

A UNIDADE FRAGMENTADA AO LONGO DA ANTIGA SP RAILWAY SANTOS - JUNDIAÍ: O CASO DA VILA CARIOCA E DO BAIRRO FUNDAÇÃO EM SÃO CAETANO DO SUL

Luiz Henrique Nascimento da Silva

Aluno do curso de Arquitetura e Urbanismo do
FIAM-FAAM Centro Universitário.

Sergio Luis Abrahão

Arquiteto e Urbanista, Professor do Programa de
Mestrado Profissional Projeto, Produção e
Gestão do Espaço Urbano do
FIAM-FAAM Centro Universitário.

E-mail: sergio.abrahao@fiamfaam.br

RESUMO

A linha Férrea SP Railway contribuiu de forma decisiva para estruturar o desenvolvimento inicial da industrialização na cidade de São Paulo e, desta forma, a transformação da então Vila de São Paulo na atual Metrópole, bem como foi a responsável pela expansão dos subúrbios, como São Caetano do Sul, que segundo o sociólogo José Souza Martins (2004) funcionaram como “estufas sociais” do novo processo de relação trabalhista apoiados pela mão de obra imigrante, em sua maioria italiana, constituindo morfologias urbanas únicas e característica da proximidade com a linha férrea. O presente artigo é resultado dos trabalhos desenvolvidos no programa de Iniciação Científica/ano 2016 do Curso de Arquitetura e Urbanismo da FIAM FAAM Centro Universitário e pretende entender o processo de ocupação e de transformação ao longo linha Férrea SP Railway, em especial, em seu trecho constituído pela Vila Carioca e pelo Bairro Fundação, localizados,

respectivamente, nos Municípios de São Paulo e de São Caetano do Sul, bem como pretende identificar as principais ações previstas e/ou implementadas com vista à sua transformação.

Palavras-chave: São Paulo Railway, estruturação socioespacial, projetos urbanos.

Abstract:

The SP Railway contributed decisively to structuring the initial development of the industrialization in the city of São Paulo and, in this way, the transformation of the then São Paulo Village into the present Metropolis, as well as being responsible for the expansion of the suburbs, such as São Caetano do Sul, who according to sociologist José Souza Martins (2004) functioned as “social greenhouses” of the new labor relations process supported by immigrant labor, mostly Italian, constituting unique urban morphologies and characteristic of proximity to the railway line . This article is a result of the work developed in the 2016 Program of Scientific Initiation of the Architecture and Urbanism Course of the FIAM FAAM University Center and aims to understand the process of occupation and transformation along the Railroad SP Railway, especially in its section Consisting of Vila Carioca and Foundation Neighborhood , respectively, located in the Municipalities of São Paulo and São Caetano do Sul, as well as identifying the main actions planned and / or implemented with a view to their transformation.

Key Words: São Paulo Railway, Socio-Spatial Structuring, Urban Projects.

Resumen

La línea ferroviaria SP Railway contribuyó de manera decisiva para estructurar el desarrollo inicial de la industrialización en Sao Paulo y, por lo tanto, la transformación de la entonces villa de São Paulo en la corriente de Metropolis, y fue responsable de la expansión de los suburbios como San Caetano do Sul, que el sociólogo José de Souza Martins (2004) funcionó como “invernaderos sociales” del nuevo proceso de las relaciones laborales con el apoyo de la mano de obra inmigrante en su mayoría italianos, que constituyen morfologías única urbanas y característico de la proximidad a la línea de ferrocarril . Este artículo es el resultado del trabajo llevado a cabo en el Programa de Iniciación Científica / 2016 Curso de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad FIAM FAAM y tiene como objetivo comprender el proceso de ocupación y transformación a lo largo de la línea férrea SP Railway, en particular en su sección constituidas por Vila Carioca y lo Barrio Fundación, situados, respectivamente, en las ciudades de Sao Paulo y Sao Caetano do Sul, y para identificar las principales acciones previstas y / o aplicado con miras a su procesamiento.

Palabras Clave: São Paulo Railway, Estructura socio-espacial, Proyectos urbanos.

INTRODUÇÃO

A implantação em 1867 da linha férrea, pela São Paulo Railway, representou um marco no desenvolvimento econômico da cidade de São Paulo, ao articulá-la ao Porto de Santos e ao interior do Estado de São Paulo- até a cidade de Jundiáí-, assim como foi decisiva para o surgimento, localização e expansão de suas áreas industriais e, conseqüentemente, de seus bairros operários, contribuindo desta forma para organização espacial e social, em direção a metropolização de nossa cidade e a nova distinção de classes econômicas.

Em seu livro *A Estruturação da Grande São Paulo: Estudo de Geografia Urbana*, Langenbuch constatou ter sido entre 1915 e 1940, o início da metropolização da cidade de São Paulo. Para ele, a ocupação industrial na extensão da linha férrea, sobretudo em seu trecho no interior do Município de São Paulo *alavancou o surgimento de subúrbios residenciais, criando tipologias e organizações urbanas de características únicas.*

199

(...) as fábricas precediam o estabelecimento residencial maciço. Mas os operários eram paulatinamente atraídos ao lugar, pela conveniência oferecida pelo custo relativamente baixo dos terrenos e pela vizinhança de fábricas (...) assim os subúrbios industriais passam paulatinamente a acumular a função, secundária ainda mais expressiva, de subúrbio – dormitório. (Langenbuch, 1971, p. 147)

As ocupações aconteciam à medida que as indústrias se apossavam das terras ao longo da ferrovia. Para Langenbuch (1971) as razões desse processo deviam-se ao que chamou de *trinômio da ferrovia*: terrenos grandes e planos, fácil acesso à ferrovia e proximidade de cursos d'água, ainda que sob riscos de alagamentos frequentes.

