUNDA: FORMAÇÃO DE UM BAIRRO NO PERÍODO DE REESTRUTURAÇÃO DA CIDADE

1.1. A DELIMITAÇÃO DO BAIRRO DA BARRA FUNDA

A compreensão da história da cidade de São Paulo é imprescindível para identificação e análise do primeiro período de formação e consolidação da Barra Funda (1870-1929). A década de 1870 marca o início de uma nova fase na cidade, que a transforma física, social, econômica e culturalmente.

Para darmos início ao processo de reconhecimento da configuração espacial da Chácara do Carvalho, buscamos informações referentes à delimitação da Chácara (do Carvalho) que surgiu quando da divisão do Sítio de Iguape, na cartografia e nos estudos realizados sobre a cidade de São Paulo disponíveis sobre o período.

O bairro da Barra Funda constitui-se em 1892, aproximadamente, quando seu proprietário Antônio da Silva Prado promove seu arruamento. A chácara fazia parte do antigo Sítio do Iguape, que pertencera ao Barão de Iguape, avô materno e homônimo de Antônio da Silva Prado. Considerando que a Barra Funda é resultado da divisão do Sítio do Iguape, nos estudos que levantamos durante a pesquisa encontramos também informações sobre sua origem em meados de 1880.

Entre os estudos pesquisados sobre a cidade de São Paulo que mencionam a descrição dos bairros conformados no final do século XIX, destacamos aqueles realizados por Azevedo e Homem. Considerando a escassez de informações precisas sobre sua delimitação, esses autores nos auxiliam a definir um ponto de partida para a identificação da configuração espacial da Barra Funda.

Azevedo descreve a Chácara do Carvalho de forma sucinta, porém destacando sua extensão até o rio Tietê, onde *“a antiga Chácara do Carvalho, que pertencera ao Barão de Iguape e que chegava até a várzea do Tietê, contribuiu para a formação de parte dos bairros da Barra Funda e Bom Retiro”*.¹⁴

Segundo Homem, a Chácara do Carvalho também se estende até o rio Tietê, mas avança em direção ao Pacaembu. Descreve uma grande área, que ultrapassa os limites dos bairros da Barra Funda e do Bom Retiro.

“As terras da Chácara do Carvalho ficavam perto dos meandros do Rio Tietê, num lugar brejoso denominado Barra Funda. Estendiam-se do Caminho de Jundiaí, atual Praça Marechal Deodoro e Rua das Palmeiras,

¹⁴ AZEVEDO, Aroldo de. A Cidade de São Paulo – Estudos de Geografia Urbana. Vol. II: A Evolução Urbana. Associação dos Geógrafos Brasileiros. São Paulo: Companhia Editora Nacional. s/d

*até os trilhos das ferrovias. Eram banhadas pelo Córrego do Carvalho, que nascia no tanque do Arouche e corria paralelo ao Pacaembu”.*¹⁵

A denominação Barra Funda tem relação com a existência de portos de areia profundos que se estendiam até a barra do rio. Por outro lado, segundo material recentemente publicado pela Secretaria Municipal de Cultura, por meio da série história dos bairros paulistanos¹⁶ consta, também, que o nome Barra Funda se relaciona ao termo *Barafonda*, utilizado pelos italianos que residiam no bairro, que significa lugar de bastante confusão.

Ao comparar as descrições acima com o mapa denominado São Paulo – *chácaras, sítios e fazendas ao redor do centro* (mapa 1), constatamos divergências sobre a delimitação da Chácara, principalmente no que tange à sua extensão até o rio Tietê. Apesar das divergências, a importância desse mapa está na possibilidade de visualização da Chácara do Carvalho em relação ao Triângulo Central e às chácaras, sítios e fazendas de seu entorno.

Entretanto, as divergências acerca da configuração espacial da Barra Funda não impedem a compreensão de seu processo de evolução, de modo que tomamos como ponto de partida a área compreendida entre a Al. Gleite, Rua das Palmeiras, córrego, rio Tietê, Rua projetada que segue no alinhamento da Al. do Triumpho, até encontrar a Al. Gleite. Essa área é cortada pelas estradas de ferro Sorocabana e São Paulo Railway (Santos-Jundiaí), que dividem o bairro em Barra Funda e Várzea da Barra Funda, também conhecidas como parte de cima e parte de baixo.

As plantas e fotos elaboradas entre os anos de 1870 e 1930 foram analisadas juntamente com as informações sobre a cidade de São Paulo e, especificamente sobre a Barra Funda, apresentam elementos necessários para identificar e aferir o perfil populacional, os usos e construções que existiam no bairro, na medida em que as plantas realizadas buscavam retratar a realidade da cidade de São Paulo, para definição de políticas a serem adotadas para o desenvolvimento urbano.

Nesse contexto, as plantas da cidade elaboradas entre 1881 e 1924 dão o suporte necessário para constatar que as políticas urbanas definidas pelo Estado tinham como foco os melhoramentos na região central da cidade e do vetor oeste, conforme demonstra a Planta da Cidade de São Paulo levantada pela Companhia Cantareira e Esgotos, em 1881 (mapa 2). Essa planta teve por finalidade identificar as áreas que precisavam ser atendidas pelos serviços de abastecimento de água e rede de esgoto, em função da necessidade de adoção de medidas sanitárias contra as epidemias. A área mais adensada da cidade era o Triângulo, sendo já nesse período identificadas construções e arruamentos no vetor oeste da cidade, além do Ribeirão do Anhangabaú, embora com baixo

¹⁵ HOMEM, Maria Cecília Naclério. *O Palacete Paulistano e outras formas de morar da elite cafeeira: 1867-1918*. São Paulo: Martins Fontes, 1996. p.144.

¹⁶ BRUNELLI, Aidelli S. Urbani (org.). *Revista da Barra Funda*. São Paulo: DPH, 2006. (série história dos bairros – São Paulo. V.29). p.19.

adensamento. A Chácara do Carvalho não foi representada nesse momento, demonstrando que ainda se caracterizava pelo uso rural, embora ruas projetadas na sua direção já estivessem demarcadas.

A partir de 1890 aparece o traçado do arruamento da Chácara do Carvalho nas plantas da cidade. No entanto, os traçados apresentam algumas divergências, conforme demonstram as seguintes plantas elaboradas em 1895, uma pelo Eng. Guilhem (mapa 3¹⁷) e outra por Hugo Bonvicini (mapa 4), e a planta elaborada em 1896 por Gomes Cardim (mapa 5).

A planta elaborada pelo Eng. Guilhem, encaminhada à Prefeitura Municipal de São Paulo em 17 de fevereiro de 1896, refere-se ao plano de arruamento da Chácara do Carvalho, porém o arruamento se restringe à parte de cima da Barra Funda (porção sul da ferrovia), enquanto que na Planta da Cidade de São Paulo elaborada por Hugo Bonvicini, são demonstrados os arruamentos existentes e projetados na cidade, com a indicação dos principais edifícios públicos e casas comerciais e industriais, definindo a área da Chácara do Carvalho como os bairros de Barra Funda, Bom Retiro e Campos Elíseos. Em ambas as plantas constam as estradas de ferro São Paulo Railway (Santos-Jundiaí), grande impulsionadora da ocupação na Barra Funda, e a Sorocabana.

Na planta elaborada por Bonvicini, é possível identificar a localização da olaria de Elias Chaves, sócio do Conselheiro Antônio Prado na Vidraria Santa Marina; o armazém da ferrovia inglesa (São Paulo Railway) e sua estação de trem. Na parte de cima do bairro há destaque para a chácara (lote) do Conselheiro, onde foi construído seu palacete, que manteve a denominação de Chácara do Carvalho. É importante ressaltar que esse mapa demonstra as barreiras físicas existentes, tais como as estradas de ferro, os meandros do rio Tietê e os córregos que cruzavam o bairro, impondo limitações à sua ocupação.

Na planta geral da capital de São Paulo – 1897 organizada por Gomes Cardim, o arruamento da parte de cima da Barra Funda corresponde ao das plantas anteriores, exceto pelo lote destinado a Chácara do Carvalho onde é demonstrada a abertura de uma rua; entretanto, na parte baixa do bairro, o arruamento que se configura de forma ortogonal chegando aos meandros do rio Tietê e se estendendo a oeste na direção da Água Branca, não corresponde à planta de 1895, assim como não demonstra os córregos e as áreas alagadas. Conforme a planta, a Barra Funda está inserida no Distrito de Santa Efigênia, com destaque apenas para a Fábrica Antártica, nas proximidades do bairro.

Segundo Milliet, a Planta da Cidade de São Paulo elaborada por Gomes Cardim é a expressão concreta das transformações físicas, sociais e econômicas na cidade de São Paulo, no final do século XIX.

“A planta de 1897 apresenta uma cidade consideravelmente expandida e que, sem a possibilidade de aproveitar o terreno acidentado em que

¹⁷ A planta do arruamento da Chácara do Carvalho, da Prefeitura Municipal de São Paulo, está em mau estado de conservação, de modo que a cópia da planta apresenta dificuldade de leitura, em função disso, foi feita a reprodução das quadras a partir do original para permitir que fossem feitas as análises comparativas.

precisou crescer, saltou por cima dos vales e deitou as raízes mais ou menos sólidas nas colinas, um pouco ao sabor dos primeiros especuladores do loteamento e das vendas em prestações. Período de aventuras financeiras, o qual, apesar das crises ocasionais, nunca se encerrou definitivamente, constituindo mesmo, como é natural que fosse, numa cidade povoada de imigrantes a se mesclarem com um punhado de pioneiros tradicionalmente audaciosos, um dos elementos do progresso paulista".¹⁸

Apesar desta demonstração da expansão da cidade na planta de Gomes Cardim, segundo Simões Jr, esta planta não representava a situação cadastral, ainda que apresentasse alguns elementos de planejamento urbano.

"...o conteúdo dessa planta não só é advindo dos levantamentos topográficos e cadastrais que vinham sendo realizados desde 1896 pela Comissão de Melhoramentos da Cidade, mas sim de uma colagem de plantas anteriores, realizada em apenas três meses e com a intenção de apresentá-la à Cia Light que estava interessada em instalar um serviço de bondes elétricos na capital e necessitava para isso de uma planta atualizada. Pedro Cardim teria então incorporado idéias de planificação na planta, com o intuito de propiciar uma boa apresentação urbanística para a cidade e assim atrair investimentos dessa companhia".¹⁹

Em 1905, na planta geral da cidade de São Paulo (mapa 6), adaptada pela prefeitura para uso de suas repartições, levantada e organizada pelos engenheiros civis Alexandre Mariano Cococi e Luiz Frutuoso F. Costa é que começa a surgir o arruamento na parte baixa do bairro, entre as ruas Rudge e Assis; há também prolongamento e abertura de novas ruas na parte de cima do bairro, na direção da Água Branca, assim como o trajeto dos bondes elétricos é representado. Nessa planta, a Barra Funda apresenta algumas alterações geográficas, estando o bairro mais direcionado a oeste, enquanto que o terreno da Chácara do Carvalho se aproxima mais, fisicamente, dos Campos Elíseos, e a parte de baixo integra-se às características do Bom Retiro, porém apresentando certo isolamento.

A forma de ocupação demonstrada na planta de 1905 reflete o início do processo de industrialização na Barra Funda, onde são identificadas algumas construções fabris às margens da ferrovia, e a ocupação na parte baixa do bairro com desenho de vias mais estreitas, sem continuidade e articulação, estabelecendo ligação com o Bom Retiro e com a Estação Barra Funda através de uma única rua, a Rua do Bosque.

Da planta de 1905 para a Planta da Cidade de São Paulo de 1913 (mapa 7), levantada e organizada pelos engenheiros civis Alexandre Mariano Cococi e Luiz Frutuoso F. Costa, não há alteração na conformação do ambiente

¹⁸ MILLIET, Sergio. Texto de abertura do Relatório de Cartografias. Comissão do IV Centenário da cidade de São Paulo, São Paulo antigo. Plantas da Cidade. SP, 1954.

¹⁹ SIMÕES Jr. José Geraldo. O setor de obras públicas e as origens do urbanismo na cidade de São Paulo. Dissertação de Mestrado. São Paulo: EAESP/FGV, 1990. p.70. Essa informação foi obtida num depoimento dado por Carlos Alberto Gomes Cardim Filho, sobrinho de Pedro Cardim a José Geraldo Simões Jr, em 10 de junho de 1983.

construído da Barra Funda; no entanto, essa planta introduz informações sobre as áreas compactas, esparsas, em construção ou projetadas, a localização de parques e jardins e localização dos edifícios ou repartições públicas e edifícios particulares importantes. Demonstra que na Barra Funda de cima, a área é composta predominantemente por edificações compactadas, onde estão localizadas serralherias e oficinas, conforme demonstra a imagem 1 da garagem de bondes na R. Gleite, enquanto que na parte de baixo as edificações são esparsas, porém com a existência de armazéns e fábricas localizados às margens da ferrovia e da Estação.



Imagem 1 – Detalhe dos portões, instalados em 1919, na garagem Gleite, situada na Alameda Gleite n.801 (administração), na confluência da rua Victorino Carmilo. Este terreno seria ocupado posteriormente pela expansão da ESD Helvetia.

Data: dezembro 1919. Fotógrafo: Guilherme Gaensly.

Fonte: Fundação de Patrimônio Histórico de Energia e Saneamento.

A Planta da Cidade de São Paulo de 1924 (mapa 8) mostrando todos os arrabaldes e terrenos arruados apresenta alterações apenas na parte baixa da Barra Funda, através do prolongamento das ruas Baronesa de Porto Carrero, Sadi Carnot, James Holland e Luzitânia até a Rua Rudge, ampliando o acesso ao Bom Retiro e alteração do viário próximo a Estação Barra Funda, com a abertura da rua da Várzea.

A Barra Funda, arruada às margens das estradas de ferro, teve sua formação relacionada com a implantação da linha férrea Santos-Jundiaí e, no entanto, a parte de cima do bairro desenvolveu maior autonomia em relação à estrada de ferro, tendo seu desenvolvimento mais relacionado com as linhas de bondes elétricos que ligavam o bairro ao centro tradicional e à proximidade de bairros como Campos Elíseos e Santa Cecília; a parte de baixo, mais relacionada com a ferrovia, teve limitada sua expansão na várzea do rio Tietê, com terrenos baixos e úmidos, abandonados durante muito tempo em função de problemas causados pelos períodos de cheia do rio.

Ao fazer o cruzamento das representações desses mapas com as informações sobre o perfil populacional da Barra Funda, foi possível identificar que

a parte de cima e a parte de baixo do bairro tiveram um padrão de ocupação distinto.

A parte de cima, pela proximidade de Campos Elíseos e ausência de restrições naturais, permitiu uma ocupação mais ordenada, de padrão médio-alto, com a possibilidade de construção de casas que se aproximavam da tipologia das edificadas no seu entorno e a construção de edificações de uso misto (residencial e comercial). O traçado das vias e o desenho dos lotes demonstram tal situação.

A parte de baixo do bairro era ocupada por armazéns, fábricas e casas operárias que se concentravam às margens das estradas de ferro e estações. A ausência de serviços públicos, as constantes inundações em grande parte da área, fizeram com que sua ocupação se desenvolvesse de forma isolada nesse período. A ocupação foi marcada, predominantemente, pela população operária ou de menor renda.

INSERIR MAPA 1

INSERIR MAPA 2

INSERIR MAPA 3

INSERIR MAPA 4

INSERIR MAPA 5

INSERIR MAPA 6

INSERIR MAPA 7

INSERIR MAPA 8

1.2. O CAFÉ, A FERROVIA E SEUS REFLEXOS NO PROCESSO DE INDUSTRIALIZAÇÃO E IMIGRAÇÃO PAULISTANA

O período compreendido entre 1870 e 1930 é marcado por transformações sociais, econômicas e políticas na cidade de São Paulo, profundamente relacionadas com a produção do café, a implantação de estradas de ferro, a imigração européia e o início da industrialização. É nesse contexto e período que surgem os novos bairros na cidade, como, por exemplo, a Barra Funda.

As mudanças mais expressivas percebidas na cidade de São Paulo estabeleceram-se a partir de 1870, marcando o início dessa transformação, a superação do cultivo do café sobre a cana-de-açúcar. A cidade de São Paulo passou a ser um grande entreposto de café, sendo essa mercadoria a condicionante do desenvolvimento econômico da província.

A produção do café em grande escala impulsionou a transformação de outros setores da cidade, principalmente da sua fisionomia, com o surgimento de inúmeros bairros, sendo até então caracterizada, predominantemente, por fazendas, chácaras e sítios.

*“Para compreender a intensificação da vida paulistana a partir de 1870, é preciso considerar primeiro a ‘fronteira’ do café, então em vigorosa expansão, acompanhando as extremidades das novas linhas férreas no seu rápido avanço na direção noroeste”.*²⁰

Ainda segundo Langenbuch, a década de 1870 é considerada um marco para o início das transformações nos arredores do centro tradicional, destacando dois elementos de suma importância para esse processo:

*“um deles é a conclusão da estrutura básica da rede ferroviária extra-regional do Planalto Paulistano. Isto se dá em 1875, com a entrega ao tráfego dos trechos iniciais da Sorocabana (...) o outro evento é a instalação nos arredores paulistanos de quatro núcleos coloniais, o que se verifica em 1877. Trata-se da primeira tentativa séria e consciente de intensificar o povoamento e a produção agrícola nos arredores paulistanos”.*²¹

A estrada de ferro, um dos elementos fundamentais para a urbanização de São Paulo, originou-se dos interesses dos barões de café que viram em sua implantação uma possibilidade de ampliação da produção, ao mesmo tempo em que fortaleceria a cidade de São Paulo como centro comercial.

²⁰ MORSE, Richard M. De Comunidade a Metrópole. Biografia de São Paulo. Comissão do IV Centenário da cidade de São Paulo. Serviço de Comemorações Culturais. Editora Gráfica Irmãos Andrioli s/a. 1954. p.179.

²¹ LANGENBUCH, Juergen Richard. A Estruturação da Grande São Paulo – Estudo de Geografia Urbana. Rio de Janeiro, Instituto Brasileiro de Geografia. Departamento de Documentação e Divulgação Geográfica e Cartográfica, 1971. p.79

As estradas de ferro que passavam por São Paulo tinham como destino o Rio de Janeiro (Central do Brasil) sendo seu ponto de parada a Estação da Luz, o interior do Estado de São Paulo (Sorocabana) e a ligação Santos-Jundiaí, (São Paulo Railway), de modo que estas últimas tinham parada na Barra Funda, conforme demonstra o esquema abaixo.

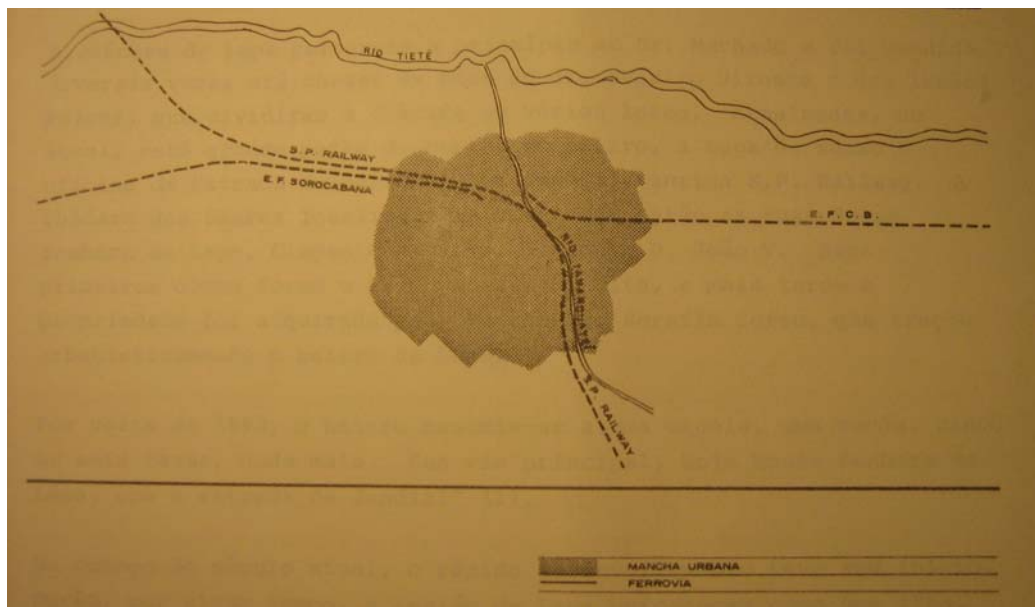


Ilustração 1 – Croqui de localização das Estradas de Ferro na cidade de São Paulo, 1890.
Fonte: Companhia do Metropolitano – Metrô – Relatório do Tramo Oeste, 1977. vol. II. p.24.

Além de ter sido um fator decisivo para a urbanização de São Paulo, ao trazer a idéia de progresso, a ferrovia estimulou a instalação de indústrias às suas margens, modificando a paisagem da cidade. Essas transformações, associadas a outros fatores, atraíram população para o centro da cidade que foi se consolidando e expandindo, extrapolando ‘os limites’ do centro tradicional.

População Paulistana – 1836 a 1900

1836	22.000
1872	31.000
1886	48.000
1890	65.000
1893	192.000
1900	240.000

Fonte: BRUNO, Ernani da Silva. História e tradições da cidade de São Paulo. São Paulo: Hucitec; Secretaria Municipal de Cultural, 1984.

*“As estradas de ferro, além de sua importância básica para o destino da cidade, condicionando a consolidação do seu caráter de metrópole do café, valorizaram certas várzeas paulistanas até então desprezadas, fazendo com que nelas se edificassem alguns bairros operários que se integraram no corpo urbano”.*²²

²² BRUNO, Ernani da Silva. História e tradições da cidade de São Paulo. Vol. III. São Paulo: José Olympio, 1954. p.1054.

A estrada de ferro Sorocabana, inaugurada em São Paulo em 1875, estimulou a ocupação na Barra Funda quando da implantação de sua estação no bairro, que escoava a produção do café para o porto de Santos e interior. Entretanto, a ocupação do bairro se intensificou em 1892, com a duplicação da estrada de ferro São Paulo Railway (Santos-Jundiaí).

Em meados de 1880, a capacidade de escoamento de mercadorias pelas estradas de ferro atingia seu limite, devido, principalmente, à expansão das áreas de produção agrícola na província. O crescimento populacional, o aumento da produção do café e da exportação de produtos agrícolas paulistas, contribuiu para o movimento de duplicação das estradas de ferro, assim como impulsionou a implantação de equipamentos de segurança e ampliação das instalações e edificações que davam suporte a ferrovia, conforme demonstra a imagem 2.

*“... em 1888, devido a implantação de regiões industriais na região da Barra Funda, o superintendente submetia à engenharia fiscal a aprovação das plantas e orçamentos para a construção de uma pequena estação de passageiros e armazém de cargas no bairro da Barra Funda. (...) O superintendente informava também que em outubro de 1886 havia solicitado a autorização para a construção destas edificações, sem contudo, receber a devida atenção por parte da engenharia fiscal, e que agora a oportunidade novamente manifestava-se através do desejo de Francisco de Barros em construir nas proximidades uma importante fábrica de tecidos”.*²³



Imagem 2 – Oficinas localizadas as margens das linhas férreas no bairro da Água Branca, construídas entre 1895 e 1907.

Fonte: CYRINO, Fábio. *Café, ferro e argila: a história da implantação e consolidação da The San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltd através da análise de sua arquitetura*. São Paulo: Landmark, 2004. Acervo RFFSA. p.219.

As obras de duplicação da estrada de ferro da São Paulo Railway foram iniciadas na década de 1880, estando entre as principais propostas o aumento do número de estações de passageiros pertencentes às três classes existentes, sendo uma delas a estação de passageiros na Barra Funda, conforme demonstra a imagem 3.

²³ CYRINO. Fábio. *Café, ferro e argila: a história da implantação e consolidação da the San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltd através da análise de sua arquitetura*. São Paulo: Landmark, 2004. p.105-6.

*“As estações adicionadas à linha da Primeira Fase da S Paulo (Brazilian) Railway Company Ltd anteriormente ao período conhecido por Duplicação, nas décadas de 1870, 1880 e início de 1890 são: (...) Estação de passageiros e armazém – Barra Funda – 1892”.*²⁴

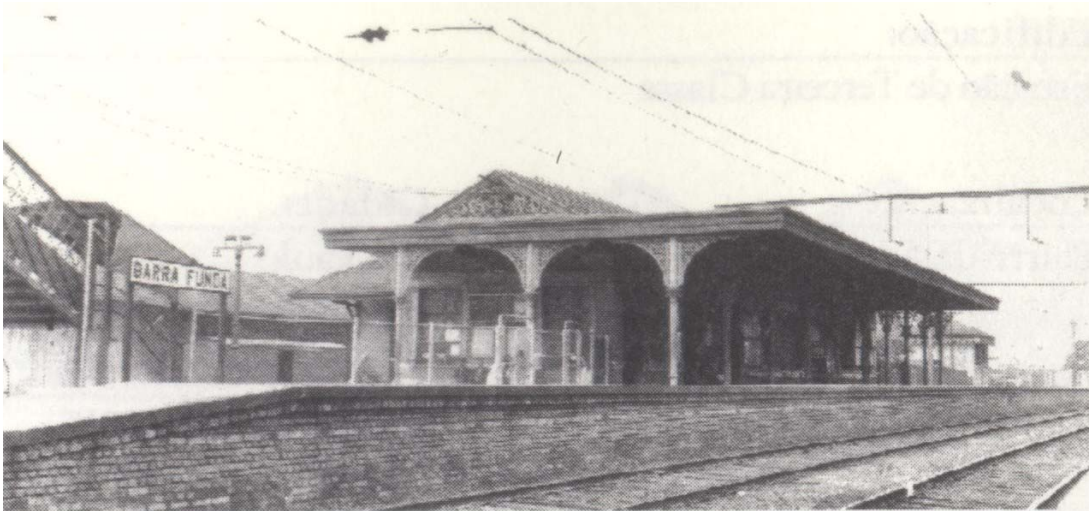


Imagem 3 - Estação de Terceira Classe localizada na Barra Funda, construída entre 1888 e 1890.
Fonte: CYRINO. op. cit. p.219.

As iniciativas da Companhia São Paulo Railway demonstram o processo de industrialização do bairro, assim como reforçam o papel dos fazendeiros, industriais e comerciantes na configuração espacial do bairro, à medida que tais intervenções o caracterizavam e conformavam. Dessa forma, a ferrovia e a estação foram fatores de atração de ocupação por residências operárias e indústrias na Barra Funda considerando, ainda, a possibilidade de trabalho nos armazéns e depósitos e a facilidade de deslocamento da população ao seu local de trabalho.

A instalação das primeiras indústrias trouxe a necessidade de enfrentar questões geradas pelo aumento da população e de adequações físicas para atender a esta nova demanda, pois a dinâmica de produção em massa relaciona-se com o crescimento das camadas médias e a sua constituição. O processo de urbanização implicou no surgimento de novas classes sociais. Ao mesmo tempo em que a demanda populacional aumentava, a necessidade de urbanização também aumentava e se impunha, muitas vezes, mais acelerada do que a própria industrialização, principalmente, por conta do processo de acumulação de capital propiciada pela ação de loteamentos.

A forma ainda incipiente da industrialização em São Paulo no final do século XIX estabeleceu-se em função das indústrias terem suas atividades vinculadas ao beneficiamento do café, pois a maior parte dos produtos utilizados, principalmente pela população de alta renda, era importada. De modo que as indústrias paulistanas nesse período se caracterizavam por pequenas fábricas de chapéus, charutos, licores, de manufatura quase artesanal.

²⁴ Idem, ibidem. p.111-12.

Indústria no Estado de São Paulo

ano	nº de empresas	nº de operários
1907	326	24.186
1920	4.145	83.998
1929	6.923	148.376

Fonte: SILVA, Sérgio. Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil. São Paulo: Alfa-Omega, 1981.

Por outro lado, no final do século XIX a indústria de vidros, a Vidraria Santa Marina, era uma das grandes indústrias da província, e empregava 200 operários, número significativo para a época, conforme observa Bruno:

*“Muitas dessas fábricas que se fundaram em São Paulo no período de 1885 a 1890 já esboçavam, pela sua localização, a formação de alguns bairros fabris: rua do Gasômetro, Brás, Mooca, Bom Retiro, Belenzinho, Vila Prudente, Cambuci, Ipiranga, Pari, Luz, Barra Funda, Água Branca, Lapa. (...) Entre as indústrias, então, mais recentes na cidade, citava Bandeira Jr: a fábrica Santa Marina (vidraria), na Água Branca, fundada em 1897, por Antônio Prado e Elias Pacheco, com duzentos trabalhadores franceses e italianos. Era essa vidraria e única no Brasil e a segunda no continente sul-americano, sendo a matéria prima e o combustível das fornalhas, dos terrenos de sua propriedade”.*²⁵

O parque industrial da cidade de São Paulo se amplia entre os anos de 1900 e 1920, quando há um avanço no processo de industrialização nacional. O período da Primeira Guerra Mundial é constantemente apontado como motivador desse avanço, devido ao processo de substituição das importações. Porém, segundo Dean, o desenvolvimento da industrialização tem relação, também, com a introdução de novos maquinários nos setores produtivos antes da guerra e da ampliação do mercado paulista.

*“Em suma, a Primeira Guerra Mundial aumentou consideravelmente a procura de artigos manufaturados nacionais, mas tornou quase impossível a ampliação da capacidade produtiva para satisfazer a essa procura. As fortunas que se fizeram durante a guerra surgiram de novos ramos de exportações, da produção durante vinte e quatro horas por dia, ou de fusões e reorganizações. Novas fábricas e novas classes manufatureiras não eram importantes. Poder-se-á até perguntar se a industrialização de São Paulo não se teria processado mais depressa se não tivesse havido a guerra”.*²⁶

O crescimento do setor industrial no período acima descrito foi determinante para a evolução da economia paulista, porém o fortalecimento industrial na Barra Funda é identificado no período seguinte, após 1930.

Diversos estudiosos sobre o processo de formação e consolidação da cidade de São Paulo, tais como Richard Morse, Odilon Nogueira de Matos,

²⁵ BRUNO. Ernani da Silva. História e tradições da cidade de São Paulo. São Paulo: José Olympio, 1954. vol. III. p.1181.

²⁶ DEAN, Warren. A Industrialização de São Paulo (1880-1945). São Paulo: Difusão Editorial, 19 . 2ª. edição – Coleção Corpo e Alma do Brasil. p.114.

Ernani da Silva Bruno, Juergen Langenbuch, Aroldo de Azevedo e Caio Prado Jr., entre outros, destacam a importância da imigração, principalmente a italiana, no processo de transformação da cidade de São Paulo, ocorrido entre o final do século XIX e início do século XX.

*“Desde essa época, o elemento estrangeiro, sobretudo italiano, 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”.*²⁷

A organização de associações, sindicatos, a influência sobre as transformações na vida paulistana estão relacionados com a imigração européia que introduziu novos modos e costumes na população local, até então colonial-rural, acentuando sua condição urbana e cosmopolita.

Associado a esse fator, havia a situação da mão-de-obra abundante que pressionava para baixo os salários dos operários, estimulando a organização de manifestações operárias ocorridas na década de 1910 por melhores salários, condições salubres de trabalho e regulamentação de carga horária. Situação que veio a ser regulamentada no final da década de 1920, após grande embate com os empresários, em função da diminuição de seus lucros e do exercício de dominação sobre os empregados.

*“Vai ser aí precisamente, com a modificação da divisão social do trabalho agora sendo levada pela indústria, isto é, a expansão capitalista sendo comandada pela indústria, que vai redefinir, de uma forma completa, esse caráter da urbanização das relações da cidade e campo na ampla divisão social do trabalho”.*²⁸

Os imigrantes que se concentraram na Barra Funda e no Bom Retiro no início do século XX eram, predominantemente, italianos vindos em sua maioria da região do Vêneto, pois segundo informações do Memorial dos Imigrantes, os italianos agrupavam-se conforme suas regiões de origem, isto é, os imigrantes napoletanos concentraram-se na Mooca e no Brás, os calabreses na Bela Vista e os vênnetos na Barra Funda e Bom Retiro.²⁹

“A imigração e a industrialização repercutiam na ocupação espacial da cidade, marcando sua expansão primeiramente na direção da vertente esquerda do Tietê, concentrando-se na área contígua ao centro da cidade, o ‘além Anhangabaú’. Essa região compreende uma área situada sobre as colinas de declive suave, que se estende da periferia no núcleo central (as encostas meridionais do vale do Anhangabaú) até a várzea do Tietê

²⁷ AZEVEDO, Aroldo de. A Cidade de São Paulo – Estudos de Geografia Urbana. Vol. II: A Evolução Urbana. Associação dos Geógrafos Brasileiros. São Paulo: Companhia Editora Nacional. 1958. p.69.

²⁸ OLIVEIRA, Francisco. Estado e Urbano no Brasil. In Espaço & Debates: Revista de Estudos Regionais e Urbanos. NERU. São Paulo: Editora Cortez. Ano II, nº 6, 1982. p.41.

²⁹ Governo do Estado de São Paulo. Secretaria do Estado da Cultura: Memorial dos Imigrantes: Museu da Imigração. Imigração italiana no Estado de São Paulo. 4ª edição. série resumos, nº 1. São Paulo, 2006.

(planície formada pelo Tietê e Tamanduateí), no perímetro hoje formado pelos bairros de Santa Efigênia, Luz, Campos Elíseos, Bom Retiro, Barra Funda e Água Branca.”³⁰

Além da imigração italiana na Barra Funda nos anos 1900 estimulada pela ferrovia, havia os negros que também passaram a habitar o bairro. Os negros, antes da ferrovia, concentravam-se no centro, devido, principalmente, à possibilidade de comercialização de suas mercadorias, as mais diversas, que ocorria nas ruas e nos pontos de abastecimento vinculados aos tropeiros. A implantação das ferrovias alterou essa configuração, fazendo com que as quitandeiras negras se direcionassem às estações de trem, nascendo assim o núcleo negro da Barra Funda.

O bairro, juntamente com Campos Elíseos, torna-se o território mais caracterizadamente negro de São Paulo e, segundo Rolnik, esta caracterização de população negra trouxe uma marca à Barra Funda: a música, fazendo do bairro o berço do samba paulista, por meio do bloco de Dionísio Barbosa, mais tarde denominado cordão Camisa Verde, atualmente Escola de Samba Camisa Verde e Branca.

*“O bloco de Dionísio Barbosa, que nasceu na Barra Funda, na rua Vitorino Carmilo, 141, mais tarde denominado Cordão Camisa Verde (uma das principais escolas de samba paulistanas hoje em dia), e o Cordão do Geraldino tiveram origem em famílias extensas de origem africana, lideradas por matriarcas – as tias –, que praticavam o jongo ou o samba de roda como extensão da própria vida familiar. A casa da Tia Olympia, por exemplo, na rua Anhanguera, próxima à linha do trem, era um desses locais, que acabou congregando outros moradores do bairro, transformando assim o bloco familiar em cordão”.*³¹

Entre os músicos da Barra Funda, destaco Geraldo Filme, nascido no interior de São Paulo em 1928, que veio para a Barra Funda ainda menino. Desde logo, Filme se envolveu com a cultura popular do bairro, ouvindo as histórias e as músicas dos mais velhos. Tornou-se um dos compositores mais expoentes do samba-enredo paulistano, estando entre as suas canções o Samba da Barra Funda.

Ainda segundo Filme, o bairro da Barra Funda, apesar de próximo do centro, tinha uma característica de periferia, de casas humildes onde moravam os negros. Na Av. Pacaembu havia um clube de futebol, o São Geraldo, sendo os jogadores carregadores que trabalhavam na Estação. Esses jogadores faziam muita confusão, de modo que o chefe de polícia da época decidiu ser o presidente do clube para evitar as brigas e confusões. A zona de negros, como cita Filme, ficava na Liberdade, Bexiga e Barra Funda.³²

³⁰ Lugares da Memória. Banco de Dados, Histórico Arquitetônico. Arte-Cidade, 2002.

³¹ ROLNIK, Raquel. A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP, 2003. 3 ed. p.77.

³² FILME, Geraldo. Por seus autores e intérpretes. A música brasileira deste século. Produtor fonográfico: SESC São Paulo: JCB Produções Artísticas. Realização SESC São Paulo, 1992. transcrição parcial da história da Barra

Intensas são as modificações ocorridas na cidade de São Paulo nesse período, de modo que Bruno, em sua historiografia sobre a cidade de São Paulo, cita o viajante Lomônaco que, ao visitar São Paulo em 1885, identificou que a cidade estava num processo de transformação onde *“uma cidade nova tende a substituir a antiga”*.³³

A Barra Funda, desde sua origem, é um bairro que mistura povos, usos e costumes, bem como é um bairro fragmentado pelas barreiras físicas representadas pela ferrovia e pelo rio Tietê. Dessa forma, o bairro é configurado pelas suas partes alta e baixa. A parte alta, apesar de característica mista, é mais luxuosa e se aproxima dos tipos de edificações encontradas nos Campos Elíseos, enquanto que a parte baixa, mais popular, tem características semelhantes as edificações do Bom Retiro.

1.3. A BARRA FUNDA – UM BAIRRO MISTO POR ORIGEM

Os bairros que surgem no final do século XIX e início do século XX são promovidos por grandes fazendeiros e industriais, que motivados pelo surto da produção cafeeira, da industrialização e da introdução da vida social e cultural urbana, passam a lotear seus sítios, chácaras e fazendas, dando início ao processo de expansão urbana de São Paulo.

Nesse contexto, destaca-se o Conselheiro Antônio da Silva Prado, que desenvolveu diversas atividades, tais como empreendimentos industriais, agrários, financeiros, bem como promoveu o arruamento da Chácara do Carvalho que deu origem ao bairro da Barra Funda.

“Como moradores da cidade possuidores de riqueza, prestígio social e instrução de nível superior, muitos deles ingressaram em atividades econômicas urbanas – como diretores de estradas de ferro, pioneiros da indústria, banqueiros, etc. – ou em profissões que estavam familiarizados desde os tempos de estudantes, tais como líderes forenses, a política ou o jornalismo”.³⁴

Diante desse processo de parcelamento do solo de chácaras, sítios e fazendas, muitos fazendeiros puderam se mudar para a cidade, para uma vida mais confortável, porém mantendo relações com suas fazendas no interior. Diversos titulares do Império, tais como o Barão de Piracicaba II, o Marquês de Itu, o Conde de Pinhal, os barões de Parnaíba, a Baronesa de Arari e o Barão de Tatuí passaram

Funda contada por Geraldo Filme. Apesar das características do bairro citadas, não há precisão sobre o qual período do bairro está sendo relatado.

³³ BRUNO, Ernani da Silva. História e tradições da cidade de São Paulo. Vol. I, II e III. São Paulo: José Olympio, 1954. p.913.

³⁴ LANGENBUCH, Juergen R. A estruturação da Grande São Paulo - Estudo de Geografia Urbana. Rio de Janeiro, IBGE, 1971. p.12.

a residir na capital e tinham como preferência morar nas vias que levavam à Estação da Luz e aos Campos Elíseos.³⁵

No bairro Barra Funda, o Conselheiro Antônio da Silva Prado reservou, para si, um terreno alto, que manteve com a denominação de Chácara do Carvalho, onde construiu um dos mais importantes palacetes da cidade, conforme demonstra as imagens 4 a 7, e que lhe serviu de residência no período de 1893 a 1929, ano de sua morte. O palacete situava-se numa gleba de aproximadamente cem mil metros quadrados, com frente para a Al. Antônio Prado (atual Al. Eduardo Prado), sendo o projeto do palacete elaborado por Luigi Pucci.³⁶

“Situada numa chácara isolada, a mansão de Antônio Prado foi um dos incentivos para o desenvolvimento dos bairros da Barra Funda e Campos Elíseos. O primeiro bonde elétrico inaugurado em São Paulo, em maio de 1900, foi o que ligava a Chácara ao centro, indo desde o Largo São Bento, atravessando as ruas Libero Badaró, São João, do Seminário, Barão de Limeira e a Al. Antônio Prado, nas quais haviam sido construídas, nos últimos anos, modernas e elegantes moradias pelos mestres italianos.

*O palacete presume-se datar dos anos de 1891-1893, apresenta um antecorpo com função de pórtico, sustentado por delicadas coluninhas emparelhadas e recoberto por uma fina ornamentação em estuque, de gosto renascentista. Duas torrinhas laterais, com 3 vãos sobre cada fachada, tornam mais leve a construção, enquanto que as janelas são arcadas com muitos ressaltos ou com tímpano triangular. Delicados monocromos recobrem no interior paredes e portas e contribuem para a criação daquele tom de gosto e refinamento pelo qual a vila dos Prado se destaca nitidamente da maior parte das habitações construídas naqueles anos em São Paulo”.*³⁷

A construção do palacete da Chácara do Carvalho deu novo impulso à Barra Funda, de modo que as primeiras ocupações no bairro começaram a delinear e caracterizar sua parte alta, com a implantação de residências grandes e refinadas, havendo uma relação de continuidade com as características residenciais de Campos Elíseos, compondo assim a parte mais valorizada do bairro.

³⁵ HOMEM, Maria Cecília Naclério. O Palacete Paulistano e outras formas de morar da elite cafeeira: 1867-1918. São Paulo: Martins Fontes, 1996. p.87.

³⁶ Idem, ibidem. p.87.

³⁷ SALMONI, Anita e DEBENEDETTI, Emma. Arquitetura Italiana em São Paulo. São Paulo: Editora Perspectiva, 1981 – (coleção debates). p.52.