Para o sociólogo José de Souza Martins (1992) a ocupação dos subúrbios industriais seguiram a prevalência da renda fundiária e da riqueza imobiliária, ou seja, da transformação de uma paisagem agrícola para uma paisagem industrial, marcada pela transformação de fazendas em lotes de incorporadores e pela escravidão moderna representada pelo trabalho operário. Segundo o citado autor, foi seguindo esta lógica que, em 1877 fundou-se o núcleo colonial de São Caetano, sobre as terras da antiga fazenda de São Caetano que abrangia o limite do atual município e o que hoje é a Vila Carioca (Martins,1992), destinando a mão de obra italiana ao trabalho nas antigas olarias da região.

Impulsionada pelo governo Vargas, nos anos 30 do século passado, a produção da indústria automobilística intensifica-se e com ela a construção e consolidação das rodovias integrando a cidade de São Paulo de norte a sul e de leste a oeste do país. Desloca-se o eixo de concentração das indústrias ao longo das ferrovias para ao longo das rodovias. Com efeito, a perda de protagonismo da ferrovia São Paulo Railway promoveu a transferência de um grande contingente

constituidor de seu parque industrial e, conseqüentemente, a perda de sua força econômica enfatizando a subtração da vitalidade urbana da área.

Esta obsolescência tem sido, ao longo dos anos, objeto de preocupação não só do Poder Público como também dos proprietários, investidores e moradores dessas áreas. De fato, muitos projetos urbanos de diferentes conteúdos e premissas vem sendo gestados pelo Poder Público como, por exemplo, as Operações Urbanas Bairros do Tamanduateí e Água Branca; o Arco do Futuro, o Projeto Eixo Tamanduatehy- proposta de Candido Malta abrangendo o ABC-, o Projeto de Requalificação Urbana Mooca – Ipiranga, proposto pelo escritório UNA, assim como o Projeto de Requalificação do Parque Dom Pedro, além de iniciativas isoladas como as dos *órgãos* do Patrimônio Histórico em restaurar edifícios tombados para que servissem de vetores de um processo de transformação das orlas ferroviárias, como é o caso da Casa das Retortas, da Estação de Mairinque, o Memorial dos Imigrantes e o restauro da cidade de Paranapiacaba, porém os resultados ainda não se fizeram por aparecer.

Acreditamos que entender o processo de ocupação dessas áreas se faz de extrema importância para a compreensão da atual morfologia urbana e, conseqüentemente, para subsidiar análises críticas dos planos de transformação que vem sendo propostos, bem como para informar futuras estratégias projetuais. Este trabalho tem como objetivo entender o processo de ocupação e de transformação ao longo linha Férrea SP Railway, em especial, em seu trecho constituído pela Vila Carioca e pelo Bairro Fundação, localizados, respectivamente, nos Municípios de São Paulo e de São Caetano do Sul, bem como pretende identificar as principais ações previstas e/ou implementadas com vista à sua transformação

Para entender o processo de ocupação ao longo da antiga ferrovia Santos-Jundiaí e as transformações sócio espaciais e econômicas, em especial nos bairros Vila Carioca em São Paulo e Fundação em São Caetano do Sul, a pesquisa foi desenvolvida em 03 etapas:

1. Processos de formação: Buscou-se no levantamento bibliográfico dados relevantes sobre a ocupação as margens da ferrovia, com foco na área do bairro Fundação e na Vila Carioca. Autores como José Souza Martins, Ademir Médici e Juergen Richard Langenbuch foram recorrentes nesta etapa. Encontramos nos diagramas uma forma de expressar espacialmente as transformações ocorridas e impulsionadas por fatos marcante, para isto consultas ao livro *Desenhando São Paulo: Mapa e Literatura – 1877 a 1954 de Maria Lúcia Perrone Passos e Teresa Emídio (2009) foi decisivo. O foco se deu sobre os mapas que revelassem as transformações urbanas da área em estudo, no tempo, destacadamente os mapas de 1914, 1924 e 1954. Foi elaborado também um diagrama com base nas descrições de José Sousa Martins em Subúrbio (1992).*
2. Projetos urbanos de Transformações: Nesta etapa escolhemos tratar especificamente de dois planos, o Projeto do Eixo do Tamanduatehy de Candido Malta pela sua importância e visão metropolitana e a Operação Urbana Bairros do Tamanduateí, ora em debate participativo e que

prezê grandes transformações para a área. Acompanhamos as audiências realizadas pela São Paulo Urbanismo e Secretaria Municipal de Desenvolvimento à sociedade civil e as audiências públicas realizadas na Câmara Municipal de São Paulo Um diagrama foi desenvolvido com base nas transformações metropolitanas previstas pelos planos supra referidos.

3. *Leitura do espaço: Por meio de levantamentos físicos, fotográficos, desenhos livres em campo e análise de mapas conseguiu-se fazer uma leitura da unidade fragmentada dos dois bairros com base nos interesses que vêm transformando a região.*

A FERROVIA COMO EIXO ESTRUTURADOR E CONSTITUIDOR DOS SUBÚRBIOS DA CIDADE DE SÃO PAULO

201

A vila de São Paulo, fundada sobre as colinas ao lado da várzea do Tamanduateí, tinha seus rios como o principal meio de locomoção e o único que permitia um rápido acesso à cidade de Santos. Com a expansão cafeeira em meados do século XIX, a cidade passa a crescer economicamente, avança além dos seus limites naturais e sua população aumenta por conta das imigrações.

João Teodoro Xavier (...) concebeu e levou adiante a grande reforma urbana da cidade de São Paulo nesse período, reforma justamente classificada por um historiador como a segunda fundação de São Paulo. (...) A mudança geográfica do café fez com que o fluxo do produto se orientasse para o porto de Santos, e não mais apenas para o do Rio de Janeiro. A cidade passou a ser um ponto de convergência obrigatória dessa riqueza, deixando de ser um simples entreposto comercial, para se tornar, também financeira e, em seguida, industrial. (Martins, 1992, p. 140)

Com a implantação, em 1867, da estrada de ferro SP Railway ligando o porto de Santos a Jundiaí, estabelece-se um novo vetor de crescimento da cidade de São Paulo. Implantado em um eixo paralelo às várzeas do Rio Tamanduateí, possibilitou num primeiro momento o transporte do café do interior do Estado para o porto de Santos para depois ser o local que determinou “a formação industrial que se estendeu por um amplo arco de este a norte do centro, e do qual muitos terrenos já eram indesejáveis por serem baixos e úmidos. Neste arco, principalmente no Brás e na Mooca, foi morar a maioria dos trabalhadores.” (Morse, 1970, p. 250). O desenvolvimento ferroviário e a ocupação de suas margens por distritos industriais, habitação operária e popular definiram uma morfologia e paisagem urbana peculiares: grandes glebas e galpões industriais com arquitetura característica, conjugada a um conjunto de edificações de baixo gabarito e mesma volumetria, das moradias operárias implantadas em pequenos lotes.

Com a implantação da ferrovia e do processo de industrialização inicia-se o processo de modernização da cidade, no curso de um novo sistema de trabalho que se instaura, em que se substitui a mão de obra escrava pela de imigrantes instalados principalmente nos subúrbios da

cidade articulados pela ferrovia. Os subúrbios de São Paulo funcionaram como “*estufas sociais*” do novo processo de relação trabalhista, pois com a abolição da escravidão era necessária a reformulação da pirâmide patrimonial e os imigrantes foram os primeiros à serem postos como base desta, que posteriormente seria transferida aos operários. “*O mundo da ferrovia trazia embutidos os códigos da modernidade e, portanto, das contradições sociais gestadas na complicada passagem da sociedade escravista, que se exauria, para a sociedade industrial, que se anunciava*” (Martins, 2004, p. 06)

Mais a sudeste do centro seguindo o caminho do mar, a ferrovia SP Railway passava por uma região que denominava-se Tijuçu. Essa região abrangia o que é hoje a cidade de São Caetano do Sul, o bairro da Vila Carioca e a Vila Moinho Velho em São Paulo. Como ilustra a Figura 01, a área do Tijuçu tinha como limites o Ribeirão do Moinho Velho, o antigo rio Caaguaçu (Atual Tamanduateí), a atual Estrada das Lágrimas e o caminho do Mar, e era rasgada pela ferrovia e pelo Rio dos Tamandatií (Atual Rio dos Meninos). Como mostra a citação abaixo de Martins (1991, p.10) o Rio Tamandatií integrava a fazenda dos beneditinos, local onde seria fundada, em sua margem a leste, a atual cidade de São Caetano do Sul:

Em virtude da antiga concepção das terras de campo e das normas reais a respeito do seu uso comunal, Temudo ocupou e solicitou um capão (...) que partia do rio Tamandatií. Esse rio Tamandatií, que também aparece com o nome de Tamandatiíba nos documentos da época. Isso fica comprovadamente claro no exame do Registro Paroquial, de 1854, das terras da Fazenda de São Caetano pertencente ao Mosteiro de São Bento da Cidade de São Paulo dentro da Freguesia de São Bernardo.

O trecho oeste do rio que se estendia até o Ribeirão do Moinho Velho, paralelo ao rio dos Meninos englobava a hoje conhecida *Vila Carioca* do Município de São Paulo. Segundo Martins (1992), tal área foi doada aos monges beneditinos por Fernão Dias Paes tornando-se parte da fazenda de São Caetano.

De acordo com o registro do citado autor, em 1877 é fundado, junto à fazenda dos monges beneditinos, em seu trecho próxima à confluência dos Rios Tamanduateí e dos Meninos, o núcleo colonial de São Caetano. Naquele período a referida fazenda produzia *gêneros alimentícios para seu monastério no Largo São Bento e, posteriormente, com a intensificação de construções na capital passou a produzir telhas e cerâmicas de barro.*

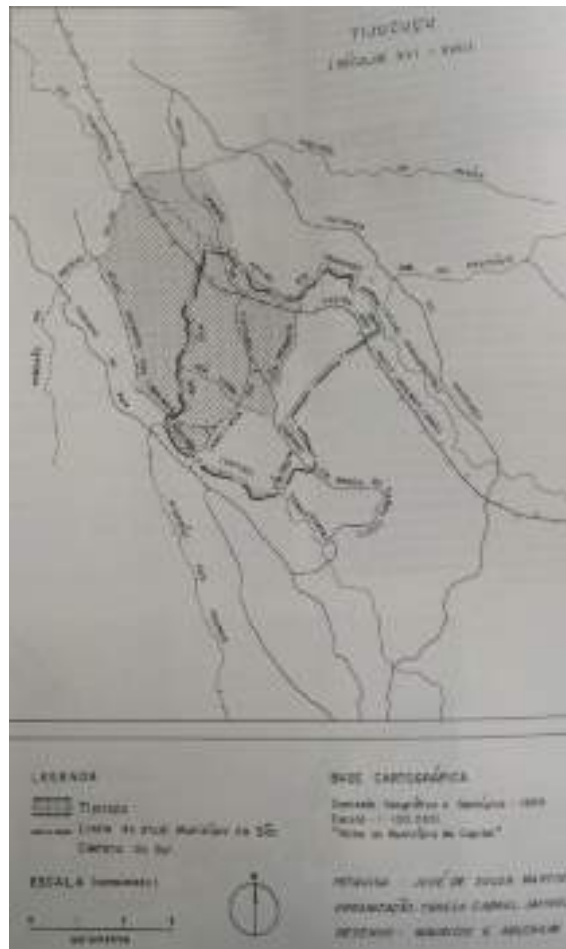


Figura 1 - Mapa dos limites do Tijuçu século XVI-XVIII.
 Fonte: Martins, José de Souza. (1991). p.06

Recorrendo ainda a Martins (1992, pp 124-125) ele assim descreve o traçado inicial de São Caetano do Sul:

Basicamente, as matrizes do traçado urbano de São Caetano estão nos desenhos de duas cruzes. Uma delas, pequena, teve sua haste principal traçada exatamente em cima de um trecho do antigo Caminho do Tijuçu e do Mar (...), essa rua recebeu o número um e o nome de rua Speers (William Speers era o contador da São Paulo Railway). O outro braço da cruz partia do pátio da Capela. Recebeu o número dois e o nome de rua Joaquim Cândido (...). A rua Speers chamou-se depois rua Rio Branco (...). A rua Joaquim Cândido já em 1890 era também denominada rua 28 de Julho.