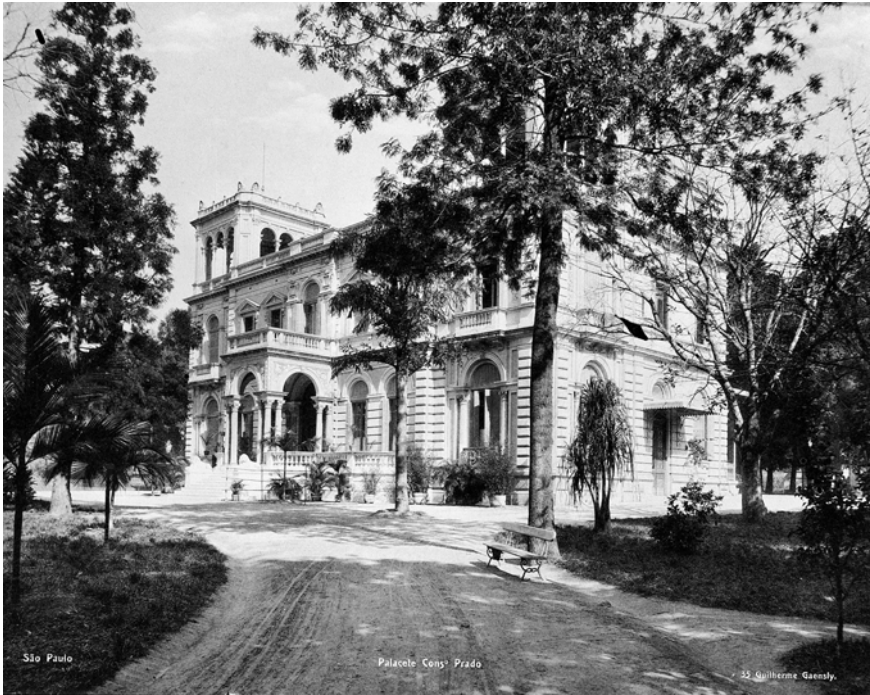


Imagem 4 – Vista da Chácara do Carvalho

Fonte: PMSP: Secretaria Municipal de Cultura – DPH – Divisão de Iconografia.

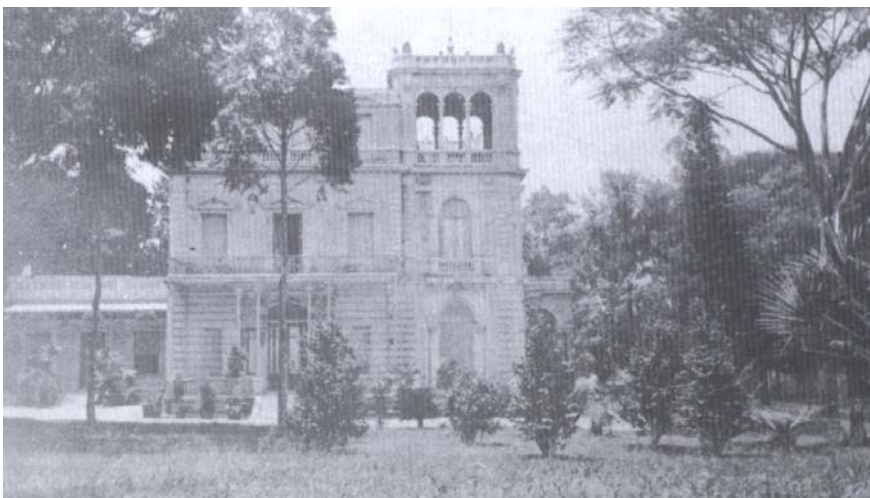


Imagem 5 – Fachada lateral da Chácara do Carvalho

Fonte: HOMEM, Maria Cecília Naclério. O Palacete Paulistano e outras formas de morar da elite cafeeira: 1867-1918. São Paulo: Martins Fontes, 1996. p.122.



Imagem 6 – Chácara do Carvalho e a família de Fernando Lucchesi, o administrador, 1914
Fonte: HOMEM. op. cit. p.122.



Imagem 7 – Chácara do Carvalho – pomar, parque e nascente
Fonte: HOMEM. op. cit. p.124.

Além de vender grandes glebas na Barra Funda, Antônio Prado mandou construir, para suas duas filhas, mansões na Al. Antônio Prado esquina com a R. Vitorino Carmilo.³⁸ Entre os compradores de lotes na Barra Funda estavam Francisco e Alexandre Siciliano, Cesário Ramalho da Silva, Manoel Lopes de Oliveira, Antônio Cardoso Ferrão, Victorino Gonçalves Carmilo e o Dr. Adolfo Afonso da Silva Gordo.³⁹

Com a realização de melhoramentos urbanos na cidade, os modos de vida modificaram-se, novos hábitos foram inseridos na sociedade paulistana, que passa a ter uma vida social mais ativa. No entanto, não havia espaços coletivos

³⁸ SALMONI e DEBENEDETTI. op. cit. p.54.

³⁹ HOMEM, Maria Cecília Naclério. O Palacete Paulistano e outras formas de morar da elite cafeeira: 1867-1918. São Paulo: Martins Fontes, 1996. p.144.

onde a elite pudesse se encontrar, de modo que os palacetes passaram, em alguma medida, a exercer essa função, onde se cultivava o luxo, a moda, a etiqueta, o teatro, a música. O palacete da Chácara do Carvalho também dispunha de amplo salão de festas, *“em estilo Luis XVI, era precedido por uma sala de estar e pela sala de espera. Transformava-se em teatro e circo, onde chegaram a apresentar-se artistas importantes, orquestras, companhias teatrais e circenses”*.⁴⁰

Dessa forma, podemos perceber que o perfil populacional da Barra Funda, durante os primeiros trinta anos do século XX, era composto pela mistura de classes sociais e atividades. Segundo Homem, figuras importantes da elite paulista do final do século XIX e início do século XX adquiriram lotes na Barra Funda, contudo não há informações que comprovem suas residências no bairro. Nessa mesma direção, Branco⁴¹ identifica indícios de ocupação, pela classe média, na parte de cima da Barra Funda.

“Entre seus primitivos habitantes, de todas as nacionalidades, predominavam as famílias de classe média-superior – ou da pequena burguesia (...) Primeiro vieram os fazendeiros que tinham feito fortuna com o café, para levantar sobre as antigas chácaras loteadas réplicas perfeitas de suas casas grandes do interior, com jardim, pomar, horta, coradouro e galinheiro; depois, os respeitáveis representantes do alto comércio atacadista, que ali edificaram sólidos sobradões, ornados com azulejos importados da terrinha; depois os proprietários das incipientes indústrias, que tinham ganho dinheiro fácil com a primeira guerra e que ali ergueram amplos solares de dez cômodos, com água encanada, varanda, beirais de vidro colorido e demais requintes do conforto moderno. Nos lotes ainda vagos, entre sobradões e palacetes, os comerciantes, profissionais liberais e funcionários categorizados construíram residências mais simples, menores, com jardimzinho a frente e quintal cimentado nos fundos. A Prefeitura calçou as ruas e os ingleses da Companhia de Gás, encarregaram-se de iluminá-las”.⁴²

E, apesar do empenho de seu empreendedor, a Barra Funda caracterizou-se, ainda, em meados de 1910, como industrial e operária, estando essa caracterização vinculada à existência das estradas de ferro Santos-Jundiaí (São Paulo Railway) e Sorocabana, que cortam o bairro, propiciando a implantação de indústrias nas suas imediações. Segundo Prado Jr, *“os bairros operários estabeleceram-se nos terrenos mais ingratos das baixadas do Tietê e do Tamanduateí”* e segundo Leite, *“em 1912, a Barra Funda estendia-se, com seu casario novo, atravessando as linhas férreas da São Paulo Railway e Sorocabana e*

⁴⁰ Idem, ibidem. p.18.

⁴¹ Frederico Branco, jornalista que escreveu crônicas sobre a cidade de São Paulo no Jornal da Tarde de 1970 a 1990. Entre suas crônicas há uma sobre a Barra Funda, que dá indícios sobre o tipo de ocupação no bairro no início do século XX. Algumas de suas crônicas foram selecionadas para publicação dos Postais Paulistanos. 2ª edição. São Paulo: Senac, 2002.

⁴² BRANCO, Frederico. Tristezas da Barra Funda. O Estado de São Paulo – suplemento literário 5.1.1963.

lançando a rua Anhanguera e avenida Rudge, até onde permitia a baixada alagadiça".⁴³

Diante da infra-estrutura que o bairro possuía e da concentração de mão-de-obra, a Barra Funda assistiu a uma ocupação industrial significativa. Além das indústrias instaladas no bairro, havia a expansão das indústrias em direção à Água Branca, sendo ali erguido um grande parque industrial na década de 1920, as Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo, que contribuiu com a consolidação da região como zona industrial na capital paulista.

A ocupação que se estabelece no entorno das estações comportava as comerciais, industriais, o uso misto determinante para a configuração do sistema viário. A ocupação na parte baixa da Barra Funda vai se intensificando, inclusive, devido a facilidade de acesso ao centro. Por outro lado, as relações entre as partes alta e baixa do bairro sofrem a interferência das estradas de ferro, barreira física que torna difícil sua ligação e que, durante muito tempo, se estabeleceu pelas porteiças localizadas nas ruas Anhanguera e Assis.

"Nos bairros, predominavam habitações de aspecto modesto, de um só pavimento, geralmente possuindo porões, dando diretamente para a rua e obedecendo a um estilo mais ou menos padronizado, sem nenhum encanto arquitetônico; assim eram as moradias da classe média e da população operária, de que perduram numerosos exemplos, notadamente na Bela Vista, em Vila Buarque, em Santa Ifigênia, na Barra Funda, no Bom Retiro e no Brás".⁴⁴

Os italianos que se instalaram na Barra Funda fizeram parte do grande contingente de imigrantes europeus que contribuiu com o crescimento vertiginoso da população de São Paulo entre os anos de 1875 e 1900. O crescimento populacional também esteve associado a um número significativo de ex-escravos das fazendas que passaram a viver na cidade, que passou a absorver diversos sotaques e costumes.

"Então os transatlânticos trouxeram da Europa outras raças aventureiras. Entre elas uma alegre, que pisou na terra paulista cantando e na terra brotou e se alastrou como aquela planta, também imigrante, que há duzentos anos veio fundar a riqueza brasileira".⁴⁵

A marca da presença dos italianos na Barra Funda estabeleceu-se na construção civil, de arquitetura simples, de casas geminadas, arquitetura conhecida como *capomastri italiani*⁴⁶, isto é, ponta de guarda-chuva, pois em vários

⁴³ BRUNO, Ernani da Silva. História e tradições da cidade de São Paulo. Vol. I, II e III. São Paulo: José Olympio, 1954. p.1042.

⁴⁴ AZEVEDO, Aroldo de. A Cidade de São Paulo – Estudos de Geografia Urbana. Vol. II: A Evolução Urbana. Associação dos Geógrafos Brasileiros. São Paulo: Companhia Editora Nacional. 1958.. p.130.

⁴⁵ MACHADO, Antônio de Alcântara. Brás, Bexiga e Barra Funda. São Paulo: Nova Alexandria, 1995 – aventura dos clássicos. Artigo de Fundo. p.15.

⁴⁶ PASSAGLIA, Luis Alberto do Prado. O italianizante – a arquitetura no período de 1880 a 1914 na cidade de São Paulo. Dissertação de mestrado apresentada a FAUUSP, 1984. p.29.

artigos de jornal há a citação de que os mestres de obras desenhavam as casas no chão de terra batida com a ponta do guarda-chuva.

*“Grande parte dos italianos que imigraram para o Brasil eram do norte e do sul da Itália, sendo que do norte veio a maior parte de imigrantes, no período de 1876 a 1920. Nesse período, os da região do Vêneto representaram 1/3 do total”.*⁴⁷

As indústrias que começaram, ainda de forma incipiente, a se instalar no bairro, foram a Cristaleria Paulista uma das primeiras, em 1905, situada a Rua Conselheiro Brotero, e a Vidraria Santa Marina, em 1897. Dessa forma, a várzea da Barra Funda foi ocupada predominantemente por operários, italianos e negros, estes últimos vindos das fazendas do interior para trabalhar na capital.

*“Deve-se ressaltar que, em princípios do século, as áreas fabris do bairro formavam núcleos mistos: industrial e residencial. Havia pequenas fábricas de fundo de quintal, de caráter doméstico, fabricando massas, óleo, tintas de escrever, e grandes fábricas, como a de Enrico Maggi, criada em 1892, que se destinavam à tecelagem e fiação de cordas e barbantes”.*⁴⁸

Contudo, além de atrair população para o centro da cidade e estimular a ocupação em suas margens, a estrada de ferro permitiu a realização de atividades culturais mais freqüentes pelos imigrantes, conforme os costumes de seus países, inclusive, associada à possibilidade de transportes pelas estradas de ferro junto aos portos de Santos e Rio de Janeiro, tornando fácil a importação de companhias estrangeiras de teatro e ópera para entreter as camadas de alta renda.

Diante do interesse desses novos moradores e da gratidão do português Manuel Fernandes Lopes que viveu e fez fortuna em São Paulo, foi construído na Barra Funda, em 1917, o Teatro São Pedro, um dos mais antigos da cidade concebido para apresentações diversificadas, porém considerado um teatro de ópera.

⁴⁷ Governo do Estado de São Paulo. Secretaria do Estado da Cultura: Memorial dos Imigrantes: Museu da Imigração. Imigração italiana no Estado de São Paulo. 4ª edição. serie resumos, nº 1. São Paulo, 2006.p.10.

⁴⁸ BRANCO, Frederico. Tristezas da Barra Funda. O Estado de São Paulo – suplemento literário 5.1.1963. p.4.



Imagem 8 – Teatro São Paulo – Rua Barra Funda esquina com a Rua Albuquerque Lins
Foto: Rita Canutti, 2007.

1.4. OS MELHORAMENTOS QUE MODIFICAM A CIDADE

A gestão de João Teodoro Xavier (1872-1875) é marcada pelo início das realizações de obras de melhoramentos na cidade de São Paulo, tais como calçamento, alargamento e abertura de vias para melhorar a circulação no centro e nos bairros da cidade.

A província paulistana, no final século XIX, redefine o espaço público e privado onde a *“segregação urbana seria determinante para a fixação de valores no mercado imobiliário e para a expressão política da disputa do espaço pelos grupos sociais”*.⁴⁹

Os investimentos são iniciados com a construção do Viaduto do Chá, que atravessa o rio Anhangabaú, direcionando a expansão da cidade no sentido oeste e sudoeste. Também, no final do século XIX, são arruadas chácaras que fazem surgir novos bairros na cidade, tais como Campos Elíseos, Santa Ifigênia, Bom Retiro e Barra Funda.

“Pode-se perceber, com relativa facilidade, quais eram, por essa época, os rumos prováveis da expansão da cidade: na direção oeste e de noroeste, através da Av. Água Branca e da R. Itapicuru (no trecho hoje denominado R. Turiassu), até o bairro da Água Branca (de onde partia a estrada para a veneranda Freguesia do Ó) e à nascente Lapa”.⁵⁰

⁴⁹ ROLNIK, Raquel. A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP, 2003. 3ª ed. p.28.

⁵⁰ AZEVEDO, Aroldo de. A Cidade de São Paulo – Estudos de Geografia Urbana. Vol. II: A Evolução Urbana. Associação dos Geógrafos Brasileiros. São Paulo: Companhia Editora Nacional. 1958. p.118.

O arruamento de chácaras no final do século XIX ia de encontro aos interesses dos proprietários de terra, principalmente dos fazendeiros, em lucrar com a comercialização de imóveis e promover o adensamento da cidade, já que parte dos fazendeiros de café mais expressivos de São Paulo estava à frente do projeto de imigração européia subsidiada pelo governo. Apesar de o projeto ser direcionado ao fornecimento de mão-de-obra para as lavouras de café no interior do Estado de São Paulo, havia também o interesse em estimular a indústria paulistana, com a introdução de mão-de-obra barata e especializada.

*“A ampliação dessa reduzida área urbana (área ocupada pela cidade – triângulo) processou-se através do ‘retalhamento’ das chácaras próximas, embora sem obedecer a um plano diretivo. (...) Assim, de forma irregular e não planejada, foi aos poucos crescendo a área da cidade de São Paulo, ao mesmo tempo em que novos bairros se integravam na vida urbana”.*⁵¹

E, segundo Santana, o processo de expansão da cidade trouxe dois grandes desdobramentos urbanos para a capital paulista:

*“Um que, alargando-se formidavelmente do Bexiga à Barra Funda, projetando-se para o Pacaembu, a Avenida Paulista, os Campos Elíseos, Perdizes, Água Branca e Lapa, constituiria a zona mais acentuadamente residencial. O outro – com base no Brás e servido por estrada de ferro a partir de 1870 – no centro industrial da cidade”.*⁵²

Por outro lado, Caio Prado Jr. verifica que muitos dos bairros da cidade nasceram ao acaso, sem plano de conjunto, fruto de especulações com terrenos, assim como, considera que *“ao longo das ferrovias e suas imediações era natural que se estabelecessem os bairros operários: Ipiranga, Cambuci, Mooca, Brás, Pari, Luz, Bom Retiro, Barra Funda, Água Branca, Lapa (trechos destes últimos bairros). Alguns deles povoados de casinhas e cortiços”.*⁵³

A São Paulo, economicamente fortalecida com a produção do café demandava a realização de obras de infra-estrutura para acomodar essa nova função econômica que se instalava, ao mesmo tempo em que aumentava a população, em especial, a imigração européia.

O Código de Posturas de 1875 redefiniu os usos e atividades permitidos na cidade, destacando a importância do espaço da rua como espaço de circulação, proibindo interferências que obstruam o tráfego, tais como atividades comerciais e construções sobre os logradouros. Em 1886, passa a vigorar o novo Código de Posturas que amplia as exigências do anterior, ao redefinir a largura de vias e avenidas, tornando-as mais largas. Esse código define, também, parâmetros para as edificações, tais como altura, alinhamento, materiais, entre outros.

⁵¹ Idem, *ibidem*. p.85 e 87.

⁵² SANTANA, Nuto. São Paulo Histórico II – Departamento de Cultura, São Paulo:1937 a 1944. p.294-5.

⁵³ PRADO Jr, Caio. Nova contribuição para o Estudo Geográfico da Cidade de São Paulo. Estudos Brasileiros, Ano III, vol.7. p.1032.

Além da alteração da fisionomia da cidade com a redefinição dos espaços públicos e privados, o Código de Posturas buscou a salubridade das edificações, pois a ausência de regras para uso e ocupação do solo resultava em riscos a saúde da população, devido ao surgimento de epidemias, incluindo assim, parâmetros para regulamentar as edificações, tanto da burguesia como da população trabalhadora e excluindo (proibindo) da região central e mais valorizada da cidade a construção de casas operárias e cortiços.

“Construiu-se com essa sucessão de leis o outro lado da geografia social proposta, outra linha imaginária que definiu os muros da cidade: para dentro, o comércio, as fábricas não-incômodas e a moradia de elite; para fora, a habitação popular e tudo que cheira mal, polui e contamina (matadouro, fábricas químicas, asilos de loucos, hospitais de isolamento, etc.)”.⁵⁴

São Paulo é marcada por inúmeras mudanças no campo político, econômico e social no final do século XIX, e é nesse momento de transformação pelo qual passa a cidade que é proclamada a República em 1889.

“Na época da proclamação da República quase todos os donos de chácaras antigas localizadas perto da área central ou em alguns de seus arrabaldes, começaram a mandar abrir em suas terras avenidas, ruas, alamedas e largos, vastas áreas descampadas recebendo arruamento e loteação”.⁵⁵

Entre as mudanças ocorridas, está a nova organização da estrutura político-administrativa, com a separação entre o poder executivo e o legislativo. Em 1898, é criado o cargo de prefeito municipal, cargo assumido pelo Conselheiro Antônio da Silva Prado em 1899. Sua participação na vida política paulistana é iniciada ainda no período do Império como deputado provincial, deputado geral, senador⁵⁶, sendo, inclusive, presidente da Câmara de Vereadores entre 1877 e 1880. Assumiu a prefeitura de São Paulo em 1899, aos 59 anos de idade. Além das atividades políticas desempenhadas, Antônio Prado é descendente de uma das famílias mais ricas do Brasil, neto e afilhado do Barão de Iguape, filho de D. Veridiana da Silva Prado e Martinho da Silva Prado, com negócios relacionados às indústrias, bancos e agricultura. Teve papel ativo também no movimento abolicionista, na promoção da imigração italiana e na fundação da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, que objetivava a extensão da São Paulo Railway (Santos-Jundiaí) até o porto de Santos.

Antônio Prado deu continuidade às ações de melhoramentos iniciadas por João Teodoro e realizou ações mais efetivas para o embelezamento e ordenamento da cidade.

⁵⁴ ROLNIK, Raquel. A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP, 2003. 3ª ed. p.48.

⁵⁵ BRUNO, Ernani da Silva. História e tradições da cidade de São Paulo. Vol. III. São Paulo: José Olympio, 1954. p.1025.

⁵⁶ MARCOVITCH, Jacques. Pioneiros e Empreendedores – A saga do desenvolvimento no Brasil. 1ª edição. São Paulo: EDUSP, vol. 1, 2003.

A cidade, em 1899, apresentava inúmeros problemas a serem enfrentados, tais como o aumento vertiginoso da população, que passara de aproximadamente 30.000 a 240.000 habitantes em 28 anos⁵⁷; o início do processo de industrialização na cidade, direcionado principalmente para as margens das estações ferroviárias, áreas de várzea; a proliferação de habitações operárias em condições inadequadas próximas as indústrias, entre outros.

Com isso, projetos e planos de melhoramentos foram desenvolvidos para a área central da cidade. Esses projetos apresentavam propostas para adequação do trânsito e expansão da área central. No entanto, nem todos os planos e projetos foram realizados, em função da necessidade de desapropriações que encareciam sobremaneira as iniciativas públicas, inviabilizando assim, a execução de parte dos projetos propostos.

*“Após 1890, a questão do provimento de infra-estrutura urbana para a cidade começa progressivamente a ser assumida pelo setor de obras públicas municipal. É nesse momento que vem se caracterizar mais claramente a formação de uma maneira mais abrangente de se pensar os problemas urbanos, sem se limitar exclusivamente a uma atuação corretiva e localizada dos males decorrentes da expansão urbana desordenada, mas sim prevendo-se, traçando-se planos de melhoramentos globais visando solucionar os problemas de médio prazo”.*⁵⁸

As benfeitorias eram realizadas em consonância com os interesses da iniciativa privada, pois não havia um vetor de expansão urbana definida pelo Estado. Assim, como não havia propostas de implantação de infra-estrutura, tais ações eram pautadas pelos especuladores imobiliários, e companhias privadas obtinham concessões de serviços públicos.

Os serviços públicos de iluminação a gás para a substituição dos lampiões de querosene, serviços urbanos básicos, tais como implantação de redes de água e esgoto e transporte público são contratados no final do século XIX.

Dessa forma, no final da década de 1890, a prefeitura, por meio de Antônio Prado e com o apoio da Câmara Municipal, concedeu à Light o direito de explorar os serviços de energia elétrica e transporte público.

A Lei nº 304, de 8 de julho de 1897, concedia à Light a construção e exploração por 40 anos, de linhas de bonde de tração elétrica, que partiriam “da Rua 25 de março em direção a Freguesia da Penha de França e, a partir do mesmo ponto, em direção ao bairro da Água Branca e prolongamentos. Devido à disputa judicial entre a Cia. Viação Paulista, que mantinha o monopólio das linhas de bonde de tração animal firmado com a antiga Província de São Paulo e a The São Paulo Tramway Light and Power Co, a Light, em outubro de 1899, solicitou a

⁵⁷ MATOS, Odilon Nogueira de. A cidade de São Paulo no século XIX. In: SILVA, Raul de Andrada e; MATOS, Odilon Nogueira de; PETRONE, Pasquale. A Evolução Urbana de São Paulo. São Paulo, 1955 – coleção Revista de História V. p.64.

⁵⁸ SIMÕES JR, José Geraldo. O setor de obras públicas e as origens do urbanismo na cidade de São Paulo. Dissertação de Mestrado, EAESP/FGV. São Paulo, 1990. p.2.

concessão das linhas da Av. Paulista, Liberdade, Bom Retiro, Penha e Barra Funda, como alternativas de destino, a partir do centro, para implantação do serviço.

O serviço de transporte público é iniciado em 1900, com a inauguração da primeira linha de bonde elétrico e o serviço de energia é inaugurado em 1911. A implantação do sistema de bondes elétricos privilegia o bairro da Barra Funda, por ser o destino da primeira linha de bonde da cidade, que ligava o bairro ao Largo São Bento, conforme demonstram as imagens 8 a 10.



Imagem 9 – Parada da linha de bondes Bom Retiro, ao lado do Mosteiro de São Bento, em 1900. Ao fundo, a Rua Florêncio de Abreu.

Fonte: <http://www.fphep.org.br/exposicoes/expo8/figura1.shtm>

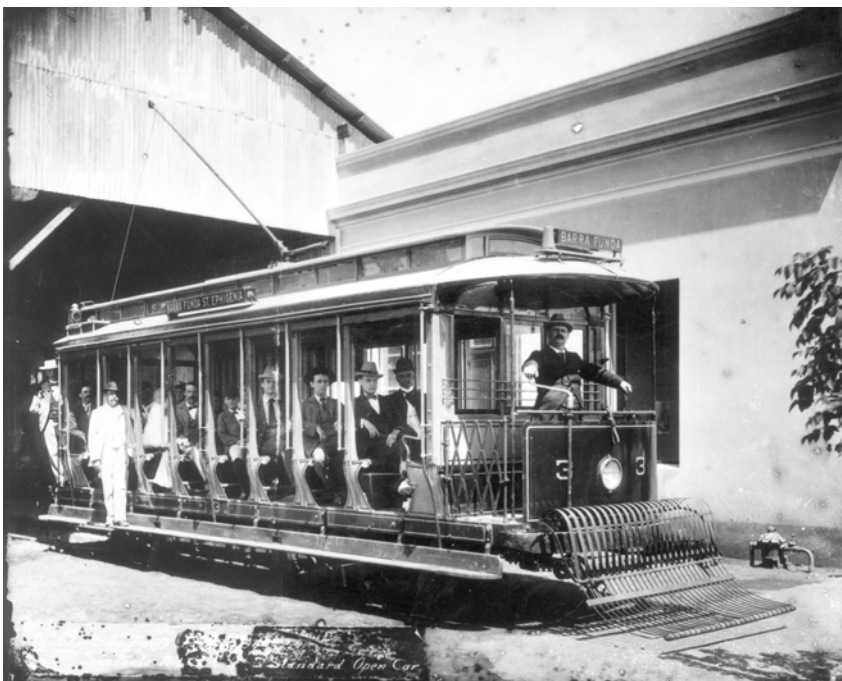


Imagem 10 – Carro aberto da linha Barra Funda - Santana Ifigênia, saindo de garagem com convidados.

Data: 1900. Fotógrafo: Guilherme Gaensly.

Fonte: Fundação de Patrimônio Histórico de Energia e Saneamento.



Imagem 11 – Alameda Barão de Limeira, destacando a linha de bonde e o sistema de alimentação elétrica, nesta tomada em direção ao bairro.

Data: 05 dez. 1900. Fotógrafo: Guilherme Gaensly.

Fonte: Fundação de Patrimônio Histórico de Energia e Saneamento.

Para o evento de inauguração da linha de bonde foram destinados seis bondes para que pudessem levar as autoridades, a imprensa, os convidados e algumas pessoas do povo. A inauguração ocorreu em 7 de maio de 1900, quando ocorreu um banquete de comemoração, conforme imagem 11 e foi um momento marcante para a população que se aglomerava para o ver o bonde, conforme demonstra a imagem 12. Assim descreve Oswald de Andrade:

“A cidade tomou um aspecto de revolução. Todos se locomoviam, procuravam ver. E os mais afoitos queriam ir até a temeridade de entrar no bonde, andar de bonde elétrico!

Naquele dia de estréia ninguém pagava passagem, era de graça. A afluência tornou-se portanto, enorme. No centro agitado, eu desci a Ladeira de São João, que não era ainda a Avenida de hoje. Fiquei na esquina da Rua Libero Badaró, olhando para o Largo de São Bento, de onde devia sair a maravilha mecânica.

A tarde caía. Todos reclamavam. Por que não vem? Anunciava-se que a primeira linha construída era a da Barra Funda. – É para a casa do prefeito! O bonde deixava o Largo São Bento, entrava na Rua Libero Badaró, subia a Rua São João”.⁵⁹

⁵⁹ ANDRADE, Oswald. Um homem sem profissão: sob as ordens da mamãe. São Paulo: Globo. Secretaria do Estado da Cultura de São Paulo, 1990. (obras completas de Oswald de Andrade, v. 1). p.48.

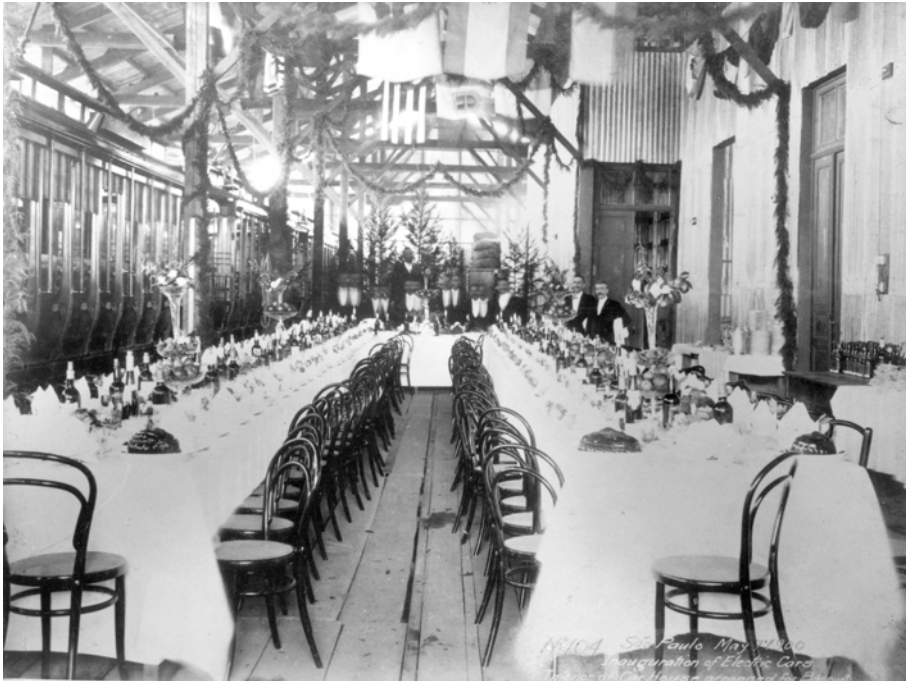


Imagem 12 – Vista interna da Casa de Carros, à Alameda Barão de Limeira, preparado para banquete comemorativo da inauguração da linha de bonde Barra Funda-São Bento. Data: 7 de maio 1900. Fotógrafo: Guilherme Gaensly. Fonte: Fundação de Patrimônio Histórico de Energia e Saneamento.



Imagem 13 – Multidão cerca o primeiro bonde a circular durante a inauguração, em 07.05.1900, da linha Barra Funda-São Bento, ao longo da Alameda Barão de Limeira, no trecho em frente a Casa de Carros. Data: 1900. Fonte: Fundação de Patrimônio Histórico de Energia e Saneamento.

A primeira linha de bonde elétrico, que ligava a Barra Funda ao Largo do São Bento, tinha 6,7 km de extensão e seu itinerário era: Praça Antônio Prado, ruas Rosário, Boa Vista, Largo São Bento, ruas Libero Badaró, São João, Seminário, Ladeira e Santa Efigênia, Rua General Osório, alamedas Barão de Limeira, Eduardo Prado, ruas Barra Funda, Lopes de Oliveira, Palmeiras, Sebastião Pereira, Largo do Arouche, Praça da República, ruas 7 de abril, D. José de Barros,

Barão de Itapetininga, Viaduto do Chá, ruas Direita, XV de novembro, Praça Antônio Prado. O itinerário sofreu modificações em função da implantação de novas linhas, sendo a linha extinta em 25 de novembro de 1961.⁶⁰

A circulação de bondes elétricos e a proximidade de bairros aristocráticos como Campos Elíseos contribuíram para o adensamento populacional do bairro e seu desenvolvimento comercial, atraindo industriais e a classe média cafeeira a residir e investir na Barra Funda.

O planejamento urbano no início do século XX foi marcado pela passagem, do urbanismo que tinha como princípio a visão estética sanitária, para a visão da racionalidade, técnica e solução para a circulação (sistema viário). Esta visão foi defendida por Victor da Silva Freire, que conduziu a Diretoria de Obras da prefeitura de 1899 a 1926, onde, segundo Feldman,

*“destaca a preocupação com áreas de expansão, a necessidade de controle da municipalidade para abertura de novos bairros, a criação de um sistema de parques públicos, e a instituição de instrumentos de desapropriação e de contribuição de melhoria para diminuir os ganhos especulativos dos proprietários com as obras públicas”.*⁶¹

Os engenheiros paulistanos, influenciados pelo modelo de planejamento urbano adotado na Europa, buscavam o fortalecimento da racionalidade e a resolução de problemas mais técnicos através de planos de melhoramentos, tais como a distribuição de água, o saneamento, a circulação e a legislação urbanística, para minimizar os conflitos que passaram a figurar na cidade, em função do aumento populacional e da diversidade de usos identificados em vários pontos da cidade, inclusive de áreas consolidadas.

*“Não resta dúvida que as principais áreas industriais acompanham as vias férreas: (...) Barra Funda, Água Branca, Lapa e Osasco acompanham a Santos-Jundiaí e Sorocabana. (...) O parque industrial paulistano é caracterizado pelo predomínio de fábricas de tamanho médio e pequeno, destinadas principalmente à transformação, o que se presencia é a intercalação de estabelecimentos fabris no meio de residências proletárias e, conseqüentemente, o aparecimento de verdadeiros bairros mistos, industriais e residenciais a um só tempo”.*⁶²

Em 1911, ao encerrar sua gestão, o prefeito Antônio da Silva Prado apresenta uma proposta de intervenção para o centro, com base no projeto anteriormente desenvolvido por Silva Telles, elaborado por seu auxiliar direto, Victor da Silva Freire, que aborda de forma articulada aspectos viários e o desenvolvimento urbano, com a finalidade de preparar São Paulo para o crescimento decorrente da industrialização.

⁶⁰ STIEL, Waldemar Corrêa. História dos Transportes Coletivos de São Paulo. São Paulo: McGraw-Hill do Brasil: EDUSP, 1978. p.209.

⁶¹ FELDMAN, Sarah. Planejamento e zoneamento. São Paulo: 1947 a 1972. São Paulo: EDUSP/FAPESP, 2005. p.42.

⁶² AZEVEDO, Aroldo de. A Cidade de São Paulo – Estudos de Geografia Urbana. Vol. II: A Evolução Urbana. Associação dos Geógrafos Brasileiros. São Paulo: Companhia Editora Nacional. 1958. p.104-5.

A proposta consistia em executar um anel viário composto pelas ruas Libero Badaró, Benjamim Constant e Boa Vista, com a finalidade de descongestionar o centro tradicional. Entre os pontos estratégicos da proposta estava o alargamento da Av. São João, ligando os Campos Elíseos ao Centro, assim como, torná-la um importante eixo de comunicação com os novos bairros, no vetor oeste, inclusive, com a Barra Funda.

*“É a partir da obra de Freire que o urbanismo enquanto ciência vai se difundir como elemento de suporte para as ações que o setor de obras da prefeitura de São Paulo vai desempenhar a partir de então”.*⁶³

O conceito de análise urbana utilizado por Victor da Silva Freire materializa com a elaboração das posturas de edificações, Ato nº 900 de 19 de maio de 1916 e da lei de arreamento, Lei nº 2611 de 20 de junho de 1923.

Superada a visão estritamente estética e sanitária, em 1923 são propostas as primeiras zonas para a cidade de São Paulo, assim definidas: central, urbana, suburbana e rural, para que distinguíssem as formas de ocupação de cada parte do território, com a finalidade de organização social, espacial e econômica.

*“Em 1923, incluíram-se na fórmula urbanística as regras ‘modernas’ de abertura de loteamentos, o que significava a associação da atividade de arrear com o uso e ocupação do lote. Deu-se assim mais um passo – indireto e aos pedaços – na direção de um zoneamento de usos e densidades”.*⁶⁴

Para equacionar as distorções urbanas foi criada em 1924 a Comissão Técnica do Plano da Cidade e em 1925, a Seção de Cadastro e Urbanismo na Diretoria de Obras e Viação, de modo a constituir uma nova postura da administração municipal em intervenções urbanísticas e melhoramentos.

*“A Seção de Cadastro e Urbanismo tinha como incumbência elaborar o plano geral, organizar o cadastro, fixar e fiscalizar alinhamentos e nivelamento (...) elaborar um plano geral de viação, remodelação, embelezamento, melhoramentos, extensão e sistematização para regular o desenvolvimento e vida da cidade”.*⁶⁵

A verticalização da cidade, verificada, principalmente, a partir de 1920, regulamentada em 1929 por meio do Código Arthur Saboya, coloca novas questões ao desenvolvimento da cidade, na medida em que vai impondo novos parâmetros edilícios e de ocupação. Considerando que na região central era proibida a construção de habitações multifamiliares populares e as existentes deveriam ser demolidas, a cidade se expande horizontalmente. Ao mesmo tempo em que há uma regulação significativa da região central e bairros nobres da cidade de São Paulo, bairros periféricos e próximos a áreas ambientalmente desfavoráveis,

⁶³ SIMÕES JR, José Geraldo. O setor de obras públicas e as origens do urbanismo na cidade de São Paulo. Dissertação de Mestrado, EAESP/FGV. São Paulo, 1990. p.2.

⁶⁴ ROLNIK, Raquel. A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP, 2003. 3ª ed. p.49.

⁶⁵ FELDMAN. op. cit. p.20.

como da várzea do rio Tietê, passam a ser ocupadas pela população de baixa renda, e nesse contexto, a Barra Funda passa a ser caracterizada como bairro industrial e operário.

Os operários, com baixos salários e longas jornadas de trabalho, não dispunham de recursos suficientes para alimentação, moradia e transporte. A grande demanda habitacional gerada pelo crescimento acelerado da cidade fez com que bairros sofressem o processo de encortiçamento, abandono e descaso.

As moradias populares situavam-se nas zonas fabris dos bairros mais antigos da cidade, tais como Brás, Bresser, Barra Funda, Bom Retiro, Belém. A concentração de indústrias nesses bairros e a proximidade do centro tradicional facilitavam a construção de casas operárias e, até mesmo, de cortiços.⁶⁶

*“A moradia, tomada em sentido amplo como tudo aquilo que nasce em torno da presença da fábrica, é simultaneamente o tempo, o espaço e as únicas representações positivas que dão conta do mundo operário como território de uma vida social. É este território que dá uma identidade aos trabalhadores, composto dos detalhes variados e exclusivos com que se encena o mundo associativo do trabalho. E, exatamente dele nasceria o impulso coletivo em direção à fábrica, levando-a a se expor publicamente para a sociedade e para a cidade”.*⁶⁷

Com o tempo, as manifestações operárias ultrapassam os muros das fábricas, através da realização de passeatas, comícios e grandes assembléias, sendo a greve geral de 1917 o marco desse grande movimento de reivindicações relacionadas com as condições precárias de trabalho, colocando o Estado em situação de enfrentamento dessas questões.

*“A cidade industrial se fez em torno da fábrica, mas nela recusou estruturar seu próprio conhecimento. Por muitos anos, este centro silencioso se exprimiu na vida social das casas, ruas e celebrações através das quais se formava, heterogênea e hierarquicamente, uma população proletária. Da interação entre o mundo industrial privado e o mundo público da moradia emergiu a greve e o protesto coletivo dos trabalhadores, abrindo o círculo em direção à cidade. Ritmo único e multiplicado que dá a medida da classe operária: o movimento político que se universaliza pela cidade através de seus rituais representa aquilo que a funda como uma imagem espacial, que quer um lugar físico e simbólico para sua existência e para sua perpetuação”.*⁶⁸

A cidade de São Paulo foi marcada por inúmeras transformações sociais, econômicas, políticas e culturais na década de 1920, que tiveram origem na crise econômica resultante da Primeira Guerra Mundial em (1914-1918); da greve geral de 1917, do bombardeio de São Paulo em 1924; da crise do café em 1929.

⁶⁶ BLAY. In Pasternak e Mautner, 1982.

⁶⁷ PAOLI, Maria Célia. São Paulo operária e suas imagens (1900-1940). In Espaço & Debates: Revista de Estudos Regionais e Urbanos. NERU. São Paulo: Editora Cortez. Ano , nº 33, 1991. p.36-7.

⁶⁸ Idem, ibidem. p.40.

No campo urbanístico, o Estado passa a ter um papel mais intervencionista, sendo a renovação do contrato da Light em 1927 o marco de uma disputa política quanto aos rumos do planejamento urbano.

*“O plano desenvolvido pela Light & Power e apresentado a Prefeitura Municipal de São Paulo, em 1927, abrangia principalmente diretrizes de caráter operacional para os sistemas existentes – como a substituição e modernização da frota de bondes e equipamentos, a revisão de itinerários, horários, paradas e forma de cobrança e, especialmente, a adequação do sistema sobre trilhos a intensificação do tráfego geral da cidade”.*⁶⁹

A proposta apresentada pela Light contrapunha-se às propostas desenvolvidas por Prestes Maia e Ulhôa Cintra, que se consolidaram como o Plano de Avenidas. O grande eixo desse plano era a melhoria do sistema viário, assim como propunha uma forma de organização da cidade em círculos concêntricos (centro-periferia) e setores de círculo. E, segundo Villaça⁷⁰, em função da geografia da cidade, mesmo considerando as barreiras físicas (rios, várzeas, ferrovias), foi possível que esse modelo se reproduzisse em todas as direções.