Para melhor ilustrar a descrição de Martins foi elaborada a figura 3.

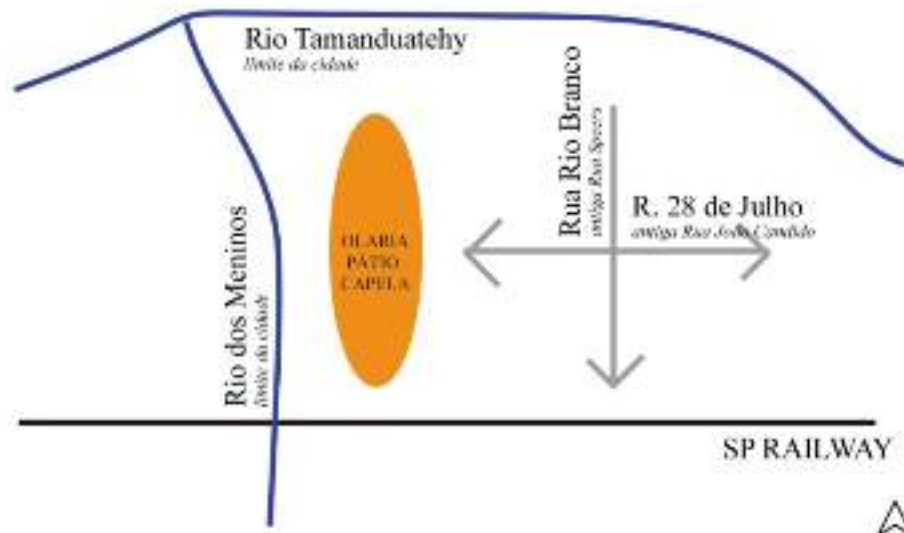


Figura 2 - Diagrama do traçado urbano do Núcleo Colonial de São Caetano descrito por Martins (1992). Fonte: Elaborado pelo autor.

Em um trecho do livro *A Carne* de Júlio Ribeiro (2002), o personagem principal ao descrever a paisagem da estrada de Ferro em 1867, faz um relato importante para a compreensão do que era a São Caetano daquela época.

(...)Em São Caetano, em terras outrora baldias, de que ninguém fazia caso, há vinhedos formosíssimos plantados por italianos. A vista alegra-se com a simetria das parreiras, o coração rejubila com a ideia de uma prosperidade imensa, geral, em futuro não remoto, por todos os ângulos de nosso... de nossa província eu ia escrevendo estado (...).

Enquanto os moradores do núcleo colonial sofriam com a falta de infraestrutura básica de saneamento e saúde, estando fadados a morrer no subúrbio, em São Paulo os moradores de rua, antigos escravos que não foram reinseridos no sistema, eram expulsos da cidade formal para (...) *o Moinho Velho, entre São Bernardo e o Ipiranga, na divisa oeste da Fazenda de São Caetano, onde passa o ribeirão do mesmo nome, foi o lugar escolhido para a quarentena de negros.* (Martins, 1992; p.143)

O processo de industrialização de São Caetano inicia-se em 1892, substituindo as olarias e orientando a constituição do bairro Fundação. *A proximidade com São Paulo abria a São Caetano possibilidades grandes de desenvolvimento. E as fábricas eram atraídas em grande número, em vários ramos.* (Médici, 1993, p. 55) grande parte destas indústrias só foram atraídas por conta da linha férrea e da redução de impostos instaurados pela municipalidade de São Bernardo, fazendo parte do Distrito até 1938, quando foi subordinada à 2ª Zona de Santo André até sua emancipação em 1948.

O núcleo colonial forma-se entre 3 barreiras, os Rios Tamanduateí e dos Meninos e a Ferrovia, e seu traçado urbano ainda em 1914 só se conectava com São Paulo pela Rua Ibitirama, como mostrado na Figura 4, sendo a única ponte sobre o Rio Tamanduateí nas proximidades do

núcleo e segundo Médici (1993) se tornou rota comercial entre os imigrantes e os moradores da Vila Bela em São Paulo. Já no lado oeste ao Rio dos Meninos, uma grande área desocupada entre a “área de quarentena” (Martins, 1992) e a ferrovia, onde posteriormente se formará a *Vila Carioca*, impulsionada pela instalação das *Industrias Reunidas Francisco Matarazzo* entre São Caetano e São Paulo, junto ao referido rio.

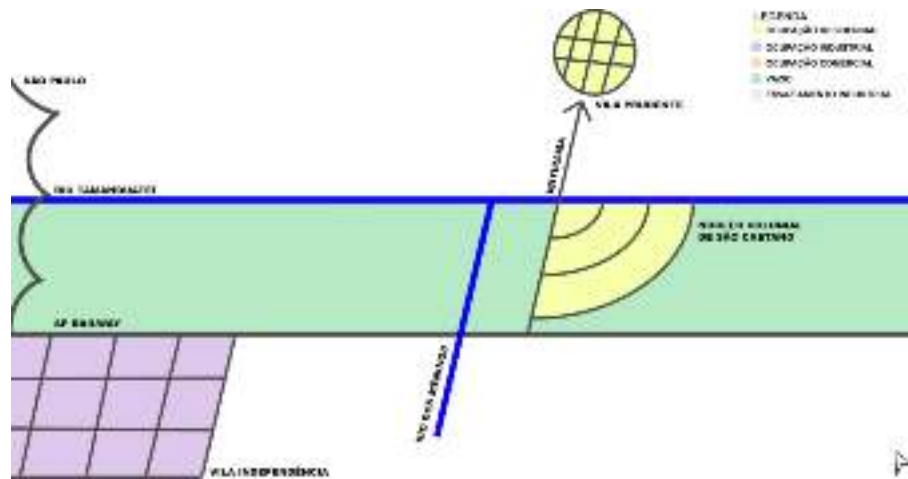


Figura 3 - Diagrama feito sobre Planta Geral de São Paulo 1914 encontrado em Perrone; Emídio (2002). Fonte: Elaborado pelo autor.

PROCESSOS DE FORMAÇÃO: MUDANÇAS DE TERRITÓRIO

Em meados de 1920 a expansão da cidade de São Paulo começa a se mostrar mais intensa impulsionada pela industrialização, sobretudo as instaladas ao longo da linha férrea e por um novo meio de transporte, o automóvel. Quando em 1930 Prestes Maia apresenta seu Plano de Avenidas para a cidade de São Paulo, tomando como ponto de partida o transporte através de veículos a motor, firma sua posição em espalhar a cidade- já então considerada densa- e estrutura-la através de um plano radial de avenidas que convergissem para o centro da cidade: uma opção de criar e transformar as vias da cidade em eixos condutores de investimentos e interesses imobiliários.

A associação entre construção de avenidas e canalização dos rios e córregos completa o novo modelo de circulação: os rios se confinam em canais ou galerias subterrâneas, sobre seus antigos leitos se implantam avenidas fundo de vale. (...). (Rolnik, 2013; p.3)

Com o advento da indústria, a morfologia do espaço começa a mudar, principalmente na área da Vila Carioca, onde diversas indústrias automobilísticas passam a se instalar próximo a então Avenida Presidente Wilson. A Vila Prudente começa a crescer e São Caetano avança além do limite da linha férrea com a construção do Viaduto Independência, que marca o avanço do

automóvel sobre as barreiras urbanas, permitindo então a construção de loteamentos nos morros a sudoeste da cidade.

Ainda na década de 20 começa a funcionar na av. Presidente Wilson a primeira linha de montagem de veículos da General Motors. A partir de então diversas outras indústrias se instalaram no bairro, entre elas a fábrica de artefatos Artex, Serraria Frandoli, Metalúrgica Mercúrio e Indústria de Papel e Celulose Bates do Brasil (...). (Valentim, 2005; p.110)

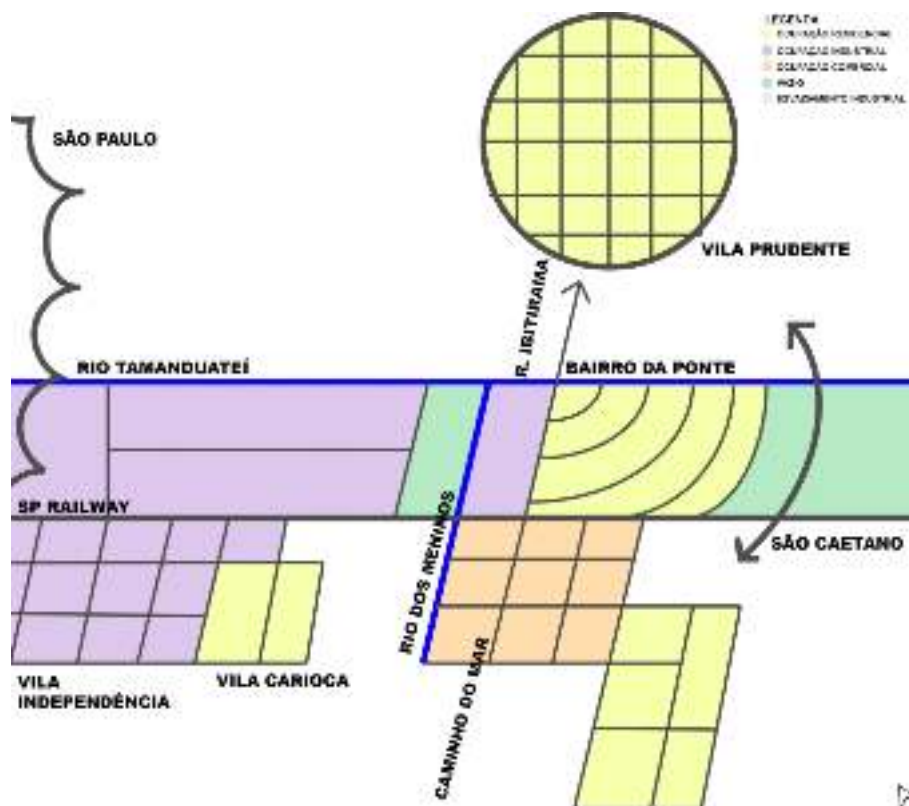


Figura 4 - Diagrama feito sobre a Planta Geral de São Paulo com ruas e arrebaldes 1924, encontrado em Perrone; Emídio (2002). Fonte: Elaborado pelo Autor.

Ressalta-se que a partir de 1930 o Governo de Getúlio Vargas, com a perda do valor na bolsa dos produtos agrícolas, passa focar seu plano de crescimento econômico na instalação de grandes indústrias no país. Entendia que a produção industrial serviria assim para alavancar as economias regionais e impulsionar uma modernização das cidades e da produção brasileira. Sobre isso nos esclarece Tavares (2015, p. 64)

(...) ao longo da Era Vargas, o Estado exerceu um papel regulador das demandas produtivas, sobretudo pelo controle da indústria de base para alimentar a economia industrial. Em âmbito nacional, a política getulista elegeu alguns territórios para o desenvolvimento industrial, cujas decisões locais privilegiaram o eixo Rio –

São Paulo. E como a Capital paulista já gozava de certa autonomia industrial, seu desenvolvimento concentrado e sua especialização atraíram outros ramos industriais fazendo de São Paulo o maior parque industrial do país.