Um estudo para o Plano de Avenidas para a cidade de São Paulo, elaborado por Prestes Maia, teve como base os estudos sobre os melhoramentos de São Paulo realizados por Ulhôa Cintra, entre 1924 e 1926, junto a Comissão Técnica do Plano da Cidade, da Diretoria de Obras e Viação da prefeitura de São Paulo.

O Plano de Avenidas, publicado em 1930, é uma demonstração clara dos interesses impostos no período de consolidação do campo do planejamento urbano paulista, ao direcionar o crescimento ilimitado da área urbanizada, enquanto que a área central recebe tratamento voltado à racionalidade viária e a monumentalidade.

Esse plano orienta o desenvolvimento da cidade a partir da melhoria de seus fluxos, onde vias seriam alargadas, praças abertas, modificações que permitiriam a construção de edifícios importantes para a cidade e a criação de eixos para a composição de perspectivas monumentais de determinados trechos. Seu objetivo era a reorganização do sistema viário através da implantação de uma malha viária radial-perimetral voltada para o descongestionamento do centro da cidade, através de um sistema articulado de avenidas e viadutos, permitindo a expansão do centro além do vale do Anhangabaú e da várzea do Carmo.

⁶⁹ ZIONI, Silvana. Transporte Público em São Paulo. Dissertação de mestrado. FAUUSP, 1999. p.63.

⁷⁰VILLAÇA, Flávio. Espaço intra-urbano no Brasil – São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 1998.

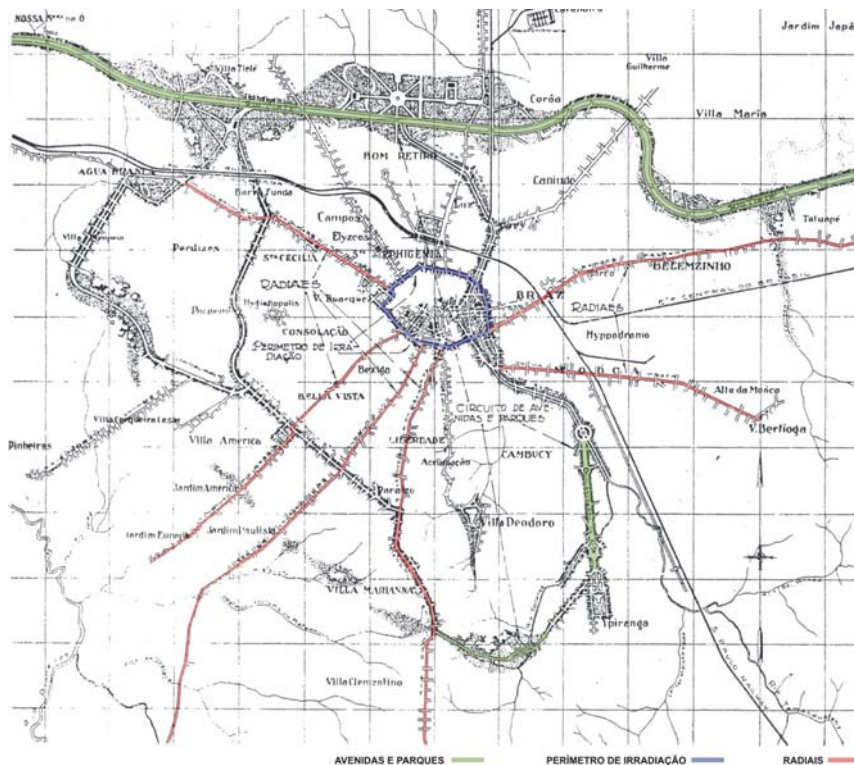


Ilustração 2 – Esquema do perímetro de irradiação, radiais e circuitos de avenidas e parques (parkways). Prestes Maia e Ulhôa Cintra .

Fonte: Toledo, Benedito Lima de. Prestes Maia e a Origem do Urbanismo Moderno em São Paulo – São Paulo, Empresa das Artes, 1996.

Antecedendo a consolidação da versão definitiva do perímetro de irradiação que seria implantado por Prestes Maia, há entre seus traçados o melhoramento na então Al. Barão de Limeira, que cruzaria a quadra da Chácara do Carvalho e se conectaria, por meio de uma rotatória, à Av. Angélica até encontrar a Av. Paulista. Isto é, uma intervenção para facilitar a circulação entre os bairros do setor sudoeste com o centro da cidade sem, contudo, considerar a interferência de tal ação nos bairros que estão em seu caminho. Porém, sua implementação ocorre a partir dos anos 40, com uma versão adaptada.

O reflexo da produção urbanística deu-se com a transformação da paisagem urbana de São Paulo, onde a caracterização colonial passa a incorporar novos elementos arquitetônicos e urbanísticos, com a abertura de grandes vias, implantação de prédios monumentais, criação de grandes praças, ao mesmo tempo em que se estabelece um processo de segregação espacial e social, marcada pela diferenciação dos padrões de ocupação que se configura nas áreas separadas pelo rio Tamanduateí.

As realizações promovidas pelo Estado no campo do urbanismo pouco alteraram o perfil da Barra Funda, que pela proximidade do centro e permanência do Conselheiro Antônio da Silva Prado no bairro, manteve suas características residencial e mista, nas partes alta e baixa, respectivamente. E, apesar da pouca incidência do planejamento urbano nesse período na Barra Funda, as avaliações e reavaliações sobre o papel da administração municipal

como regulador do crescimento da cidade e os diversos estudos desenvolvidos por engenheiros, arquitetos e urbanistas para a cidade subsidiaram a formulação de um plano de conjunto, o Plano de Avenidas. Esse plano foi parcialmente implantado no período seguinte e definiu o vetor de expansão da cidade.

2. DINÂMICAS URBANAS E SUAS INTERFACES NAS TRANSFORMAÇÕES DO BAIRRO

2.1. O IMPACTO DOS MOVIMENTOS POLÍTICOS, SOCIAIS E ECONÔMICOS SOBRE A BARRA FUNDA

Após 1929, com a queda do preço do café, ocorre a primeira grande transformação na Barra Funda. Para identificar e compreender como as transformações políticas, sociais e econômicas tiveram efeito no espaço urbano da Barra Funda, tomamos como base o arruamento do bairro representado nos mapas do período anterior.

Ao confrontar as informações historiográficas sobre o bairro, levando em conta possíveis imprecisões, foi possível constatar com as bases cartográficas que as intervenções promovidas pelo poder público e pela iniciativa privada alteraram a configuração espacial do bairro. As intervenções resultaram na incorporação de áreas ao bairro, como, por exemplo, as áreas remanescentes da retificação do rio Tietê, que passaram a ser denominadas Barra Funda.

Analisando o Mapa Topográfico da Cidade de São Paulo de 1930 (mapa 9), verificamos que a ocupação na parte baixa da Barra Funda é esparsa, onde a disposição das quadras entre a ferrovia e o rio Tietê tem uma configuração mais homogênea, as quadras são menores e regulares, e algumas chegam muito próximo aos meandros do rio. Nesta área são identificadas grandes lagoas, um emissário de esgoto que a corta transversalmente e um córrego que a corta diagonalmente. O córrego pode ser transposto por duas passagens de pedestres situadas entre as ruas Luzitânia e Baixa. A existência destes elementos impôs restrições à ocupação da várzea, identificando-se, assim, muitas áreas desocupadas.

Apesar das limitações impostas pelos recursos naturais, a parte de baixo do bairro apresentava adensamento construtivo significativo entre a Rua do Bosque e as estradas de ferro. Esta ocupação, em sua maioria, era composta por lotes pequenos. As edificações maiores estavam concentradas às margens da ferrovia e da Estação Barra Funda, e também foi possível identificar o parque industrial Francisco Matarazzo na Avenida Água Branca.

A parte de cima do bairro era, praticamente, uma extensão de Santa Cecília e Campos Elíseos, onde se identificavam lotes residenciais maiores ficando, assim, evidente a segregação do bairro motivada pela implantação da ferrovia. As ligações entre a parte de cima e de baixo se davam pelas ruas Assis e Anhanguera.

Fazendo uma comparação desse mapa de 1930 com o mapa da cidade de São Paulo de 1924, não foram identificadas alterações no arruamento da Barra Funda. Porém, ao compará-lo com o mapa da cidade de São Paulo de 1913, foi possível perceber que houve maior adensamento construtivo na parte baixa. Desta forma, à medida que as indústrias se fixavam às margens da Estação

Barra Funda e da ferrovia na década de 1920, as habitações populares também se constituíam, isto é, houve um processo de consolidação do bairro com padrão popular. Por outro lado, ao compararmos a parte de cima com a parte de baixo, verificamos que a primeira se encontrava consolidada, adensada, enquanto que a segunda, mesmo com o adensamento identificado, apresentava uma ocupação esparsa.

Diante deste quadro, ao compararmos a representação do ambiente construído da Barra Funda com o momento político, econômico e social da cidade, constatamos que a ausência de parâmetros urbanísticos específicos para o bairro fizeram com que o tamanho dos lotes situados entre as Rua Lopes de Oliveira e Albuquerque Lins muito se aproximasse do tamanho dos lotes da parte baixa do bairro, uniformizando o tipo de ocupação entre as duas partes do bairro, inclusive, em função da crise econômica na cidade na década de 1920. Isso demonstra que, mesmo com a realização de estudos, planos e programas para a cidade de São Paulo, o eixo de desenvolvimento definido a partir do centro da cidade em direção aos bairros de elite permitiu o assentamento esparsa e espontâneo na cidade, onde, segundo Langenbuch, a planta de 1930:

*“revela a permanência, em seus traços gerais, de uma característica que marca São Paulo desde fins do século passado. Trata-se da pequena densidade de edificação, apresentada por grande parte da cidade”.*⁷¹

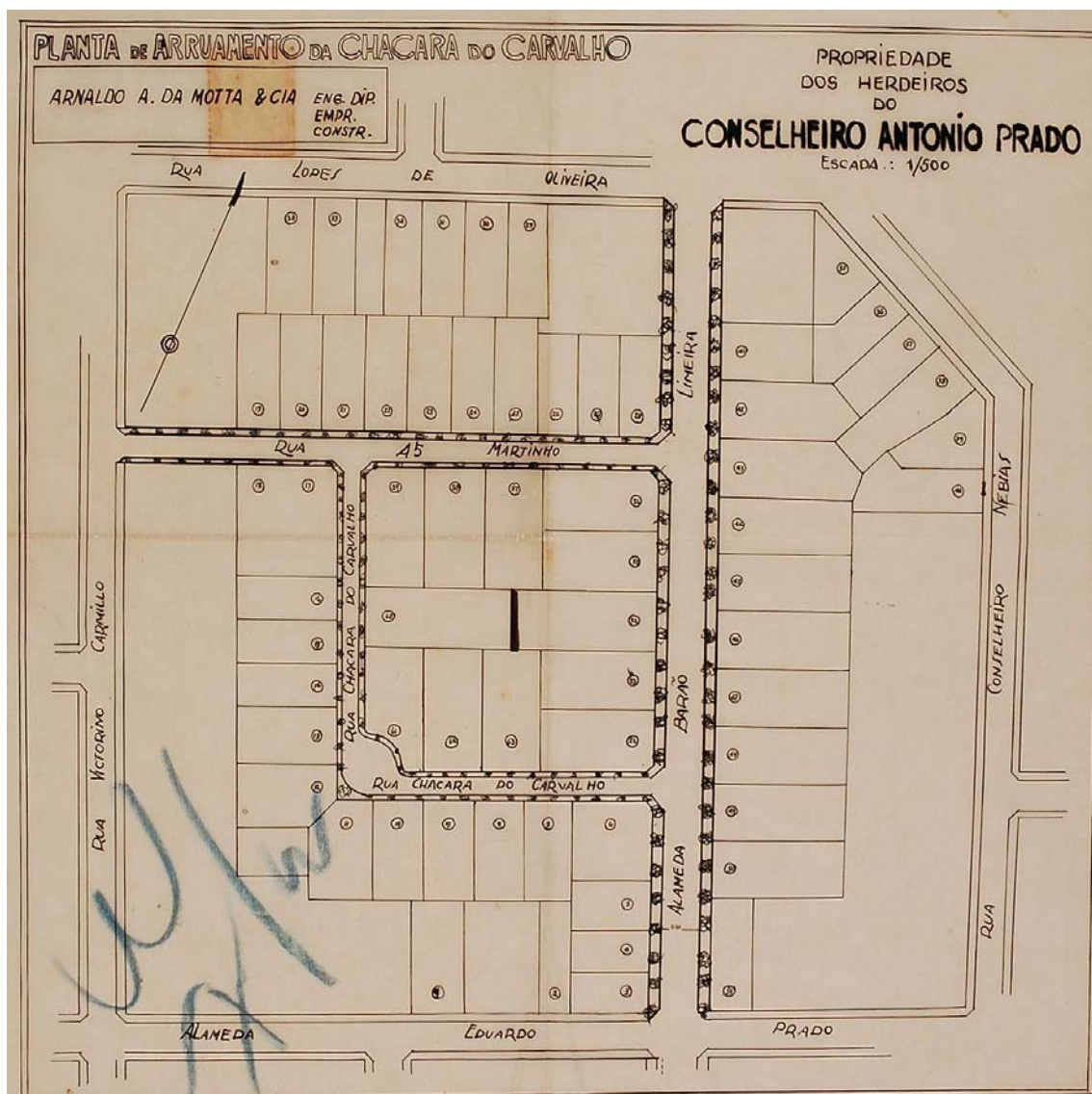
Nesse processo de modificação do perfil populacional do bairro e do tipo de ocupação que se consolidava, conforme a planta do arruamento da Chácara do Carvalho, elaborada por Arnaldo A. da Motta e Cia. (mapa 10), o lote onde se situava a Chácara do Carvalho foi desmembrado em lotes menores por Hermínia, que herdou o imóvel quando da morte de seu pai, o Conselheiro Antonio da Silva Prado em 1929, e nele viveu até 1931⁷².

A planta do arruamento foi obtida no acervo Aguirra do Museu Paulista, na qual a área de aproximadamente cem mil metros quadrados demonstra a proposta de subdivisão da gleba em 51 lotes, inclusive na área onde fora construído o palacete da Chácara do Carvalho, ficando remanescentes algumas áreas compostas pelas esquinas das ruas Vitorino Carmilo e Lopes de Oliveira, Rua Lopes de Oliveira e Alameda Barão de Limeira, Rua Conselheiro Nébias e Alameda Eduardo Prado e Alameda Eduardo Prado com a Rua Vitorino Carmilo. Ao comparar essa planta de arruamento à planta da cidade de São Paulo de 1930, foi possível identificar que esses imóveis remanescentes já haviam sido desmembrados da gleba da Chácara do Carvalho e, por isso não foram representados.

⁷¹ LANGENBUCH, Juergen R. A estruturação da Grande São Paulo - Estudo de Geografia Urbana. Rio de Janeiro, IBGE, 1971. p.134.

⁷² HOMEM, Maria Cecília Naclério. O Palacete Paulistano e outras formas de morar da elite cafeeira: 1867-1918. São Paulo: Martins Fontes, 1996.

Mapa 10 – Planta de Arruamento da Chácara do Carvalho



Fonte: Museu Paulista da Universidade de São Paulo – Acervo Aguirra – sem data.

No interior da área loteada, foram abertas as ruas Chácara do Carvalho, São Martinho e Al. Barão de Limeira, situação que se manteve até 2001. Contudo, devido ao tempo decorrido, não foi possível aferir a dimensão dos lotes, mas sim que o desmembramento de 1935 foi executado.

O lote onde foi construído o palacete da Chácara do Carvalho não foi desmembrado, de modo que este lote é utilizado pelo Instituto Boni Consilli, com uma escola, e apresenta novas edificações.

Apesar de as imagens 13 a 16 retratarem a atualidade, sua utilização se torna necessária para demonstrar os efeitos do desmembramento e do processo de verticalização, principalmente na Alameda Barão de Limeira, que se delineou na cidade a partir dos anos 40. Porém, as imagens não têm por finalidade discorrer sobre a tipologia das edificações, mas demonstrar como o

desmembramento contribuiu com a mistura de usos e padrão de ocupação que caracterizou o bairro.



Imagens 14 e 15 – Casarões situados a Rua Barão de Limeira e Rua São Martinho.
Fotógrafo: Rita Canutti, 2007.



Imagens 16 e 17 – Edifícios situados a R. Barão de Limeira.
Fotógrafo: Rita Canutti, 2007.

Na área onde está inserido o palacete da Chácara do Carvalho é possível ver sua edificação, porém, no decorrer dos anos, outras edificações foram erguidas no seu entorno, que descaracterizam seu conjunto, inclusive com edificações que obstruem sua visão, conforme demonstram as imagens 17 e 18.



Fotos 18 e 19 – Vistas da Chácara do Carvalho – Palacete (esquerda) e construções novas (direita)
Fotógrafo: Rita Canutti, 2007.

Em meados de 1940, ocorreram modificações mais expressivas na parte baixa do bairro, com o início das obras de retificação do rio Tietê na região. Entretanto, as obras de retificação do rio Tietê pouco contribuíram para o desenvolvimento do bairro. A drenagem das áreas remanescentes não foi viabilizada, sendo mantidos o córrego e Ribeirão da Água Preta sem o devido tratamento de vazão, resultando em constantes enchentes no bairro.

Na planta da cidade de São Paulo e municípios circunvizinhos, organizada pela Repartição de Eletricidade da The São Paulo Tramway Light e Power Co Ltd. em janeiro de 1943 (mapa 11), verificamos que as modificações ocorridas na Barra Funda estiveram relacionadas aos programas de melhoramentos viários definidos em períodos anteriores, onde se buscou, sistematicamente, a ocupação da várzea do rio Tietê, que manteve uma grande área desocupada entre a Barra Funda e a Lapa. A realização de abertura de vias e prolongamentos foi mais perceptível na parte baixa do bairro, continuando a ocupação na direção oeste, no sentido Água Branca, porém sempre próxima à ferrovia, que apresentava menor propensão a enchentes.

Obras viárias foram realizadas entre 1930 e 1945, sendo o prolongamento da Av. Pacaembu uma das grandes intervenções realizadas na Barra Funda de cima, que se tornou mais um elemento de fragmentação do bairro, pois interrompe o traçado do bairro, ao mesmo tempo em que estabelece um processo de aproximação das quadras situadas a leste da Av. Pacaembu aos Campos Elíseos e Santa Cecília, tendo como efeito a dificuldade de dissociar a Barra Funda de cima desses bairros. Foram realizadas, também, intervenções na Av. General Olímpio da Silveira, Av. Francisco Matarazzo e Av. Rudge, mais largas e por onde passavam linhas de bonde e ônibus refletindo maior utilização comercial nesses trechos.

INSERIR MAPA 9

INSERIR MAPA 11

2.2. INDUSTRIALIZAÇÃO E TRABALHO OPERÁRIO

Em 1929, com a quebra da bolsa de Nova York, houve uma drástica redução do preço da saca de café. A queda do preço do café, principal produto da economia paulista, interferiu no processo de desenvolvimento econômico do Estado, não sendo, entretanto, capaz de interrompê-lo. Conforme observou Azevedo:

*“A terceira década do século atual, ninguém poderia ter nenhuma dúvida a respeito da marcha ascensional da capital paulista. Debalde a crise cafeeira, que se seguiu ao ‘crack’ da bolsa de Nova York (1929), abalou em seus alicerces a economia paulista. Debalde os acontecimentos políticos, como as revoluções de 1924 e 1930 e a constitucionalista de 1932, além das vicissitudes que se lhes seguiram, convulsionaram e perturbaram a vida da população do Estado. Debalde a segunda Grande Guerra (1939-1945), em seus reflexos sobre o nosso país, criou problemas de toda a espécie, para seu comércio e para sua atividade industrial. Nada disso foi capaz de interromper ou, mesmo, arrefecer o ritmo de crescimento e a expansão da metrópole paulista. As estatísticas referentes a esse período dão saltos de assombrar. Aumenta ininterruptamente sua população, amplia-se cada vez mais sua área urbana, consolida-se sua posição na liderança econômica e cultural do Estado e até do país. Um espetáculo, ao mesmo tempo, admirável e confortador”.*⁷³

As oscilações nos campos político e econômico fizeram com que o crescimento do setor industrial fosse mais lento, com menor poder de investimentos privados para seu desenvolvimento. Diante do quadro de diminuição das vendas e competição entre as mercadorias nacionais e estrangeiras, os fazendeiros, industriais e comerciantes buscaram se organizar.

○ governo foi pressionado para aumentar a taxa de juros dos produtos importados, e fazer com que os produtos nacionais pudessem competir em preço com os importados.

○ novo regime político buscava fortalecer a economia nacional para torná-la menos dependente da economia mundial. A industrialização passou a ser o principal eixo de intervenção do Estado para a criação de um mercado interno, assim descrito por Singer:

“a grande mudança que se deu, após 1930, foi que o poder passou a dar máxima prioridade ao desenvolvimento do mercado interno, ao crescimento ‘para dentro’, adotando uma estratégia em que a industrialização aparece

⁷³ AZEVEDO, Aroldo de. A Cidade de São Paulo – Estudos de Geografia Urbana. Vol. II: A Evolução Urbana. Associação dos Geógrafos Brasileiros. São Paulo: Companhia Editora Nacional. 1958. p.141.

como instrumento para tornar a economia nacional o menos dependente possível do mercado mundial".⁷⁴

Com a crise da economia cafeeira e o avanço no processo de industrialização, um grande contingente de migrantes passou a viver na cidade. Constituiu-se assim, um mercado de produtores e consumidores que passaram a fazer parte da economia paulistana. Contudo, a elite manteve forte influência sobre o desenvolvimento da economia paulista.

"A mudança dos meios de produção não requer, necessariamente, mudança na composição da elite que controla e desfruta as novas fontes de riqueza".⁷⁵

Em 1929, a crise econômica refletiu-se na alta dos preços dos produtos importados, dificultando sua comercialização na cidade. As indústrias nacionais começaram a absorver esta fatia do mercado consumidor, dando início ao processo de substituição de importações. Os principais setores de atividade que se relacionaram a esse processo foram o têxtil e o alimentício, ou seja, bens de consumo não-duráveis.

Eram necessários investimentos em infra-estrutura de base e em serviços de fornecimento de energia elétrica para aumentar a capacidade produtiva do setor industrial no Estado de São Paulo. A ausência de um projeto de industrialização e de modernização produtiva no período anterior, acarretou em lentidão no desenvolvimento da indústria nacional, de modo que Vargas sofreu pressões por medidas intervencionistas. Para fortalecer a indústria nacional, outros setores começam a ter importância, tais como o metalúrgico, mecânico e químico.

Dessa forma, ao mesmo tempo em que os lucros dos fazendeiros-industriais aumentavam o custo de vida da população, também, aumentava. O conflito entre as classes sociais foi agravado com as reivindicações dos operários para que os salários fossem reajustados e estivessem em consonância com o custo de vida, assim como reivindicavam por definição de jornada de trabalho de oito horas diárias, proibição de contratação de menores de doze anos e de trabalho no domingo, entre outros. Os industriais reagiram com vigor a estas exigências, porém realizaram reuniões internas para discutir tais propostas. Entretanto, a adoção de medidas que mantiveram os interesses dos industriais resultaram em manifestações dos operários para pressionar o governo a tomar medidas para o controle e regulação destas atividades. Numa série de análises desenvolvidas pelo Departamento Estadual do Trabalho, Morse assinalou:

"era inteiramente ilusória a promessa de trabalho e prosperidade feita pela cidade. Suas indústrias não eram reguladas por legislação social adequada e não ofereciam segurança de emprego, e eles estavam sujeitos às

⁷⁴ SINGER, Paul. Interpretação do Brasil: uma experiência histórica de desenvolvimento. In: FAUSTO, Boris (org). História geral da civilização brasileira. O Brasil Republicano. Economia e Cultura (1930-1945). São Paulo: Difel, 1984. v. III. nº 4.

⁷⁵ DEAN, Warren. A Industrialização de São Paulo (1880-1945). São Paulo: Difusão Cultural. 2ª edição – coleção corpo e alma do Brasil. p.57.

*‘decepções e desastres’ inerentes à monocultura do café e a uma forma de organização industrial que não enfrentava eficientemente a competição”.*⁷⁶

Por outro lado, após inúmeras negociações acerca de uma regulamentação trabalhista, na década de 30 o governo nacional elaborou um decreto que estabelecia a jornada de oito horas de trabalho. Entretanto, as péssimas condições de trabalho oferecidas aos operários das indústrias se mantiveram.

*“Nos anos 30, um novo paradigma na relação do poder público com a cidade consolidou-se, o qual seria a base do populismo, no final dos anos 40, quando outra vez houve eleições na cidade”.*⁷⁷

A ocorrência de movimentos grevistas, em meados dos anos 30, levou os industriais a requererem junto ao governo federal a suspensão das leis trabalhistas. Tal pedido foi negado. Ao assumir essa postura, o governo foi alvo de reclamações dos paulistas, sobretudo pelo seu posicionamento político e nacionalista. Os paulistas buscavam o reconhecimento de sua autonomia sobre a economia do Estado.

*“Insistiam em que buscavam compelir Vargas a reconhecer as metas liberais da revolução de 1930: governo constitucional e autonomia local”.*⁷⁸

O processo de industrialização da cidade estava vinculado a outro processo, a urbanização. A falta de investimentos e intervenções voltados para o desenvolvimento urbano de São Paulo agravava suas deficiências em infra-estrutura e serviços públicos. Além disso, o direcionamento de ações estatais para a permanência e ampliação do processo de industrialização desconectado de seu efeito sobre o conjunto da cidade contribuiu para o aumento da deficiência do sistema de circulação de bondes elétricos, e tornou precário o serviço de iluminação pública e energia elétrica de parte da cidade.

O crescimento desordenado da cidade identificado até os anos 1940, acentuava as desigualdades entre as classes sociais e a disputa por localização, pois na década de 1930, a população paulistana ultrapassava a marca de um milhão de habitantes.

Apesar da indicação de crescimento populacional em bairros mais distantes do centro, tais como Capela do Socorro, Penha, Ipiranga, Nossa Senhora do Ó, Ipiranga, Lapa, entre outros, os bairros operários e industriais próximos ao centro eram os que mais cresciam até os anos 1940. Os bairros da Mooca, Brás, Belenzinho, Pari, Barra Funda, Santa Ifigênia estavam entre eles.⁷⁹

⁷⁶ MORSE, Richard M. De Comunidade a Metrópole. Biografia de São Paulo. Comissão do IV Centenário da cidade de São Paulo. Serviço de Comemorações Culturais. Editora Gráfica Irmãos Andrioli s/a. 1954. p.225.

⁷⁷ ROLNIK, Raquel. A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP, 2003. 3º ed. p.149.

⁷⁸ DEAN. op. cit. p.205.

⁷⁹ CORDEIRO, Simone Lucena. Moradia Popular na cidade de São Paulo (1930-1940) – Projetos e Ambições. Revista Histórica do Arquivo do Estado. Ed. 1. abr/2005. A autora utiliza como referência para definição desses dados os seguintes relatórios: Relatório sobre Habitações de São Paulo: Estudo Comparativo (PIERSON,

*“Na agenda dos governos federal e estadual figuravam, com prioridade, os grandes investimentos em infra-estrutura nas áreas de energia, transportes e indústrias de base. Como segunda prioridade estavam as questões trabalhistas e previdenciárias, depois as de saneamento, saúde, educação e habitação que, como problemas urbanos, estavam longe de serem resolvidos”.*⁸⁰

O direcionamento de investimentos estatais para suportar a industrialização acentuava a disputa por espaço urbano. A cidade começava a extrapolar seus limites administrativos para definição de políticas de desenvolvimento econômico. A questão da metrópole paulistana começava a surgir nas análises urbanas.

A cidade foi preparada para as mudanças no caráter da industrialização que passou a dar condições para a produção de bens de consumo duráveis, principalmente, com a instalação da indústria automobilística. As indústrias abrangiam vários setores produtivos, pois a Segunda Guerra Mundial contribuiu para a iniciativa de auto-suficiência, devido às dificuldades de importação. A localização das indústrias ao longo dos grandes eixos ferroviários deixou de ser interessante para os investidores.

As indústrias situadas em sub-distritos, tais como Brás, Mooca, Barra Funda, Belém, Bom Retiro eram caracterizadas pela tecnologia tradicional e de bens de consumo não-duráveis, que mantiveram uma forte relação com a ferrovia e com a mão-de-obra local, enquanto que as novas indústrias que começaram a se estabelecer na Grande São Paulo, nas proximidades das rodovias, apresentavam um segmento mais moderno e demandavam mão-de-obra mais especializada.

Os investimentos públicos no setor automobilístico passaram a ser preponderantes na cidade, incentivando alterações nos meios de transporte coletivo, como a maior utilização dos ônibus em detrimento de outros meios, tais como a ferrovia e os bondes, que entraram num processo de deterioração. Este investimento se apoiou, inclusive, pelo incentivo ao crescimento horizontal e periférico da cidade.

O processo de expansão do setor automobilístico que se iniciou no país e na Região Metropolitana de São Paulo orientou a realização de obras para remodelação do sistema de viário existente, tais como alargamento de vias, ampliação da malha viária, para que as diversas áreas da cidade tivessem um sistema de circulação mais eficiente.

As dinâmicas urbanas que caracterizaram o período foram marcadas pelo início de implementação do Plano de Avenidas e execução de grandes estudos e projetos urbanos. A efetivação dessas ações deu um novo impulso e

Donald. Revista do Arquivo Municipal. São Paulo: Departamento de Cultura da Prefeitura Municipal de São Paulo, 1941-1942) e Relatório sobre Lares e casas (CASTRO, M. Antonia de. Revista do Arquivo Municipal. São Paulo: Departamento de Cultura da Prefeitura Municipal de São Paulo, 1944).

⁸⁰ LAMPARELLI, Celso. Louis Joseph Lebret e a pesquisa urbano regional no Brasil: Crônicas tardias ou histórias prematuras. In Espaço & Debates: Revista de Estudos Regionais e Urbanos. NERU. São Paulo: Editora Cortez. Ano XIV, nº 37, 1994. p.94.

direcionamento ao desenvolvimento da cidade de São Paulo, inclusive com a consolidação do campo de urbanismo como elemento fundamental da administração municipal.

No campo físico-territorial, que nos interessa aprofundar, devido, principalmente, à atuação do Estado na produção do espaço urbano, até os anos 1950, a industrialização se manteve às margens dos eixos ferroviários. Dessa forma, a industrialização na Barra Funda se intensificou após a década de 1930, com o processo de substituição das importações. Além disso, a Barra Funda dispunha de vantagens locais que se agregavam à proximidade das estradas de ferro e seus equipamentos e a facilidade de acesso que seriam viabilizados com a retificação e canalização do rio Tietê e a abertura das marginais. Por outro lado, essas obras tinham por finalidade a ampliação das ligações entre o centro tradicional e a ferrovia, e não a otimização das áreas ociosas na parte baixa do bairro.

As iniciativas de introduzir a questão social e os problemas habitacionais no debate sobre urbanismo foram relevantes entre os anos de 1930 e 1940. O longo período de ditadura contribuiu com a dificuldade de incorporação efetiva da questão social ao campo do urbanismo. As intervenções na cidade mantiveram-se relacionadas aos interesses da classe dominante, composta nesse momento, pelos empresários industriais.

2.3. APROPRIAÇÃO DO ESPAÇO URBANO NA BARRA FUNDA E SUAS MANIFESTAÇÕES SOCIAIS

As indústrias de grande porte que se instalaram na parte baixa do bairro até os anos 1940 mantiveram-se, em sua maioria, por longo período no bairro, enquanto que na Barra Funda de cima permaneciam as pequenas oficinas.

A classe média que vivia na Barra Funda de cima, composta por fazendeiros, comerciantes, funcionários e industriais arruinados com a crise de 1929 começaram a alugar, vender ou entregar as suas residências aos credores. Deixando-se levar pelo êxodo, partiram, também, os proprietários que ainda contavam com alguns bens, que se deslocaram para novos distritos da cidade, mais modernos e elegantes⁸¹. Os novos proprietários transformaram em casas de cômodos, pensões ou cortiços as casas que foram alugadas ou vendidas, mudando o perfil da população residente na Barra Funda (de cima e de baixo).

A população de baixa renda que vivia na Barra Funda era predominantemente composta por trabalhadores informais, que faziam os serviços pesados da ferrovia e dos armazéns; as mulheres, na maioria, eram lavadeiras e domésticas; seus encontros eram marcados por religiosidade, sendo a música um elo marcante entre esse grupo. O bairro começou a enfrentar problemas

⁸¹ BRANCO, Frederico. Tristezas da Barra Funda. O Estado de São Paulo – suplemento literário 5.1.1963.

habitacionais devido aos cortiços, provocando a saída de muitos italianos que tinham escolhido a Barra Funda como seu bairro.

Com o perfil populacional do bairro alterado, as ocupações por indústrias na Barra Funda passaram a ser mais efetivas, devido à sua localização e à possibilidade de obtenção de mão-de-obra barata, inclusive, em função da implantação das Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo na Água Branca, ocorrida na década de 1920 e que passou a direcionar a localização das indústrias em seu entorno.

A ocupação na direção oeste, no sentido da Água Branca, teve início com a drenagem da várzea e retificação do rio, que permitiram melhor utilização nessa direção, em detrimento da direção leste, no sentido do Bom Retiro, em função das enchentes constantes. Entretanto, as obras de canalização e retificação do rio Tietê realizadas na década de 1940 não foram suficientes para sanar os problemas de drenagem da várzea da Barra Funda.

As intervenções da iniciativa privada de maior expressão ocorridas na Barra Funda entre os anos de 1929 e 1945 foram o desmembramento do lote denominado Chácara do Carvalho, onde se situava o palacete em que viveu o Conselheiro Antonio da Silva Prado, e a implantação da Vila dos Ferroviários. Estas intervenções alteraram o traçado do bairro, sendo que a implantação da Vila dos Ferroviários provocou o adensamento populacional numa porção da parte baixa do bairro e, mais uma vez, direcionou a expansão na direção oeste, no sentido da Água Branca.

O empreendimento denominado Vila dos Ferroviários foi viabilizado com recursos do Instituto de Aposentadoria e Pensões – IAP, na década de 1940, que buscou promover habitação social aos operários da estrada de ferro Sorocabana. Foram construídas 145 casas na Av. Tomas Edson.

A Vila Ferroviária representou um tipo de construção que buscou o enfrentamento do problema habitacional para os operários, visando, entre outras questões, melhorar a sua condição de vida e tornar acessível a aquisição da casa própria. Segundo Bonduki, parte das habitações sociais produzidas no âmbito dos IAPs haviam incorporado os princípios da arquitetura e do urbanismo modernos.⁸² Entretanto, se por um lado repensaram a implantação urbana, por outro, “nem todos os conjuntos dos IAPs inovaram em termos de urbanismo, arquitetura e propostas de habitação. Boa parte deles seguiu o senso e os princípios comuns, optando, de preferência pela casa unifamiliar, térrea, situada em loteamentos convencionais, ou seja, seguindo o padrão aceito e recomendado como ideal pelo gosto conservador e pelos higienistas para a moradia sadia do trabalhador”.⁸³ Nesse sentido, a Vila Ferroviária implantada na Barra Funda demonstra que sua concepção esteve associada aos moldes do loteamento convencional, conforme demonstra a imagem 20, estando inserida numa área com predominância de

⁸² BONDUKI. BONDUKI, Nabil. *Origens da habitação social no Brasil – arquitetura moderna, lei do inquilinato e difusão da casa própria*. 4ª edição – São Paulo: Estação Liberdade, 2004. p.134.

⁸³ Idem, *ibidem*. p.175.

atividades industriais, sendo este conjunto um dos indicadores da caracterização operária e industrial do bairro.



Imagem 20 – Vila dos Ferrovirios
Fotógrafo: Marcos Boldarini, 2006.

O crescimento da cidade de São Paulo trouxe à configuração original da Barra Funda, efeitos que, em alguma medida, acarretaram prejuízos para sua circulação e caracterização de alguns espaços coletivos.

2.4. O PAPEL DO ESTADO – ESTUDOS, PLANOS, PROJETOS E OBRAS PÚBLICAS NA BARRA FUNDA

O processo de elaboração de leis e decretos para regulamentar a forma de uso e ocupação do solo na cidade de São Paulo deu-se na década de 1930. Constatava-se que a maior parte da área ocupada da cidade estava em condição irregular, se comparada com os parâmetros urbanísticos legais vigentes.

Para evitar a continuidade da ilegalidade, Anhaia Mello, ao assumir a prefeitura após a Revolução de 1930, promulgou o Ato 25/30 que proibia a construção na cidade sem obtenção de alvará e em imóveis com testada para via pública oficial. Muitas manifestações contrárias fizeram com que o Ato 25/30 fosse revogado e, então, substituído pelo Ato 129/31, que embora fosse menos restritivo, não permitia o fornecimento de serviços públicos, tais como rede de água e esgoto a grande parte das áreas ‘urbanizadas’ na cidade.

*“A segunda metade dos anos 20 estabeleceria o padrão dominante da metrópole paulistana; um padrão baseado na expansão horizontal, no ônibus e no automóvel como meios de transporte, na autoconstrução dos assentamentos populares e numa quase total irregularidade perante as leis e códigos que determinavam o uso e a ocupação do solo na cidade”.*⁸⁴

⁸⁴ ROLNIK, Raquel. A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP, 2003. 3ª ed. p.165.

Em 1934, a questão da irregularidade urbana volta a ser considerada com a promulgação do Ato nº 663/34, que incorporou o conceito de zoneamento e estabeleceu dispositivos para sua regulação no Código de Obras Arthur Saboya. O Ato permaneceu em vigor por quase 40 anos, disciplinando o uso e a ocupação do solo apenas para alguns perímetros e ruas do município já consolidados, tais como os bairros dos Jardins, Higienópolis, Paulista. Os demais bairros, em especial os operários e industriais como a Barra Funda, permaneciam à margem da lei.

As variações no Código de Obras foram sendo introduzidas em função das especificidades e dos interesses envolvidos em cada área da cidade. Embora as alterações no código não avançassem na adoção de um zoneamento para a cidade, elas demonstravam a atuação do setor de urbanismo na utilização de mecanismos de zoneamento em áreas onde os interesses são mais complexos.

*“A partir dos anos de 1940, o questionamento da visão de urbanismo privilegiando obras viárias, e a reivindicação de novos instrumentos de controle do uso e ocupação do solo penetram o interior da administração municipal”.*⁸⁵

A partir dos anos de 1940 o Estado passa a ter uma visão mais abrangente dos problemas urbanos, dando ênfase a questão do sistema de transporte e ao empreendimento de obras de grande porte.

Com a precarização dos serviços dos transportes públicos operados pela Light até 1946, quando foram incorporados à recém-criada Companhia Municipal de Transporte Coletivo – CMTC, fazia-se premente a realização de intervenções para orientar o crescimento da cidade. É nesse contexto que parte das obras previstas no Plano de Avenidas é iniciada.

2.4.1. A execução das obras do Plano de Avenidas

O momento político favorável permitiu que as obras previstas no Plano de Avenidas fossem iniciadas nas gestões de Fábio Prado (1934-1937) e, em seguida, fossem continuadas na gestão de Prestes Maia (1938-1945) a frente da Prefeitura de São Paulo. Apesar de não ter sido realizado em sua totalidade, o Plano de Avenidas transformou o espaço urbano de São Paulo e suas formas de produção e apropriação. (ver ilustração 1)

*“A execução das obras viárias transformou a estrutura urbana da cidade e consolidou o padrão periférico de expansão apoiado no tripé: loteamento clandestino, autoconstrução e transporte por ônibus. Preparando a cidade para o desenvolvimento econômico que se concretizará nas décadas seguintes”.*⁸⁶

⁸⁵ FELDMAN, Sarah. Planejamento e zoneamento. São Paulo: 1947 a 1972. São Paulo: EDUSP/FAPESP, 2005. p.20.

⁸⁶ LEME, Maria Cristina da Silva (org) Urbanismo no Brasil: 1895-1965. São Paulo: Studio Nobel; FAUUSP; FUPAM, 1999. p.392.

Entre as propostas do Plano de Avenidas que afetaram o espaço urbano da Barra Funda, está a retificação do rio Tietê, o alargamento da Av. São João, o prolongamento da Av. Pacaembu, e a construção do Viaduto do Pacaembu, que ligaria o bairro à zona norte da cidade. Tais obras foram iniciadas na gestão de Prestes Maia, mas concluídas em médio e longo prazo.

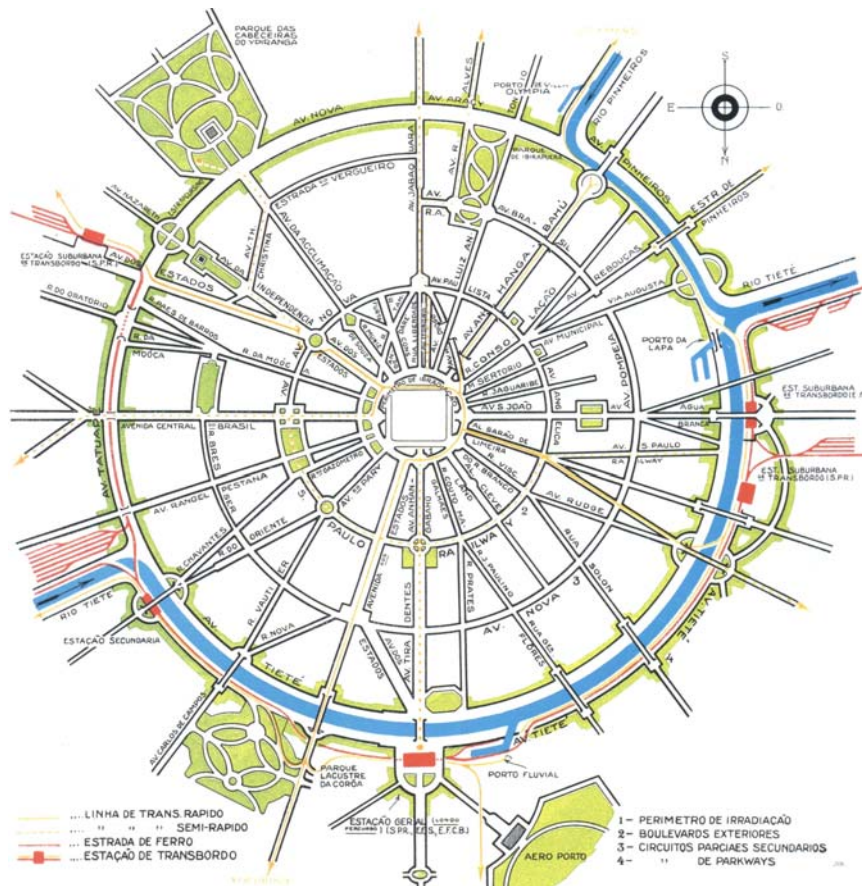


Ilustração 3 – Esquema teórico de São Paulo. Habilíssimo exercício, onde todo sistema viário é reduzido a formas geométricas essenciais, formado pelas radiais e perimetrais.
 Fonte: Toledo, Benedito Lima de. Prestes Maia e a Origem do Urbanismo Moderno em São Paulo – São Paulo, Empresa das Artes, 1996.