Em 1940 as rodovias já dominam o meio de transporte terrestre e planos rodoviaristas passam a ser desenvolvidos pelo país com o intuito de conectar os municípios com alta capacidade produtiva, delimitando assim os desenhos das vias em privilégio aos principais polos econômicos. Nesse momento o governo desenvolve o Plano Nacional rodoviário, que definiu pontos de partidas e chegados vinculados às capitais estaduais, reforçando o papel econômico de diversas cidades que até então não tinham tanta expressão econômica.

As rodovias Dutra - ligando o interior com o Rio de Janeiro -, Anchieta e Imigrantes- ligando Santos a São Paulo- contribuíram de forma decisiva para o crescimento industrial e econômico do ABC, muitas indústrias foram atraídas para lá e as cidades de Santo André e principalmente de São Bernardo passaram a se conectar com a capital e com os portos com maior facilidade. Diferentemente da ferrovia, a rodovia conseguiu vencer barreiras naturais muito mais fácil, e trouxe com ela uma urbanização predatória que piorou a situação dos rios e permitiu o espraiamento do ABC até seus limites naturais. São Caetano que até então era a segunda principal economia do ABC passa a perder sua importância frente à São Bernardo do Campo e Santo André, que veem seus investimentos industriais aumentados em razão das novas indústrias que ali passam a se instalar.

(...)A rodovia XVII – Transversal do Estado de São Paulo proposta para ligar o estado de São Paulo (Santos) ao Mato Grosso (Corumbá) -, é a rodovia cujo traçado correspondeu ao sistema composto, atualmente, pelas rodovias Anchieta/Imigrantes, Anhanguera / Bandeirantes e Washington Luis. Ligou o Litoral ao interior do país possibilitando a entrada e o escoamento de produtos pelo porto de Santos, um fundamental corredor de exportação e importação. (...). (Tavares, 2015, p. 72)

Com a transferência do contingente industrial do Bairro Fundação e da Vila Carioca em São Paulo para as margens das rodovias, os dois bairros, assim como todo o arco ferroviário da SP Railway, iniciam um processo de esvaziamento industrial, que enfraquece toda a economia local, diminuindo investimentos e exibindo a obsolescência da parcela urbana deixada pelas indústrias. Com base no mapa Projeção Hiperbold com rede Kilométrica. 1954, que integra e a publicação de Perron e Emídio (2002), podemos observar o quanto São Caetano se desenvolveu comercialmente ao longo de suas avenidas, a sudoeste da ferrovia (Figura 6). Observa-se que o fragmento entre as duas cidades, São Caetano e São Paulo, se forma nas margens do Rio dos Meninos, local onde se instalou as Indústrias Matarazzo e a refinaria da Shell.

Sobre os desdobramentos da desindustrialização do Bairro da Fundação nos informa Médici (1993, p. 165)

Na figura 07 que a apresentamos abaixo, procuramos sintetizar as transformações por que passou nossa área de estudos.

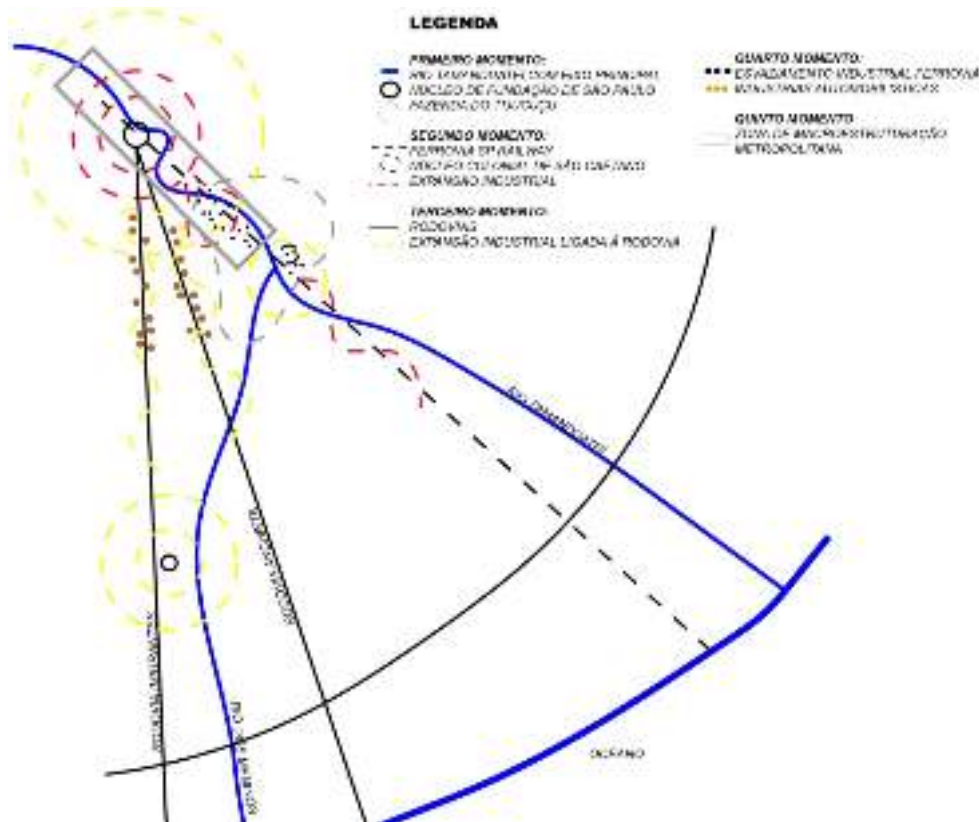


Figura 6 - Diagrama de Transformações Metropolitanas, do rio à rodovia.
Fonte: Elaborado pelo autor.

PROJETOS URBANOS DE TRANSFORMAÇÃO - LEITURA DO ESPAÇO

A indiferenciada paisagem que constitui a área de estudos é decorrente da conurbação do Município de São Paulo com o de São Caetano do Sul. Trata-se de uma região, intensamente edificada, preponderantemente horizontalizada, extremamente fragmentada visto estar entrecortada pela ferrovia, por um complexo sistema viário e de transportes e é claro, pelos Rios Tamanduateí e dos Meninos. É constituída por pequenos lotes destinados à moradia de perfil popular, com edificações construídas lindeiras às calçadas ou por grandes glebas ocupadas ou que foram ocupadas por instalações industriais. Embora apresente ruas com alguma arborização a região é carente de áreas verdes ou massa arbórea significativa, não obstante o parque linear constituído em frente à estação Tamanduateí: único espaço totalmente público em toda extensão da linha férrea entre São Caetano e Brás.

Apesar desta paisagem apresentar um todo peculiar em visuais e potenciais paisagísticos ela vem sendo transformada de forma aleatória, pela atuação sistemática do mercado imobiliário, em especial na parte integrante de São Caetano do Sul, com a intensa construção de edificações verticalizadas que relevam o impacto do aumento de número de veículos que atraem em relação a reduzida capacidade de vazão das suas vias de entorno, o impacto ambiental que causam nas edificações de baixo gabarito ali existentes e a crônica deficiência de espaços públicos para a o encontro e recreação da população.

Pelo lado do Município de São Paulo, a construção do Shopping Central Plaza, junto à Estação Tamanduateí da Linha Verde do Metro e da Linha Turquesa da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos-CPTM parece não ter constituído uma importante centralidade, nem tampouco contribuído para trazer melhorias para a região. Trata-se de um local cercado por assentamentos irregulares, ocupados por movimentos sociais que reivindicam esse espaço como de interesse à população carente.

Ressalto que na divisa de São Paulo com São Caetano do Sul encontram-se duas grandes glebas- das Indústrias Matarazzo e o da Shell- que apesar de contaminados são disputados por diferentes interesses: os que reivindicam um parque, os que reivindicam habitação social e os que reivindicam na parcela integrante do município de São Caetano do Sul, um empreendimento imobiliário voltado ao interesse privado.

Para potencializar o uso dessas áreas de forma coordenada, esforços vêm sendo despendidos pelas administrações municipais dos territórios por ela entrecortados. Na cidade de São Paulo, por exemplo, o Poder Público vem procurando despertar o interesse da iniciativa privada por meio da aprovação das Operações Urbanas Consorciadas. Na Prefeitura Municipal de São Caetano encontra-se em discussão os destinos da antiga fábrica Matarazzo, localizada no Bairro Fundação, divisa com São Paulo. No final da década de 90, a prefeitura Municipal de Santo André gestou o projeto urbano Eixo Tamanduateí.

O projeto urbano Eixo do Tamanduateí foi executado entre 1997 e 2004, pela gestão do então prefeito Celso Daniel em Santo André, e visava a requalificação urbana do centro de Santo André e sua extensão ao longo da várzea do rio, e pleiteava a parceria público privado para a realizações urbanas em área de urbanismo consolidado.

A concepção urbanística deste projeto está baseada na existência de um eixo linear, com área de 12,8 km² e 10,5 km de extensão, conformado pelo rio Tamanduateí (que atravessa o ABC e deságua no rio Tietê) e pelo sistema de transporte, composto pela antiga ferrovia Santos-Jundiaí (8) e pela Avenida dos Estados (9). Tem-se, dessa forma, a utilização do conceito clássico de “eixo urbano”, entendido como modo principal de organização do crescimento da cidade, geralmente representado por uma grande avenida, servindo para desencadear processos de transformação interna. (Teixeira, 2010, p. 02)

Para desenvolvimento do projeto foi lançado um concurso fechado entre arquitetos contratados pela prefeitura de Santo André, dentre ele o único brasileiro era Candido Malta Campos Filho que previa a transformação de todo o eixo viário da Avenida do Estado.

A dimensão da proposta do arquiteto Cândido Malta era bastante detalhada e imaginava uma transformação total da área e a prefeitura de Santo André não teria como viabilizá-la, mas a possibilidade de buscar pequenos centros de transformação ao longo deste eixo foi concretizada com as intervenções pontuais (...). Esta prática paradigmática foi introduzida nas outras cidades do ABC, como São Caetano, com uma proposta para um centro empresarial no Bairro Cerâmica, e Mauá, com as intervenções no centro e entorno da estação ferroviária. (Sakata, 2006; p.103)

Em São Caetano os vestígios das indústrias ali existentes, têm sido substituídos por grandes empreendimentos imobiliários, o atual espaço cerâmica (Bairro Cerâmica) que é fruto da parceria público privado, gerou a demolição de um grande complexo industrial para a construção de habitações de alta renda, shopping e um espaço pobre de diversidade e áreas públicas, preservando-se apenas algumas antigas caldeiras. As ruínas da antiga IRFM no bairro fundação tiveram seu destino traçado em 2010, quando todos os edifícios foram demolidos e mantidas apenas os muros externos, para a construção de um parque temático com empreendimentos comerciais e imobiliários, seguindo a mesma diretriz do Espaço Cerâmica, hoje o projeto se mantém estagnado por não conter aprovação da CETESB para qualquer tipo de construção ali.

Com a aprovação em 2014 da Lei nº 16.050, atual Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo, toda a área abrangida pelo arco da antiga Ferrovia São Paulo Railway no Município de São Paulo- do bairro da Lapa ao bairro da Vila Carioca- foi classificada como Zona de Macro Estruturação Metropolitana, ou seja, uma área destinada a transformações através da parceria público-privado, a partir de diretrizes a serem determinadas por uma Operação Urbana, no caso, Operação Urbana Bairros do Tamanduateí.