Para Maia, a marginal do rio Tietê seria uma via realmente espaçosa que se aproximaria do centro, devendo ser implantada e receber tratamento condizente com sua importância, enquanto que as estradas de ferro deveriam ser deslocadas para as margens do rio, minimizando a necessidade de implantação de viadutos e estimulando a concentração de indústrias na área, isto é, seria melhorada a relação da ferrovia com os bairros industriais. O traçado da marginal foi assim descrito:

“o trecho Braz-Barra Funda, que denominaremos boulevard da São Paulo Railway pode ser em parte tratado como avenida rápida, pelo aproveitamento das passagens em desnível existentes, e com a mínima obstrução do tráfego radial. A norte a segunda. linha de boulevards aproxima-se do centro e o trajeto rápido a que aludimos, prolongado de um

lado à direção a Lapa e doutro em direção a Villa Mathilde constituirá no sentido E-O uma via rápida".⁸⁷

O bairro da Barra Funda foi objeto de propostas de intervenções viárias, motivadas, principalmente, pela sua proximidade do centro. Com as intervenções viárias de grande porte, as atividades comerciais que se localizavam no entorno das estações foram deslocadas para os eixos viários onde havia grande circulação de pessoas na parte de cima do bairro e essas medidas contribuíram com o isolamento da parte de baixo do bairro.

2.4.2. A retificação do rio Tietê e seu rebatimento na Barra Funda

Os primeiros estudos de retificação do rio Tietê datam da década de 1890, com a identificação da área inundável, demonstrando que a área compreendida como várzea da Barra Funda era inadequada à ocupação urbana. (ver ilustração 4). Ao comparar o projeto de regularização do rio Tietê elaborado em 1893 ao plano de arruamento da Chácara do Carvalho de 1896, pressupomos que a ausência de proposta de arruamento para a porção de terra situada entre a ferrovia e o rio Tietê estabeleceu-se devido ao conhecimento de seu proprietário, o Conselheiro Antonio da Silva Prado, das restrições ambientais da área. Entretanto, a dimensão da área alagada identificada no final do século XIX já colocava a necessidade de soluções técnicas e urbanísticas para utilização dessa área, inclusive em função da proximidade da ferrovia.



Ilustração 4 – Projeto de retificação do rio Tietê proposto por Saturnino de Brito
Fonte: SILVA, Lysandro Pereira da. Comissão de Melhoramentos do Rio Tietê. 1950.

⁸⁷ MAIA, Francisco de Prestes. Estudo de um Plano de Avenidas para a cidade de São Paulo. São Paulo: Editora Melhoramentos, 1930. p.120.

Em 1923, a prefeitura autorizou a realização de estudos para a canalização e a regularização do Tietê, por meio do Decreto-lei nº 2644. Neste decreto destacam-se os artigos 1º, 3º e 4º, que permitiram à municipalidade o reconhecimento da situação fundiária das várzeas, assim como, determinar as áreas de seu interesse, para efetivação da posse daquilo que lhe pertence.⁸⁸

Para dar início à elaboração de um projeto de canalização e retificação do rio Tietê, em 1923, mesmo ano em que foi promulgado o Decreto, foi criada a Comissão de Melhoramentos do Rio Tietê. Esta Comissão foi, primeiramente, dirigida por Saturnino de Brito que fez um estudo completo sobre a retificação do rio, publicando sua proposta em 1926, conforme demonstra a ilustração 5.

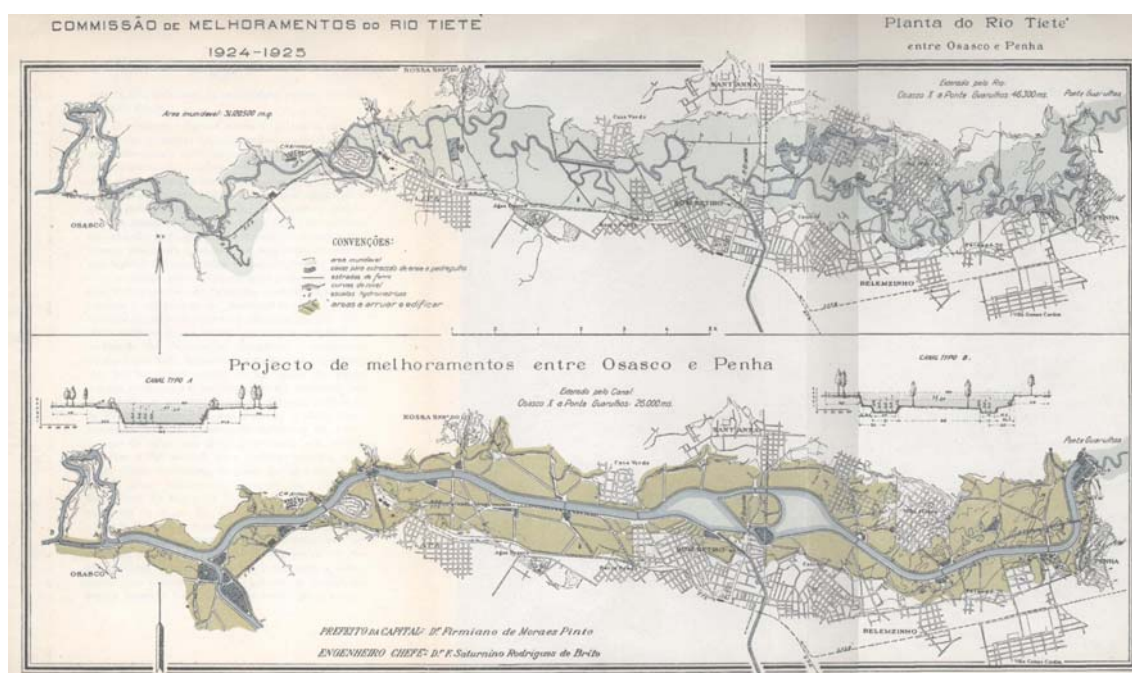


Ilustração 5 – Projeto de retificação do rio Tietê proposto por Saturnino de Brito
Fonte: SILVA. op. cit. 1950.

A Comissão de Melhoramentos do rio Tietê foi reorganizada em 1928 pelo então prefeito Pires do Rio, e coordenada por Ulhôa Cintra, que complementou os levantamentos topográficos necessários às desapropriações e a localização do canal, fazendo algumas modificações no projeto original, tais como a redução do canal e da faixa das marginais para minimizar os custos com desapropriações. No entanto, a grave crise econômica de 1929 e a revolução de 1930 fizeram com que os trabalhos fossem interrompidos, sendo os mesmos retomados em 1937, na administração municipal de Fábio Prado. A retificação foi iniciada em 1938 no trecho de Osasco, sendo realizada a construção do trecho de canal de São Paulo nos anos de 1939 a 1948.

⁸⁸ SILVA, Lysandro Pereira da. Comissão de Melhoramentos do Rio Tietê. Relatório apresentado pelo eng. Lysandro Pereira da Silva, chefe da Comissão de Melhoramentos dos rios Tietê e Tamanduaté. Secretaria de Obras da Prefeitura Municipal de São Paulo, compreendendo estudo e os trabalhos realizados até 01 de janeiro de 1950. p. 44-5.

Conforme relatório de Silva, engenheiro da Prefeitura Municipal de São Paulo, o projeto de retificação justificava-se pela necessidade de saneamento e controle das enchentes, tendo em vista o crescimento contínuo da cidade. Ao mesmo tempo, a retificação permitiria a ocupação de áreas bem localizadas inviabilizadas pelos recursos naturais e, conseqüentemente, a valorização daquelas áreas.

A retificação do rio Tietê, principalmente com a abertura da marginal Tietê, permitiu a utilização da várzea da Barra Funda, com a consolidação e adensamento nas vias situadas nesse trecho do bairro, sendo a retificação a grande indutora das transformações que ocorrerão no período seguinte. No entanto, mesmo com a retificação do rio Tietê e implantação das Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo na sua várzea na década de 1920, retificação esta que promoveu a realização de obras de drenagem e aterro, tais medidas não foram suficientes para a consolidação da ocupação extensiva da várzea neste período.

3. A METROPOLIZAÇÃO PAULISTANA E O PROCESSO DE RETRAÇÃO ECONÔMICA DA BARRA FUNDA

3.1. A CONSOLIDAÇÃO DA OCUPAÇÃO E A EXPANSÃO DA BARRA FUNDA

O período compreendido entre os anos de 1946 e 1964 demonstra que o direcionamento da administração municipal em executar obras viárias na cidade de São Paulo modificou e ampliou a configuração espacial da Barra Funda.⁸⁹

Ao comparar a planta de 1943 às plantas elaboradas em 1952 (mapa 12) e 1954 (mapa 13), constatamos um aumento de áreas ocupadas destinadas à atividade industrial, nas proximidades da Estação Barra Funda. A instalação de galpões industriais intensifica-se entre a Av. Rudge e a R. Anhanguera. Também é possível perceber o adensamento construtivo entre os bairros da Barra Funda e Bom Retiro, consolidando suas relações físicas e sociais.

A planta de 1952 demonstra com clareza a área definida como Barra Funda, demonstrando que a área consolidada compreendida entre a Av. Rudge e a Rua James Holland mantém uma relação mais próxima e de continuidade com o Bom Retiro. A ocupação no entorno da Vila dos Ferroviários está isolada do restante do bairro. A integração na parte baixa do bairro se estabelece pelas ruas do Bosque e Thomaz Edson, devido, principalmente, ao trajeto dos ônibus, enquanto que na parte de cima a integração se estabelece, principalmente pela Av. São João, que ainda mantém relação com o centro através da linha de bonde.

O bairro, nesse longo período, pouco se desenvolveu social e economicamente, pois as intervenções públicas estavam direcionadas ao descongestionamento do centro e à realocação das indústrias para fora da cidade de São Paulo, de modo que o adensamento na Barra Funda ocorreu em virtude da diminuição do poder aquisitivo de seus moradores, através da sublocação e desmembramento dos lotes.

A Barra Funda foi-se consolidando pela proximidade do centro tradicional da cidade e por dispor de infra-estrutura básica, porém esse processo foi espontâneo e desarticulado de ações de planejamento urbano promovidas pelo Estado.

⁸⁹ Para tal demonstração utilizamos as bases cartográficas elaboradas na década de 1950 para identificar o rebatimento das ações acima descritas na Barra Funda. As bases utilizadas são: a Planta da cidade de São Paulo - Projeção hiperboloid com rede kilométrica, editada pela Cia Melhoramentos de São Paulo, edição de 1952 e Levantamento aerofotogramétrico executado pela Vasp Aerofotogrametria S.A. e Serviços Aerofotogramétricos Cruzeiro do Sul, de 1954. A diferença dessas plantas está, essencialmente, na representação das edificações e dos serviços urbanos existentes.

INSERIR MAPA 12

INSERIR MAPA 13

3.2. A ELABORAÇÃO DE PLANOS E ESTUDOS PARA O ORDENAMENTO DA CIDADE DE SÃO PAULO

A política econômica nacional vivenciou mudanças contínuas no período de 1945 a 1956. A política econômica do Estado Novo, com sua economia centralizadora e nacionalista evidenciou a insatisfação dos empresários e industriais que necessitavam de importações para o desenvolvimento de suas atividades. O período da ditadura de Vargas abafou movimentações contrárias às medidas tomadas pelo governo.

Com o fim do Estado Novo e início do processo de redemocratização do país, a política econômica liberal adotada aumentou os índices inflacionários.

Entre os efeitos sobre a sociedade com o fim da Segunda Guerra Mundial, estavam a alta dos preços e o achatamento dos salários dos trabalhadores, que resultaram em organização da classe trabalhadora. Surgiram líderes sem comprometimento com a máquina estatal que se movimentaram para a formação de comissões e manifestações grevistas. Na década de 1950, ocorreu a maior greve já vista no Estado, e que foi iniciada em São Paulo.

Apesar das conturbações políticas, o maior crescimento da produção industrial registrado deu-se na década de 50.

Diante da complexidade dos problemas urbanos paulistano que tomavam proporções cada vez mais alarmantes, o objeto de intervenção do Estado é alterado, tanto na forma quanto na escala. O Estado começa a propor planos e projetos para o conjunto da cidade visando orientar seu desenvolvimento urbano.

Antecedendo a elaboração de planos e estudos para a cidade, a organização do corpo técnico de urbanismo, obras e cadastro da administração municipal é alterada. Em 1947, através do Decreto-lei nº 431/47, o planejamento é institucionalizado em São Paulo com a criação do Departamento de Urbanismo. A Comissão do Plano da Cidade, que havia sido constituída em período anterior, perdeu espaço para o departamento recém-criado. O Departamento de Urbanismo tinha atribuições semelhantes à da Comissão, devido, principalmente, à não-realização pela comissão de um plano para a cidade. Apesar do decreto-lei não extinguir a Comissão, ela foi desarticulada, ficando a seu cargo a revisão do Código de Obras, para introdução de um capítulo sobre o zoneamento, com parâmetros articulados para toda a cidade.

“Os conceitos básicos do planejamento como função de governo estão claramente colocados em seus textos: o planejamento como técnica, politicamente neutro e de aplicação universal: o planejamento como função staff, a ser exercido por um grupo de técnicos que estejam fora da rotina

administrativa; e o planejador com visão administrativa geral, como manager, e não como especialista".⁹⁰

A criação do Departamento de Urbanismo buscou medidas para equacionar o crescimento da cidade, sendo o mesmo subdividido em chefias, divisões e comissões, com a finalidade de elaborar um quadro geral da cidade e definir instrumentos para o desenvolvimento urbano. O perfil do departamento era eminentemente técnico e legalista, contrapondo-se a politização do período, onde segundo Feldman (2005), "*é em pleno período democrático que se instalam as bases do planejamento tecnocrático, que no regime autoritário será apenas potencializado*".⁹¹

A proposta de elaboração de um plano para a cidade, na década de 50, gerou um embate entre os dois maiores urbanistas da época na cidade de São Paulo, Prestes Maia e Anhaia Mello, que defendiam mecanismos distintos para o direcionamento do desenvolvimento da cidade. Prestes Maia defendia a realização de obras e a expansão ilimitada da cidade, enquanto que Anhaia Mello defendia a criação do zoneamento e o crescimento limitado da cidade.

A prefeitura contratou os serviços da *Internacional Basic Economy Corporation; IBEC Technical Services Corporation*, cuja equipe de técnicos, dirigida por Robert Moses, elaborou um estudo dos problemas da cidade de São Paulo, onde segundo, Linneu Prestes, então prefeito de São Paulo:

"De acordo com instruções do ilustre governador Adhemar de Barros, cuidei, por isso, de condicionar o emprego do dinheiro público ao estudo sistemático e racional das necessidades coletivas, que teriam de subordinar-se a um planejamento geral das questões administrativas, financeiras e técnicas do município, tais como, dentre outras, legislação adequada, lançamento de impostos e taxas, organização administrativa, planos arquitetônicos e urbanísticos, tráfego, saneamento, transporte coletivo, assistência social, etc".⁹²

A questão mais abordada no relatório é a circulação, o sistema viário, tendo uma abordagem do Plano de Avenidas. No entanto, Moses propõe uma outra escala que define um modelo de sistema viário a partir da implantação de vias expressas em fundos de vale, mudando, inclusive, o padrão de intervenção na cidade através de um outro nível de trânsito, pensado a partir dos bairros.

Moses propõe o melhoramento de rotas atualmente utilizadas pelo transporte coletivo, sendo uma das rotas identificadas, a Av. São João. Além de já ter sido identificada como um viário importante de intervenção no Plano de Avenidas, sua intervenção limita-se à adaptação para a criação de corredores de

⁹⁰ FELDMAN, Sarah. Planejamento e zoneamento. São Paulo: 1947 a 1972. São Paulo: EDUSP/FAPESP, 2005. p.49.

⁹¹ Idem, *ibidem*. p.67.

⁹² Programa de Melhoramentos Públicos para a cidade de São Paulo. International Basic Economy Corporation; IBEC Technical Services Corporation. Robert Moses (diretor do estudo). New York City, novembro, 1950.

ônibus que visam a ligação centro-oeste, para melhor atendimento de bairros como Perdizes e Pompéia sem, contudo, melhorar as condições da Barra Funda.

*“A rota expressa da Av. São João, com a ramificação sobre o viaduto do Chá será adequada por muitos anos. Entretanto, deveria ser dividida na parte final do oeste, por causa da largura insuficiente da Av. Água Branca. Os ônibus expressos que servem a Lapa deveriam seguir este ramal e os que usam a Rua Turiassu deveriam servir Vila Pompéia e Perdizes”.*⁹³

O relatório de Moses não subsidiou a elaboração de um plano para a cidade de São Paulo, pois propôs-se mais a ser um programa de intenções que introduzia a necessidade de remodelação da estrutura administrativa, inclusive com a definição de mecanismos tributários para viabilizar as obras de melhoramentos da cidade.

Em 1947, o padre Louis Joseph Lebet, fundador do Movimento de Economia e Humanismo, funda a Sociedade para a Análise Gráfica e Mecanográfica Aplicada aos Complexos Sociais – SAGMACS, *“em prol da concepção de um processo de desenvolvimento”*.⁹⁴ A SAGMACS é um escritório de consultoria para estudos e pesquisas, e promove a incorporação de novas questões no campo do planejamento urbano e regional.

Em 1956, a Prefeitura Municipal de São Paulo encomenda ao Padre Lebet e seus colaboradores da SAGMACS, a realização de um estudo mais profundo da estrutura urbana que foi denominado Aglomeração Paulistana. O objetivo do estudo era realizar uma análise rigorosa da estrutura urbana, abrangendo os aspectos econômicos e sociais, de modo a orientar uma reestruturação urbanística e reforma administrativa. A análise da Estrutura Urbana da Aglomeração Paulistana extrapolou as questões urbanísticas, e apontou no sentido de intervenção em vários planos de governo, sendo negada a visão eminentemente técnica e racional para o enfrentamento dos problemas urbanos, assim como as ações eleitoreiras.

Com estas medidas, o urbanismo começa a incorporar outros campos disciplinares, tais como a sociologia, a geografia, a economia, e a demografia para enfrentamento dos problemas urbanos que passam a ser politizados.

*“Os problemas urbanos vinham sendo tratados, em São Paulo, ora do ponto de vista técnico, pela atuação de urbanistas locais e estrangeiros através de seus estudos e planos de melhoramentos, ora por políticos populistas e suas práticas demagógicas e clientelistas”.*⁹⁵

Os planos propostos a partir dos anos 50 passam a fazer parte de um discurso, e não mais da prática, devido, principalmente, à complexidade da

⁹³ Ibidem. p.33.

⁹⁴ LAMPARELLI. Celso. Louis Joseph Lebet e a pesquisa urbano regional no Brasil. Crônicas tardias ou história prematura. p.90.

⁹⁵ Idem, ibidem. p.94.

cidade e à dificuldade de justificar investimentos para ações pontuais. “Os planos produzem normas destinadas a não serem cumpridas, criando assim um abismo entre a cidade ‘real’ e a cidade ‘legal’”.⁹⁶

O estudo elaborado pela SAGMACS para a cidade de São Paulo trouxe à tona inúmeras polêmicas acerca da atuação municipal no enfrentamento do crescimento horizontal da cidade, tornando-se premente a elaboração de um plano diretor para o todo o território de São Paulo.

Este estudo apresenta elementos importantes para entender o processo de formação e transformação da Barra Funda, tais como a industrialização, análise demográfica, distribuição da população, localização e atendimento dos equipamentos urbanos e sociais, das áreas livres, centros e subcentros, formas de ocupação do solo, circulação e transportes e, por fim, identificação e análise da legislação urbanística.

Entre as questões levantadas, a industrialização foi apresentada como um fator de grande importância no desenvolvimento da cidade, associado ao fornecimento da energia elétrica, reforçando a formação, no início do século XX, de bairros industriais, especialmente, nas proximidades das ferrovias, tais como o Brás, Bom Retiro, Água Branca e Ipiranga.

Nos mapas elaborados por esse estudo, verificamos que a região da Barra Funda é caracterizada como bairro popular, porém é bem servida de equipamentos públicos e serviços sociais. Dessa forma, a representação dos mapas foi organizada em itens, e a Barra Funda foi por nós separada como Barra Funda de cima (sentido sul da ferrovia) e Barra Funda de baixo (entre a ferrovia e o rio Tietê) por apresentarem situações distintas nos levantamentos, conforme descrição a seguir:

Zonas de Distribuição em Camadas Sociais

classificação das zonas

Barra Funda de cima	zonas mistas – classes médias inferiores, classes populares urbanas e classes médias superiores com predominância da primeira categoria
Barra Funda de baixo	zona popular – classes populares urbanas e classes médias inferiores com predominância da primeira categoria.

Fonte: Estrutura Urbana da Aglomeração Paulistana – estudo elaborado pela SAGMACS e PMSP, 1958.

⁹⁶ RIBEIRO Luiz César de Queiroz Ribeiro. CARDOSO, Adauto Lucio. Planejamento urbano no Brasil: paradigmas e experiências. In Espaço & Debates n°. 37. Cidade Brasileira, século XX. Revista de Estudos Regionais e Urbanos. Ano XIV. São Paulo, 1994. p.84.

Distribuição Tipológica de:							
	Equipamentos de serviços*	Equipamentos comerciais	Equipamentos de ensino, saúde, lazer	Equipamentos básicos	Equipamentos e serviços básicos	níveis coletivos de vida	Habitacões tipo dominante da unidade para o trabalho**
Barra Funda cima	Intermediária	completa	completa intermediária	Desenvolvidos satisfatoriamente	bons	bons	Excelente
Barra Funda de baixo	Elementares	elementar	completa			Satisfatórios	bom
							fadiga reduzida: 1 hora ou menos

Fonte: Estrutura Urbana da Aglomeração Paulistana – estudo elaborado pela SAGMACS e PMSP, 1958.

* A classificação dos serviços e equipamentos auxilia a análise do grau de desenvolvimento do bairro, onde para cada tipo de equipamento foi feita uma classificação que corresponde ao número de equipamentos na área, e correspondente à diversidade dos setores tais como saúde, educação, lazer, entre outros. Por exemplo, na distribuição tipológica dos equipamentos comerciais, a classificação foi a seguinte: elementar – possui mais de 20 estabelecimentos de alimentação sobre o total, e pelo menos 1 de tipo diverso; intermediário: porcentagem de estabelecimentos de alimentação sobre o total. Número absoluto de estabelecimentos, 50 ou mais; completo: porcentagem de estabelecimentos de alimentação sobre o total. Número absoluto de lojas maior do que 120.

** A zona de fadiga reduzida corresponde à zona de influência maior do centro principal e da implantação industrial.

Considerando a classificação da tipologia e das camadas sociais na Barra Funda, podemos constatar que as intervenções no sistema viário não foram determinantes para a alteração do perfil populacional do bairro, acentuando os usos mistos voltados para o atendimento das necessidades das camadas de menor renda. A permanência dessa situação, sem investimentos e regulação sobre o bairro, mesmo com a classificação de tipologias em bom estado de conservação e da diversidade de usos econômicos, sociais e de lazer, fez com que o bairro entrasse num processo de deterioração que se torna mais evidente após a década de 70, situação que será descrita de forma mais detalhada no capítulo 4.

“De acordo com o discurso das elites, confrontadas com o populismo da legislação estatal, era seu território que necessitava de proteção legal – uma proteção que tinha, ao contrário da anistia do território popular, fronteiras e regras claramente definidas pela lei. A anistia e o zoneamento seletivo compunham os dois lados da mesma moeda; eles representavam

uma estratégia de política urbana em São Paulo que deitou raízes tão profundas que praticamente não ocorreram inovações legislativas até o final dos anos 60".⁹⁷

A SAGMACS desempenhou um importante papel na evolução e sistematização de informações sobre as formas de ocupação na cidade, contribuindo para a construção de um conhecimento sobre as cidades com base em dados reais (econômicos, sociais, políticos, territoriais), com ênfase para a questão social e associados entre si, permitindo, assim, o desenvolvimento de uma teoria e prática bastante eficientes.

O estudo da SAGMACS para São Paulo não resultou na consolidação de um plano para a cidade. Porém, a metodologia adotada orientou a elaboração de planos que sucederam esse estudo, devido, principalmente, à necessidade política de tratamento das áreas ocupadas predominantemente pela população de menor renda, amplamente difundida no período do populismo. Entretanto, os estudos realizados para a cidade de São Paulo pouco alteraram as desigualdades impostas ao espaço urbano, de modo que as ações realizadas vinculavam-se, majoritariamente, ao sistema viário e aos transportes coletivos, também em função da continuidade da execução das obras voltadas para a implementação do Plano de Avenidas, durante a segunda gestão de Prestes Maia como prefeito de São Paulo, entre 1961 e 1965.

Nessa vertente, as ações de planejamento urbano promovidas pelo poder público, pautadas pelas influências internacionais e estudos realizados sobre a cidade de São Paulo, buscavam tirar o trânsito pesado da área central da cidade, direcionando essas atividades industriais pesadas para fora da cidade de São Paulo. Bairros ligados ao centro e que tinham suas funções mistas de pólos industriais e residência operária, tais como Brás, Mooca, Barra Funda sofreram um processo de retração acompanhando o declínio das áreas industriais centrais, que através da política de descentralização do governo recebiam incentivos para se localizarem nos eixos das rodovias.

No decorrer dos anos 50, a urbanização na direção oeste adquiriu novas características, motivadas, principalmente, pelo avanço na Lapa da industrialização que até então se concentrava na Barra Funda. Nesse contexto, apesar dos estímulos à realocação das indústrias, parte das novas indústrias buscava localizar-se próximo às aglomerações industriais já existentes, devido às vantagens econômicas de infra-estrutura disponível, tais como transporte, energia, abastecimento de água e esgoto.

Entre os setores produtivos de bens de consumo duráveis e não-duráveis que estavam em foco pelo governo para substituição de importações não constava a produção de vidro plano, por ser considerado um produto supérfluo. Porém, devido a Segunda Guerra Mundial que, conseqüentemente, dificultava o abastecimento externo, estimulou-se a auto-suficiência das indústrias nacionais e na

⁹⁷ ROLNIK. , Raquel. A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP, 2003. 3ª ed. p.174.

Barra Funda funcionava a Vidraria Santa Marina, uma das primeiras grandes fábricas de garrafas e vidros da cidade, conforme já citado anteriormente.

“Assim, ainda que tenham aparecido novas zonas industriais no município de São Paulo, estimuladas por outros fatores de localização, os bairros que surgiram sob o impulso do primeiro surto industrial vêm ampliadas e intensificadas suas funções originais”.⁹⁸

A Vidraria Santa Marina, de propriedade da família Prado e Pacheco Chaves, continuava a investir nesse ramo industrial, especializando-se para competir no mercado nacional de fabricação de vidros. Dessa forma, a vidraria se impunha no mercado nacional competindo com as indústrias de vidro plano de outras cidades, em especial, do Rio de Janeiro.

Diante da oportunidade de exportação de vidro plano, um industrial radicado no Rio de Janeiro, Lúcio Tomé Feiteira, articulou-se para inserir a produção do vidro plano na pauta da industrialização nacional, de modo que tal iniciativa contribuiu para a criação da Companhia Paulista de Vidro Plano, pelos proprietários da Vidraria Santa Marina.

“Instalada ao lado da tradicional empresa do bairro da Barra Funda, e aproveitando as mesmas areias trazidas da Freguesia do Ó para a produção de garrafas, a nova fábrica produziria vidro para o mercado da capital paulista, para o interior do estado e regiões vizinhas. O ‘paulistinha’, o vidro da CPVP, logo se tornou conhecido e em pouco tempo podia ser visto em muitas janelas”.⁹⁹

Visando ampliar sua atuação no mercado nacional, a Companhia Vidreira Nacional – Covibra do Rio de Janeiro, associou-se à Vidraria Santa Marina, o que resultou na criação, em 1950, das Indústrias Reunidas Vidrobrás, ficando a base produtiva dividida entre São Gonçalo – RJ e Barra Funda – SP.

Ao incentivar a realocação industrial, o poder público desestimulou a aplicação de investimentos privados em áreas que começavam a perder atividades econômicas, tais como, por exemplo, a Barra Funda. Apesar, do tipo de atividade industrial predominante na Barra Funda ser relacionado à produção de bens de consumo não-duráveis, o mercado financeiro estava direcionado para o ramo do setor de bens duráveis, inibindo, assim investimentos e o desenvolvimento do bairro.

Estas transformações nos campos políticos e econômicos tiveram reflexos no espaço urbano e na organização da sociedade, de modo que nos anos 60 foram reiniciados os debates relacionados com as questões de planejamento urbano, transportes, habitação e lazer, debates fomentados pelos arquitetos e urbanistas com a finalidade de rever os conceitos internacionais de urbanismo utilizados na cidade.

⁹⁸ Leste Oeste – Em busca de uma solução integrada. PMSP, companhia do Metropolitano – Metrô, 1979. p.23.

⁹⁹ Rumo a Industrialização. A era Vargas e a modernização industrial. Artigo consultado, em 27/09/07 no endereço eletrônico <http://www.colegiosaofrancisco.com.br/alfa/historia-do-vidro/rumo-a-industrializacao.php> citando www.pilkington.com

4. AS INTERFERÊNCIAS DO ESTADO E DO PLANEJAMENTO URBANO NA BARRA FUNDA

4.1. AS OBRAS VIÁRIAS QUE MODIFICAM A BARRA FUNDA

O período compreendido entre os anos de 1965 e 1985 pode ser considerado o segundo momento de grandes transformações na Barra Funda. A aprovação de lei de uso e ocupação do solo no início dos anos de 1970, a remodelação dos transportes e o prolongamento do sistema viário contribuíram para expansão da área da Barra Funda, e acentuaram seu perfil industrial.

Na planta de 1966 (mapa 14) do subdistrito da Barra Funda, comparando às plantas do período anterior, pudemos identificar que o perímetro do bairro expandiu-se na direção oeste, entre a ferrovia e o Tietê. Neste trecho que se incorporou ao bairro houve abertura de novas vias, com traçados mais elaborados, tais como a abertura de rotatórias, canteiro central, alças de acesso à via marginal do rio Tietê, transposição do rio e da ferrovia, transferência da estação, agora ao sul da ferrovia, elementos viários que contribuíram com alteração na delimitação do bairro.

O aumento da ocupação na várzea da Barra Funda ocorre em dois momentos, primeiro, em 1969, quando da canalização do córrego que corria a céu aberto numa diagonal, a partir da rua do Bosque até a marginal Tietê, intervenção realizada na gestão do prefeito Faria Lima, e que permitiu, após quase 70 anos, a consolidação da ocupação da parte de baixo do bairro que se aproxima do Bom Retiro. O segundo momento ocorre com a consolidação do Parque Industrial Tomás Edson, entre a Av. do Emissário (atual Av. Marquês de São Vicente) e a marginal Tietê, na década de 1970.

Assim, ao fazer uma análise integrada entre as ações do planejamento urbano e seus efeitos sobre o espaço urbano da Barra Funda, conseguimos apreender que os planos e projetos desenvolvidos para a cidade de São Paulo, voltados, principalmente, para as obras viárias, interferiram no processo de ocupação e desenvolvimento do bairro.

As obras viárias concluídas na década de 70 marcaram alterações na configuração espacial do bairro, ampliando os meios de ligação do centro com a zona norte da cidade com a construção do Viaduto Antártica. A realização dessas obras estimulou a ocupação na várzea da Barra Funda, inclusive com a abertura de novas ruas, tais como a Rua Quirino dos Santos e Av. Dr. Abraão Ribeiro que interliga o viaduto Pacaembu à marginal do rio Tietê, e melhoramentos em caminhos utilizados desde a formação do bairro, tais como Av. Marques de São Vicente, R. Nicolas Boer e Av. Thomas Edson. A trama viária é nitidamente desenhada para o automóvel, e tem como premissa ampliar o sistema viário metropolitano.

Entre os anos de 1966 e 1974 as alterações na malha viária da Barra Funda relacionam-se com a construção dos viadutos Antártica e Pompéia, entre os anos de 1969 e 1970, e com o prolongamento de algumas vias e abertura de novas na várzea do rio Tietê. Estas alterações podem ser verificadas nas plantas da cidade elaboradas pelo Geomapas em 1966 e 1974.

Ao comparar o traçado da Barra Funda representado no Gegran de 1972 (mapa 15) ao Geomapas de 1974 (mapa 16) é possível identificar divergências no sistema viário compreendido entre a ferrovia, Av. Antártica, Rua Carolina do Carmo (atual rua Roberto Bosch) e Av. Córrego da Água Preta. No Gegran, consta que grande parte dessa área é alagada e que há ocorrência de movimentação de terra, enquanto que na planta de 1974, esta mesma área é arruada. Tais divergências estão associadas aos documentos oficiais que ora indicam o aumento da ocupação na várzea, ora indicam a permanência de enchentes e problemas de drenagem que dificultaram sua ocupação.

A ocupação das áreas entre a ferrovia e o rio Tietê foi esparsa e desigual, caracterizada por parcelamento em grandes quadras e pela existência de áreas remanescentes da retificação do rio, que permaneceram subutilizadas por apresentarem, ainda, problemas de enchentes e drenagem.

Por outro lado, podemos identificar divergências anteriormente citadas sobre a industrialização do bairro, pois analisando a planta do Gegran verificamos que o viário então aberto entre a Av. do Emissário, a Av. Ordem e Progresso, a Marginal Tietê e a Rua Josef Kriss foi, predominantemente, ocupado por indústrias, tais como a Útil Indústria Mecânica e Metalúrgica, a Plásticos do Brasil S.A., a Rotativa de Papéis, a Indústria Têxtil Novolit S.A., e a Gradiente Indústria e Comércio, entre outras.

O Mapa Oficial da Cidade de São Paulo – MOC atualizado em 1985 (mapa 17), concebido no final dos anos de 1970 para reunir informações que pudessem operacionalizar funções relacionadas ao uso e ocupação do solo, e permitir o lançamento e cobrança do imposto predial territorial e urbano, realizou um trabalho de cadastramento de logradouros, reunindo dados como tipo, nome, localização, código de zoneamento, código de endereçamento postal, e existência ou não de legislação de oficialização das vias.¹⁰⁰

Considerando as informações sobre a situação cadastral das vias e sua regularidade, verificamos que o viário representado no Geomapas de 1966 e 1974 (e não identificado no Gegran de 1972) é representado no MOC como via não-existente com cadastramento fiscal, ou seja, eram vias em processo de implantação física, tais como: Rua Beta e prolongamento da Rua Josef Kriss, situadas entre a Av. Marquês de São Vicente e Marginal Tietê; a Rua B, Rua Alfa e prolongamento da Av. Pompéia, situadas entre a Av. Marquês de São Vicente e a Rua A (paralela a ferrovia), próximas ao Viaduto Pompéia e às margens do córrego,

¹⁰⁰ SÃO PAULO: a cidade, o habitante, a administração de 1975 a 1979. Relatório das atividades desenvolvidas pela Prefeitura Municipal de São Paulo durante a gestão do prefeito Olavo Egydio Setúbal. São Paulo, 1979. p.157.

que ainda em 1985, não havia sido canalizado; a Rua do Cano, um prolongamento da Rua José de Oliveira Coutinho, situada entre a Rua Robert Bosch e Av. Marquês de São Vicente; a Av. Joaquim Rocha Ferreira (Rua Canal de Saneamento), situada entre a Av. Abraão Ribeiro e Marginal Tietê; a Rua Quirino dos Santos, situada entre a Av. Marquês de São Vicente e Marginal Tietê e a Rua Rubens Porta Nova, perpendicular a Rua Rubens Meirelles.

Parte dessas ruas, tais como a Rua Beta, a Rua B, Rua Alfa e prolongamento da Av. Pompéia, situadas entre a Av. Marquês de São Vicente e a Rua A (paralela a ferrovia), próximas ao Viaduto Pompéia e às margens do córrego não foram implantadas até 2001.

Além da situação cadastral das vias, no caso da Barra Funda, o MOC demonstra a quantidade de vilas existentes no bairro, havendo maior concentração na parte baixa do bairro, próximas à estação de trem Barra Funda, como, por exemplo, as vilas residenciais das ruas Garibaldi, Visconde de Taunay, Anhanguera, Cruzeiro e do Bosque; porém, apesar de estarem mais distribuídas, as vilas residenciais também são numerosas na parte alta, como, por exemplo, nas ruas Camaragibe, Lopes Chaves, Barra Funda, Lopes de Oliveira, Brigadeiro Galvão, e Souza Lima, entre outras.

As obras viárias realizadas na Barra Funda entre 1965 e 1985 não acentuaram nem inibiram o processo de retração do bairro, que não se vinculava apenas à realização de abertura ou prolongamento de vias, mas também à necessidade de drenagem e aplicação de outros mecanismos políticos, econômicos e urbanos.

INSERIR MAPA 14

INSERIR MAPA 15

INSERIR MAPA 16

INSERIR MAPA 17

4.2. PLANEJAMENTO URBANO E METROPOLIZAÇÃO EM SÃO PAULO

A cidade de São Paulo crescia a índices alarmantes, e os problemas urbanos se multiplicavam, assim como sua área urbana se expandia de forma espontânea e irregular, enquanto que as áreas dotadas de infra-estrutura começavam a se tornar ociosas e as áreas periféricas se povoavam. A expansão da mancha urbana e os incentivos fiscais e financeiros para a realocação das indústrias para fora da cidade de São Paulo, provocavam sobrecarga no sistema de transportes públicos, ao mesmo tempo, demandavam altos investimentos para a extensão dos serviços públicos. Este 'descontrole' sobre o crescimento da cidade ressaltava a necessidade de elaboração de um plano para seu conjunto.

Evolução da População no município de São Paulo: 1872-1980

Anos	População	Incremento (%)	Taxa média de crescimento geométrico (%)
1872	31.385		
1890	64.934	106,9	4,1
1900	239.820	269,3	14,0
1920	579.033	141,1	4,5
1940	1.337.644	131,0	4,3
1950	2.198.096	64,3	5,1
1960	3.781.446	72,0	5,6
1970	5.924.615	56,7	4,6
1980	8.493.226	43,4	3,7

Fonte: Censos Demográficos – IBGE: 1872/1980.

As idéias e propostas de elaboração de um plano para o conjunto da cidade também estavam associadas às orientações de planejamento urbano definidas no âmbito federal.

Em 1964 foram criados o Serviço Federal de Habitação e Urbanismo – SERFHAU e o Fundo de Financiamento de Planos de Desenvolvimento Local Integrado que visam dar aporte financeiro e técnico aos municípios que tinham estrutura permanente de planejamento urbano e desenvolvimento econômico. O SERFHAU foi regulamentado em 1966, de modo que em 1967 foi criado o Grupo Executivo de Planejamento – GEP, para desenvolver os processos de planejamento, em consonância com as dinâmicas da cidade.

*“Em 1967, a Lei Orgânica dos Municípios condiciona o empréstimo ou auxílio financeiro do Estado à existência de plano diretor regularmente aprovado nos município”.*¹⁰¹

O planejamento urbano passa a ter uma abordagem interdisciplinar mais ampla, com atuação no campo jurídico e inserção de direitos sociais, relacionados com a questão habitacional. A elaboração de planos diretores constitui-se numa importante ferramenta para orientar o desenvolvimento das cidades.

¹⁰¹ FELDMAN, Sarah. Planejamento e zoneamento. São Paulo: 1947 a 1972. São Paulo: EDUSP/FAPESP, 2005. p.221.

Em muitos artigos publicados a partir dos anos 90, que se referem às transformações que vêm ocorrendo na Barra Funda, as décadas de 70 e 80 são caracterizadas pela estagnação do bairro, devido ao processo de dispersão das indústrias para o interior do estado e da Grande São Paulo. Entretanto, no caso da Barra Funda, há contradições sob esse aspecto; se, por um lado, o processo de dispersão das indústrias foi estimulado pela construção de modernas rodovias e duplicação de vias para sua implantação nesses eixos, por outro, as indústrias existentes na Barra Funda, com localização privilegiada e facilidade de acesso às rodovias, foram, indiretamente, beneficiadas por aquelas obras. Além da articulação regional, as obras viárias realizadas no final da década de 60 na várzea da Barra Funda, e a aprovação da lei de uso e ocupação do solo em 1972, com a definição de parte do bairro como predominantemente industrial, buscaram a permanência e expansão dessas atividades.

A aprovação da lei estadual nº 1817/78, que dispõe sobre o zoneamento industrial na Região Metropolitana de São Paulo, proíbe a expansão das indústrias já instaladas e a implantação de novas zonas industriais na cidade de São Paulo. Esta lei utiliza, ainda, o critério de controle ambiental das atividades industriais, ou seja, as licenças de funcionamento são negadas a indústrias potencialmente poluidoras. Esta legislação consolida o processo de desconcentração da indústria paulista.

A legislação urbanística passa a desempenhar um papel significativo, ao definir zonas de uso exclusivo ou misto, atribuindo a cada uma das zonas um valor diferenciado, estimulando ou inibindo seu desenvolvimento, na medida das possibilidades impostas pela lei.

A realização de obras viárias na Barra Funda entre os anos 60 e 70, com a implantação dos viadutos Pompéia e Antártica estabelece a ligação norte-sul da cidade, porém são obras de grande porte que rompem o tecido urbano do bairro, e criam barreiras para a articulação interna do bairro.

A realização de obras viárias na Barra Funda na década de 70 não estava vinculada, diretamente, às diretrizes do PDDI e aos parâmetros urbanísticos da lei de zoneamento, pois os bairros fabris e operários mantinham-se à margem da lei. Entre as questões mais problemáticas estava a ausência de habitação para a demanda crescente de população de baixa renda, situação que foi se agravando na década de 80, principalmente, após a recessão econômica e o processo acelerado de dispersão industrial.

4.3. A LOCALIZAÇÃO INDUSTRIAL, A CONSTRUÇÃO DE EQUIPAMENTOS PÚBLICOS E SEUS EFEITOS NO ESTÍMULO AOS EMPREENDIMENTOS IMOBILIÁRIOS

As ações da iniciativa privada entre os anos de 1965 e 1985 foram escassas na Barra Funda, apesar da execução de grandes obras viárias promovidas pelo Estado.

Na parte baixa, o adensamento deu-se de forma mais lenta, devido, principalmente, às constantes enchentes a que esta parte esteve sujeita, mesmo após a retificação do rio Tietê, sendo minimizadas, mas não sanadas, as enchentes com a realização de obras de canalização de córregos e drenagem iniciadas na segunda metade da década de 60. Entretanto, as atividades industriais do bairro concentravam-se às margens da estação de trem Barra Funda, localizada nas proximidades da Rua Francisco de Assis (atual prolongamento do Viaduto Pacaembu), na várzea do bairro, e se expandiam na direção oeste, próximo às Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo – IRFM. Esta situação que se fortaleceu entre os anos 30 e 60 com o aumento do setor industrial e sua diversificação, e se manteve nos anos seguintes.

Com o processo de realocização das indústrias para as margens das rodovias abertas na década de 50, e a criação de uma lei estadual, na década de 70, que fortaleceu o processo de realocização das indústrias para a Grande São Paulo com estímulos fiscais, inibiram grandes investimentos do setor industrial na Barra Funda. Além disso, na década de 80, ocorreu a crise econômica mundial, que refletiu em recessão na economia nacional e no setor industrial, principal atividade econômica do país, com o fechamento de inúmeras fábricas na cidade e na Grande São Paulo.

Todos esses fatores tiveram efeito sobre o espaço urbano da Barra Funda, caracterizada como pólo industrial, fazendo com que o bairro entrasse em um processo de estagnação, com o aumento de áreas desocupadas, principalmente, quando da desativação das Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo, aliado à falta de incentivos para seu desenvolvimento. Por outro lado, as indústrias do bairro são caracterizadas pelo porte pequeno e médio, mantendo, assim, o funcionamento de grande parte das suas atividades industriais, porém a manutenção dessas atividades foi insuficiente para evitar o processo de deterioração do bairro.

A partir da crise vivenciada na década de 80, inicia-se um processo de reestruturação produtiva que se configura com o crescimento das atividades comerciais e de serviços na cidade de São Paulo, de modo que a localização e infra-estrutura disponíveis na Barra Funda são vantagens que o bairro oferece aos investidores. No entanto, as obras viárias realizadas entre os anos 60 e 70 pelo Estado tinham como foco a articulação regional da cidade, e não a otimização do espaço 'intra-urbano'.

Nesse contexto, apesar da importância dessas obras viárias para a cidade e seus efeitos no espaço urbano da Barra Funda, suas realizações contribuíram com o processo de estagnação do bairro, na medida em que a circulação de pedestres tornou-se mais complexa. A construção dos viadutos e os alargamentos de vias constituíram novas barreiras para o bairro, e não foram associadas pelos empreendedores imobiliários, a investimentos públicos que estimulassem a iniciativa privada a atuar no bairro. E, segundo os empreendedores imobiliários, um dos motivos de deterioração do bairro vincula-se às restrições da lei de zoneamento de 1972, que definiu grande parte do bairro como

predominantemente industrial, que deveriam ter área mínima de 1000m² e frente mínima de 20m, dificultando assim novos usos.

4.4. LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA COMO RECURSO DE DOMINAÇÃO E PODER

Após a realização de diversos projetos para o ordenamento territorial da cidade, verifica-se nos textos dos técnicos do Departamento de Urbanismo a necessidade de desenvolver planos para o conjunto da cidade, sendo, todavia, apontada sua ineficácia em resolver os problemas, devido, principalmente, a questões de ordem política e social. E, diante da ausência de efetivação desses estudos e planos, a partir da década de 1960 são elaborados novos planos, com a finalidade de definir parâmetros para o ordenamento territorial, o desenvolvimento social e o sistema municipal de planejamento.

A prefeitura de São Paulo, na gestão de Faria Lima, contrata os serviços de um conjunto de empresas para a elaboração de um plano para a cidade. O Plano Urbanístico Básico – PUB, composto por uma série de análises e propostas articuladas do conjunto da administração municipal, que orientava para a realização de um plano integrado para a cidade. A elaboração do PUB seguiu as orientações do SERFHAU.

Primeiramente em 1968, na gestão de Faria Lima, a Prefeitura de São Paulo contrata o consórcio composto pela Asplan, L. Daly, Montread, e Wilbur Smith para elaboração de um plano para a cidade.

*“o prefeito Faria Lima aciona um conjunto internacional de empresas de consultoria, entre elas a brasileiras Asplan. Cria ainda o grupo executivo de planejamento diretamente subordinado ao prefeito para coordenar o PUB, retirando essa atribuição do departamento de urbanismo”.*¹⁰²

O PUB é elaborado e propõe mecanismos de ordenamento do solo visando superar a grande defasagem entre as necessidades da população e os serviços oferecidos pelo poder público. Segundo Feldman, o PUB pode ser considerado como aquele que mais fielmente se desenvolve a partir do modelo defendido por Anhaia Mello, desde o final dos anos 20.¹⁰³

O PUB destaca a necessidade de fornecer serviços públicos e criar equipamentos sociais para atender ao crescimento da população, visando aumentar a oferta de trabalho, estimulando, assim, o desenvolvimento econômico, ao mesmo tempo em que tem como desafio recuperar o atraso nos serviços públicos, associado ao aumento da capacidade administrativa e da liderança política das autoridades.

¹⁰² ANELLI, Renato Luiz Sobral. Redes de mobilidade e urbanismo em São Paulo: das radiais/perimetrais do Plano de Avenidas à malha direcional PUB. In sitio: www.vitruvius.com.br. Arqtextos 082, março de 2007.

¹⁰³ FELDMAN, Sarah. Planejamento e zoneamento. São Paulo: 1947 a 1972. São Paulo: EDUSP/FAPESP, 2005. p.237.

*“O Plano Urbanístico Básico apresenta soluções adequadas aos problemas da cidade prevendo uma concepção integrada do município na área metropolitana, e uma distribuição da população, localização das atividades econômicas e um sistema de transportes e de serviços urbanos capazes de comportar, de modo apropriado, flexível e contínuo, o grande desenvolvimento urbano previsto”.*¹⁰⁴

Entre as propostas para o desenvolvimento econômico está a de consolidar São Paulo como centro de negócios, articulando provisão de habitação e estímulo à implantação de empresas, visando manter o equilíbrio entre densidade populacional e a geração de renda, em especial, nas áreas mais afastadas do centro, onde é estimulada a implantação de indústrias.

*“A sofisticação metodológica é nítida e torna este o mais abrangente plano produzido até então no Brasil. Não se limita ao urbanismo, levantando um conjunto amplo de dados para propor diretrizes nas várias áreas da administração pública. Para este estudo temos de destacar que a estrutura de mobilidade urbana é um aspecto fundamental da proposta”.*¹⁰⁵

Nas análises constantes do PUB, uma avaliação sobre as condições do sistema radio-concêntrico estabelecido no Plano de Avenidas demonstra que a concentração de vias arteriais a partir do centro tradicional o fortalece, e inibe o desenvolvimento de outras centralidades.¹⁰⁶ Dessa forma, dos relatórios que compõe o PUB, destacamos o que se refere à circulação e transporte, contrapõe-se ao sistema viário existente, recomendando a implantação de vias expressas na área urbanizada em forma de malha ortogonal, que reorientariam a organização da cidade e contribuiriam para a remodelação do sistema de transporte.

*“Em virtude de ser muito deficiente o atual sistema de transporte de São Paulo e considerando-se o aumento previsto do volume de viagens, é imperioso um programa de ação planejada que forneça os meios indispensáveis de transporte”.*¹⁰⁷

O PUB reforça a marginal Tietê como via expressa, como ligação a novos centros periféricos e como alternativa de estabelecimento de novas centralidades, fazendo uma projeção de como seria a cidade em 1990, com aumento contínuo e acelerado da população na área metropolitana de São Paulo e, conseqüentemente, as demandas por políticas públicas e serviços urbanos geradas por esse crescimento.

Apesar da intenção e da expectativa de elaborar um plano geral para a cidade de São Paulo e em consonância com as orientações do SERFHAU, o projeto de lei proposto no PUB foi arquivado, motivado, principalmente, pelo momento político em que foi concluído.

¹⁰⁴ PMSP. Plano Urbanístico Básico. p.14.

¹⁰⁵ ANELLI, Renato Luiz Sobral. Redes de mobilidade e urbanismo em São Paulo: das radiais/perimetrais do Plano de Avenidas à malha direcional PUB. In sitio: www.vitruvius.com.br. Arqtextos 082, março de 2007.

¹⁰⁶ PMSP. Plano Urbanístico Básico. Vol. X. p.25.

¹⁰⁷ PMSP. Plano Urbanístico Básico. Vol. X. p.175.

*“O PUB é elaborado no último ano da gestão de Faria Lima na prefeitura, e entregue alguns dias antes do fim de seu mandato, o que deixa o plano sem destinatário. Ao assumir a prefeitura, em 1969, seu sucessor Paulo Maluf determina que se encaminhe a incineração os milhares de volumes do PUB, impressos por Faria Lima, que para o novo prefeito não passava de propaganda política de seu antecessor”.*¹⁰⁸

Paralelamente à elaboração de planos para a cidade, foi sendo construída a idéia de planejar o metrô de São Paulo. Em 1966, foi criada a Companhia do Metropolitano – Metrô, que iniciou suas atividades com o projeto de linha do Metrô que funcionaria no sentido norte-sul, para posterior elaboração de proposta de traçado da linha no sentido leste-oeste.

*“Ao ser criada a Companhia do Metropolitano, em 1966, a florescente indústria automobilística já condicionara o explosivo crescimento econômico e demográfico da cidade para uma insensível opção pelo transporte individual. Desde a década anterior e ainda por mais quase dez anos, todos os investimentos foram desviados para o desenvolvimento do sistema viário; era a época das largas avenidas e grandes viadutos”.*¹⁰⁹

Segundo Wilhelm¹¹⁰, a questão social e os problemas habitacionais estavam subjugados aos problemas de circulação e transporte, devido à expansão desordenada da área urbana e ao aumento do número de automóveis particulares, que colocava o transporte como elemento fundamental para o desenvolvimento da cidade, desde que articulado a um plano urbano geral. Isto é, antes de abordar o problema do transporte era necessário ter uma visão global, para transformar a cidade.

Em 1971, foi aprovado o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado – PDDI, uma versão simplificada do projeto de lei do Plano Diretor proposto pelo PUB, que manteve a proposta de remodelação do sistema viário e ampliação do sistema de transporte coletivo, como a implantação do metrô. O metrô foi pensado como um dos elementos indutores para instalação de atividades comerciais e de prestação de serviços, onde esta concepção fundamentou a definição das zonas e corredores de usos especiais, classificadas como Z8, zonas identificadas na Barra Funda.

A organização físico-territorial neste momento foi baseada em densidades demográficas médias para habitação e na predominância de usos, onde o adensamento deveria ocorrer nas áreas já dotadas de infra-estrutura, para minimizar os custos da administração municipal em prover tais serviços, ao mesmo

¹⁰⁸ FELDMAN, Sarah. Planejamento e zoneamento. São Paulo: 1947 a 1972. São Paulo: EDUSP/FAPESP, 2005. p.236.

¹⁰⁹ SÃO PAULO: a cidade, o habitante, a administração de 1975 a 1979. Relatório das atividades desenvolvidas pela Prefeitura Municipal de São Paulo durante a gestão do prefeito Olavo Egydio Setúbal. São Paulo, 1979. p.63.

¹¹⁰ WILHEIM, Jorge. São Paulo Metrópole 65: subsídios para seu plano diretor. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1965.

tempo em que definia que as áreas sem infra-estrutura deveriam ser controladas, exceto quando definidas como áreas prioritárias de desenvolvimento urbano.

O PDDI-1971, apesar de ser abrangente em suas propostas e definir metas para sua implementação, é uma lei genérica, não sendo clara a espacialização de tais investimentos, pois as ações seriam definidas pela Prefeitura, seja através de decreto do Executivo ou lei específica. O PDDI garantia a possibilidade de implantar serviços com base em fórmulas matemáticas que os justificassem, foi um mecanismo flexível para a manutenção de investimentos em áreas previamente definidas e de interesses pontuais.

Os municípios com plano diretor aprovado que estabelecessem diretrizes alinhadas com as propostas definidas no âmbito federal, receberiam repasses de recursos financeiros para a política urbana.

*“Em 1970, se cristaliza seu papel de órgão de assistência técnica, com a eliminação de atribuições coordenadas e redefinição de suas atribuições no campo do planejamento: promover a elaboração e implantação de Planos de Desenvolvimento Integrado, de acordo com o planejamento nacional e regional; colaborar com os governos municipais na execução de planejamento local integrado, inclusive na organização e operação de serviços de natureza municipal e assisti-lo nos assuntos de seu interesse”.*¹¹¹

Para complementar as diretrizes do PDDI-1971, foi aprovada a lei nº 7805/1972 que tinha por finalidade detalhar o zoneamento e torná-lo operacional. A lei de uso, ocupação e parcelamento do solo procurou ser mais flexível frente à dinâmica de desenvolvimento da cidade, articulando diferentes funções urbanas, tais como habitação, transporte, lazer e circulação, assim como regulamentou o parcelamento do solo, para evitar a expansão desordenada e a ‘especulação’ de loteadores que vendiam partes de glebas, não viabilizando a implantação de infraestrutura básica que, por conseguinte, seriam assumidas pela Prefeitura, sobrecarregando seu orçamento.

Apesar da lei do zoneamento caracterizar as categorias de uso e alguns parâmetros para edificação de forma mais específica, tais como recuos e áreas máximas construídas para enquadramento em categorias de uso compatíveis com as zonas, são mantidas as generalidades do PDDI-1971, cabendo em alguns casos, quando necessário, à Comissão de Zoneamento da COGEP a classificação de outros usos, a partir dos grupos estabelecidos nas categorias de uso.

Dessa forma, diversas especificidades que não tinham sido detalhadas na lei de zoneamento seriam definidas por ato do executivo, ficando a cargo dos técnicos da administração municipal estabelecer dispositivos de controle para o uso e a ocupação do solo, mediante orientações políticas e estratégicas que deram margem a um desenvolvimento desigual do município.

¹¹¹ FELDMAN. Sarah. Planejamento e zoneamento. São Paulo: 1947 a 1972. São Paulo: EDUSP/FAPESP, 2005. p.218.

4.4.1. As disposições da lei de zoneamento na Barra Funda

A elaboração da Lei nº 8.001/1973, que altera e complementa a Lei nº 7.805/1972, tem entre as justificativas a necessidade de tornar a lei de ordenamento do território mais dinâmica, de modo que ao testar a aplicabilidade da lei de 1972, verificou-se a necessidade de adequar o processo de planejamento às tendências da cidade. Entre algumas justificativas para revisão da lei está a de que

*“na categoria de ajustamentos pode-se destacar os casos das indústrias com possibilidade de expansão, em zonas não específicas, ressalvadas as condições de poluição ambiental. (...) Cite-se, ainda, a manutenção dos núcleos comerciais nos loteamentos residenciais, a possibilidade de construção de residências tipo sobrado geminado (R201) na zona 2, as novas condições para substituição de usos, a possibilidade de implantação de edificação em vias de largura inferior a exigida”.*¹¹²

Dessa forma, esta lei dispõe sobre alteração de índices urbanísticos para edificação, tais como recuos, largura da via e alterações no zoneamento, e passa a admitir categorias de uso antes proibidas em determinadas zonas, tais como atividades comerciais, de serviços e industriais. Além disso, define a categoria de uso R3 – conjunto residencial, os corredores de uso especial e alterações em perímetros de zona de uso.

Na Barra Funda, os corredores de comércio e serviços situados na Av. Pacaembu e Rua Cardoso de Almeida são classificados como Z8-CR1 – trechos de logradouros públicos incluídos em Corredor de uso especial. A Av. Francisco Matarazzo e Av. Santa Marina foram classificadas como Z8 – CR4 – trechos de logradouros públicos pertencentes a Corredor de uso especial, assim como os clubes esportivos são classificados como Z8-AV8.

As zonas de uso classificadas como Z8 – zonas especiais – seriam objeto de planos específicos elaborados pela COGEP num prazo de 3 anos, para cada um de seus perímetros. As zonas de usos especiais definidas na Barra Funda têm as seguintes características:

- Z8 – CR1: uso predominantemente residencial, de densidade demográfica baixa, onde são admitidos o uso residencial unifamiliar (uma casa por lote) e atividades classificadas como prestação de serviços, porém os índices urbanísticos devem ser os mesmos da Z1 – zona estritamente residencial.
- Z8 – CR4: usos diversos, de acordo com a zona de uso lindeira ao corredor, onde são admitidos os usos comerciais, serviços, industriais, havendo restrição quando incidir em área limítrofe com a Z8 – CR1, ou seja, deverão ser obedecidas as exigências dessa zona.

As áreas ocupadas por clubes esportivos-sociais também são classificadas como zonas especiais – Z8-AV8 e Z8-AV9, sendo que, na Barra Funda,

¹¹² Prefeitura do Município de São Paulo – Secretaria Municipal de Planejamento (SEMPA). Exposição de motivos do Projeto de Lei n 186/73 que foi aprovado como lei n 8.001/73.

o clube Sociedade Esportiva Palmeiras é identificado. O que diferencia uma classificação da outra são os índices urbanísticos, tais como taxa de ocupação, coeficiente de aproveitamento, possivelmente para que os diversos clubes da cidade possam ser enquadrados.

Neste período, o subdistrito da Barra Funda está inserido em duas administrações regionais, Lapa e Sé, estando o bairro enquadrado nas zonas de uso classificadas como Z2 – uso predominantemente residencial, Z3 – uso predominantemente residencial; Z4 – uso misto, Z6 – uso predominantemente industrial e Z8 – zonas especiais, conforme demonstra o mapa 18.

A parte da Barra Funda inserida na AR Lapa, classificada como setor Campos Elíseos / Santa Cecília, tinha como limites a ferrovia, a Av. Pacaembu e um eixo viário com concentração de comércios e serviços que é a Av. São João. A área é destinada a estimular o uso e ocupação por atividades comerciais e de prestação de serviços, com altos índices de ocupação e de aproveitamento, segundo a lei de zoneamento.

A parte da Barra Funda inserida na AR Sé, classificada no setor Barra Funda / Bom Retiro, foi caracterizada pela ocupação homogênea e tinha como limites a ferrovia, a marginal Tietê, Av. Pacaembu e R. Prates, sendo limitada por uma Z8. A área é atravessada por mais dois corredores de circulação importantes: Av. Emissário (atual Av. Marques de São Vicente) e Av. Rudge, que funciona como uma das principais ligações com a zona norte (ponte da Casa Verde). A ocupação do solo tem predominância de uso misto comercial e de serviços – tipo Z3.¹¹³

¹¹³ Prefeitura Municipal de São Paulo. São Paulo (cidade). Administração Regional Lapa e Sé. PMSP: COGEP: COAR – coordenação das administrações regionais: PRODAM: AR Lapa e Sé. São Paulo, 1974.



Imagem 21 – Av. Rudge, 1970.

Fonte: PMSP: Secretaria Municipal de Cultura – DPH – Divisão de Iconografia.

O enquadramento da Barra Funda em duas administrações regionais demonstra a efetivação do processo de fragmentação do bairro iniciado com a implantação da estrada de ferro, quando da sua formação, e que se torna mais marcante com as obras viárias realizadas no bairro. Ao longo dos anos, sua conformação física foi se moldando às formas de ocupação de bairros liminhos, tais como Bom Retiro e Santa Cecília, de modo que as obras têm efeito não apenas sobre o espaço urbano, mas também sobre o reconhecimento pela população dos 'limites' territoriais do bairro.

INSERIR MAPA 18

4.4.2. As interferências das obras viárias e do sistema de transporte

No final dos anos 60, são realizadas obras viárias de porte que passam pela Barra Funda, de grande importância para articulação entre as direções norte e sul da cidade. Neste período dá-se início a construção de três viadutos: o Pacaembu, o Antártica e o Pompéia.

A construção do viaduto Pacaembu estava prevista desde a década de 30, enquanto que os viadutos Antártica e Pompéia foram construídos com base no plano de melhoramentos viários realizados na década de 60.

Em análise das plantas do bairro entre os anos 60 e 70 verificamos que o Viaduto Pacaembu foi o primeiro a ser construído, em meados dos anos 60, porém não foram localizadas informações que pudessem precisar a data de sua construção.

Os viadutos Antártica e Pompéia foram construídos entre os anos de 1969 e 1971, conforme informações da Secretaria de Infra-estrutura da Prefeitura de São Paulo e registros fotográficos realizados durante as obras. Tais registros demonstram a grandeza das obras realizadas, porém as áreas mais atingidas foram aquelas recém-incorporadas ao bairro.



Imagem 22 – Viaduto Antártica, 1969.

Fonte: PMSP: Secretaria Municipal de Cultura – DPH – Divisão de Iconografia.



Imagem 23 – Viaduto Pompéia, 1969.

Fonte: PMSP: Secretaria Municipal de Cultura – DPH – Divisão de Iconografia.

As obras de construção do Viaduto Antártica e do alargamento da Av. Rudge foram concluídas no começo dos anos de 1970, obras que contribuíram para a fragmentação do bairro.

A construção do viaduto Antártica, ao possibilitar a articulação entre as zonas norte e sul da cidade, impõe mais uma barreira física a ser superada na Barra Funda. As obras dos viadutos, apesar da importância de ligação entre áreas consolidadas (na imagem do Viaduto Antártica que segue abaixo podemos verificar que a zona norte estava bastante adensada nessa época), modifica os referenciais do bairro.



Imagem 24 – Viaduto Antártica, 1970.

Fonte: PMSP: Secretaria Municipal de Cultura – DPH – Divisão de Iconografia.

Essas imagens são importantes para demonstrar também que a Barra Funda de cima (direção sul da ferrovia) encontra-se consolidada e totalmente ocupada, predominando ali a tipologia habitacional. Por outro lado, demonstra que a várzea da Barra Funda apresenta ocupação esparsa, predominantemente de uso misto, onde é identificada a existência de grandes áreas desocupadas, de modo que o traçado viário interfere no tipo de ocupação do bairro.

Crescimento populacional e densidade demográfica na década de 1960/1970

Distrito censitário	população		%	da Área km ²		Densidade demográfica	
	1960	1970		variação	1960	1970	1960
Barra Funda	32.454	29.762	-8,29	4,74	2,53	6.847	11.764

Fonte: PMSP: IBGE e cálculos HIDROBRASILEIRA, 1975.

Média da renda familiar mensal e estimativa da renda per capita em 1972

Distrito censitário	Média da renda familiar mensal	Nº médio de habitantes por domicílio	Estimativa de renda per capita
Barra Funda	2.039,42	4,16	407,88

Fonte: PMSP: São Paulo em distritos – Instituto Gallup de Opinião Pública – março de 1973. HIDROBRASILEIRA – elaboração dos cálculos para mediana de renda.

Analisando as tabelas acima, podemos verificar que a Barra Funda teve um decréscimo populacional na década de 60-70, podendo estar associado ao tipo de vias implantadas, estruturais para o sistema viário de São Paulo e do bairro, tais como a Marginal Tietê, Av. Pacaembu, Av. Emissário (Av. Ermano Marchetti) e Av. Rudge, que se 'direcionam', predominantemente, a usos não-residenciais.

A gestão de Olavo Egydio Setúbal (1975-1979) como prefeito de São Paulo também é marcada pela realização de obras viárias e modificações no sistema de transporte público.

Mesmo com a aprovação do PDDI em 1971, que definia as diretrizes para intervir na cidade, na gestão de Setúbal os elementos fundamentais para o desenvolvimento da cidade estavam relacionados com as vias públicas e saneamento. Segundo Setúbal, esses problemas deviam ser superados em função da população crescente que exigia novos espaços. E, em alguma medida, esse direcionamento estava alinhado com os projetos elaborados anteriormente, tais como aqueles desenvolvidos pela Companhia do Metropolitano de São Paulo.

“De 1971 a 1973, a Companhia do Metropolitano constituiu um grupo para o planejamento do transporte coletivo urbano. Foram desenvolvidos estudos como ‘Planos de Vias Expressas’, ‘Melhorias dos Principais Corredores Viários. (...) Nessa época, a CMSP elaborou a ‘Proposta para Expansão da Rede de Metrô para incluir o corredor Leste-Oeste’.”¹¹⁴

Para atingir seus objetivos, o primeiro ato de Olavo Setúbal como prefeito foi reformar a estrutura administrativa que considerava inadequada para atender as novas demandas da cidade. Grandes mudanças ocorrem no âmbito do executivo municipal, com a criação da Secretaria de Vias Públicas que tinha como atribuições projetar e construir todo o sistema viário, inclusive realizando seu cadastramento e mapeamento; e de Habitação, a SEHAB; a Secretaria dos Transportes tornou-se exclusivamente operacional, sendo a ela vinculada a Companhia de Engenharia de Tráfego – CET e a Secretaria de Obras passou apenas a executar as obras públicas.

Diante da necessidade de enfrentar os desafios de recuperar zonas deterioradas, onde um dos mecanismos propostos pela administração pública era a reurbanização das áreas situadas nas proximidades das linhas de metrô. Dessa forma, a gestão de Olavo Setúbal previa a construção de novos corredores de transporte coletivo para sua expansão, associando a abertura de avenidas ao saneamento básico de grandes áreas ainda ociosas.

Assim, a prefeitura decidiu substituir o plano vigente, que propunha a construção de vias expressas para a implantação de vias arteriais, contrapondo-se, inclusive, às orientações do PUB que apontava não ser a ampliação de vias arteriais capaz de absorver o aumento do fluxo. Surgiu assim, o Programa de Obras Viárias abrangendo todas as regiões do município.

“As novas avenidas de fundo de vale permitiriam a canalização de rios e córregos e a construção concomitante de interceptores de esgotos,

¹¹⁴ SÃO PAULO. O Metrô de São Paulo: 1987 – 1991. Tecnologia e Humanização. Governo do Estado de São Paulo; Secretaria da Habitação e Desenvolvimento Urbano; Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô. Março de 1991. p.44.

saneando extensas regiões e propiciando sua ocupação em condições adequadas".¹¹⁵

O prefeito afirmou que a decisão foi tomada com base na verificação dos custos para implantação de vias expressas, muito onerosas para o poder público e que viabilizavam, prioritariamente, o uso do automóvel individual, não sendo este o direcionamento que a cidade deveria tomar. Considerava ainda que as obras de canalização de córregos realizadas na sua gestão comparavam-se às obras de retificação do rio Tietê.

"Em determinadas épocas, acreditou-se que somente um programa de construção de viadutos e de uma malha de grandes vias expressas poderia resolver o problema do trânsito na cidade de São Paulo. Esse raciocínio de discutível viabilidade, por implicar despesas incompatíveis com o orçamento municipal, não vislumbrava particularmente o alto custo social que adviria de sua aplicação".¹¹⁶

Foram, então, realizadas pequenas obras de engenharia para a adequação da geometria das vias para o tráfego proposto, e foram definidas faixas exclusivas para corredores de ônibus como os da Av. São João e Av. Francisco Matarazzo, que diminuía o tempo de viagem entre o centro e a Lapa, passando pela Barra Funda. Também foram consideradas adequações na marginal Tietê, na Av. Thomas Edson e Rua do Bosque, situadas na várzea da Barra Funda, como alternativa de transporte até o centro da cidade.

"Iniciou-se, também, a complementação da Av. do Emissário, que futuramente oferecerá alternativa para a marginal Tietê na ligação da zona oeste com a zona leste. Esta avenida teve diversos trechos construídos ao longo de muitos anos, mas estava detida pela dificuldade – finalmente superada – de atravessar terrenos pertencentes a Rede Ferroviária Federal".¹¹⁷

¹¹⁵ SÃO PAULO: a cidade, o habitante, a administração de 1975 a 1979. Relatório das atividades desenvolvidas pela Prefeitura Municipal de São Paulo durante a gestão do prefeito Olavo Egydio Setúbal. São Paulo, 1979. p.27.

¹¹⁶ Ibidem. p.39.

¹¹⁷ Ibidem. p.37.

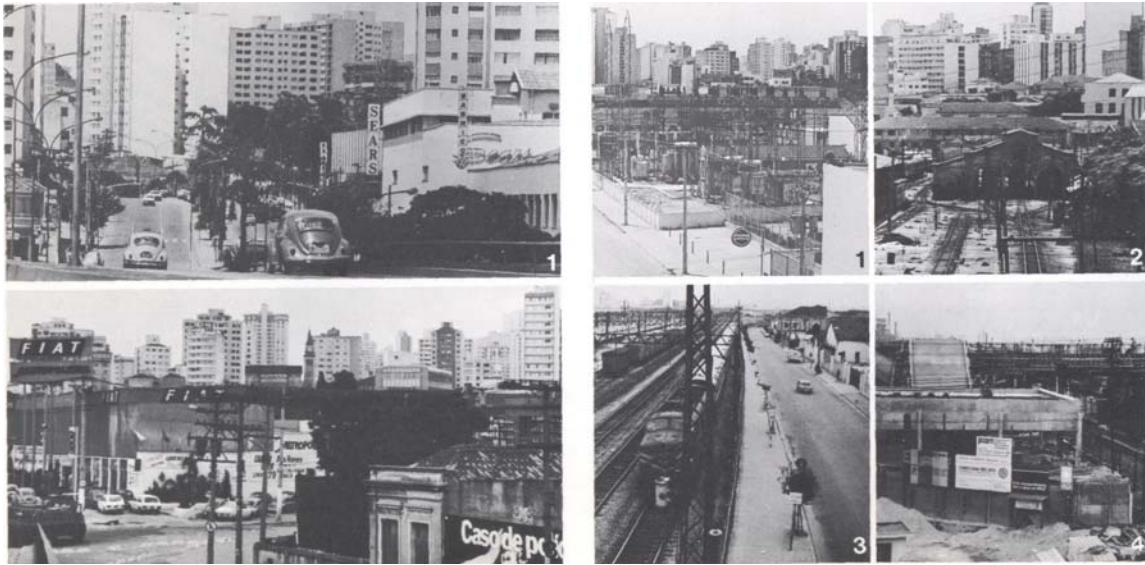


Imagem 25

1 – Vista do Viaduto Antártica; 2 – Pátio de manobras da ferrovia;

3 – Vista do Viaduto Pacaembu; 4 – Obras da Fepasa.

Fonte: LESTE – OESTE: em busca de uma solução integrada. Prefeitura Municipal de São Paulo, São Paulo; Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô. São Paulo, 1979. p.59.

Diante do crescimento da cidade e do agravamento do sistema de transporte coletivo na cidade, na gestão de Olavo Setúbal foi retomado o projeto de implantação de linhas de metrô em São Paulo, iniciado pela linha norte-sul e, posteriormente, elaborado o projeto da linha leste-oeste.

Além da questão dos sistemas viário e de transporte, o projeto de implantação da linha de metrô no sentido leste – oeste da cidade contribuiria para reverter o processo de estagnação da Barra Funda, pois uma das diretrizes propostas era acomodar o traçado em áreas onde o uso do solo ainda não estivesse consolidado ou em áreas vazias, que necessitassem de urbanização. Nesses locais os terrenos eram, relativamente mais baratos, contribuindo para intervenções do poder público.¹¹⁸

*“Esta urbanização, juntamente com o centro comercial proposto, seriam os indutores de transformação urbana da área ao norte do viaduto Pacaembu, onde hoje se localizam armazéns e prédios industriais, alguns deles vazios”.*¹¹⁹

Esse projeto buscou, também, dinamizar as atividades comerciais e de prestação de serviços nas proximidades das estações, em função da circulação de pessoas durante todo o dia, pois tal medida era favorável ao metrô para evitar sua ociosidade.

A área escolhida para implantação da estação Barra Funda de metrô foi o pátio ferroviário da estação de trem de mesmo nome.

¹¹⁸ Plano Funcional Tramo Oeste. Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô. Vol. 1. 1977. p.27.

¹¹⁹ Ibidem. p.47-8.



Imagem 26 – Pátio Ferroviário Barra Funda

Fonte: LESTE – OESTE: em busca de uma solução integrada. Prefeitura Municipal de São Paulo, São Paulo; Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô. São Paulo, 1979.

*“A experiência adquirida na construção e na operação da linha pioneira determinou profundas alterações na concepção leste-oeste, em função de obter-se maior utilidade social com menor custo financeiro. Seu projeto desenvolveu-se, então, em torno de três premissas fundamentais: 1) obter o máximo de retorno possível do investimento, dando-lhe o papel de catalizador da urbanização dos espaços que a linha atravessa; 2) colocar o metrô como fulcro de todo um sistema integrado de transportes coletivos; 3) construir a maior parte da linha na superfície evitando, principalmente, a custosa escavação de subterrâneos”.*¹²⁰

As propostas e estudos para a implantação do metrô na direção oeste foram organizadas no relatório denominado Plano Funcional do Tramo Oeste, elaboradas pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô, de 1977, que apresenta justificativa referente ao local onde serão implantadas as estações, assim como, definem as áreas direta e indiretamente influenciadas pela construção das estações.

Segundo informações do Plano Funcional Tramo Oeste, a área de influência direta da estação Barra Funda de metrô coincide com os limites administrativos da Lapa.

*“É caracterizada por grandes vazios urbanos, por um importante parque industrial e por grandes terminais de cargas das ferrovias nas baixadas dos rios; também por um centro regional de comércio e serviços que polariza toda região oeste (centro da Lapa), por baixas densidades de ocupação no bairro da Lapa (pela classe A), e por áreas de densidade média e alta pela classe média nos bairros de Pompéia, Sumaré e Perdizes”.*¹²¹

¹²⁰ SÃO PAULO: a cidade, o habitante, a administração de 1975 a 1979. Relatório das atividades desenvolvidas pela Prefeitura Municipal de São Paulo durante a gestão do prefeito Olavo Egydio Setúbal. São Paulo, 1979: a cidade, o habitante, a administração de 1975 a 1979. op. cit. p.75.

¹²¹ Plano Funcional – Tramo Oeste. vol. I. Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô. Depto. de Planejamento de Tráfego – PTR. São Paulo, 1977. p.28.

Tal caracterização subsidia a definição de implantação da estação Barra Funda no pátio ferroviário de mesmo nome, que apresenta vantagens locais quanto ao acesso aos bairros da Lapa, Pompéia, Sumaré e Perdizes, assim como promove a urbanização de parte da Barra Funda e estimula a reurbanização da Lapa e Pompéia. Sobretudo, ao estimular a implantação de novas atividades econômicas no bairro e evitar ociosidade do sistema de trens. A localização da estação Barra Funda do metrô, articulada aos demais meios de transporte coletivo, propicia a redução de percursos de ônibus entre os bairros lindeiros e a estação, ao mesmo tempo em que gera uma demanda contínua de circulação e utilização do metrô.

*“O trecho em que o metrô começa a se utilizar do leito ferroviário encontra-se na altura do viaduto da Av. Pacaembu, importante eixo de transporte por ônibus, sendo uma área que se destaca pela localização de grande quantidade de empregos industriais, comerciais e de serviços. Por tais motivos, nesta área se torna fundamental a implantação da estação Barra Funda”.*¹²²

O projeto da linha leste-oeste do metrô propunha a Barra Funda como terminal na direção oeste, chegando, numa etapa seguinte até a Lapa, estando localizada quase que na sua totalidade às margens da ferrovia. A linha tinha por finalidade integrar os diferentes meios de transporte, inclusive com a construção de um terminal intermodal na Barra Funda, que se concretizou em 1988, quando da inauguração da estação Barra Funda do metrô.

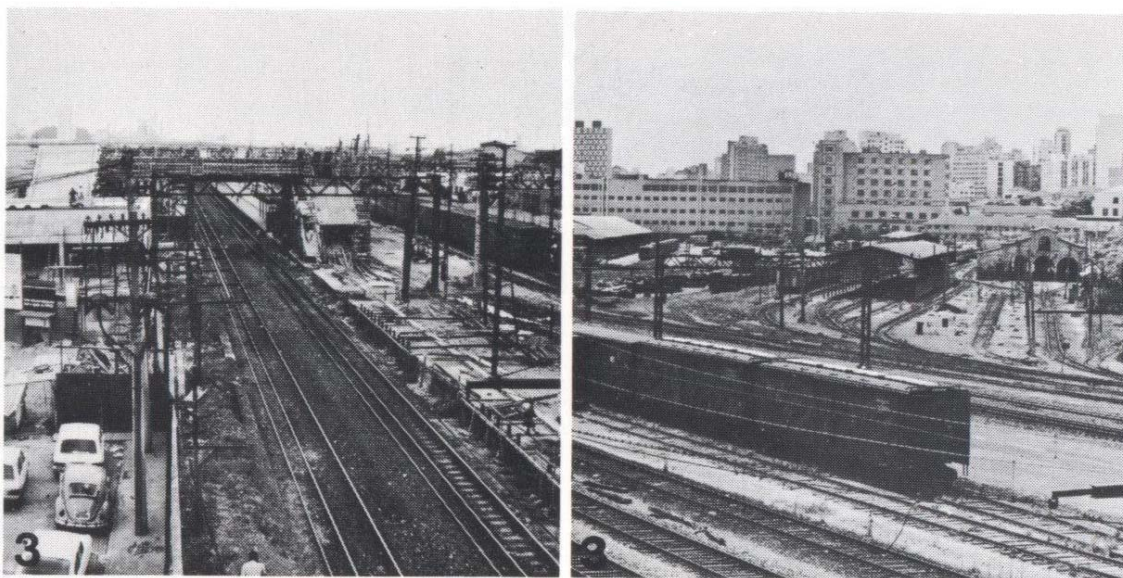


Imagem 27 – Ferrovia e Pátio de Manobras na Barra Funda
Fonte: LESTE – OESTE: em busca de uma solução integrada. Prefeitura Municipal de São Paulo, São Paulo; Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô. São Paulo, 1979. p.14.

Para tanto, a integração entre os diversos meios de transporte pressupunha alteração no sistema viário, para adequar as vias existentes à nova configuração viária que a estação exigia, tais como adequação da acessibilidade e

¹²² Ibidem. p.55.

circulação no seu entorno. Entre as propostas de remodelação do sistema viário estava a realização da ligação entre as avenidas Emissário e Ermano Marchetti, que funcionaria como um eixo de coleta e distribuição do fluxo na várzea da Barra Funda, sendo um trajeto alternativo, podendo-se assim evitar o tráfego na marginal Tietê, pois as adequações no sistema viário

*“... devem propiciar condições a um melhor desempenho no tráfego metropolitano que atravessa a área de influência direta do metrô, evitando pontos de conflito no fluxo de passagem ou congestionamentos junto as áreas onde localizam os equipamentos de transferência intermodal”.*¹²³

Diante dos recursos disponibilizados pelo poder público para a realização dessas obras, que já apresentavam uma orientação de transformação dos usos e atividades na Barra Funda e demais áreas em que seriam realizadas obras viárias, e visando dotar a prefeitura de instrumentos que a colocasse a frente da dinâmica de desenvolvimento urbano, foi proposta, na gestão de Olavo Setúbal, a utilização do conceito de ‘solo-criado’ para induzir o adensamento e minimizar o ônus com a implantação e extensão de serviços urbanos. Também foi sugerida em 1976, a criação do imposto sobre a valorização imobiliária como variação da contribuição de melhoria que era muito difícil de ser aplicada, segundo Setúbal.

*“A questão suscitou acesos debates, a nível nacional, porque implica a reinterpretação de princípios maiores do direito de propriedade e sua adoção não depende apenas do poder municipal”.*¹²⁴

A implementação de um plano para o conjunto da cidade continuava sem se efetivar. Na década 80, a prefeitura propôs a revisão do PDDI de 1971, para definir diretrizes que fossem capazes de enfrentar os problemas mais estruturais da cidade.

A revisão do PDDI – I deveria dispor de mecanismos para que se fizesse cumprir seu papel de orientador das ações do executivo municipal. A revisão objetivou refletir o amadurecimento dos processos de planejamento anteriores, tais como o PUB, o PDDI-I, e os grandes estudos setoriais de transporte, em especial, do metrô e de recursos hídricos.

¹²³ Ibidem. p.93.

¹²⁴ SÃO PAULO: a cidade, o habitante, a administração de 1975 a 1979. Relatório das atividades desenvolvidas pela Prefeitura Municipal de São Paulo durante a gestão do prefeito Olavo Egydio Setúbal. São Paulo, 1979. p.75.

5. O PROCESSO DE REESTRUTURAÇÃO URBANA NA BARRA FUNDA

5.1. REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA E SEUS REFLEXOS NO ESPAÇO URBANO DA BARRA FUNDA

O período compreendido entre 1986 e 2001 demonstra que as alterações físicas e sociais na Barra Funda são reflexo dos processos de transformações que ocorreram na esfera política, econômica e social do país e da cidade de São Paulo, tais como o processo de democratização, a dispersão industrial, a incorporação de novas tecnologias ao sistema produtivo, o aumento das atividades comerciais e de prestação de serviços, entre outros.

A nova racionalidade do capitalismo vem se materializando com a reorganização do espaço urbano que pressupõe atender suas exigências de acumulação, sua lógica e escala de intervenção. Dessa forma, com a retração da atividade industrial na cidade de São Paulo que se estabelece na década de 1980, os bairros localizados no centro expandido da cidade e com grandes áreas industriais desativadas, como a Barra Funda, passam a ser propícios para a implantação de grandes projetos urbanos.

A decisão de implantar grandes projetos urbanos em determinadas áreas de São Paulo não se restringe à questão econômica, mas considera, também, a questão urbana, com a definição de novos usos e atividades para as áreas urbanas ociosas ou subutilizadas, ao mesmo tempo em que busca alterar seus referenciais históricos, pois no caso da Barra Funda, caracterizada como bairro industrial, usos culturais e de lazer vêm sendo estimulados.

Diante desse quadro, no final da década de 1980, o governo do Estado de São Paulo dá continuidade à implantação do projeto do metrô, linha Leste-Oeste, com a inauguração da Estação Barra Funda em 1988, e também inaugura o Memorial da América Latina em 1989, equipamento público voltado às atividades culturais e de lazer. Ainda em 1989, uma rodoviária na Estação Barra Funda do metrô é inaugurada, concluindo a obra do Terminal Intermodal Barra Funda, pois como já citado no capítulo anterior, este equipamento foi concebido para organizar o sistema de transporte na região oeste.

“Situada no Pátio Ferroviário Barra Funda, esta estação será terminal de várias modalidades de transporte coletivo. Compreende, além da estação do metrô, duas plataformas ferroviárias suburbanas (para FEPASA e RFFSA), uma estação de trens de longa distância da FEPASA, uma rodoviária setorial de ônibus interurbanos (que trafegam pelas rodovias Anhanguera, dos Bandeirantes e Castelo Branco) e dois terminais de ônibus urbanos de grande porte.”¹²⁵

¹²⁵ LESTE – OESTE: em busca de uma solução integrada. Prefeitura Municipal de São Paulo, São Paulo; Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô. São Paulo, 1979. p.55.

O Terminal Intermodal Barra Funda foi implantado numa área de 188.400m², substituindo as estações de mesmo nome da antiga Sorocabana que foi demolida, e da São Paulo Railway (Estrada de Ferro Santos-Jundiaí) que foi mantida, porém está abandonada. O terreno tem como confrontantes o Viaduto Antártica, a Av. Tomas Edson e a Rua Tagipuru, porém, devido a pouca continuidade da malha viária, e para atender a demanda de acesso ao transporte coletivo, foram realizadas obras de extensão da Av. Ermano Marchetti a Av. do Emissário, atual Av. Marquês de São Vicente. Com a inauguração do terminal tem início o discurso de transformação da Barra Funda industrial e operária em um centro comercial e de prestação de serviços avançados.

*“A urbanização do pátio da Barra Funda foi caracterizada pela predominância do setor terciário, articulando-se aos supermercados e serviços contíguos existentes na Av. Francisco Matarazzo e pela implantação de edifícios habitacionais, integrando-se assim à paisagem do entorno. Seus acessos seriam as avenidas Francisco Matarazzo, São João, Pacaembu e ruas Brigadeiro Galvão, Barra Funda, Tagipuru e Mario de Andrade. A localização do terminal de ônibus traz uma maior polarização, viabilizando a instalação de equipamentos de comércio”.*¹²⁶

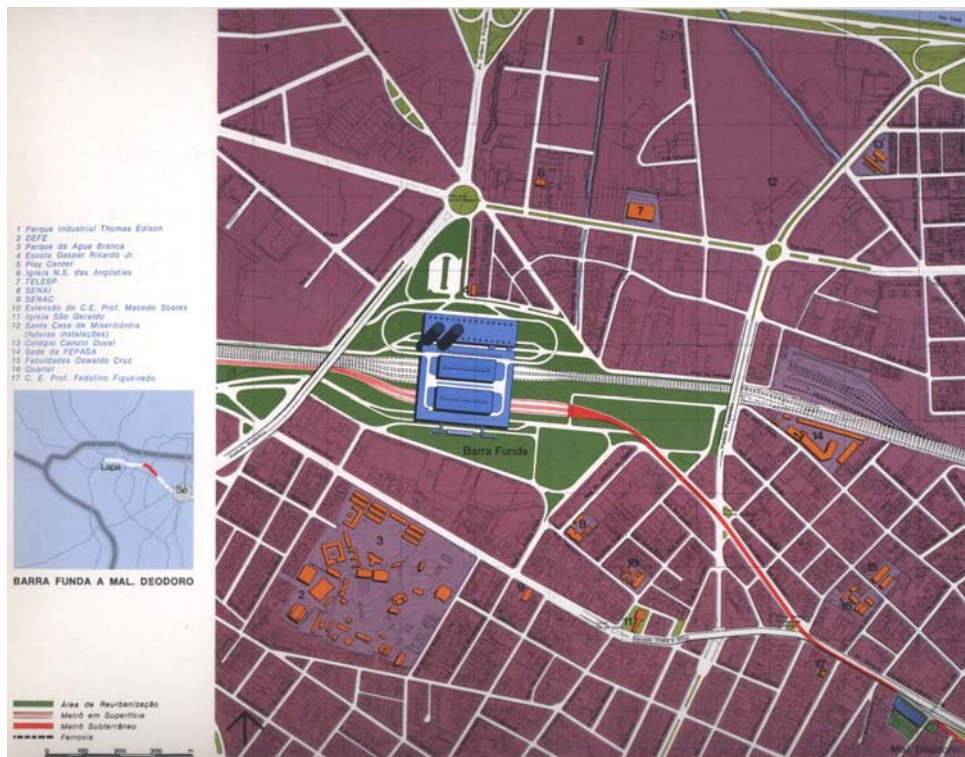


Ilustração 6 – Projeto do Terminal Intermodal Barra Funda.

Fonte: LESTE – OESTE: em busca de uma solução integrada. Prefeitura Municipal de São Paulo, São Paulo; Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô. São Paulo, 1979.

Na administração Orestes Quércia do Estado de São Paulo, foi construído o Memorial da América Latina próximo à estação, uma obra executada

¹²⁶ Plano Funcional – Tramo Oeste. vol. II. Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô. Depto. de Planejamento de Tráfego – PTR. São Paulo, 1977. p.86.

em tempo recorde, aproximadamente dois anos, realizada pelo Metrô¹²⁷ e inaugurada em 1989. Situado à R. Auro Soares de Moura Andrade, o Memorial foi idealizado por Darcy Ribeiro, com a finalidade de integrar os diversos países da América Latina através de múltiplas atividades em equipamentos que passaram a integrar a paisagem do bairro, e que objetivavam, ainda, estimular a ocupação na região.

Quando da implantação destes equipamentos, o Estado objetivava atrair investimentos em empreendimentos imobiliários para a Barra Funda, utilizando-se da idéia da vantagem locacional do bairro, do ponto de vista dos acessos viários e transporte coletivo, e do processo de mudança de sua imagem.

A idéia de estimular novas ocupações no bairro associadas ao sistema de transporte poderia contribuir com sua valorização, mas, segundo Gottdiener em seu estudo sobre a produção social do espaço, os transportes influenciam no valor de uso e da localização, estando, porém, associados a outros elementos.

*“Num sistema social desse tipo, inovações tecnológicas nos transportes e nas comunicações são apenas aspectos de um complexo muito mais amplo de forças sócio-estruturais que transformaram as relações espaço-tempo na sociedade moderna”.*¹²⁸

Na mesma linha, segundo Villaça, a valorização do imóvel dá-se mais em função da acessibilidade intra-urbana, do que da proximidade ao centro, pois há situações em que o sistema de transporte não exerce influência na urbanização. A proximidade e o acesso às vias são fatores de atratividade e expansão urbana, porém sua tendência de crescimento configura-se entre as vias que ligam grandes metrópoles, ou seja, em direção às cidades e regiões mais importantes, que mantêm maiores fluxos de tráfego. Dessa forma, a terra passa a ter um valor de uso, em que segundo Villaça,

*“... os valores de uso são também consumidos em determinados lugares. Temos então dois espaços: o dos objetos em si (produzidos ou não pelo trabalho humano) e aquele determinado pelos locais onde estes são produzidos e consumidos”.*¹²⁹

Pudemos, assim, perceber que a implantação desses equipamentos públicos na Barra Funda, sem inserção num plano de conjunto, não foram suficientes para modificar o perfil populacional e a característica do bairro.

¹²⁷ SÃO PAULO. O Metrô de São Paulo 1987-1991: Tecnologia e humanização. Governo do Estado de São Paulo: Secretaria da Habitação e Desenvolvimento Urbano: Companhia do Metropolitano de São Paulo (metrô). São Paulo, 1991. p.95.

¹²⁸ GOTTDIENER, Mark. A produção social do espaço urbano. Tradução de Geraldo Gerson de Souza. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1993. p.54.

¹²⁹ VILLAÇA, Flávio. Espaço intra-urbano no Brasil – São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 1998.



Imagens 28 e 29 – Terminal Intermodal Barra Funda
Fonte: Rita Canutti, 2007.



Imagens 30 e 31 – Memorial da América Latina
Fonte: Rita Canutti, 2007.

Ao analisar os efeitos das obras viárias realizadas, da implantação de grandes equipamentos públicos na Barra Funda e das intervenções relacionadas aos planos urbanos, pudemos perceber que apesar do porte de algumas dessas obras, o traçado do arruamento que deu origem ao bairro pouco se modificou. Por outro lado, a redefinição da delimitação do bairro Barra Funda nos anos 90, teve efeitos marcantes no seu espaço urbano.

Considerando que a Barra Funda, constituída no final do século XIX foi-se integrando territorialmente aos demais bairros de seu entorno, tais como Bom Retiro, Santa Cecília e Campos Elíseos, no decorrer do século XX, tornou-se de difícil identificar a delimitação precisa de separação entre eles. Tudo isso, porque a apropriação do espaço urbano pela população não se estabelece apenas por delimitações territoriais rígidas, mas por aproximação social, cultural e de renda, e a Barra Funda exemplifica bem essa situação que a caracterizou como industrial, operária, e por ser o berço do samba paulistano.

Quando discorremos sobre essa modificação no bairro da Barra Funda, o que nos interessa é demonstrar que determinadas ações de planejamento urbano interferem nas formas de produção e apropriação do espaço, inclusive quando reconhecem que a alteração nas formas de organização da sociedade configura novos espaços.

Vale ressaltar que reconhecemos, num aspecto geral, que a porção de terras que dá origem aos loteamentos difere dos critérios para definição de bairros; entretanto, quando o poder público promove a criação de leis para definir ou redefinir os limites administrativos de um bairro, subdistrito ou distrito, alterando sua configuração como é o caso da Barra Funda, esta decisão interfere na caracterização e reconstrução de sua identidade. Apesar de uma análise sobre a identidade da Barra Funda não ser objeto deste trabalho, pudemos perceber durante a pesquisa, que o bairro, que está atualmente num processo de transição e transformação, não corresponde totalmente a sua formação original.

É, portanto, relacionado com o processo de crescimento e expansão da cidade de São Paulo e seu rebatimento com a realização de grandes obras viárias, que a Barra Funda, um dos bairros mais antigos e tradicionais, foi incorporando novas áreas a serem disponibilizadas à cidade espaços para os usos residenciais, industriais, comerciais e de prestação de serviços.

Dessa forma, optamos por demonstrar as alterações territoriais ocorridas na Barra Funda, a partir de sua primeira delimitação administrativa em 1954. As delimitações dos subdistritos de 1954 e 1964 são muito semelhantes, e mantêm no seu perímetro o arruamento que constituiu o bairro, enquanto que a delimitação definida em 1991 por meio da lei nº 10.932/91 desloca o bairro para a direção oeste, incorporando áreas situadas entre os bairros da Barra Funda e Água Branca, deixando de fora desta delimitação a formação original da Barra Funda, conforme demonstram as plantas a seguir.

Planta parcial do Distrito de São Paulo e subdistritos, 1954.



O distrito de São Paulo (sede municipal) e seus 40 subdistritos.
Fonte: PMSP, 1954.

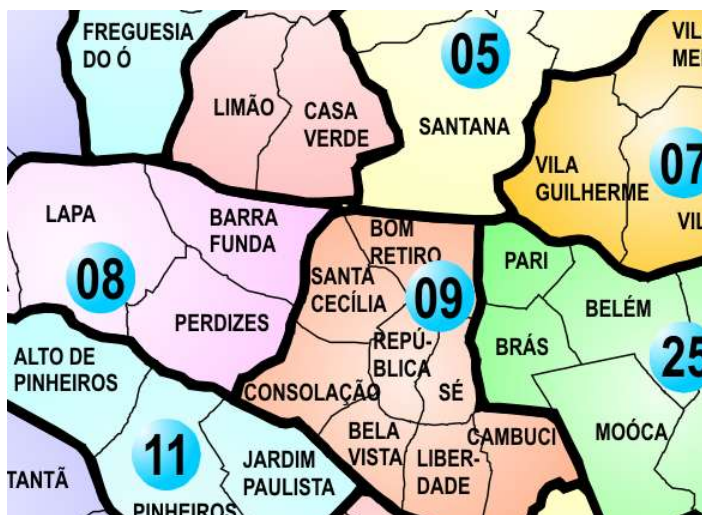
Planta parcial do município de São Paulo – distritos e subdistritos, 1964.



Governo do Estado de São Paulo. Secretaria de Economia e Planejamento. Departamento de Estatística. Lei 8.092/64.

Fonte: PMSP, 1964.

Planta parcial do município de São Paulo – subprefeituras e distritos, 1991.



Elaboração: Secretaria Municipal de Planejamento – Sempla. Departamento de Estatística e Produção de Informação – Dipro com base na lei municipal nº 10.932/91 (distritos) e lei municipal nº 13.399/02 (subprefeituras)

Fonte: PMSP, 1992.

A nova configuração do bairro passa a ser definida pelas Av. Pacaembu, Av. Dr. Abraão de Ribeiro, marginal Tietê, Av. Santa Marina, Rua Carlos Vicari, Rua Turiassu, e confirma a segregação marcada quando da execução da obra do prolongamento da Av. Pacaembu na década de 1950. A área incorporada ao distrito da Barra Funda (entre o Viaduto Pompéia e Av. Santa Marina) apresenta ocupação esparsa, com viário descontínuo e composta por grandes glebas e que,

apesar da predominância de galpões industriais, áreas de lazer são identificadas, tais como o Playcenter e o Nacional Atlético Clube.

Esta nova configuração espacial da Barra Funda estabelecida a partir de 1991 representa o enfretamento de outros problemas, que não se restringem ao tipo de ocupação, mas sim à ociosidade de grandes áreas num local privilegiado, tanto do ponto de vista geográfico em relação ao centro tradicional, quanto das articulações regionais.

Na planta da cidade de São Paulo de 1995 (mapa 19), identificamos que a área situada entre a ferrovia e o rio Tietê se mantém, predominantemente, ocupada por indústrias, porém estas atividades concentram-se às margens do Tietê e da Rua do Emissário, atual Av. Marquês de São Vicente, paralela a marginal Tietê, que apresenta facilidade de acesso, em função da distribuição dos fluxos em todas as direções.

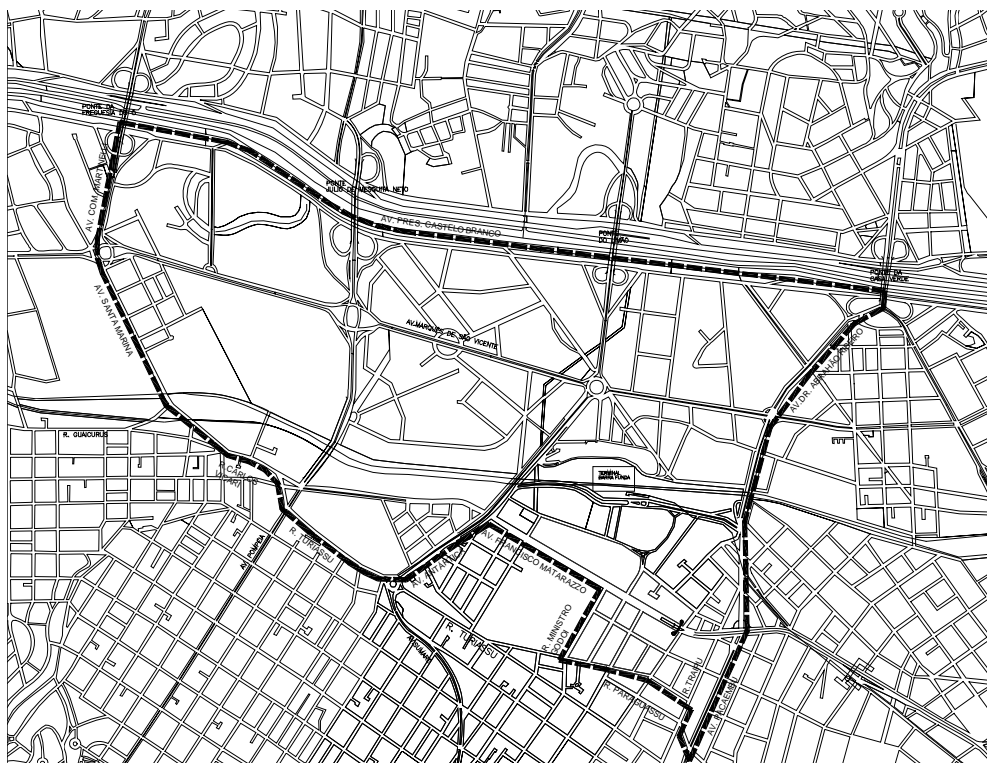
Diante das transformações motivadas pela reestruturação produtiva, relacionadas com o processo de dispersão industrial na região central de São Paulo e conforme já identificado e descrito no capítulo 4, a situação de degradação do bairro se acentua, sendo identificada uma quantidade significativa de edificações industriais desativadas e cortiços.

Com o objetivo de reverter esse quadro, em 1995 foi aprovada a Lei da Operação Urbana Água Branca¹³⁰, em que o perímetro de intervenção objeto dessa lei, conforme demonstra o mapa 20, se sobrepõe à nova delimitação da Barra Funda.

¹³⁰ A Operação Urbana Água Branca, enquanto instrumento de planejamento urbano, é descrita com maior detalhe no item 5.4., nesta seção buscamos demonstrar seu reatamento no espaço urbano da Barra Funda.

INSERIR MAPA 19

Mapa 20 – Perímetro da Operação Urbana Água Branca



PMSP: EMURB: Diretoria de Desenvolvimento: Superintendência de Desenvolvimento: Depto de Operações Urbanas. Operação Urbana Água Branca. Documento Técnico / Lei 11.774 de 18 de maio de 1995.

Esse processo de transformação identificado no bairro desde o final de 1990, tem se concentrado na parte baixa da Barra Funda, enquanto que na parte de cima foram identificadas casas geminadas, em que a dimensão dos lotes e sua geometria muito se assemelham aos primórdios do bairro, conforme pode ser verificado nas imagens 32 e 33. Entretanto, os usos identificados são voltados para as atuais necessidades de consumo, destacando, assim, as ruas Turiassu e Cardoso de Almeida, vias de grande movimento, que apresentam uso predominantemente comercial e de prestação de serviços.



Imagens 32 e 33 – Casas Geminadas – R. Lincoln Albuquerque (a esquerda) e R. Germaine Bouchard (a direita)

Fotos: Rita Canutti, 2006.

Apesar das propostas de intervenção urbana para a Barra Funda entre 1986 e 2001, pudemos identificar durante a investigação que a existência de enchentes e a descontinuidade do viário, conforme já citado anteriormente, são considerados fatores negativos pelo mercado imobiliário, e têm influenciado na lentidão de seu desenvolvimento urbano.

Na foto aérea de 2006 (mapa 21) que demonstra a atual configuração espacial do bairro, pudemos identificar que os grandes equipamentos implantados fizeram adaptações nas antigas edificações, para abrigar os novos usos institucionais e culturais, buscando aproveitar da infra-estrutura de transporte e potencial edilício existentes. As alterações mais significativas, como a implantação de equipamentos coletivos de uso público descritas de forma mais detalhada no sub-capítulo 5.4, estão situadas entre o Viaduto Pompéia, a ferrovia, o Viaduto Antártica, a Av. Ordem e Progresso, a marginal Tietê, a Av. Dr. Abraão Ribeiro, a Av. Pacaembu e a Av. Francisco Matarazzo.



Imagens 34 e 35 – Av. Francisco Matarazzo – corredor de comércio, prestação de serviços e lazer
Fotos: Marcos Boldarini, 2007.

INSERIR MAPA 21

5.2. GLOBALIZAÇÃO E PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO EM SÃO PAULO

Na década de 1980, houve grande movimentação política, tanto no âmbito das políticas públicas quanto da reforma do estado nacional que, entre outras questões, resultaram na aprovação de um capítulo sobre a política urbana na Constituição Federal, em 1988.

O movimento constituinte organizou-se para inserir na Constituição Federal mecanismos que viabilizassem o direito a população à cidade, contando, inclusive, com a participação popular na elaboração de seus planos diretores. Tal movimentação resultou na aprovação dos artigos 182 e 183, referentes à política urbana, dispendo sobre a obrigatoriedade de municípios com mais de 20 mil habitantes de aprovarem seus planos diretores. Para elaboração de seus planos, esse marco legal orienta para a definição de propostas que enfrentem os problemas urbanos da cidade real.

A Constituição Federal de 1988 foi um marco no processo de redemocratização do país, ao mesmo tempo em que introduziu novos mecanismos de atuação do Estado no campo da política urbana. Na Constituição, foi reforçada a autonomia dos municípios para legislar sobre o uso e ocupação do solo, embora em alguns aspectos estes tenham competência concorrente com o Estado, principalmente no que tange as questões ambientais. É neste momento que se reconhece, estatística e politicamente, que a maior parte da população do país vive em áreas urbanas, superando a população que vive na zona rural.

O modelo de planejamento urbano adotado após a aprovação da Constituição discursou sobre a equidade social, o desenvolvimento urbano equilibrado, a gestão democrática das cidades, por meio da utilização de instrumentos capazes de intervir na dinâmica da produção imobiliária, abrindo novos espaços e estratégias contra a exclusão social e territorial. Entretanto, a intenção de incorporação da multiplicidade de racionalidades existentes e da participação popular não isentou o trabalho técnico na formulação de planos que mantiveram sua importância, em função da necessidade de enfrentar as questões complexas e abrangentes da estruturação do território.

Considerando a democracia instituída no país, faltou a concretização e implementação de planos urbanos, devido, em parte, à relação estabelecida entre os diversos interesses políticos, econômicos e sociais na cidade, de modo que, segundo Rolnik, a manutenção do contexto urbano de concentração de riqueza e poder está na ineficácia da regulação da produção da cidade por meio da legislação urbanística.¹³¹

Na década de 1990 inicia-se em São Paulo um processo de mudanças conceituais, para enquadramento das novas práticas de produção do

¹³¹ ROLNIK, Raquel. A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP, 2003. 3ª ed

espaço urbano, em que um dos temas mais relevantes nesse processo é o planejamento estratégico visando colocar as cidades ou parte das cidades em condições de competição, para atração de investimentos da iniciativa privada.

As questões conceituais que envolvem o planejamento estratégico têm efeitos distintos sobre o urbano, que precisam ser analisadas com maior profundidade, de modo que a abordagem dada neste capítulo demonstre, de forma mais reflexiva do que analítica, como o discurso e as práticas de re-produção do espaço urbano ocorreram na Barra Funda.

Diante da atuação do capital em áreas de interesse para apropriação da renda, as relações de espaço, as relações sociais, os hábitos de consumo e os estilos de vida vão sendo modificados, à medida que as sucessivas intervenções se consolidam, ou seja, bairros tradicionais como a Barra Funda, começam a se distanciar de suas origens, para dar lugar a uma nova concepção de urbano, de espaços *auto-suficientes*.

Os elementos que compõem e modificam a estrutura urbana estão intrinsecamente ligados, e apontam que as transformações em curso refletem a crise da questão urbana e, conseqüentemente, do planejamento urbano, pois, segundo Deak,

*“...a implicação fundamental dessa transformação é o salto tecnológico que a acompanha e a constitui, mesmo, uma pré-condição necessária, pressupõe a elevação do nível de subsistência do operariado e alargamento da classe média...”*¹³²

Para enfrentar a crise da questão urbana que se refere à alteração no processo de produção e consumo das cidades iniciada na década de 1970, correntes internacionais têm influenciado algumas iniciativas de governos municipais, em especial na Região Metropolitana de São Paulo, a desenvolver o chamado planejamento estratégico que busca, entre outras questões, promover economicamente a cidade, para atrair investimentos, gerar emprego e renovar sua base produtiva, a partir de experiências realizadas em cidades européias e americanas.

A proposta de elaboração de planos estratégicos se estabelece, prioritariamente, em função da recessão econômica da década de 1980, com o processo (discurso) de dispersão industrial, que contribuiu com o aumento do desemprego nas cidades e vem se agravando a partir da década de 1990 com a abertura econômica externa. Os governos municipais, com base na autonomia que lhes foi conferida pela Constituição Federal de 1988 (ressalvando alguns entraves em função de competências concorrentes), vêm desenvolvendo projetos urbanos de grande escala, que visam estimular o desenvolvimento econômico local e se inserir numa rede de cidades do terciário avançado.

¹³² DEAK, Csaba. Preliminares para uma política urbana. In Espaço & Debates: Revista de Estudos Regionais e Urbanos. São Paulo: NERU, nº 24.

Mesmo diante da complexidade que, atualmente, envolve o urbano, a desterritorialização das atividades financeiras e a denominação recente de 'cidade mercadoria', o planejamento urbano mantém-se como mecanismo de regulação de usos e atividades no território, e incorporou em seu discurso diversos elementos, entre eles, o reconhecimento da cidade real e a redistribuição de usos e atividades para, a partir dessa construção do conhecimento sobre a cidade, definir instrumentos de política urbana que impulsionem seu desenvolvimento e sua inserção numa rede de 'cidades globalizadas'.

Dessa forma, parte das ações de políticas públicas do Estado no caso de São Paulo, vêm sendo orientadas pela ideologia do processo de globalização econômica transnacional, por meio da definição de planos estratégicos que estimulem seu desenvolvimento.

Os planos estratégicos desenvolvidos basearam-se em experiências internacionais, em especial de cidades européias e americanas, que buscaram transformar e promover a cidade nos âmbitos econômico e urbano, com base na articulação e cooperação pública e privada, onde o processo participativo torna-se fundamental para a eficácia do plano. Contudo, segundo Borja e Castells,

*"... para promover a cidade para o exterior é importante que o governo local seja o promotor com a criação de condições que facilitem sua realização por agentes públicos ou privados (via planejamento, campanhas políticas, compensações econômicas, etc.) ... por meio da ... definição de grandes obras públicas".*¹³³

A realização de grandes obras requer altos investimentos, principalmente financeiros, e a modernização de sua infra-estrutura é prioritária para o estímulo de transformação de determinada área da cidade. Geralmente, as áreas de interesse dos investidores privados são aquelas onde já existe infra-estrutura. No caso da Barra Funda, sua infra-estrutura precisa ser modernizada para se tornar competitiva, atraente e funcional. Entretanto, Vainer questiona se a disseminação da idéia do planejamento estratégico e, conseqüentemente, sua elaboração são as únicas possibilidades de se enfrentar essa nova condição de economia globalizada imposta às cidades e aos poderes locais, pois:

*"Como assegurar que a cidade-empresa, planejada e gerida estrategicamente como uma empresa, alcance a eficácia, isto é, a produtividade e a competitividade que se esperam de uma empresa? (...) A parceria público-privada assegurará que os sinais e interesses do mercado estarão adequadamente presentes, representados, no processo de planejamento e decisão".*¹³⁴

As intervenções urbanas em bairros caracterizadamente industriais como a Barra Funda vêm sendo objeto, direta e indiretamente, de ações

¹³³ BORJA, Jordi e CASTELLS, Manuel. *As Cidades como Atores Políticos*. Revista Novos Estudos CEBRAP N° 45, julho 1996.

¹³⁴ VAINER, Carlos Bernardo. *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. In: *Pátria, empresa e mercadoria: Notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano*. Petrópolis, RJ: Vozes, 2000. p.87.

promovidas pelo poder público, com a finalidade de 'revalorizar', 'requalificar', 'renovar' seu ambiente construído. Tais ações conferem ao bairro sua importância na estratégia de reestruturação da cidade, induzida e estimulada pela administração pública, pelo mercado imobiliário, e pela sociedade civil, entre outros. Para a concretização dessas intervenções deu-se início, na década de 1990, a um processo de flexibilização da legislação de ordenamento territorial, onde o instrumento operação urbana tornou-se relevante neste processo.

5.3. UM NOVO PROCESSO DE APROPRIAÇÃO DO ESPAÇO URBANO

Com a inauguração da Estação Barra Funda do metrô, o Estado tinha como expectativa fomentar investimentos privados no bairro, visando sua reurbanização, com a implantação de empreendimentos comerciais e de prestação de serviços, em virtude das possibilidades de acesso, vantagens locacionais e de adequação dos espaços anteriormente utilizados pelas indústrias.

*“as novas configurações que se desenham em São Paulo expressam tendências gerais de mudança no desenvolvimento urbano, fruto das mudanças tecnológicas que vêm transformando os modos de comunicação, as formas de produção, de circulação e de consumo de bens e serviços”.*¹³⁵

Paralelamente à implantação do Terminal Barra Funda, a administração pública também investiu em cultura e lazer, com a construção do Memorial da América Latina. No entanto, apesar da relevância desses equipamentos públicos, eles pouco contribuíram para o processo de reurbanização do bairro com investimentos oriundos da iniciativa privada.

O que podemos destacar como investimento privado de grande porte realizado no bairro após a implantação desses equipamentos foi a construção, em 1991, do 'shopping center' West Plaza, demonstrando que os empreendedores imobiliários começavam a se interessar pelo bairro. Entretanto, segundo o mercado imobiliário, para estimular o desenvolvimento do bairro seria necessário, também, a construção de conjuntos residenciais, inclusive, de média-alta renda, que funcionariam como elemento de atração para a implantação e expansão de atividades comerciais e de prestação de serviços.

¹³⁵ GONÇALVES, Maria Flora. Novas configurações no desenvolvimento urbano paulista. In Espaço & Debates: Revista de Estudos Regionais e Urbanos. São Paulo: NERU. Ano XIV, nº 38, 1994. p.40.



Imagem 36 – Shopping West Plaza (esquerda) e Complexo Empresarial Água Branca (direita)
Foto: Marcos Boldarini, 2006.

Os investimentos promovidos pela iniciativa privada passam a ser mais numerosos após 1995, quando é aprovada a lei da Operação Urbana Água Branca que autoriza a implantação de novos usos no bairro, assim como estabelece parâmetros mais flexíveis para o uso e ocupação do solo.

A definição da Operação Urbana Água Branca enquanto instrumento de planejamento urbano será tratada no item 5.4, já tendo sido mencionada no item 5.1 quanto aos seus efeitos sobre o espaço urbano. Entretanto, na medida em que a aprovação desse instrumento alterou parâmetros urbanísticos, e a iniciativa privada passou a ter interesse em investir no bairro, torna-se necessária uma outra abordagem que trata especificamente dos efeitos da operação sobre a aplicação de investimentos pela iniciativa privada.

Entre as empresas pioneiras que aderiram à Operação Urbana Água Branca está a Ricci Engenharia, proprietária de um terreno de 73.795,40m² situado na Av. Francisco Matarazzo. Por meio da operação urbana, ela adquiriu o direito de construir acima do definido na lei de uso e ocupação solo, totalizando uma área construída de 295.181,54m², distribuídas em treze torres de escritórios e comércio.¹³⁶ Foram construídas quatro torres de escritório, conforme demonstram as imagens 37 a 40, das treze previstas que compõem o Centro Comercial Água Branca, e a contrapartida para implantação dessas torres seria a realização de obras viárias, tais como o prolongamento da Av. Auro Soares de Moura Andrade até a Av. Santa Marina. Entretanto, o prolongamento desta via realizado foi o trecho compreendido entre o Viaduto Antártica e Casa das Caldeiras, concluído em 1999 e a restauração da Casa das Caldeiras e Casa do Eletricista, que pertenciam ao complexo industrial Francisco Matarazzo que teve sua atividade encerrada na década de 1980.

¹³⁶ SÃO PAULO. Operação Urbana Água Branca. Prefeitura Municipal de São Paulo: EMURB: Diretoria de Desenvolvimento; Superintendência de Desenvolvimento: Departamento de Operações Urbanas. São Paulo, abril de 1997.



Imagem 37 e 38 – Complexo Empresarial Água Branca
Foto: Marcos Boldarini, 2006.



Imagens 39 e 40 – Casa das Caldeiras (a esquerda e ao fundo)
Foto: Marcos Boldarini, 2006.

A alteração dos usos e atividades na Barra Funda começou a ser mais intensa no final da década de 1990, com a construção do Fórum Criminal, do Fórum Trabalhista, com a implantação do Hotel Íbis, dos supermercados Wall Mart e Sam's Club e das universidades Unip e Uninove.



Imagens 41 e 42 – Fórum Trabalhista – ao lado empreendimentos comerciais (a esquerda) e Fórum Criminal (a direita)
Fotos Marcos Boldarini, 2006.

Diante deste quadro de mudanças, as vantagens locais da Barra Funda, tais como a facilidade de acesso a importantes vias de circulação

(marginal Tietê, a Av. Francisco Matarazzo, Av. Pacaembu, as rodovias Anhanguera, Bandeirantes e Castelo Branco), a oferta de transportes coletivos composta pelos serviços de trens metropolitanos, metrô e ônibus municipais e intermunicipais e a existência de equipamentos coletivos de cultura e lazer, tais como o Memorial da América Latina, Sesc Pompéia, o Parque Fernando Costa, também conhecido como Parque da Água Branca, vêm sendo amplamente divulgadas na mídia para promover a ocupação do bairro, buscando dissociá-lo da imagem fabril que o caracterizou durante o século XX.

A utilização de antigos galpões industriais como casas de espetáculo, casas de festas, eventos e atividades culturais é outra tendência identificada no bairro. Um exemplo disso é a Casa das Caldeiras que vem sendo utilizada para realização de eventos culturais e comerciais, assim como imóveis situados na Av. Francisco Matarazzo e na Rua Tagipuru, conforme demonstram as imagens 43 e 44.



Imagens 43 e 44 – Supermercado – Av. Francisco Matarazzo (a esquerda) e Casa de Eventos (antigo galpão industrial) – Rua Tagipuru (a direita)

As intervenções urbanas realizadas pelo Estado e pela iniciativa privada vêm contribuindo para a alteração da fisionomia do bairro, onde podemos identificar, a partir do final da década de 1990, um aumento no número de lançamentos de prédios residenciais. Se, por um lado, o processo de transformação urbana identificado na Barra Funda tem-se direcionado para uma predominância dos usos comerciais e de prestação de serviços, por outro, a caracterização industrial ainda é presente no bairro, embora a atividade industrial venha sendo pressionada por outros usos mais interessantes para o mercado imobiliário.

5.4. PLANEJAMENTO URBANO E INTERVENÇÕES DO CAPITAL NA BARRA FUNDA

Na década de 1980, foram elaboradas diversas propostas para revisar e atualizar o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado de 1971. No entanto, das propostas desenvolvidas, o Plano Diretor de 1988 foi aprovado por meio da lei nº 10676/88, durante a gestão do prefeito Jânio Quadros, por decurso de prazo.

O Plano Diretor de 1988 tinha por princípio melhorar a qualidade de vida de seus habitantes, ampliar e tornar mais eficientes as atividades econômicas e resguardar o meio ambiente. Um dos objetivos estratégicos do plano era a redução das desigualdades sociais, ampliando o acesso das diversas camadas da população aos serviços públicos e urbanos, tais como saúde, educação, transporte, lazer, etc. Devia ainda ser orientador da ação específica no processo de produção e consumo do espaço urbano. Para alcançar tais objetivos, o plano propôs a utilização de instrumentos urbanísticos, tais como o imposto territorial progressivo, transferência de potencial construtivo, operação urbana consorciada, entre outros. A possibilidade de promoção de Operações Urbanas Consorciadas foi a grande inovação que o plano trouxe, enquanto dispositivo legal, para a Barra Funda.

Os problemas urbanos relacionados com a questão habitacional passaram a ser preponderantes para o desenvolvimento da cidade, inclusive em função do intenso aumento da população em São Paulo que demonstrava a necessidade premente de atender a demanda habitacional da população de baixa renda.

Diante da complexidade dos problemas urbanos identificados, o plano diretor dividiu a cidade em três áreas de planejamento que seriam tratadas de formas diferenciadas, em função das especificidades de cada uma delas. As áreas foram assim denominadas: área consolidada, área intermediária e área periférica.

A Barra Funda inseria-se na área intermediária caracterizada pelo potencial de urbanização subaproveitado, de modo que essa área deveria ser adensada de forma controlada, ao mesmo tempo em que se deveria ordenar e estimular a implantação de indústrias, sobretudo nas margens do rio Tietê e Tamanduateí. Essa área deveria, ainda, permitir a implantação de atividades comerciais e de prestação de serviços de âmbito local e diversificado.

Considerando que o plano diretor não alterou os índices e parâmetros urbanísticos da lei de zoneamento na Barra Funda, seus efeitos foram irrelevantes no processo de superação de estagnação do bairro e alteração de seu espaço urbano.

Na gestão Luiza Erundina, foi elaborado o Plano Diretor do Município de São Paulo que propunha sua efetiva aplicação através de intervenções concretas, tendo em vista sua concepção de enfrentar os problemas da cidade real, e não elaborar um plano que direcionaria ações para uma cidade ideal. No entanto, o projeto de lei foi retirado da câmara de vereadores na gestão seguinte, em que Paulo Maluf foi prefeito.

Durante a gestão Luiza Erundina, foram realizadas algumas ações relacionadas com o planejamento urbano, de modo que destacamos a lei nº 11.220/92, que estabeleceu uma nova territorialização para a cidade, tanto para orientar e otimizar a atuação do Estado nas diversas partes do município, quanto para iniciar um processo de aproximação dos munícipes com a prefeitura, e que teve impacto significativo na Barra Funda.

A redefinição dos distritos buscou minimizar as distâncias geográficas e sociais, mas representou uma ação de âmbito político, conforme menciona um texto explicativo e justificativo desta redefinição.¹³⁷

*“... regionalização significa reconceituar ‘região da cidade’ não mais como um espaço físico/territorial onde se aplica a ação governamental centralizada, mas como espaço de globalização e definição de políticas que se abrem para a interlocução dos agentes sociais envolvidos no cotidiano da cidade. Neste conceito, ‘regional’ não se reduz a definição dos limites de um território ‘administrativo’ para a execução de tarefas desconcentradas. Torna-se um instância de produção e gestão da cidade”.*¹³⁸

Para tanto, a nova regionalização tem seu ponto de partida na revisão dos distritos e subdistritos adotados pelo IBGE desde os anos de 1950, por constituírem melhores condições para redefinição de seus traçados, que segundo a prefeitura, *“apresentam um quadro geral desatualizado com a atual realidade urbana de São Paulo, desatualização essa que é notada, de imediato, no traçado de seus limites”.*¹³⁹

Esses critérios redefiniram o limite administrativo da Barra Funda, alterando sua configuração original, ou seja, a Barra Funda que surgiu no final do século XIX. Atualmente, a área é parcialmente denominada Bom Retiro e Santa Cecília. A Barra Funda da atualidade incorporou áreas remanescentes das grandes obras viárias, principalmente da retificação e drenagem do rio Tietê que ocorreram entre os anos de 1950 e 1970.

Ainda na gestão Luiza Erundina, foram iniciados estudos para subsidiar a elaboração de operações urbanas para a cidade de São Paulo, sendo o distrito da Barra Funda objeto de estudo pioneiro para a aplicação deste instrumento. O projeto de lei foi encaminhado à Câmara Municipal de Vereadores na sua gestão, porém ele foi retirado pelo seu sucessor, o prefeito Paulo Maluf, que fez algumas alterações no projeto e o aprovou em 1995.

Associada à elaboração deste instrumento urbanístico, o Estado promoveu a realização de relatórios tornados públicos para demonstrar as vantagens que a Barra Funda oferecia na atração de investimentos privados em empreendimentos imobiliários, inclusive para melhor utilização das áreas desocupadas, ociosas ou subutilizadas nas proximidades do centro tradicional.

A adoção de medidas de publicidade, por parte da Prefeitura, criou expectativas nos investidores sobre as possibilidades de valorização da terra no bairro, porém a Barra Funda ainda apresentava problemas de drenagem que dificultavam a ocupação de parte significativa da área compreendida entre a ferrovia e o rio Tietê. Além disso, a existência de fábricas desativadas, de grandes

¹³⁷ SÃO PAULO. Nova Territorialização de São Paulo. Secretaria das Administrações Regionais. Assessoria Técnica de Sistema de Informática. Prefeitura Municipal de São Paulo. São Paulo, 1991. p.1.

¹³⁸ Ibidem. p.3.

¹³⁹ Ibidem. p.7.

áreas desocupadas, lotes e quadras de grandes dimensões, malha viária descontínua, não tornava o bairro atraente para a realização de grandes investimentos pela iniciativa privada.

Diante do agravamento dos problemas urbanos vivenciados nas grandes cidades como São Paulo, e o aprofundamento de reflexões no campo do urbanismo, o conceito de globalização começa a ser difundido, assim como ampliam-se os estudos relacionados com a adoção do planejamento estratégico como mecanismo de intervenção urbana capaz de reorientar o desenvolvimento das cidades.

Nesse momento de mudança de paradigma, as administrações municipais redirecionaram suas ações para determinadas áreas da cidade, colocando-as em situação de competição para atração de investimentos. Sendo assim, o instrumento operação urbana passou a ser utilizado como meio de atração de investimentos para uma determinada região. Concomitantemente com a aprovação da Operação Urbana Água Branca, foi aprovada também a Operação Urbana Faria Lima, na gestão do então prefeito Paulo Maluf, que disputaria investimentos imobiliários com as demais áreas da cidade. Mas a Faria Lima, mais consolidada, dispunha do apoio da administração municipal para se tornar a nova centralidade comercial e financeira da cidade, levando assim vantagens sobre outras áreas. Dessa forma, a Barra Funda ficou em situação de desvantagem para atração de investimentos, se comparada à Faria Lima.

O espaço urbano exigido pela economia globalizada, de competitividade e atração de investimentos internacionais deve permitir todos os tipos de novos e altos padrões de empreendimentos imobiliários, tais como centros comerciais, 'shopping centers', centros culturais, de entretenimento e convenções de grande escala e com fachadas pós-modernas e neoclássicas.

As paisagens industriais (deterioradas) e ultrapassadas tendem a ser superadas por meio da implantação de empreendimentos imobiliários destinados a prestação de serviços e habitação direcionados às camadas de alta renda que representam modernidade e atração de atividades financeiras.

"... símbolos de status, prestígio, hierarquia e importância (até mesmo auto-respeito) podem também ser adquiridos quando se consegue o controle de certos recursos específicos em localizações de prestígio".¹⁴⁰

Diante das possibilidades de desenvolvimento econômico que o planejamento estratégico demonstrava, mais estudos foram elaborados, com o objetivo de aprofundar o conhecimento sobre as potencialidades e limitações do espaço urbano da Barra Funda, para que as diretrizes da Operação Urbana Água Branca se efetivassem de forma mais completa.

Por outro lado, as ponderações sobre a efetividade do planejamento estratégico são crescentes. Harvey, por exemplo, questiona se há demanda para

¹⁴⁰ HARVEY, David. Espaço e Debates nº 6. Ano II. in: O trabalho, o capital e o conflito de classes em torno do ambiente construído nas sociedades capitalistas avançadas. Editora Cortez, São Paulo.

tantos investimentos para uma mesma ação, e, considerando o caso de São Paulo, em que há o interesse das camadas de alta renda na região sudoeste da cidade e, portanto, as diversas operações propostas para a cidade não alcançarão o mesmo resultado, nem atrairão os investimentos do terciário avançado.

*“Frente ao diagnóstico tão universal, não fica difícil entender por que as propostas constantes de todos os planos estratégicos, sejam quais forem as cidades, pareçam-se tanto umas com as outras: todos devem vender a mesma coisa aos mesmos compradores virtuais que têm, invariavelmente, as mesmas necessidades”.*¹⁴¹

A aprovação da lei específica Operação Urbana Água Branca buscou, efetivamente, estimular o processo de alteração das atividades econômicas na várzea da Barra Funda, de industrial para comercial e prestação de serviços. Entretanto, os efeitos dessa legislação foram mais expressivos a partir do final da década de 1990.

Em consonância com as ações da administração municipal para estimular a ocupação no bairro, o governo do Estado de São Paulo desenvolveu um estudo em 2001, para unir as linhas de trem A (Brás-Francisco Morato) e B (Julio Prestes-Itapevi), no trecho entre as estações Lapa e Barra Funda. Essa ação faz parte do plano de modernização da rede que objetiva, também, contribuir com a transformação do bairro.

As estradas de ferro Santos-Jundiaí e Sorocabana, atualmente sob concessão da Companhia de Trens Metropolitanos – CPTM, vinculada a Secretaria dos Transportes Metropolitanos do governo do Estado de São Paulo, ocuparam uma porção significativa do território ao longo da várzea do rio Tietê, entre as estações de trem Barra Funda e Lapa e, atualmente, essa configuração constituiu um dos entraves urbanos para melhor utilização da várzea da Barra Funda. Esse trecho tem quatro quilômetros de extensão e liberará uma área de, aproximadamente, 125 mil metros quadrados. Segundo técnicos da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM, essa área poderá ser comercializada para a implantação de empreendimentos comerciais, de prestação de serviços e equipamentos de cultura e lazer.

5.4.1. Operação Urbana Água Branca

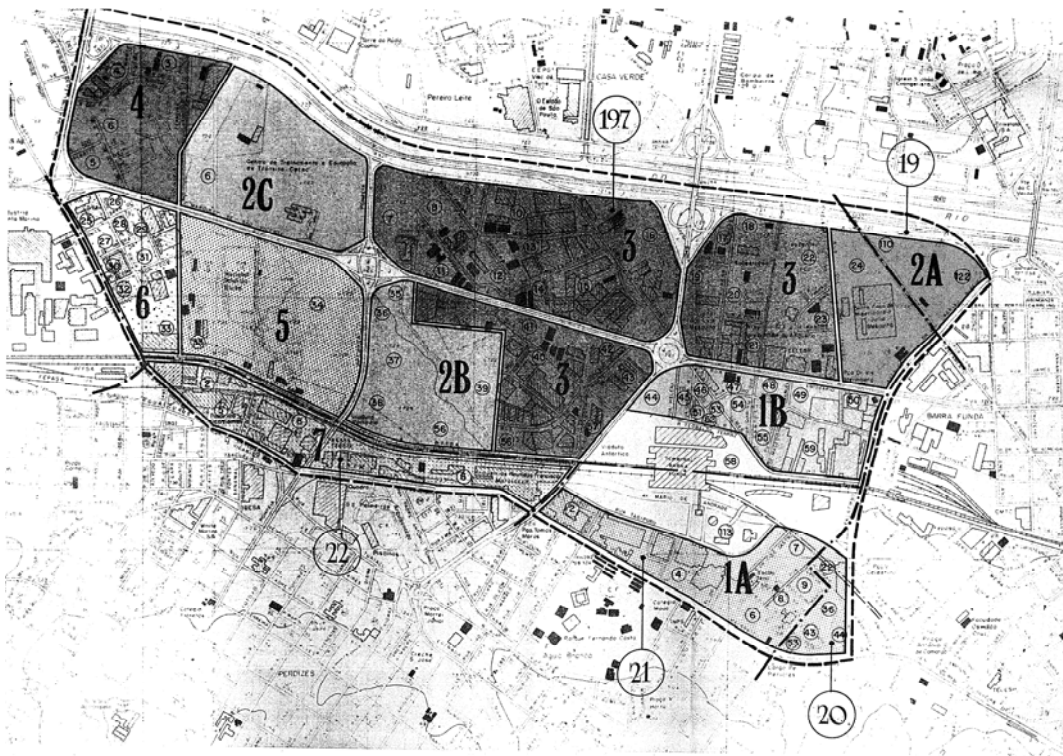
Diante do panorama em que está inserido o novo modelo de planejamento urbano baseado no discurso da dispersão industrial, da adoção de instrumentos urbanísticos, como, por exemplo, a operação urbana, voltados a impulsionar o desenvolvimento econômico, a concentração de investimentos públicos em áreas já dotadas de infra-estrutura urbana, pudemos identificar que, no caso da Barra Funda, a elaboração da Operação Urbana Água Branca em 1995 considerou outras questões.

¹⁴¹ VAINER, Carlos Bernardo. A cidade do pensamento único: desmanchando consensos. In: Pátria, empresa e mercadoria: Notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. Petrópolis, RJ: Vozes, 2000. p.80.

O programa de obras previsto durante o processo de elaboração da Operação Urbana Água Branca em 1990, destinava-se, majoritariamente, a realização de obras viárias, destacando, porém, a importância do reparcelamento do solo da Gleba Pompéia.

Para definir o perímetro de intervenção da Operação Urbana Água Branca, foram realizados estudos sobre a situação fundiária do distrito Barra Funda, já considerando sua nova territorialização, de modo que a área objeto de intervenção foi subdividida em áreas menores para facilitar sua identificação, conforme demonstra o mapa 22 e os quadros 1 e 2.

Mapa 22 – Operação Urbana Água Branca – Divisão Territorial: sub-áreas, setores e quadras fiscais



Fonte: PMSP: SEMPLA; EMURB. Set/1990.

Quadro 1 – Uso e Ocupação do Solo

usos	lotes	unid	terreno	%	constr	%	CA
Terrenos vagos	118		788.655	23			
Em construção	16	11	163.346	5	157.633	10	0,96
Residencial	737	1.725	144.080	4	194.787	13	1,35
Comercial	142	152	264.182	8	179.102	12	0,68
Serviço	209	378	503.584	15	269.115	18	0,53
Industrial	227	227	759.794	22	626.354	41	0,84
Institucional	60	36	809.503	23	91.463	6	0,11
Total	1.509	2.529	3.433.144	100	1.518.454	100	0,44

Fonte: EMURB – Banco de Dados Imobiliários, 1989.
Vistoria Demplam, nov/1989.

Quadro 2 – Situação Fundiária dos Terrenos Vagos

sub- area	municipal			estadual			federal			particulares			total			
	nº	m2	%	nº	m2	%	nº	m2	%	nº	m2	%	nº	m2	%	
1A	0	0	0	17	19.032,00	72				0	10	7.453,00	28	27	26.485,00	100
1B	0	0	0	0	-	0	0	-	0	10	10.334,00	100	10	10	10.334,00	100
2A	1	6.800,00	6	0	-	0	0	-	0	5	114.910,00	94	6	121.710,00	100	
2B	1	140,00	1	6	26.123,00	20	0	-	0	12	103.229,00	79	19	129.492,00	100	
2C	1	159.077,00	76	0	-	0	0	-	0	3	50.239,00	24	4	209.316,00	100	
3	1	764,00	1	5	5.089,00	9	0	-	0	19	50.431,00	90	25	56.284,00	100	
4	3	26.952,00	22	0	-	0	0	-	0	16	97.547,00	78	19	124.499,00	100	
5	0	-	0	0	-	0	2	296.213,00	100	0	-	0	2	296.213,00	100	
6	0	-	0	0	-	0	0	-	0	1	1.429,00	100	1	1.429,00	100	
7	0	-	0	2	10.929,00	88	0	-	0	7	1.518,00	12	9	12.447,00	100	
total	7	193.733,00	106	30	61.173,00	189	2	296.213,00	100	83	437.090,00	605	122	988.209,00	1000	

Fonte: EMURB – Banco de Dados Imobiliários, 1989.
Vistoria Demplam, nov/1989.

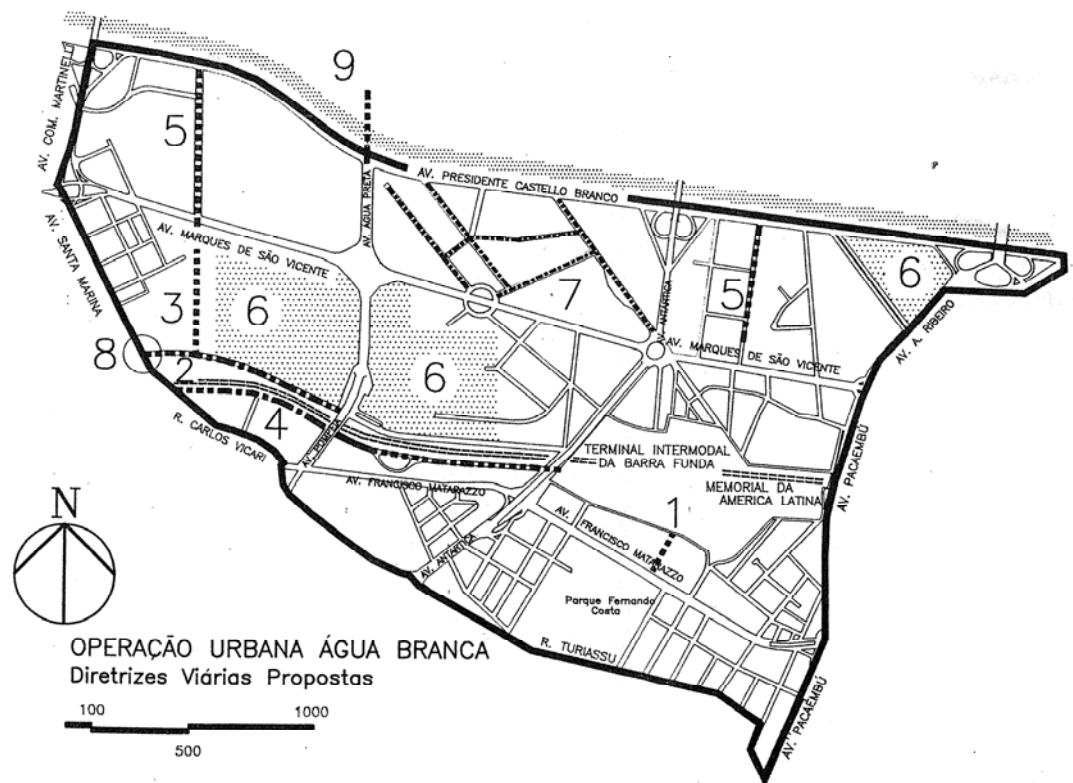
Ao analisar os dados do quadro 1, pudemos verificar que da área ocupada, 41% é industrial, ou seja, apesar da quantidade de lotes industriais (227 lotes) ser menor que de lotes residenciais (737 lotes), a área ocupada por essa atividade predomina sobre as demais. Com estes dados podemos constatar a caracterização industrial e popular da Barra Funda, ainda na década de 1990.

A quantidade de área composta por terrenos vagos é bastante expressiva, e analisando os dados do quadro 2, a área compreendida pela Marginal Tietê, Av. Córrego da Água Preta, ferrovia e Av. Santa Marina, que corresponde as áreas 2C e 5, os terrenos vagos são, em sua maioria, de propriedade do poder público, embora sejam também identificados terrenos da administração pública nas demais áreas.

Além da questão fundiária, foram realizados estudos sobre as intervenções necessárias para promover o crescimento ordenado da região, com a utilização de novos padrões de ocupação do solo, e incentivar o uso dos terrenos desocupados para a criação de um pólo de serviços na zona oeste da cidade.

Segundo material elaborado pela SEMPLA e EMURB, entre as diretrizes viárias prioritárias para a operação e representadas no mapa 22 estão: 1) ligação viária entre a Av. Francisco Matarazzo e R. Tagipuru com 50m de largura e 120m de extensão; 2) extensão da Av. Radial Norte do Terminal Barra Funda até a Av. Santa Marina com 20m de largura e 870m de extensão; 3) extensão da Av. José de Melo Lorenzon para o sul, entre a Av. Marquês de São Vicente e a diretriz 2, com 20m de largura e 900m de extensão; 4) extensão da R. Mario de Andrade até a R. Carijós com 18 m de largura e 2000m de extensão; 5) pavimentação e infraestrutura da Av. José de Melo Lorenzon, com 26m de largura e 870m de extensão e R. Quirino dos Santos com 24m de largura e 600m de extensão; 6) reparcelamento e arruamento de parte da sub-área 2A (73.700m²), da sub-área 2B (245.000m²) e parte da sub-área 5 (aproximadamente 235.000m²); 7) alargamento de passeios e implantação de pistas de estacionamento nas Av. Tomas Edson, Dr. Moyses Kahan e Roberto Bosch (18.000m²); 8) passagem de nível na Av. Santa Marina com 300m de extensão sobre o eixo ferroviário; 9) construção de viaduto sobre o Tietê em continuação da Av. Água Preta / Pompéia, segundo diretriz da SVP/PROJ.

Mapa 23 – Diretrizes viárias propostas da Operação Urbana Água Branca



SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO-SEMPA
EMPRESA MUNICIPAL DE URBANIZAÇÃO-EMURB



Fonte: PMSP; SEMPLA; EMURB. Set/1990.

Na gestão de Paulo Maluf, o projeto de lei da Operação Urbana Água Branca foi reapresentado à Câmara de Vereadores onde foi alterado com a redução da área da intervenção, tendo sido excluída a área delimitada pelas Av. Antártica e Francisco Matarazzo e ruas Ministro Godoy e Turiassu. A lei nº 11774 aprovou a Operação Urbana Água Branca em 18 de maio de 1995.

A Lei nº 11.774/1995 que estabelece diretrizes e mecanismos para a implantação da operação urbana Água Branca apresenta como objetivo geral a promoção do desenvolvimento urbano e melhoria da qualidade de vida de seus moradores, com a valorização da paisagem urbana, melhoria da infra-estrutura e sua qualidade ambiental.

A Operação Urbana Água Branca objetivou, além da ocupação de grandes glebas ociosas ou subutilizadas existentes, a regularização e parcelamento do solo de parte do distrito da Barra Funda. O estímulo a investimentos privados no perímetro da operação tomou fôlego no final da década de 1990, em virtude do que vinha ocorrendo, comparativamente, na Operação Urbana Faria Lima também aprovada em 1995, que recebia mais investimentos privados, e começava a se constituir em uma nova centralidade econômica e financeira da cidade.

Apesar da iniciativa do Estado em promover melhor utilização da Barra Funda por meio da aprovação da operação urbana Água Branca, a iniciativa privada atua nas áreas onde há interesse das camadas de alta renda, pois segundo Villaça

*“... não é a ‘moderna incorporação’ (nem o antigo capital imobiliário) que escolhe o local dos empreendimentos, mas sim as burguesias, que vêm fazendo essa escolha desde muito antes de existir não só qualquer incorporação, mas o próprio setor imobiliário como um grupo autônomo, poderoso e articulado na sociedade”.*¹⁴²

Para a qualificação do perímetro definido na lei, seria preciso implantar o programa de obras que trata da ampliação do sistema viário e o projeto de drenagem da várzea; construir habitações para a população de baixa renda que vive em condições precárias no perímetro da operação; ampliar e implantar espaços públicos e incentivar a ocupação ordenada das áreas vazias. Tais objetivos condizem com as diretrizes da lei nº 10.676/88 do Plano Diretor e com a caracterização da área intermediária que busca a melhor utilização dos terrenos subutilizados, obras de interligação do sistema viário e transporte coletivo na região, em especial, com a transposição do rio Tietê e da ferrovia.

Essa lei, em vigor (2001), estabelece as obras e que deveriam ser executadas para estimular o desenvolvimento da região, e a transferência de potencial construtivo para imóveis tombados e não regularizados (desde a edificação até o parcelamento do solo), mas não estabelece índices e parâmetros urbanísticos para o uso e ocupação do solo em seu perímetro. Tais sugestões de alterações ficam condicionadas a editais que devem ser lançados pela administração municipal, onde interessados em investir na área apresentam suas propostas de reparcelamento do solo, cessão onerosa do espaço público e/ou regularização de edificações construídas em desacordo com a lei.

As solicitações dos interessados em apresentar propostas para a Operação Urbana só poderão ser aceitas se garantirem a realização de contrapartidas, tais como: a execução das obras indicadas no programa; financeira (integrada ao Fundo Especial da Operação Urbana) ou em bens imóveis dentro do perímetro da operação. Dessa forma, tais propostas são analisadas pela Comissão Normativa de Legislação Urbanística e aprovadas pela SEMPLA e EMURB (comprovação da contrapartida). A contrapartida não poderá ser inferior a 200% do valor econômico atribuído no caso de proposta de operação urbana para regularização de edificações; 60% no caso de modificação dos parâmetros urbanísticos e transferência de potencial construtivo.

Após a negociação do estoque máximo de área construída computável de 1.200.000m², a operação urbana Água Branca estará encerrada, 300.000m² devendo ser destinados ao uso habitacional e 900.000m² destinados a usos não-habitacionais.

¹⁴² VILLAÇA, Flávio. Espaço intra-urbano no Brasil – São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 1998. p.184.

Considerando as características da região e os objetivos da operação urbana que buscam reverter a situação de estagnação física, social e econômica dessa região da cidade, a definição do perímetro de 504 ha relaciona-se também com a intenção de concretizar planos de urbanização previstos desde a década de 1970.



Ilustração 7 – Mapa da área de atuação apresentada pela referência GEGRAN 1972
Perímetro da Operação Urbana Água Branca

Dessa forma, para reverter o quadro de estagnação da região, associado às restrições de ocupação, seja por motivos legais (lei de zoneamento) ou físicos (descontinuidades do sistema viário, falta de drenagem) a área da operação urbana foi subdividida em 10 áreas que são caracterizadas e têm como propostas:

- sub-área 1 - Cingapura: necessidade de reurbanização, com a construção de edifícios do projeto Cingapura, na área onde se localizava a favela da Água Branca;
- sub-área 2 - Santa Marina: área com característica predominantemente industrial, onde se localiza e se mantém em atividade a fábrica e administração da Vidraria Santa Marina, sendo prevista a renovação das edificações existentes no seu entorno, sobretudo após abertura de via ao longo da ferrovia;
- sub-área 3 - CETET: nessa área estão instalados o Centro de Treinamento e Educação de Trânsito da CET e os centros de treinamento dos clubes de futebol São Paulo e Palmeiras, áreas municipais cedidas aos ocupantes, onde se busca a recuperação do caráter de uso público;
- sub-área 4 - Telefônica: área originariamente de propriedade da Rede Ferroviária Federal S.A, sendo uma parte adquirida pela Telesp para implantação de seu Centro Administrativo, passando à Telefônica no processo de privatização; a outra parte foi cedida ao Clube Atlético Nacional. A proposta é incentivar o parcelamento da área, com diminuição

da escala das quadras, tornando-as mais acessíveis por meio de estudos de reurbanização, visando seu melhor aproveitamento, sendo também parte do clube Nacional atingido pela proposta de prolongamento do sistema viário.

- sub-área 5 - Marquês de São Vicente: área composta por edificações comerciais, de prestação de serviços e indústrias leves, sendo proposta a manutenção dos usos industriais leves e melhoria dos espaços de uso público;
- sub-área 6 - Gleba Pompéia: loteamento irregular, onde por meio da operação pretende-se o reparcelamento da área e implantação de espaços públicos integrados ao entorno;
- sub-área 7 - Matarazzo/CPTM: área que apresenta dois pólos de renovação, a área da antiga Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo e a faixa de terreno situada entre as linhas das ferrovias (atual CPTM) que cortam a região, para sua reurbanização. Nessa área foi realizado o primeiro projeto de adesão à operação pela Empresa Ricci Engenharia, conforme já citado anteriormente;
- sub-área 8 - Santa Casa: parte da área é pública estadual, onde havia a previsão de implantação da Santa Casa, porém foi construído o Fórum Criminal. Na área vizinha foi firmado um convênio entre a Prefeitura e a Santa Casa para construção de uma Escola de Enfermagem, estando essa área em disputa judicial para reintegração de posse por parte da Prefeitura, tendo em vista que a escola não foi construída, e a mesma é utilizada atualmente pelos funcionários da Santa Casa como Centro Esportivo Manoel de Abreu. A proposta da operação é incentivar o parcelamento da área, permitindo usos institucionais que sirvam de apoio ao novo Fórum;
- sub-área 9 - Memorial Sul: área de antigos usos industriais que vem sendo renovada para o uso de centros de negócios. A operação buscará fortalecer este uso, consolidando a região como pólo gerador de demanda para transporte associado ao Terminal Intermodal Barra Funda;
- sub-área 10 - Memorial Norte: área caracterizada pelos usos industrial e habitacional (Vila dos Ferroviários), a operação visa acelerar a transformação de usos compatíveis com a vocação da região.

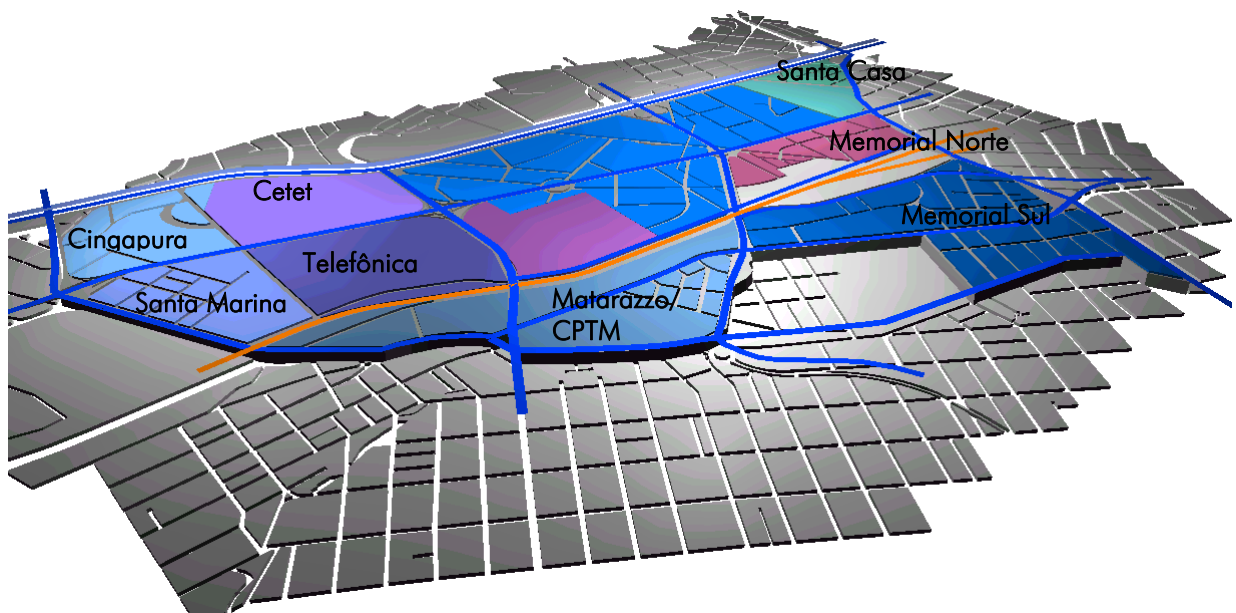


Ilustração 8 – Localização das sub-áreas

Fonte: Prefeitura Municipal de São Paulo. EMURB; Diretoria de Desenvolvimento: Superintendência de Desenvolvimento; Departamento de Operações Urbanas. Operação Urbana Água Branca: Documento técnico da lei 11.774 de 18 de maio de 1995. p.5.

Com base na subdivisão das áreas, há intervenções programadas nas sub-áreas Santa Casa, Matarazzo/CPTM, Telefônica e Gleba Pompéia. A primeira, devido ao desvio de função da área, deve ser reintegrada a municipalidade; a segunda, Matarazzo, por ser o primeiro projeto de intervenção e, portanto, a alavanca para que a operação urbana Água Branca alcance os objetivos previstos de melhoria de qualidade de vida da população moradora, e seja atraente aos investimentos privados para complementação da infra-estrutura; a terceira, Telefônica, área subutilizada em área bem localizada e servida de infra-estrutura e demais equipamentos públicos e coletivos que precisa ser melhor utilizada com base nos princípios da operação urbana e do Estatuto da Cidade e, por último, a Gleba Pompéia que está em processo de regularização fundiária, sendo a solução desse obstáculo determinante para a transformação da área, devido, principalmente, ao interesse e valor mercadológico da mesma.

Para as demais sub-áreas pressupõe-se sua renovação, na medida em que a região vá se transformando, ou seja, ocorrerão de modo natural e em médio - longo prazo.

*“A Operação Urbana, embora definisse as condições legais para que fossem firmadas parcerias entre a iniciativa privada e o Poder Público Municipal, carecia da proposta de um plano urbanístico que servisse, a um só tempo, como fio condutor do processo de reurbanização da área e como instrumento de interlocução efetivo entre a Prefeitura, os empreendedores, os proprietários, moradores e usuários da região”.*¹⁴³

¹⁴³ Ibidem. p.22.

Refletindo sobre essas colocações de mercado, e a relação com o que vem ocorrendo na Barra Funda (ressalvando as devidas proporções), sua proximidade com o centro tradicional da cidade de São Paulo, facilidade de acesso aos centros financeiros e a pressão do mercado imobiliário dos bairros de seu entorno, como Pompéia e Perdizes, estimulam a intervenção na região que dispõe de acesso fácil as grandes vias de circulação (mercadorias e pessoas), grandes áreas desocupadas e inúmeros imóveis antigos. Dessa forma, os investimentos ali aplicados podem se dar, também, em função da localização e da possibilidade de apropriação de renda.

Os resultados da Operação Urbana Água Branca ainda são bastante incipientes do ponto de vista do interesse privado. Mesmo com os diversos empreendimentos comerciais, de prestação de serviços e habitacionais implantados na região, apenas o Centro Empresarial Água Branca instalado na área da antiga Indústrias Matarazzo foi iniciado, porém não completamente concluído. Das 13 torres previstas, apenas 4 foram construídas pela empresa Ricci Engenharia, que tinha como contrapartida fazer a obra de prolongamento da Av. Auro Soares de Moura Andrade até a Av. Santa Marina, sendo o primeiro trecho entre o Viaduto Antártica e Casa das Caldeiras e a restauração da Casa das Caldeiras e Casa do Eletricista, patrimônio histórico tombado pelo Condephaat que faziam parte do complexo industrial Matarazzo, estas obras foram concluídas em 1999.

Após 6 anos de vigência, a Prefeitura, em análise sobre os impactos das operações urbanas no município realizada entre 2000 e 2001, verificou que as iniciativas do mercado imobiliário têm maior relação com a implantação do Terminal Intermodal, do que com a flexibilização da lei de uso e ocupação do solo previstas na operação urbana, de modo que as glebas e quadras no interior do perímetro continuam inalteradas.

Dessa forma, a efetivação da Operação Urbana Água Branca demanda mais investimentos públicos para tornar a região atraente para os empreendedores, onde a administração municipal tem direcionado ações para estimular a ocupação na Barra Funda, ações que buscam justificar os investimentos públicos numa região dotada de infra-estrutura.

CONCLUSÕES

Para concluir, recuperamos a definição de espaço intra-urbano de Villaça, no que tange a compreensão de que as transformações espaciais são motivadas por um conjunto de elementos associados aos processos sociais e econômicos. Entretanto, determinadas mudanças no espaço urbano são decorrências de especificidades do local, enquanto outras têm relação com questões regionais. Sob esse ponto de vista, as transformações ocorridas na Barra Funda desde sua formação estiveram permeadas por essas situações, ora motivadas pela dinâmica do próprio bairro, ora pelas intervenções de âmbito regional.

Analisando as intervenções urbanas que alteraram a Barra Funda, verificamos que a maioria delas esteve relacionada com as ações do planejamento urbano¹⁴⁴ com enfoque regional, ou seja, ações voltadas, em determinados momentos, para a articulação entre as partes da cidade e, em outro, para a articulação intermunicipal, metropolitana.

Diante do processo de metropolização da cidade, identificado a partir da década de 1950, passamos a analisar as intervenções urbanas na Barra Funda com base na reflexão de Gottdiener sobre o novo modelo de configuração espacial que se delineava, ou seja, a proliferação de núcleos urbanos dispersos e descontínuos, pois a partir da intensificação das relações intermunicipais, as obras viárias realizadas no bairro voltaram-se para o atendimento da necessidade de deslocamento regional. Até meados de 1960 as intervenções urbanas propiciavam também consolidação das relações físicas e sociais da Barra Funda com seus confrontantes, como Santa Cecília, Bom Retiro, Perdizes, porém com a realização de grandes obras viárias entre os anos de 1960 e 1970, a Barra Funda passa a exercer um importante papel na articulação regional, sem contudo ter apresentado um processo de desenvolvimento “intra-urbano”.

As mudanças sócio-espaciais estiveram, em sua maioria, relacionadas às mudanças das formas produtivas do capitalismo, entretanto as intervenções urbanas recentes, desde meados de 1990, têm resultado numa forma distinta de produção do espaço, isto é, o espaço urbano ao ser moldado para atender aos critérios capitalistas impõe limitações ao seu próprio desenvolvimento, na medida em que as relações sociais e os processos de acumulação capitalistas recentes são produtos e condições da configuração do espaço urbano¹⁴⁵, tal processo foi denominado por Harvey como “empresariamento urbano”.

¹⁴⁴ O planejamento urbano tratado nesse trabalho destaca a legislação urbanística elaborada no século XX, tais como planos diretores, leis de zoneamento, decretos, atos que tenham sido objeto de aprovação pela administração municipal, com recortes específicos da Barra Funda. Também são destacados estudos, programas e ações realizadas pela iniciativa privada ou pelo poder público no século XX que definiram mecanismos para intervir no bairro, bem como orientaram a elaboração da legislação urbanística acima descrita

¹⁴⁵ Harvey; David. Do Gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio. In: Revista Espaço e Debates n° 39. Ano XVI. São Paulo, NERU, 1986. p. 48.

Na medida em que o empresariamento urbano permitiu que todos os tipos e novos padrões de empreendimentos imobiliários fossem implantados estabeleceu-se outra relação entre o Estado (regulador) e a iniciativa privada, de modo que analisamos os efeitos da Operação Urbana Água Branca no espaço sob a ótica do empresariamento urbano definido por Harvey. Entretanto, vale ressaltar que a Operação Urbana Água Branca, aprovada em 1995, não foi concebida sob esse modelo de planejamento estratégico, mas considerando que a lei não atingiu seus objetivos em 6 anos, mas está em vigor (2001) e apresenta a possibilidade de interpretação para sua utilização nos moldes do planejamento estratégico. Para tanto, é com base nesse formato de legislação urbanística que vêm sendo analisados seu impacto no espaço urbano.

Desta forma, consideramos importante retomar os períodos de descrição e análise sob a ótica do planejamento urbano, destacando os principais aspectos que interferiram na conformação do ambiente construído da Barra Funda, e a quais agentes promotores (público e/ou privado) estes aspectos estiveram vinculados.

O primeiro período (1870-1929) foi marcado por inúmeras transformações físicas, sociais e econômicas na cidade de São Paulo, tais como a conclusão das estradas de ferro, o fortalecimento da economia paulista associado à produção e consumo do café, a intensificação da imigração européia na cidade e o início da industrialização paulista. Estes aspectos vinculados à iniciativa e interesses econômicos do Conselheiro Antonio da Silva Prado, proprietário da Chácara do Carvalho, fizeram surgir o arruamento denominado Barra Funda, em meados de 1880.

Na década de 1890, com a duplicação e implantação da Estação de trem de passageiros, a Barra Funda começa a se constituir como bairro com a construção do palacete denominado Chácara do Carvalho e a implantação da indústria de vidros Santa Marina, ambos do Conselheiro, sendo esta última em sociedade com Elias Pacheco Chaves. Ainda no final do século XIX, na gestão do Conselheiro Antonio Prado como prefeito de São Paulo, foi concedida autorização para que a Light explorasse os serviços de transporte público por bondes elétricos, de modo que a primeira linha de bonde elétrico a circular na cidade tinha como destino a Barra Funda.

A conformação da Barra Funda e das atividades ali desenvolvidas no início do século XX estiveram relacionadas, majoritariamente, com os interesses da iniciativa privada, em especial do Conselheiro Antonio Prado. Apesar de sua idealização e iniciativas para tornar a Barra Funda um bairro aristocrático como foi Campos Elíseos, sua constituição se deu de outra forma, pois a origem da Barra está relacionada com a ferrovia. Em função de sua condição geográfica, o bairro surgiu dividido em duas partes: a Barra Funda de cima e a de baixo (ou várzea da Barra Funda). Tal divisão contribuiu para que as partes se desenvolvessem de formas distintas, ou seja, a parte de cima, mais próxima do centro tradicional e de bairros luxuosos como Campos Elíseos e Santa Cecília, recebia mais investimentos da iniciativa privada e do poder público. Nesta parte foi construído o palacete da Chácara do Carvalho, enquanto que a parte de baixo, atingida pelas constantes

enchentes do rio Tietê teve um crescimento mais lento e espontâneo, onde os usos industriais e de habitações populares misturavam-se e concentravam-se às margens da ferrovia e do Bom Retiro. A caracterização distinta e bem definida entre as partes se manteve durante os primeiros trinta anos do século XX.

Num aspecto geral, as ações do poder público no campo do urbanismo neste período estiveram relacionadas com intervenções de embelezamento e melhoramentos da cidade, porém foi também nesse período que teve início um processo de amadurecimento das possibilidades e meios de intervenção urbana, concluído com a publicação do Plano de Avenidas.

Para tanto, as transformações políticas, sociais e econômicas ocorridas na cidade de São Paulo motivaram a atuação da iniciativa privada em lotear suas chácaras, sítios ou fazendas, de modo que os diversos elementos da estrutura urbana que começavam a fazer parte do cotidiano de São Paulo (ferrovia, industrialização, imigração, economia do café, transporte) estiveram profundamente relacionados com o processo de formação do bairro. Porém, destacamos o transporte, seja pelo trem ou pelo bonde, como elemento indutor do tipo de ocupação industrial e popular que caracterizou o bairro.

O segundo período (1930-1945) é marcado pela consolidação da caracterização industrial e operária da Barra Funda, em função das obras viárias e de saneamento básico realizadas, que propiciaram a consolidação da parte de cima do bairro e o adensamento populacional e construtivo da parte de baixo. A crise na economia mundial de 1929 promoveu a primeira alteração no perfil populacional da Barra Funda, especialmente, da parte de cima composta, em sua maioria, pela classe média-alta dedicada a atividades relacionadas com a produção e/ou comercialização do café e que foi à falência com a crise de 1929, com a queda do preço do café.

Nesse período, a atuação do Estado foi mais expressiva, se comparada à atuação da iniciativa privada, devido, por um lado, à alteração no regime político e, por outro, aos reflexos da crise da economia mundial de 1929 na Barra Funda. No campo político e urbano, o Estado direcionou ações voltadas a investimentos em obras de adequação do sistema viário (circulação) e saneamento básico relacionados com a expansão da mancha urbana de São Paulo.

Dessa forma, as intervenções urbanas de maior relevância que alteraram a configuração espacial da Barra Funda estiveram relacionadas com o desmembramento do lote ocupado pelo palacete Chácara do Carvalho (na parte de cima), com o início da implementação das obras previstas no Plano de Avenidas (na parte de cima e de baixo) e com a implantação da Vila dos Ferroviários (na parte de baixo).

Na década de 1930, a intervenção da iniciativa privada que modificou, parcialmente, a configuração do bairro deu-se com o desmembramento do lote onde foi construído o palacete da Chácara do Carvalho, resultando na criação de lotes menores e abertura de ruas. Entretanto, esta ação foi motivada pelo interesse de Hermínia, filha do Conselheiro Antonio Prado, e não teve qualquer

relação com a crise da economia mundial, demonstrando que determinadas alterações originaram-se da dinâmica do próprio bairro.

A Barra Funda, como já citado anteriormente, surgiu como um bairro fragmentado pela ferrovia e pelas restrições impostas pelos recursos naturais da várzea do rio Tietê, que dificultaram a ocupação massiva da parte de baixo do bairro. Dessa forma, no final da década de 1930, na gestão de Fábio Prado como Prefeito de São Paulo, parte das obras previstas no Plano de Avenidas foi iniciada, com a finalidade de preparar a cidade para seu desenvolvimento.

Entre as obras previstas no Plano de Avenidas com efeitos significativos sobre a Barra Funda estavam o prolongamento da Av. Pacaembu e a abertura das marginais do rio Tietê, quando da retificação e canalização do rio. O prolongamento da Av. Pacaembu até às margens da ferrovia, realizado em meados de 1940, foi mais um elemento que contribuiu com a fragmentação do bairro, ou seja, tal intervenção demonstra que seu partido esteve relacionado com fatores de articulação entre partes da cidade, e não com o desenvolvimento do bairro. Entretanto, ressaltamos que tal observação não tem por finalidade negar a importância desta e de outras obras para o desenvolvimento urbano de São Paulo, mas ponderar que os traçados viários propostos e executados na Barra Funda fizeram surgir novos fragmentos. Estes, em alguma medida, interromperam o processo de construção e consolidação de seus referenciais históricos e sociais, considerando ainda, que foram sucessivas as intervenções com essas características, de modo que o bairro vem se refazendo a cada grande intervenção.

As obras de retificação e canalização do rio Tietê permitiriam maior ocupação da várzea, em especial por atividades industriais e operárias que predominavam na parte baixa do bairro e, devido às suas vantagens locais relacionadas com a proximidade da ferrovia e à facilidade de acesso a outras regiões em consequência da abertura das vias marginais. Porém, estas obras não sanaram os problemas de enchentes, fazendo com que o adensamento populacional e construtivo se concentrasse às margens da ferrovia e fosse lindeiro com o Bom Retiro. Além da intensificação industrial na parte de baixo do bairro, foi também identificada a construção de um conjunto habitacional social, a Vila dos Ferroviários, voltada para atender a demanda habitacional dos operários da estrada de ferro Sorocabana.

Assim, as intervenções promovidas tanto pela iniciativa privada quanto pelo Estado entre 1930 e 1945 não estavam voltadas para o desenvolvimento do bairro. Estas intervenções visavam o desenvolvimento regional e interesses especulativos, na medida em que grandes obras viárias foram realizadas para atender às necessidades de deslocamento de pessoas e mercadorias entre o centro e demais regiões da cidade. Nesse contexto, a intensificação da atividade industrial e a ocupação operária no bairro tornaram-se propícias à manutenção desse direcionamento, devido, principalmente, à existência de grandes áreas desocupadas.

Entre 1946 e 1964, foram elaborados estudos mais complexos sobre os problemas urbanos de São Paulo e da Grande São Paulo, tais como o Programa

de Melhoramentos Públicos para a cidade de São Paulo, coordenado por Robert Moses em 1950 e o Estudo da Estrutura da Aglomeração Paulistana, coordenado pelo Padre Le Bret em 1958. Estes estudos, apesar de terem enfoque e direcionamento distintos, contribuíram para a ampliação da análise dos problemas urbanos. O último, inclusive, indicou que a situação da Barra Funda no final dos anos 50 era satisfatória do ponto de vista da oferta de equipamentos públicos, comerciais, e tipo de habitação, entre outros.

As indústrias continuavam a ser as grandes indutoras do desenvolvimento do bairro, pois as vantagens econômicas de infra-estrutura disponível eram fatores decisivos para a escolha do bairro. Mas, com o estímulo do Estado ao desenvolvimento do setor automobilístico e à realocação das indústrias para as margens das rodovias na década de 1960, a Barra Funda iniciou um processo de 'deterioração', em função da diminuição da manutenção das áreas industriais e da ausência de investimentos privados no bairro.

O período seguinte (1965–1985) foi marcado por transformações na política urbana em âmbito nacional, que estimularam a elaboração e posterior aprovação de leis urbanísticas na cidade de São Paulo, tais como o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado em 1971 e a Lei de Uso, Ocupação e Parcelamento do Solo em 1972. Estas leis tiveram efeitos sobre as atividades desenvolvidas na Barra Funda, mas foram as obras viárias executadas com base nos planos e projetos viários que alteraram a delimitação do bairro da Barra Funda e interferiram no seu processo de ocupação.

As obras viárias executadas entre os anos 1960 e 1970 foram articuladas a obras de drenagem e saneamento básico na várzea do rio Tietê, no trecho da Barra Funda. Dessa forma, foi iniciada na gestão do então prefeito de São Paulo, Faria Lima, a obra de canalização do córrego que cortava parte da várzea, nas proximidades do Bom Retiro, propiciando assim sua consolidação. Entretanto, os problemas urbanos relacionados com a habitação, transporte, trânsito, e infra-estrutura agravavam-se com o crescimento irregular e desordenado da cidade, de modo que as obras realizadas na Barra Funda buscavam melhorar essas condições de circulação e transporte no âmbito municipal e metropolitano. Foram, então, abertas novas ruas no bairro, que ligaram a Barra Funda à Água Branca, onde seus traçados demonstravam seu direcionamento para a circulação do automóvel, assim como demonstravam a intenção de manter e ampliar as áreas industriais na parte de baixo do bairro.

Esta intenção de manter e ampliar as atividades industriais no bairro foi reforçada com a definição de áreas de uso predominantemente industrial na lei de zoneamento. Porém, tal direcionamento se contrapunha à orientação e aos incentivos fiscais do governo federal e estadual para a realocação das indústrias para as margens das rodovias. Considerando que a Barra Funda teve (tem) as indústrias associadas à sua imagem, estes direcionamentos conflitantes entre entes federativos, associado à crise da industrialização na década de 1980, influenciaram o processo de retração ou estagnação do bairro vivenciado entre os anos de 1960 e 1980.

Para tanto, as obras viárias realizadas na Barra Funda, com destaque para a implantação dos Viadutos Pacaembu, Antártica e Pompéia influenciaram negativamente o desenvolvimento do bairro, por se constituírem em grandes barreiras físicas a serem transpostas, ou seja, novamente as obras viárias realizadas criaram novas fragmentações no bairro. Apesar do interesse da iniciativa privada desde o começo do século em transpor a ferrovia para facilitar a ligação entre as partes de cima e de baixo do bairro, a construção desses viadutos não foi suficiente para superar o desenvolvimento desigual que as conformou durante mais de meio século, vez que elas romperam, mais uma vez, o tecido urbano do bairro. Tendo em vista, ainda, que os viadutos foram concebidos para viabilizar a ligação entre as zonas norte e sul da cidade, facilitando o acesso do setor sul e oeste à marginal Tietê, pois o foco era a articulação regional da cidade e não a otimização do “espaço intra-urbano”.

Diante da precarização dos serviços de transporte público, o projeto de implantação da linha leste-oeste do metrô é retomado no final da década de 1970, na gestão de Olavo Setúbal. Destacamos a importância desse projeto para a Barra Funda, pois foi com o projeto do metrô que a Barra Funda foi objeto de estudo e análise específica por parte do Estado. A definição do local onde seria (foi) instalada a Estação Barra Funda do metrô objetivou não apenas a melhoria do transporte municipal e intermunicipal, mas, também, a urbanização do entorno onde esse equipamento seria instalado. Isso estimulou a implantação de novos usos, comerciais e de prestação de serviços, para reverter seu estado de ‘estagnação’, vinculando o processo de dinamização, transformação social e econômica do bairro à utilização desse meio de transporte.

Neste período em que o Estado promoveu a realização de grandes obras viárias e a elaboração de planos de transporte coletivo, a Barra Funda manteve sua caracterização industrial e operária e, em virtude das mudanças no campo econômico, a atividade industrial entra em crise, contribuindo, assim, para o processo de deterioração identificado no bairro.

Por fim, o período compreendido entre os anos de 1986 e 2001 foi marcado pela nova racionalidade do capitalismo que se materializa com a reorganização do espaço e, considerando a retração da atividade industrial na cidade de São Paulo na década de 1980, grandes áreas industriais inseridas em bairros localizados na proximidade do centro passaram a ser propícias à implantação de grandes projetos urbanos.

Dessa forma, destacamos como intervenções urbanas importantes a construção, no final da década de 1980, do Terminal Intermodal Barra Funda e do Memorial da América Latina. Estes equipamentos públicos tiveram como objetivo direto, primeiro, organizar o transporte público no vetor oeste e, segundo, propiciar a realização de atividades culturais e de lazer. O Estado objetivava ainda, mesmo que indiretamente, estimular a implantação de empreendimentos imobiliários no entorno desses equipamentos, em função da vantagem locacional relacionada com a proximidade do centro, a disponibilidade de infra-estrutura e a facilidade de acesso, tanto por transporte coletivo quanto por transporte individual, o automóvel. Entretanto, a realização de tais obras, mesmo que indiretamente, conferiram ‘valor’

ao bairro pela possibilidade de circulação e transporte. Por outro lado, ponderamos, conforme observou Gottdiener e Villaça, já citados anteriormente, que os transportes, isoladamente, não contribuem com o desenvolvimento local.

Mesmo com a inauguração da Estação Barra Funda do metrô e do Memorial da América Latina, os investimentos privados no bairro eram escassos e sua condição de 'estagnação' mantinha-se inalterada. Portanto, a intervenção mais relevante de planejamento urbano realizada na Barra Funda foi a aprovação da Operação Urbana Água Branca em 1995, que previu alterações nos parâmetros urbanísticos, para melhor utilização de grandes áreas desocupadas e ociosas no bairro, bem como para a regularização do parcelamento do solo da gleba denominada Pompéia, situada no bairro. Os efeitos que puderam ser identificados com esta lei restringiram-se à adesão da Ricci Engenharia para a construção de quatro torres de escritório no terreno da antiga fábrica Matarazzo, que teve como contrapartida do solo criado o prolongamento de vias e restauração da Casa das Caldeiras, ou seja, os investimentos realizados ficaram aquém das expectativas do poder público.

É a partir da aprovação da Operação Urbana Água Branca que a Barra Funda inicia mais um processo de transformação na sua configuração espacial, caracterizado por outra lógica de atuação do Estado: o planejamento estratégico, que elabora mecanismos para promover partes da cidade e atrair investimentos privados, para reestruturação ou renovação urbana.

Para transformar o espaço urbano por meio do plano estratégico, a cidade deve ter condições de atração de investimentos (financeiros, imobiliários) transnacionais, não apenas por sua capacidade de suporte à infra-estrutura, mas também através de um elemento de marketing associado à sua imagem. Pode, assim, responder a propósitos econômicos, políticos e culturais da atualidade, de modo que no caso da Barra Funda, um bairro industrial e popular, conforme já citado, o termo reestruturação urbana contribui com a perspectiva de alteração dos usos e atividades no bairro. Porém, as ponderações sobre a efetividade do planejamento estratégico são crescentes. Harvey por exemplo, questiona se há demanda para tantos investimentos voltados para uma mesma ação.

Dessa forma, destacamos que o planejamento urbano, por meio da aprovação da Operação Urbana Água Branca, foi o elemento determinante no processo de transformação recente, identificado na Barra Funda desde 1990, mesmo demandando mais investimentos para sua completa efetivação. Estas grandes áreas ociosas e desocupadas passaram a ser interessantes para a implantação de grandes empreendimentos imobiliários, em função da escassez desse tipo de terrenos em áreas localizadas nas proximidades do centro.

Diante deste panorama da trajetória da Barra Funda no decorrer do século XX, pudemos identificar que o planejamento urbano, através de suas diferentes formas de atuação, principalmente enquanto programas de melhoramentos viários, interferiu nas formas de produção e apropriação do espaço urbano, ora contribuindo, ora estabelecendo entraves ao seu desenvolvimento. Entretanto, é importante destacar o papel da iniciativa privada na definição de

ações de planejamento urbano, assim como sua atuação enquanto agente de produção do espaço.

Ao analisar a longa temporalidade de intervenções que de fato modificaram o bairro identificamos que o Plano de Avenidas, a retificação e canalização do rio Tietê, as obras viárias, o parcelamento do solo foram elementos que tiveram impactos na sua configuração espacial. Esse conjunto de intervenções que ocorreram e variaram no tempo resultaram, a partir de 1991, numa nova territorialidade (entre outras que foram se configurando durante o século XX), que descaracterizou o bairro, ou seja, a Barra Funda perdeu sua característica industrial e operária. E, se por um lado, está sendo desvinculada a imagem industrial da Barra Funda, imagem que o mercado imobiliário tem buscado dissociar do bairro, por outro, as intervenções realizadas não estabeleceram uma nova imagem para o bairro, que se mantém há anos num processo contínuo de transformação.

BIBLIOGRAFIA

- AB'SABER, Aziz Nacib. São Paulo: ensaios entreveros. São Paulo: Editora Universidade de São Paulo / Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2004.
- ABRAMO, Pedro. Mercado e ordem urbana: do caos à teoria da localização residencial. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil: FAPERJ, 2001.
- ACIOLY, Cláudio; DAVIDSON, Forbes. Densidade Urbana: um instrumento de planejamento e gestão urbana. (Tradução Cláudio Acioly) – Rio de Janeiro: Mauad, 1998.
- AFONSO, A de Freitas. Dicionário Histórico Topográfico, Etnográfico, Ilustrado do município de São Paulo. São Paulo, data (?)
- ALMEIDA JUNIOR, João Mendes. Monografia do Município da Cidade de São Paulo. São Paulo: Tipografia de Jorge Seckler, 1882.
- ALVIM, Zuleika. Brava gente! Os italianos de São Paulo. São Paulo: Brasiliense, 1986.
- AMARAL, Aracy A. Arquitetura, Jaguaré e Barra Funda. Revista Projeto nº 105, pág. 153-4, nov/1987.
- AMERICANO, Jorge. São Paulo naquele tempo (1895-1915). São Paulo: Saraiva, 1957.
- ANDRADE, Oswald. Um homem sem profissão: sob as ordens da mamãe. São Paulo: Globo. Secretaria do Estado da Cultura de São Paulo, 1990. (obras completas de Oswald de Andrade, v. 1).
- ANELLI, Renato Luiz Sobral. Redes de mobilidade e urbanismo em São Paulo: das radiais/perimetrais do Plano de Avenidas à malha direcional PUB. In sitio: www.vitruvius.com.br. Arquitextos 082, março de 2007.
- ARANTES NETO, Antonio Augusto. Paisagens paulistanas: transformações no espaço público. Campinas: Editora da Unicamp; São Paulo: Imprensa Oficial, 2000. – (coleção espaço e poder)
- ARAUJO, Oscar Egidio. Enquistamentos Étnicos – Revista do Arquivo Municipal, LXV. São Paulo, data (?)
- ARENDDT, Hannah. A condição humana. Rio de Janeiro: Forense, 1991.
- ARGAN, Giulio Carlo. História da arte como história da cidade. São Paulo: Martins Fontes, 1998. –(coleção a)
- AZEVEDO, Aroldo de. A Cidade de São Paulo – Estudos de Geografia Urbana. Vol. II: A Evolução Urbana. Associação dos Geógrafos Brasileiros. São Paulo: Companhia Editora Nacional. 1958.
- AZEVEDO, Aroldo. Subúrbios Orientais de São Paulo. São Paulo, 1945.
- BANDEIRA JUNIOR. A Indústria do Estado de São Paulo em 1901. São Paulo: Tipografia do Diário Oficial, 1901.
- BARROS, Edgard Luis de. Desenvolvimento e planejamento urbano em São Paulo durante a República Velha. Revista do Arquivo Municipal, São Paulo, 45 (195):35-50, jan/dez, 1982.
- BARROS, Gilberto L. de. A cidade e o planalto: processo de dominância da cidade de São Paulo. São Paulo: Martins, 2v, 1967.
- BASTIDE, R. Usos e sentidos do termo estrutura. São Paulo: EDUSP: Ed. Herder, 1971.

- BONDUKI, Nabil. Origens da habitação social no Brasil – arquitetura moderna, lei do inquilinato e difusão da casa própria. 4ª edição – São Paulo: Estação Liberdade, 2004.
- BONNAURE, Albert. Livro de Ouro do Estado de São Paulo (relatório industrial, comercial e agrícola). São Paulo: Duprat & Cia, 1914. pp.75.
- BRANCO, Frederico. Tristezas da Barra Funda. O Estado de São Paulo – suplemento literário 5.1.1963.
- BRUNELLI, Aidelli S. Urbani (org.). Revista da Barra Funda. São Paulo: Departamento Patrimônio Histórico, 2006. – (série história dos bairros – São Paulo. V.29)
- BRUNO, Ernani da Silva. História e tradições da cidade de São Paulo. Vol. I, II e III. São Paulo: José Olympio, 1954.
- CAMARGO, Azael Rangel. Cidade e Estado – Políticas Públicas no Desenvolvimento Urbano. Centro de Estudos sobre a Família e o Urbano. Departamento de Sociologia – ILCSE/UNESP. Núcleo de Estudos Regionais e Urbanos – NERU.
- CAMARGO, Azael Rangel; LAMPARELLI, Celso Monteiro; GEORGE, Pedro C. Silva. Nota Introdutória sobre a Construção de um Objeto de Estudo: o Urbano. Caderno de Pesquisa LAP nº 17. FAU-USP.
- CAMPOS, Eudes. São Paulo na visão classi[c]ista de Prestes Maia. in Cidade - revista do Departamento do Patrimônio Histórico; Secretaria Municipal de Cultura. nº 4, ano III, São Paulo, 1996.
- CAMPOS FILHO, Cândido Malta. Cidades Brasileiras: seu controle ou o caos: o que os cidadãos brasileiros devem fazer para a humanização das cidades. – São Paulo: Nobel, 1989. – (coleção cidade aberta)
- CANABRAVA, A P. As chácaras paulistanas. In: Anais da Associação dos Geógrafos Brasileiros. São Paulo, v. IV, tomo I, 1949-1950.
- CASERTANI, Elizabeth S. A. Contribuição da percepção para proposta de intervenção num fragmento da cidade, estudo de caso: Barra Funda. Dissertação de Mestrado. FAUUSP, SP, 1992.
- CASTELLS, Manuel. A questão urbana. Edição revisada, acompanhada de um posfácio (1975). Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000. – (coleção pensamento crítico)
- CHAUÍ, Marilena. Moisés, José Álvaro. Pereira, Luís Carlos Bresser. O governo da cidade e a utopia. In: Revista Espaço e Debates nº 6. Ano II. Editora Cortez, São Paulo.
- CHAUÍ, Marilena. O que é ideologia. São Paulo: Editora Brasiliense, 1980. – (coleção primeiros passos)
- CHOAY, Françoise. El Urbanismo: utopias e realidades. Barcelona: Editorial Lúmen, 1970.
- CORBUSIER, Le. Planejamento urbano. São Paulo: Editora Perspectiva, 2004.
- CORBUSIER, Le. Precisoões sobre um Estado presente da arquitetura e do urbanismo. São Paulo: Cosac e Naify, 2003.
- CRUZ, Ana Claudia. Barra Funda tem bases para crescer. Jornal O Estado de São Paulo, 26/04/1998.
- CYRINO, Fábio. Café, ferro e argila: A historia da implantação e consolidação da The San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltd através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Editora Landmark, 2004.

- DARLAND, Robert. *Estratégia e estilo do planejamento brasileiro*, 1967.
- DEAK, Csaba. *A Acumulação Entravada no Brasil e a Crise dos Anos Oitenta*. In Deák, Csaba e Schiffer, Sueli Ramos (orgs.) *O Processo de Urbanização no Brasil*. São Paulo, FUPAM. EDUSP. 1999.
- DEÁK, Csaba. *Preliminares para uma Política Urbana*. In: *Revista Espaço e Debates* nº 24. Ano II. São Paulo: NERU, 1988.
- DEAN. Warren. *A Industrialização de São Paulo (1880-1945)*. São Paulo: Difusão Cultural, 19 . 2ª edição – coleção corpo e alma do Brasil.
- DIAS, Maria Odila Leite da S. *Quotidiano e poder em São Paulo no séc. XIX*. São Paulo: Brasiliense, 1984.
- DUBY, George. ARIÈS, Philippe. LE GOFF, Jacques. *História e nova história*. Lisboa: Editorial Teorema. 3º edição, 1994.
- FARRET, Ricardo Libanez (org.) *O espaço da cidade – contribuição à análise urbana*. São Paulo: Projeto, 1985.
- FELDMAN. Sarah. *Planejamento e zoneamento. São Paulo: 1947 a 1972*. São Paulo: EDUSP/FAPESP, 2005.
- FILME, Geraldo. *Por seus autores e intérpretes. A música brasileira deste século*. Produtor fonográfico: SESC São Paulo: JCB Produções Artísticas. Realização SESC São Paulo, 1992.
- FREIRE, Victor da Silva. *Antonio Prado, prefeito de São Paulo – 1º centenário do conselheiro Antonio da Silva Prado*. São Paulo, 1946.
- FURTADO, Celso. *Formação Econômica do Brasil*. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 1963. 5ª ed.
- GOMES, Paulo César da Costa. *A condição urbana: ensaios de geopolítica da cidade*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.
- GOTTDIENER, Mark. *A produção social do espaço urbano*. Tradução de Geraldo Gerson de Souza. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1993.
- GROSTEIN, Marta Dora. *A cidade clandestina: os ritos e os mitos*. Tese de doutoramento apresentada a FAU-USP. São Paulo, 1987.
- HABERMAS, Jurgen. *Mudança estrutural da esfera pública*. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1984.
- HALL. Peter. *Cidades do amanhã – uma história intelectual do planejamento e do projeto urbanos no século XX*. São Paulo: Editora Perspectiva, 2002.
- HARVEY, David. *Do Gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio*. In: *Revista Espaço e Debates* nº 39. Ano XVI. São Paulo, NERU, 1986.
- HARVEY, David. *O trabalho, o capital e o conflito de classes em torno do ambiente construídos nas sociedades capitalistas avançadas*. In *Espaço e Debates* nº 6. Ano II. Editora Cortez, São Paulo.
- HOMEM, Maria Cecília Naclério. *O Palacete Paulistano e outras formas de morar da elite cafeeira: 1867-1918*. São Paulo: Martins Fontes, 1996.
- HUTTER, Lucy Maffei. *Imigração italiana em São Paulo de 1902 a 1914: o processo imigratório*. São Paulo: Instituto de Estudos Brasileiros, 1986.

- JACOBS, Jane. Morte e vida de grandes cidades. São Paulo: Martins Fontes, 2000. – (coleção a)
- KRUCHIM, Samuel. São Paulo 30-60: quatro movimentos. In: Revista Espaço e Debates nº 19.
- LAMAS, José Manuel Ressano Garcia. Morfologia Urbana e Desenho da Cidade. Ed. Fundação Calouste Gulbenkian: Fundação para a Ciência e a Tecnologia, 2000. 2ª edição. – (série textos universitários de ciências sociais e humanas).
- LAMPARELLI, Celso M. As Entidades Espaciais: Território e Poder. Versão Preliminar IEA USP. 1988.
- LAMPARELLI, Celso M. Metodologia do Planejamento Urbano; in Planejamento Urbano em Debate. Coletânea organizada por A. H. Pompeu de Toledo M. Cavalcanti. São Paulo, Cortes e Moraes, 1978.
- LAMPARELLI, Celso. Louis Joseph Lebreton e a pesquisa urbano regional no Brasil. Crônicas tardias ou história prematura.
- LANGENBUCH, Juergen R. A estruturação da Grande São Paulo - Estudo de Geografia Urbana. Rio de Janeiro, IBGE, 1971.
- LEBRUN, Gerard. O que é o Poder. São Paulo, Ed. Brasiliense, 1981. – (coleção primeiros passos).
- LEFEBVRE, Henri. A revolução urbana. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999.
- LEFEBVRE, Henry. O Pensamento Marxista e a Cidade. Lisboa, Editora Ulisseia, 1972.
- LEITE, Aureliano. Pequena História da Casa Verde. São Paulo: Edição Pocaí 1939. pp.105
- LEME, Maria Cristina da Silva. Planejamento em São Paulo 1930-1969. São Paulo, FAUUSP, 1982. dissertação de mestrado
- LEME, Maria Cristina da Silva. Revisão do Plano de Avenidas. Um estudo sobre o planejamento urbano em São Paulo, 1930. Tese de doutoramento apresentada a FAU-USP, SP, 1990.
- LEME, Maria Cristina da Silva (org.).Urbanismo no Brasil - 1895-1965. São Paulo: Studio Nobel; FAUUSP; FUPAM, 1999.
- LEPETIT, Bernard. Arquitetura, Geografia, História: visões da escala. In Salgueiro, Heliana A (org). Por uma nova história urbana. São Paulo: EDUSP, 1992.
- LOJKINE, Jean. O Estado Capitalista e a Questão Urbana. São Paulo, Martins Fontes, 1997, 2ª.Ed.
- LYNCH, Kevin. A Imagem da Cidade. (Tradução Jefferson Luiz Camargo) – São Paulo: Martins Fontes, 1997.
- MACHADO, Antonio de Alcântara. Brás, Bexiga e Barra Funda. São Paulo: Nova Alexandria, 1995 – aventura dos clássicos. Artigo de Fundo.
- MAGALHÃES Jr., José. Operações Urbanas em São Paulo: crítica, plano e projeto. Parte 8 – Operação urbana Água Branca, revisão e proposição. Arquitectos nº 066.03. São Paulo, Portal Vitruvius, novembro 2005.
- MAIA, Francisco de Prestes. Estudo de um Plano de Avenidas para a cidade de São Paulo. São Paulo: Editora Melhoramentos, 1930.

- MARCOVITCH, Jacques. Pioneiros e Empreendedores – A saga do desenvolvimento no Brasil. 1ª edição. São Paulo: EDUSP, vol. 1, 2003.
- MATOS, Odilon Nogueira de. A cidade de São Paulo no século XIX. In: SILVA, Raul de Andrada e; MATOS, Odilon Nogueira de; PETRONE, Pasquale. A Evolução Urbana de São Paulo. São Paulo, 1955 – coleção Revista de História V.
- MELO, Marcus André B. C. de. Regimes de acumulação, Estado e articulação de interesses na produção do espaço construído (Brasil 1940-1988).in VALADARES, Lícia e PRETECEILLE, Edmond (orgs.) Reestruturação urbana: tendências e desafios. São Paulo: Nobel; Rio de Janeiro: Instituto de Pesquisas Universitárias do Rio de Janeiro, 1990. – (coleção espaços)
- MILLIET, Sergio. Texto de abertura do Relatório de Cartografias. Comissão do IV Centenário da cidade de São Paulo, São Paulo antigo. Plantas da Cidade. SP, 1954.
- MORSE, Richard M. De Comunidade a MetrÓpole. Biografia de São Paulo. Comissão do IV Centenário da cidade de São Paulo. Serviço de Comemorações Culturais. Editora Gráfica Irmãos Andrioli s/a. 1954.
- MORSE, Richard M. Formação histórica de São Paulo.São Paulo: Comissão do IV Centenário, 1954.
- MOURA, Paulo Cursino de. São Paulo de outrora. São Paulo: Melhoramentos, 1932.
- NEGRELOS, Eulalia Portela. Técnica e estratégia política: Grandes Projetos Urbanos na Região Metropolitana de São Paulo. Tese de doutoramento apresentada a FAUUSP, 2005.
- NEGRI, Barjas e PACHECO, Carlos Américo. Mudança tecnológica e desenvolvimento regional nos anos 90: a nova dimensão espacial da indústria paulista. In: Espaço e Debates, ano XIV, n.38, 1994.
- NERY JR, José Marinho. Um século de política para poucos: zoneamento paulistano, 1886-1986. Tese de doutorado. FAU/USP, 2002.
- NETO, Antonio Delorenzo. A grande São Paulo e a mudança de capital (descentralização e regionalização). Ed. Atlas. São Paulo, 1979.
- OLIVEIRA, Francisco. Estado e Urbano no Brasil. In Espaço & Debates: Revista de Estudos Regionais e Urbanos. NERU. São Paulo: Editora Cortez. Ano II, nº 6, 1982.
- PANERAI, Philippe. Análise urbana. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2006. – (coleção arquitetura e urbanismo)
- PAOLI, Maria Célia. São Paulo operária e suas imagens (1900-1940). In Espaço & Debates: Revista de Estudos Regionais e Urbanos. NERU. São Paulo: Editora Cortez. Ano , nº 33, 1991.
- PEIXOTO, Nelson Brissac. Paisagens urbanas.São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2004. 3ª edição revista e ampliada.
- PASSAGLIA, Luis Alberto do Prado. O italianizante – a arquitetura no período de 1880 a 1914 na cidade de São Paulo. Dissertação de mestrado apresentada a FAUUSP, 1984.
- PAULA, Euripedes Simões de. A segunda fundação de São Paulo. Revista de História, São Paulo, 1954.
- PEREIRA, Gloria Maria Rodrigues. Barra Funda. Trabalho Final de Graduação. FAUUSP, SP, 1980.

- PESTANA, Paulo Rangel. A cidade de São Paulo: evolução histórica no álbum "A Capital Paulista", comemorativo do centenário da Independência. São Paulo, 1920.
- PONCIANO, Levino. Bairros Paulistanos de A a Z. São Paulo: Ed. Senac, SP, 2001
- PONCIANO, Levino. Mil faces de São Paulo. São Paulo: Editora Fênix, 1999.
- PORTAS, Nuno. DOMINGUES, Álvaro. CABRAL, João. Políticas urbanas: tendências, estratégias e oportunidades. Lisboa: CEFA:FCG: Gráfica Coimbra, 2003.
- PRADO, Ian de Almeida. São Paulo Antigo e sua arquitetura. Ilustração brasileira, setembro de 1929.
- PRADO Jr., Caio. Nova Contribuição para o Estudo Geográfico da cidade de São Paulo. Estudos brasileiros, ano III, vol. 7, 1941.
- REIS Fº, Nestor Goulart. Quadro da arquitetura no Brasil. São Paulo: Editora Perspectiva, 1995.
- REIS Fº, Nestor Goulart. Um projeto para São Paulo e a educação para vida urbana
- RIBEIRO, Luiz César de Queiroz Ribeiro. CARDOSO, Adauto Lucio. Planejamento urbano no Brasil: paradigmas e experiências. In Espaço & Debates n°. 37. Cidade Brasileira, século XX. Revista de Estudos Regionais e Urbanos. Ano XIV. São Paulo, 1994.
- RIBEIRO, Luiz César de Queiroz. Pechman, Robert (org.). Cidade, Povo e Nação. Gênese do urbanismo moderno. In: Da questão social aos problemas urbanos: os reformadores e a população das metrópoles em princípios do século XX. Christian Topalov. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996.
- RIBEIRO. Ana Clara Torres. Reforma urbana nos limites da modernização. In Espaço & Debates n° 37. Cidade Brasileira, século XX. Revista de Estudos Regionais e Urbanos. Ano XIV. São Paulo, 1994.
- ROLNIK, Raquel (org.); CYMBALISTA, Renato (org.). Instrumentos Urbanísticos contra a Exclusão Social. – São Paulo: Polis, 1997. – (publicações Pólis n. 29)
- ROLNIK, Raquel. A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP, 2003. 3ª ed.
- RYKWERT, Joseph. A sedução do lugar: a história e o futuro da cidade. (tradução Valter Lellis Siqueira; revisão técnica Sylvia Ficher). – São Paulo: Martins Fontes, 2004. – (coleção a)
- SABOYA, Arthur. Os melhoramentos de São Paulo. Boletim do Instituto de Engenharia. São Paulo, jan/1930.
- SALMONI, Anita e DE BENEDETTI, Ema. Arquitetura italiana em São Paulo. Editora Perspectiva, São Paulo, 1991.
- SANTANA, Nuto. São Paulo Histórico II – Departamento de Cultura, São Paulo: 1937 a 1944.
- SANTOS, Milton. A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção. – São Paulo: Editora da USP, 2002 – (coleção Milton Santos; 1) – cap. 2: 'O Espaço: Sistemas de Objetos, Sistemas de Ação' p. 61-88.
- SÃO PAULO. Nova Territorialização de São Paulo. Secretaria das Administrações Regionais. Assessoria Técnica de Sistema de Informática. Prefeitura Municipal de São Paulo. São Paulo, 1991.

- SÃO PAULO. O Metrô de São Paulo: 1987 – 1991. Tecnologia e Humanização. Governo do Estado de São Paulo; Secretaria da Habitação e Desenvolvimento Urbano; Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô. Março de 1991.
- SÃO PAULO. (cidade). Administração Regional Lapa. Prefeitura Municipal de São Paulo: COGEP: COAR – coordenação das administrações regionais: PRODAM: AR Lapa. São Paulo, 1974.
- SÃO PAULO. SÃO PAULO: a cidade, o habitante, a administração de 1975 a 1979. Relatório das atividades desenvolvidas pela Prefeitura Municipal de São Paulo durante a gestão do prefeito Olavo Egydio Setúbal. São Paulo, 1979.
- SÃO PAULO. (cidade). Administração Regional Sé. Prefeitura Municipal de São Paulo: COGEP: COAR – coordenação das administrações regionais: PRODAM: AR Sé. São Paulo, 1974.
- SÃO PAULO. COGEP/FUNDAP. O Planejamento em São Paulo: memórias de suas manifestações no período de 1892/1964. São Paulo, COGEP, 1979.
- SÃO PAULO. COGEP/FUNDAP. Política global de desenvolvimento urbano e qualidade de vida. Série políticas globais 4 ou políticas setoriais. Controle normativo 2, 1979.
- SÃO PAULO. Comissão de Melhoramentos do Rio Tietê. Relatório apresentado pelo eng. Lysandro Pereira da Silva, chefe da Comissão de Melhoramentos dos rios Tietê e Tamanduateí, ao secretário de obras da Prefeitura Municipal de São Paulo, compreendendo os estudos e melhoramentos realizados até 01 de janeiro de 1950.
- SÃO PAULO. Plano Funcional – Tramo Oeste. vol. I e II. Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô. Depto. de Planejamento de Tráfego – PTR. São Paulo, 1977.
- SÃO PAULO. Estrutura Urbana da Aglomeração Paulistana (estruturas atuais e estruturas racionais). Estudo elaborado por SAGMACS e pela Comissão da Pesquisa Urbana da Prefeitura Municipal de São Paulo, São Paulo, 1958. partes 1, 2 e 4.
- SÃO PAULO. Imigração italiana no Estado de São Paulo. Governo do Estado de São Paulo. Secretaria do Estado da Cultura: Memorial dos Imigrantes: Museu da Imigração. 4ª edição. serie resumos, nº 1. São Paulo, 2006.
- SÃO PAULO. LESTE – OESTE: em busca de uma solução integrada. Prefeitura Municipal de São Paulo, São Paulo; Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô. São Paulo, 1979.
- SÃO PAULO. PUB – Plano Urbanístico Básico de São Paulo. Consórcio Asplan/d/m/WS. São Paulo, 1969
- SCHERER, Rebeca. Da intervenção na cidade ao planejamento urbano. Grupo de estudo urbanos IEA/USP. São Paulo, 1991.
- SCHERER, Rebeca. Sistematização crítica do conjunto dos trabalhos. Livre docência. FAU/USP. São Paulo, 1994.
- SENNET, Richard. O Declínio do Homem Público. São Paulo. Cia das Letras. 1988.
- SESSO Jr, Geraldo. Retalhos da velha São Paulo. São Paulo: Gráfica Municipal de São Paulo, 1983
- SILVA, Raul de Andrada e; MATOS, Odilon Nogueira de; PETRONE, Pasquale. A Evolução Urbana de São Paulo. São Paulo, 1955 – coleção Revista de História V.

- SILVA, Sérgio. Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil. São Paulo: Alfa-Omega, 1981.
- SILVA NETO, Manoel Lemes. Extensores urbanos: o caso da cidade de São Paulo. Dissertação de mestrado apresentada a FAU-USP, SP, 1990.
- SIMÕES JR, José Geraldo. O setor de obras públicas e as origens do urbanismo na cidade de São Paulo. Dissertação de Mestrado, EAESP/FGV. São Paulo, 1990.
- SOUSA, Everaldo Valim Pereira de. Reminiscências Acadêmicas (1887-1891) Revista do Arquivo Municipal, XCIII. Pp.24.
- SOUSA, Everaldo Valim Pereira de. A Paulicéia a sessenta anos. Revista do Arquivo Municipal, CXI. pp.58 , 54.
- SOUZA, Okky de. São Paulo anos Luz. – São Paulo: Editora de Cultura, 2003.
- STIEL, Waldemar Corrêa. História dos Transportes Coletivos de São Paulo. São Paulo: McGraw-Hill do Brasil: EDUSP, 1978.
- TAFURI, Manfredo. Projeto e utopia: arquitetura e desenvolvimento do capitalismo. Lisboa: Editorial Presença, 1985.
- TEIXEIRA, Antonio Carvalho (Org.); ABRUCIO, Fernando Luiz; CARNEIRO, José Mario Brasiliense. O Impasse Metropolitano: São Paulo em busca de novos caminhos – São Paulo: Fundação Conrad Adenauer, julho de 2000.
- TOLEDO, Benedito Lima de. Prestes Maia e a origem do urbanismo moderno em São Paulo. São Paulo: Empresa das Artes, 1996.
- VAZ, José Carlos. Os muitos centros de uma cidade. Publicação DICAS nº 17. São Paulo: Instituto Pólis, 1994.
- VELHO, Otávio Guilherme (org.). O fenômeno urbano. Rio de Janeiro: Zahar editores, 1967.
- VEYNE, Paul. Como se escreve a história e Foucault revoluciona a história. 4º edição. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1982, 1992, 1995, 1998.
- VILLAÇA, Flávio. A Terra como Capital (ou a terra localização). In Espaço e Debates, ano V, n. 16, São Paulo, 1985 – pp 5-14
- VILLAÇA, Flávio. Espaço intra-urbano no Brasil – São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 1998.
- VILLAÇA, Flávio. Uma Contribuição Para a História do Planejamento Urbano no Brasil, In Deák Csaba e Schiffer, Sueli Ramos (orgs.) O Processo de Urbanização no Brasil. São Paulo, FUPAM: EDUSP. 1999.
- WAKISAKA, Tânia. Zoneamento de uso e ocupação do solo e produção do espaço urbano em São Paulo. Dissertação de mestrado, FAU/USP, 1991.
- WARREN, Dean. A industrialização de São Paulo (1880-1945). São Paulo: Difel, 1990. 2ª ed. – (coleção corpo e alma do Brasil)
- WEBER, Max. A ética protestante e o espírito capitalista. São Paulo: Martin Claret. Edição revisada, 2005. – (coleção obra prima de cada autor)
- WILHEIM, Jorge. Cidade se prepara para ter seu bairro novo. Folha de São Paulo. Caderno Cotidiano. pág. 1.

WILHEIM, Jorge. São Paulo Metrópole 65: subsídios para seu plano diretor. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1965.

ZIONI, Silvana. Transporte Público em São Paulo. Dissertação de mestrado apresentada a FAUUSP, 1999.

BASES CARTOGRÁFICAS

São Paulo – Chácaras, sítios e fazendas ao redor do centro (desaparecidas com o crescer da cidade), trabalho de Odilon Nogueira de Matos, imagem reproduzida do livro Prestes Maia e a origem do urbanismo moderno em São Paulo, de Toledo¹⁴⁶;

Planta da Cidade de São Paulo – 1881, levantada pela Companhia Cantareira de Esgotos, obtida na Prefeitura Municipal de São Paulo – PMSP;

Planta da Cidade de São Paulo – 1895, editada por Hugo Bonvicini, obtida na PMSP;

Arruamento aprovado da Chácara do Carvalho, planta elaborada pelo engenheiro Guilhem em 1896, entretanto, consta no Cadastro Setorial 3, da Secretaria Municipal de Habitação, da PMSP como arruamento aprovado – ARR 252, apenas em 1935; obtida na PMSP;

Planta Geral da Capital de São Paulo – 1897, organizada sob a direção do Dr. Gomes Cardim, mapa que faz parte do relatório da Comissão do IV Centenário da Cidade de São Paulo, 1954, imagem obtida na Seção Técnica de Divulgação e Publicações do Departamento de Patrimônio Histórico da Secretaria de Cultura – PMSP;

Planta Geral da Cidade de São Paulo – 1905, levantada e organizada pelos engenheiros Alexandre Mariano Cococi e Luiz Frutuoso F. Costa, planta adotada pela prefeitura para uso de suas repartições, obtida na PMSP;

Planta da Cidade de São Paulo – 1913, levantada e organizada pelos engenheiros Alexandre Mariano Cococi e Luiz Frutuoso F. Costa para a Companhia Lithographica Hartmann-Reichenbach, obtida na PMSP;

Planta da Cidade de São Paulo – 1916, levantada pela Divisão Cadastral da Directoria de Obras e Viação da PMSP, obtida na PMSP;

Planta da Cidade de São Paulo – 1924, mostrando todos os arrabaldes e terrenos arruados; obtida na PMSP;

Mapa Topográfico do Município de São Paulo – 1930, executado pela empresa Sara Brasil s.a, obtido na biblioteca da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo;

Planta de Arruamento da Chácara do Carvalho – propriedade dos herdeiros do Conselheiro Antonio Prado, elaborada por Arnaldo A da Mota & Cia, imagem levantada no acervo Aguirra¹⁴⁷ do Museu Paulista;

¹⁴⁶ TOLEDO, Benedito Lima de. Prestes Maia e a origem do urbanismo moderno em São Paulo. São Paulo: Empresa das Artes, 1996.

¹⁴⁷ João Batista de Campos Aguirra foi dono da firma Aguirra & Cia – comissários, empresa proprietária de terras, que organizou um acervo dos imóveis por eles adquiridos e comercializados, resultando num arquivo

Planta da Cidade de São Paulo e municípios circunvizinhos –1943, organizada pela Repartição de Eletricidade da The São Paulo Tramway Light & Power Co. Ltd, obtida na PMSP;

São Paulo – projeção hiperboloid com rede kilométrica – 1952, editada pela Companhia Melhoramentos de São Paulo, obtida na PMSP;

Planta do município de São Paulo – 1954, levantamento aerofotogramétrico executado por Vasp Aerofotogrametria S.A e Serviços Aerofotogramétricos Cruzeiro do Sul S.A, obtido na Seção Técnica de Divulgação e Publicações do Departamento de Patrimônio Histórico da Secretaria de Cultura, da PMSP;

São Paulo – 35°. Subdistrito da Barra Funda – 1974, elaborado pela Geomapas editora de mapas e guias Ltda, obtido na biblioteca da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo;

Planta da Cidade de São Paulo – 1995, levantamento aerofotogramétrico elaborado pela Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo S.A – Emplasa, da Secretaria dos Negócios Metropolitanos do Governo do Estado de São Paulo.

Livros Grátis

(<http://www.livrosgratis.com.br>)

Milhares de Livros para Download:

[Baixar livros de Administração](#)

[Baixar livros de Agronomia](#)

[Baixar livros de Arquitetura](#)

[Baixar livros de Artes](#)

[Baixar livros de Astronomia](#)

[Baixar livros de Biologia Geral](#)

[Baixar livros de Ciência da Computação](#)

[Baixar livros de Ciência da Informação](#)

[Baixar livros de Ciência Política](#)

[Baixar livros de Ciências da Saúde](#)

[Baixar livros de Comunicação](#)

[Baixar livros do Conselho Nacional de Educação - CNE](#)

[Baixar livros de Defesa civil](#)

[Baixar livros de Direito](#)

[Baixar livros de Direitos humanos](#)

[Baixar livros de Economia](#)

[Baixar livros de Economia Doméstica](#)

[Baixar livros de Educação](#)

[Baixar livros de Educação - Trânsito](#)

[Baixar livros de Educação Física](#)

[Baixar livros de Engenharia Aeroespacial](#)

[Baixar livros de Farmácia](#)

[Baixar livros de Filosofia](#)

[Baixar livros de Física](#)

[Baixar livros de Geociências](#)

[Baixar livros de Geografia](#)

[Baixar livros de História](#)

[Baixar livros de Línguas](#)

[Baixar livros de Literatura](#)
[Baixar livros de Literatura de Cordel](#)
[Baixar livros de Literatura Infantil](#)
[Baixar livros de Matemática](#)
[Baixar livros de Medicina](#)
[Baixar livros de Medicina Veterinária](#)
[Baixar livros de Meio Ambiente](#)
[Baixar livros de Meteorologia](#)
[Baixar Monografias e TCC](#)
[Baixar livros Multidisciplinar](#)
[Baixar livros de Música](#)
[Baixar livros de Psicologia](#)
[Baixar livros de Química](#)
[Baixar livros de Saúde Coletiva](#)
[Baixar livros de Serviço Social](#)
[Baixar livros de Sociologia](#)
[Baixar livros de Teologia](#)
[Baixar livros de Trabalho](#)
[Baixar livros de Turismo](#)