Por ser um instrumento adotado apenas e para os limites administrativos do Município de São Paulo, não foram consideradas as áreas contínuas que integram o Município de São Caetano, tampouco as questões urbanas de caráter metropolitano.

Aprovada através da Lei Municipal 723/2015, a Operação Urbana Bairros do Tamanduateí estabelece parâmetros e diretrizes para requalificação de parcelas dos bairros da Mooca, Cambuci, Ipiranga, Vila Prudente e Vila Carioca, ao longo da ferrovia. O perímetro constituído pelas referidas parcelas foi dividido nos seguintes setores: Setor Mooca, Parque da Mooca, Cambuci, Henry Ford, Ipiranga, Vila Carioca e Vila Prudente.

O setor Vila Carioca, limítrofe ao Município de São Caetano, foi identificado como *de interesse ao desenvolvimento de logística*, ou seja, nele se incentivará os usos de armazenamento

indústrias e logística. Neste setor não foi identificado nenhum edifício considerado de interesse à preservação histórica ou arquitetônica.

Apesar de terem sido previstas a construção de moradias de interesse social, os movimentos sociais manifestaram, nas diversas reuniões participativas realizada pelo Conselho Gestor da referida Operação Urbana, insatisfação com a quantidade de unidades a serem ofertadas. No município de São Caetano na várzea ocupada por movimentos sem teto, entre o Rio dos Meninos e o Rio Tamanduateí, está sendo prevista pela citada municipalidade a implantação um parque linear junto ao futuro monotrilho e o respectivo estacionamento para seus trens.

212

Importante questão subjacente a esses projetos urbanos é o fato de se tratar de instrumentos urbanísticos de âmbito local e, portanto, exclusivos do território da cidade onde foram gestados e formulados, portanto, regiões políticas-administrativamente distintas apesar de territorialmente conturbadas.

CONCLUSÃO

A cidade de São Paulo revela, ao se estudar seu processo de formação e metropolização, a importância dos eixos de transporte em sua estruturação espacial. Inicialmente através de seus rios, que articulavam o litoral ao interior do Estado, de seus caminhos definidos pelos bandeirantes e tropeiros, depois pelas ferrovias e rodovias que, no século XX, marcaram a situação de suas indústrias e ocupação operária.

A industrialização de São Paulo promoveu seu empoderamento econômico e seu crescimento extensivo no sentido centro periferia, provocando a dependência, atração e deslocamentos sistemáticos da população de outras cidades e a conurbação com seus núcleos mais próximos, dentre eles São Caetano do Sul: um mesmo tecido urbano para regiões político-administrativas distintas.

Neste processo áreas industriais ao longo das ferrovias conheceram seu período áureo e de ocaso, deixando como herança um relevante patrimônio construído, em locais de excelente infraestrutura e de fácil acesso a área central da cidade de São Paulo e de São Caetano do Sul, despertando o interesse do Poder Público, para junto com a iniciativa privada intervir e criar novas centralidades para potencializar e criar novas oportunidades nessas áreas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- LANGENBUCH, Juergen Richard. (1971). *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.
- MARTINS, José de Souza. (2004). *A ferrovia e a modernidade em São Paulo: a gestação do ser dividido*. Revista USP, São Paulo, nº 63, 2004, pp. 6-15.
- MARTINS, José de Souza. *A formação do espaço regional do Tijuçu e de São Caetano*. Revista Raízes, S. Caetano do Sul, nº0 5, pp.4-16.
- MARTINS, Jose de Souza. (1989). *A Visita do Imperador D. Pedro II ao Núcleo Colonial de São Caetano, em 1878*. Revista Raízes, S. Caetano do Sul, nº 02, pp.4-10.
- MARTINS, José de Souza. (1992). *Subúrbio: vida cotidiana e história no subúrbio da cidade de São Paulo: São Caetano, do fim do Império ao fim da República Velha*. São Paulo: Editora Hucitec.
- MEDICI, Ademir. (1993). *Migração e urbanização: a presença de São Caetano na Região do ABC*. São Paulo: Editora Hucitec.
- MORSE, Richard. (1970). *Formação Histórica de São Paulo*. São Paulo: Difusão Européia do livro.
- PERRONE, Maria Lúcia P.; EMÍDIO, Teresa. (2009). *Desenhando São Paulo: Mapa e Literatura – 1877 a 1954*. São Paulo: Senac.
- PEREIRA, Verônica Sales. (2007). *Memória industrial e transformações urbanas na virada do século XXI: os casos do Brás, Mooca, Belenzinho e Pari*. São Paulo. InterfacEHS.
- RIBEIRO, Júlio. (2002). *A Carne*. São Paulo: Rideel.
- ROLNIK, Raquel. (2000). *São Paulo*. 3ªed. São Paulo: Publifolha.
- SAKATA, Margarida Nobue. (2006). *Projeto Eixo Tamanduatehy: uma nova forma de intervenção urbana em Santo André*. Dissertação (Mestrado). São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo.
- TAVARES, Jeferson Cristiano. (2015). *Polos urbanos e eixos rodoviários no Estado de São Paulo*. 2015. Tese (Doutorado em Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo) – São Carlos: Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo.
- TEIXEIRA, Aparecida Netto. *A produção do espaço público no projeto urbano Eixo Tamanduatehy (Santo André, SP)*. São Paulo, ano 11, n. 122.04, Vitruvius, jul. 2010 Arqtextos
- VALENTIM, Luís Sérgio Ozório. (2005). *Requalificação urbana em áreas de risco à saúde devido a contaminação do solo por substâncias perigosas: um estudo de caso na cidade de São Paulo*. Dissertação de Mestrado. São Paulo: FAUUSP. São Paulo. 2005 São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo.