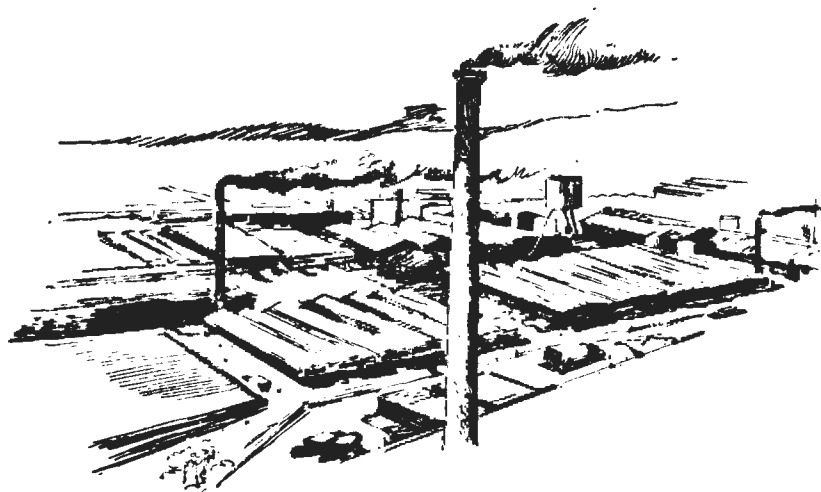




ASPECTOS DA METRÓPOLE PAULISTA

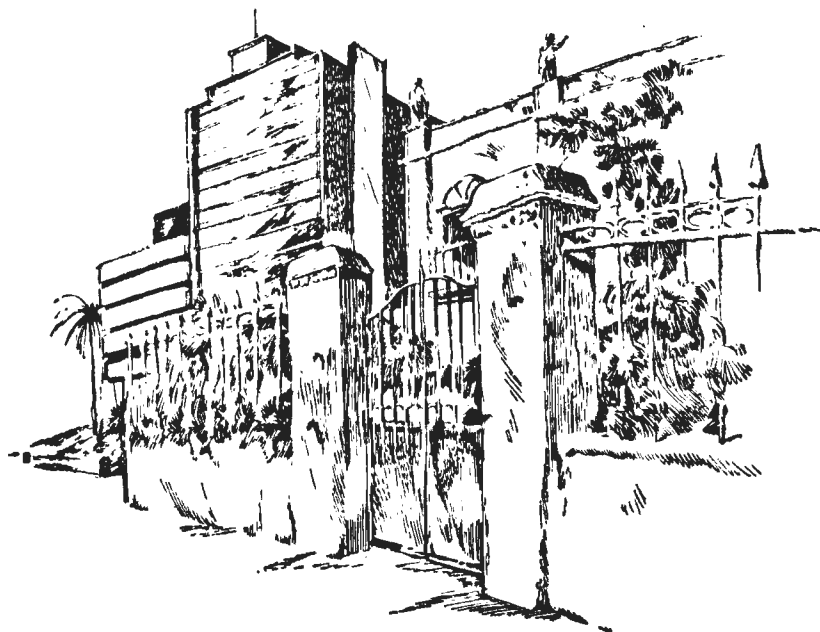
~~~

*O parque industrial paulistano*

*O problema da energia elétrica*

*A área central da cidade*

*Os bairros da cidade*





"There is something in the air of São Paulo which makes strong and vigorous men."

ELIHU ROOT, 1906.

"San Paulo puede decirse que es hoy la capital económica del Brasil. Y trabaja sin mezquindad y sin pereza, con um amplio espíritu y un gran empuje, para confirmar y retener ese rango."

MANUEL BERNÁRDEZ, *El Brasil — Su vida, su trabajo, su futuro*, 1908.

"Plus réaliste que Rio, Saint-Paul se passionne pour les questions économiques."

PIERRE DENIS, *Amérique du Sud*, 1927.

"The old business section or *Triangle* suggests lower New York in its tangle of short, narrow, interlocked streets; broad avenues lead to residence suburbs whose spacious homes, green lawns and shade trees duplicate those of Buffalo, Minneapolis, Los Angeles."

VERA KELSEY, *Seven Keys to Brazil*, 1940.

"São Paulo est un vaste chantier; une grande cité moderne se dégage de la masse informe qui l'a précédée. São Paulo est la capitale industrielle du Brésil."

HENRY VALLOTON, *Brésil, terre d'amour et de beauté*, 1945.





## CAPÍTULO I

# O parque industrial paulistano

DIRCEU LINO DE MATTOS

*A industrialização de São Paulo e seus fatores. O café e o desenvolvimento das indústrias paulistanas. A contribuição do imigrante para o surto industrial de São Paulo. O algodão também contribuiu para o nosso desenvolvimento industrial. Dois fatores correlatos: clientela e mão-de-obra disponível. Outros fatores correlatos: tarifas, guerras e crises. A situação geográfica e a indústria de São Paulo. Os embriões da vida industrial paulistana. As primeiras fábricas. As indústrias paulistanas na segunda metade do século XIX. O desenvolvimento industrial de São Paulo no século XX. As indústrias paulistanas: a produção de tecidos. As indústrias de alimentação. As indústrias metalúrgicas e mecânicas. As indústrias químicas e farmacêuticas. Outras indústrias paulistanas. A paisagem industrial de São Paulo. Fatores e problemas da produção industrial. As matérias-primas. A mão-de-obra. Os capitais. Os mercados. Os transportes. Perspectivas para o futuro.*

SÃO PAULO, “a cidade que mais cresce no Mundo”, de longa data vem sendo considerada “o maior centro industrial da América Latina”. Estas duas características são correlatas e, em última análise, resultaram de um só fator — o extraordinário desenvolvimento alcançado pela lavoura cafeeira em terras paulistas. A história da indústria, tanto quanto a do crescimento da cidade, tem suas raízes na afamada terra roxa e no clima planaltino, que permitiram a eclosão de uma poderosa atividade agrícola, em nosso Estado. Quando a indústria começou a aparecer realmente como uma das funções da cidade (a partir particularmente de 1925), São Paulo já era, sem sombra de dúvida, um grande aglomerado urbano; é que

o café presidira ao primeiro ímpeto de seu crescimento, criando as bases humanas para o surto industrial. Em poucas palavras: a história de São Paulo, nos últimos cem anos, acha-se intimamente ligada à expansão de um arbusto.

Hoje, decorrido mais de um século do início da epopéia cafeeira, a Capital paulista se apresenta como um centro econômico autônomo, cujos fundamentos — o comércio e a indústria — se acham aparentemente alheios ao destino da rubiácea. São Paulo não é mais, exclusivamente, como realmente o foi, a “capital dos fazendeiros” ou a “capital do café”. A esta função, que ainda hoje exerce sem competidor, acrescentou a de mais importante centro industrial da América Latina. Mas a “cidade das chaminés” — como a ela já se referiram os filhos de outras terras — não pode olvidar o papel representado pelo café; não apenas por um dever de gratidão, mas por uma necessidade reclamada pelos que se têm dedicado à tarefa de explicar a formação da nova cidade, superimposta à velha metrópole do café. Nesse passado, aliás pouco remoto, fincam-se as raízes da cidade atual, rejuvenescida pela vocação industrial.

Cidade rejuvenescida, cidade superimposta. Quem conheceu São Paulo por volta de 1920, vendo-a hoje, compreenderá o sentido dessas expressões. Nova paisagem urbana, novos e angustiosos problemas, a própria vida da cidade transformada em seus fundamentos(1).

Entre as modificações registradas na estrutura funcional da cidade de São Paulo, a mais recente é devida à *função industrial*. Ela não sucedeu, mas ajustou-se às funções anteriores. De fato, não houve, na evolução da metrópole paulista, uma sucessão de funções e, sim, um progressivo enriquecimento de sua estrutura funcional. O núcleo de catequese do quinhentismo adquiriu, em curto lapso de tempo, a complexidade que caracteriza as grandes metrópoles modernas. Se, na presente obra, foi dada maior ênfase à sua função industrial, é porque dela resultou uma nova paisagem urbana, caracterizada pelo número avultado de fábricas e pela importante população operária, além de constituir uma imposição do método ana-

---

(1) Veja o cap. III do vol. II desta obra.

lítico que vem presidindo à elaboração do estudo a que nos propusemos, ao tentar descrever e explicar a cidade de São Paulo de nossos dias.

Quatro foram, pelo menos, os *fatores básicos* que presidiram à formação do parque industrial paulistano: 1. a expansão da lavoura cafeeira e as conseqüências que dela resultaram; 2. a imigração; 3. o desenvolvimento da lavoura algodoeira; 4. a situação geográfica de São Paulo, aliada às peculiaridades de sua população.

Todavia, alguns outros *fatores correlatos* não poderão ser esquecidos: 1. a formação de um mercado de mão-de-obra; 2. a constituição da indispensável clientela; 3. a política tarifária do Governo nacional; 4. os conflitos internacionais, em particular a guerra de 1914-18.

### *O café e o desenvolvimento das indústrias paulistanas*

Dentro do Mundo Tropical, não conhecemos nenhum fenômeno agrícola comparável ao do *café* no Estado de São Paulo. Expandindo-se em suas terras com uma inaudita fôrça de domínio, contribuiu poderosamente para transformar, em menos de um século, a sua paisagem geográfica, povoando-a, urbanizando-a, civilizando-a. Como a cana-de-açúcar, que civilizou a Zona da Mata nordestina, e o ouro, que povoou as montanhas de Minas Gerais, o café foi o fator de civilização do Planalto Paulista: a marcha do povoamento foi por êle orientada; a conquista da terra foi obra sua; as frentes pioneiras foram sempre ocupadas por plantadores de café. Esgotando rapidamente as terras em que era cultivado (em decorrência de técnicas agrícolas defeituosas), encetou o café sua marcha através do "hinterland" paulista, sempre em busca de novas terras ainda cobertas por florestas invioladas. Ao choque dos machados foram as matas sendo paulatinamente derrubadas e, em seguida, impiedosamente queimadas, para, em seu lugar, sucederem-se os extensos cafezais, com suas sedes de fazendas, suas "colônias" e seus núcleos urbanos. Em menos de meio século, a "onda verde" saltou do vale do Paraíba para as terras drenadas pelos rios Moji-Guaçu e

Pardo; menos de um século após haver penetrado em nosso Estado, alcançou as barrancas do rio Paraná e espraiou-se fora das fronteiras paulistas, inundando o Norte do Paraná(2).

Quando os rendimentos não mais se tornaram compensadores, em virtude do esgotamento das terras, outras atividades rurais vieram substituí-lo. Salvo em trechos do vale do Paraíba, essa marcha do café não chegou a deixar atrás de si a ruína e a desolação; quando a examinamos em seu conjunto, somos levados a concluir que o “*Âtila café*”, de que nos fala MONTEIRO LOBATO(3), talvez tenha sido uma realidade apenas para uma área bastante reduzida do Estado, constituindo uma belíssima imagem literária mais do que um fato real. É verdade que a decadência de sua lavoura fez cessar a euforia das áreas em que se implantara, perturbando gravemente a vida econômica e tirando-lhe muito de seu brilho, uma vez arrefecido o dinamismo de que era o responsável. E um movimento migratório, às vezes de importância, tomou a direção seguida pela sua marcha. Mas o despovoamento não chegou a ocasionar nenhum descalabro e as antigas áreas cafeicultoras conseguiram reaprumar-se e sobreviver, à base de outros cultivos e de outras atividades. O fato é que boa parte da população ligada à lavoura do café veio a fixar-se, e a estrutura agrária, firmando-se em bases novas, acabou por consolidar o povoamento e a economia dessas regiões — o que teve fundamental importância para a indústria, uma vez que foi nessa fixação do povoamento e na conseqüente cristalização de um mercado consumidor potencial que veio ela a se apoiar, em seus primeiros passos.

Recuando progressivamente para o interior, atraído por novas ocorrências da terra roxa, acabou o café por distanciar-se cada vez mais de seu principal pôrto de escoamento, localizado na cidade de Santos. O transporte em lombo de burro veio a tornar-se, assim, cada vez mais difícil, oneroso e impraticável, ao mesmo tempo que tal sistema já não mais condizia com uma época em que a ferrovia se constituía em

---

(2) Sobre o assunto, convém consultar, pelo menos: SIMONSEN (Roberto), *Aspectos da História Econômica do Café*, em “*Revista do Arquivo*”, vol. LXV São Paulo, 1940; e MILLIET (Sérgio), *Roteiro do Café*, São Paulo, 1938.

(3) LOBATO (Monteiro), *Cidades Mortas*, em “*Contos Leves*”, Companhia Editora Nacional, São Paulo, 1941, págs. 9-13.

definitiva conquista da civilização e quando o valor da produção agrícola paulista justificava, se não impunha a sua construção. Foi então que capitalistas ingleses e brasileiros não titubearam em inverter suas fortunas na construção da primeira estrada de ferro paulista — a antiga “São Paulo Railway” (1867), atual “Estrada de Ferro Santos-Jundiaí”, traçada exatamente na região mais hostil para tal empreendimento, isto é, na empinada escarpa da Serra do Mar. Foi êste o marco inicial de um amplo movimento ferroviário, cujas principais etapas correspondem à fundação da “Companhia Paulista de Estradas de Ferro” (1868), da “Estrada de Ferro Sorocabana” (1870) e da “Companhia Mojiana de Estradas de Ferro” (1872), *tôdas estradas do café* e, hoje, eixos-mestres do sistema ferroviário paulista.

Quando a indústria começou a ensaiar seus primeiros passos, já dispunha o Estado de uma rede ferroviária perfeitamente definida e consolidada. Se os transportes constituem uma das condições apontadas entre os fatores de localização ou de desenvolvimento da indústria, daí não se infere constitua condição essencial à sua existência ou para que venha nascer e evoluir. A exemplo da economia agrícola, a economia industrial cria também seus próprios sistemas de circulação da riqueza. Não se veja, portanto, nos fatos apontados, uma condição natural e lógica da marcha evolutiva das indústrias. A indústria paulistana, evidentemente, beneficiou-se com tais circunstâncias, porque, originando-se essencialmente da força do mercado interno e fortalecida pelas crises que abalaram o comércio internacional, não resta a menor dúvida que constituiu uma vantagem inestimável a existência de um aparelhamento ferroviário em perfeito funcionamento.

No entanto, não foi a rede ferroviária a única contribuição do café para o sistema de comunicações e transportes, de que tanto se beneficiou a atividade industrial. A crescente importância do “ouro verde” na balança comercial do Brasil acabou por transformar o *pôrto de Santos* no mais importante do país; em consequência, tornou-se imprescindível o saneamento daquela cidade, como também a ampliação e melhoria de suas instalações portuárias, realizadas pela “Companhia Docas de Santos” (1892). Pelo pôrto do café começaram a chegar as maquinarias e as matérias-primas reclamadas pelo

parque manufatureiro em gestação; e não tardou que Santos viesse a se transformar em importante mercado exportador de produtos manufaturados, saídos das fábricas do Planalto, em particular da Paulicéia. Em última análise, o esforço industrial de São Paulo nada despendeu, praticamente, para o aparelhamento do sistema portuário de que se utiliza; recebeu-o como uma dádiva a mais do rei-café.

Além de constituir-se em favor do povoamento e do desenvolvimento do nosso sistema de transportes, transformou-se ainda o café em fator do *enriquecimento da população*, contribuindo para a elevação do padrão de vida do homem rural e das populações urbanas, como possibilitando o acúmulo de capitais que haveriam de movimentar os primeiros surtos de nossa indústria. Deve-se ao sucesso econômico do café o aparecimento de alguns bancos — como o “Banco Mercantil”, de Santos (1872), e o “Banco de Crédito Real”, de São Paulo (1882).

O capital estrangeiro, desinteressado a princípio em empreendimentos agrícolas e nos de natureza fabril, não tardou a ser atraído pelo desenvolvimento da economia paulista, colaborando em realizações de vulto, que redundaram em benefício da expansão industrial. Além da contribuição dada ao nosso desenvolvimento ferroviário, ligou-se a um fator vital: o da *energia hidrelétrica*, cujo marco inicial pode ser considerado a Usina de Santana de Parnaíba (1901), construída graças aos capitais anglo-canadenses da “São Paulo Light and Power Co.”.

Criando um lastro de capitais, de que resultou o atual ciclo industrial paulista, o café não gerou, todavia, os melhores exemplos de *capitães de indústria*, em terras paulistas. Salvo raríssimas exceções, o fazendeiro não sentiu e não sente nenhuma atração pela atividade industrial, julgando-a quase sempre uma arriscada aventura de bases artificiais e incerta em seus resultados, quando não a encara como concorrente prejudicial. Só recentemente, as novas gerações oriundas de famílias enriquecidas graças ao café passaram a dedicar-se à indústria. Coube ao imigrante, aqui chegado muitas vezes em verdadeira penúria econômica, desempenhar papel de muito maior destaque na criação de indústrias, iniciando-as, geralmente, através de pequeno e modesto estabelecimento fabril, sob a forma um tanto difusa de artesanato urbano. Dessas

oficinas incipientes foi que saíram alguns dos maiores “capitães de indústria” do Estado e, em particular, da Capital paulista.

Em obra recente, HEITOR FERREIRA LIMA(4), após examinar a evolução da indústria paulista, focaliza as suas *figuras pioneiras*; entre elas não aparece nenhum dos magnatas da cafeicultura, mas tão-sòmente: Antônio Proost Rodovalho, Francisco Matarazzo, os irmãos Jafet, Jorge Street, Roberto Simonsen, Antônio Pereira Ignácio e Morvan Dias de Figueiredo — nomes expressivos por si mesmos.

Em resumo, qualquer que seja o aspecto pelo qual procuremos encarar as relações entre o desenvolvimento da lavoura cafeeira e o surto industrial paulistano, verificaremos sempre que, direta ou indiretamente, repousa êste suas raízes naquele notável empreendimento agrícola. Povoando mais da metade do Estado, fazendo surgir cidades onde antes havia mata virgem, criando vias de comunicações e de transporte, elaborando, enfim, os próprios fundamentos da civilização material e espiritual de São Paulo, o café deslocou para o Sul do país tôda a estrutura política, social e econômica, fixada de início no Nordeste graças ao açúcar, mais tarde transferida para Minas Gerais graças à mineração; e, com isso, tornou possível a formação do poderoso parque industrial de São Paulo.

### *A contribuição do imigrante para o surto industrial de São Paulo*

O crescimento da onda imigratória, em busca das terras paulistas, nada mais foi do que uma decorrência da cada vez maior expansão da lavoura cafeeira; por isso mesmo a contribuição do imigrante para o desenvolvimento da indústria em São Paulo resulta, em última análise, de uma influência indireta do rei-café.

Foi sòmente depois da libertação dos escravos e da proclamação da República que o “rush” imigratório para São Paulo passou realmente a ter importância. As estatísticas demonstram o fato com muita evidência:

---

(4) LIMA (Heitor Ferreira), *Evolução Industrial de São Paulo*, pág. 198, Livraria Martins, São Paulo, 1954.

| A N O S     | IMIGRANTES<br>ENTRADOS |
|-------------|------------------------|
| 1836-85.. . | 64 965                 |
| 1886-87.. . | 42 648                 |
| 1888.....   | 92 086                 |
| 1890-94.. . | 219 780                |
| 1895-99.. . | 415 296                |

Por conseguinte, num total de 834 775 imigrantes entrados em 63 anos (1836-99), mais de 64% entraram apenas na última década do século XIX. Coube ao imigrante, particularmente o italiano, substituir a mão-de-obra escrava, que se tornara cada vez mais cara desde que fôra proibido o tráfico negreiro (1850), além de pouco eficiente e incompatível com a própria lavoura cafeeira, nos moldes em que foi estabelecida no Planalto sedimentar.

Entre êsses imigrantes (oriundos, em sua maioria, de regiões agrícolas da Europa), existiam muitos *artífices* — ferreiros, sapateiros, funileiros, etc., além de uns poucos realmente conhecedores da verdadeira indústria. Em 1901, de acôrdo com as informações de BANDEIRA JÚNIOR(5), a indústria artesanal achava-se bastante difundida na cidade de São Paulo e, a seu lado, nada menos de 108 fábricas, em sua maior parte pertencentes a estrangeiros (italianos, alemães, suíços).

A fábrica de tecidos “Anhaia”, fundada em 1886, e de que Antônio Proost Rodovalho foi um dos criadores, tinha 310 operários em 1901, dos quais 301 eram estrangeiros, na maioria italianos.

O imigrante não se cingiu, porém, a colaborar no aparecimento e no desenvolvimento de um só tipo de indústria; muito pelo contrário, contribuiu para o estabelecimento de quase todos os tipos de atividades industriais, conforme bem o atesta o quadro da página seguinte, organizado segundo ainda BANDEIRA JÚNIOR(6) e referente a 1901.

Certas atividades industriais, como as gráficas, de óptica e de construção civil, foram introduzidas graças ao elemento imigrante; e noutras, como a de produtos alimentares, a de mobiliário, a de chapéus e a de tecidos, embora sem ser pioneiros, êsses estrangeiros tomaram desde logo uma posição de destaque, que se manteve através dos anos.

(5) BANDEIRA JÚNIOR (Antônio Francisco), *A Indústria no Estado de São Paulo em 1901*, ed. “Diário Oficial”, São Paulo, 1901.

(6) Cf. BANDEIRA JÚNIOR (A. Francisco), ob. cit.



| TIPOS DE INDÚSTRIA          | PROPRIETÁRIOS      |                     |
|-----------------------------|--------------------|---------------------|
|                             | <i>Brasileiros</i> | <i>Estrangeiros</i> |
| 1. Têxteis.....             | 4                  | 6                   |
| 2. Alimentação.....         | 6                  | 16                  |
| 3. Artigos de vestuário.... | 8                  | 10                  |
| 4. Metalúrgicas e mecânicas | 7                  | 6                   |
| 5. Gráficas.....            | —                  | 6                   |
| 6. Químicas e farmacêuticas | 6                  | 6                   |
| 7. Vidros e cristais..      | 1                  | 2                   |
| 8. Diversas..               | 6                  | 18                  |
|                             | 38                 | 70                  |

Além disso, os imigrantes ainda contribuíram para a fixação dessas atividades industriais nascentes, pois constituíam uma certa e numerosa *clientela*, em virtude de hábitos trazidos da mãe-pátria e do padrão de vida mais elevado que o da maioria da população, sobretudo da escravaria que vieram a substituir.

Muitos dos capitães de indústria do parque industrial paulistano aqui chegaram como imigrantes, às vezes na penúria; graças, porém, à capacidade e ao método de trabalho, à energia, à persistência e ao espírito de poupança conseguiram alçar-se do anonimato às culminâncias do poderio econômico.

Procedente de Portugal, onde nascera, *Antônio Pereira Ignácio* desembarcou no Brasil com a idade de 10 anos, em companhia de seu pai, modesto sapateiro. Fixando-se em Sorocaba, começou a vida de trabalho na oficina do genitor, ao mesmo tempo que dedicava as noites aos estudos. Mais tarde, fundou naquela cidade uma fábrica de calçados e outra de óleo de caroço de algodão, ao mesmo tempo que, em Botucatu, se estabeleceu como comerciante de secos e molhados e instalou uma fábrica para descarocar o algodão. Aos 30 anos de idade embarcou para os Estados Unidos, onde, como operário e depois como mestre, aperfeiçoou seus conhecimentos técnicos numa fábrica de óleos daquele país. De regresso, adquiriu a "Fábrica Votorantim", um dos maiores estabelecimentos fabris do Estado, com sede na região de Sorocaba. Ao falecer, em 1951, chefiava 7 emprêsas, com um capital e reservas avaliados em 5 431 milhões de cruzeiros.

Em 1887, vindo do Líbano, aqui chegou *Benjamim Jafet*, que logo foi seguido por outros irmãos — *Basílio Jafet* (1888), *João Jafet* (1892) e *Nami Jafet* (1893). Trabalhando em sociedade, abriram na Capital paulista uma pequena loja de armazém, de que se passaram para o comércio de tecidos nacionais e estrangeiros. Em 1906, no então ainda bairro-subúrbio do Ipiranga, estabeleceram os fundamentos

da “Fiação, Tecelagem e Estamparia Ipiranga Jafet S. A.”, hoje ocupando uma área de 45 000m<sup>2</sup> e dando trabalho a 3 200 operários. Dos quatro irmãos, *Nami Jafet* foi o que mais se destacou, transformando-se num verdadeiro líder da colônia sírio-libanesa da Capital e legando a seus filhos o sentimento ativo e empreendedor, que se patenteia no chamado Grupo Jafet, possuidor de 11 empresas, com um capital aplicado de 749 milhões de cruzeiros, não apenas no campo têxtil, mas no da mineração e metalurgia (“Mineração Geral do Brasil Ltda.”, “Empresa Continental de Minérios e Minas Jangada S. A.”, diversas usinas de laminação de ferro), da construção de máquinas para a indústria e para a lavoura (“Codiq”), estaleiros navais (“Cruzeiro do Sul”) e até mesmo fora do setor industrial (“Banco Cruzeiro do Sul”); empresas de navegação em águas nacionais, como a “Frota Carioca”, que serve o Rio de Janeiro e Niterói, e internacionais, com uma frota de 13 navios; o jornal “Fôlha Carioca”, etc.).

São exemplos expressivos, aos quais só nos falta acrescentar o mais impressionante de todos — de *Francisco Matarazzo*, que chegou ao Brasil em 1881, aos 27 anos de idade, desejoso como tantos outros imigrantes italianos de realizar os sonhos que só o Novo Mundo podia concretizar. Sua recepção em terras brasileiras foi-lhe sem dúvida hostil, pois, ao entrar no pôrto do Rio de Janeiro, o navio que o conduzia naufragou, levando para o fundo do mar os vinhos e os queijos que constituíam a principal base do início da sua aventura... Isto, porém, não o abateu. Dirigiu-se para a cidade de Sorocaba, onde abriu uma pequena casa de comércio; e, como recebesse muitos porcos em paga dos produtos que vendia, teve a idéia de também dedicar-se à produção da banha. Foi esta a primeira de suas atividades no campo industrial. Em vez de acondicionar o produto em barricas, como era de uso, passou a fazê-lo em latas, o que o levou, com o tempo, a fabricá-las, a fim de não depender dos que as fabricavam. Em 1890, associando-se a dois outros irmãos, *José e Luís Matarazzo*, criou a firma “Matarazzo & Irmãos”, com estabelecimento à Rua 25 de Março, na Capital paulista. Além da indústria da banha, a nova firma passou a negociar com trigo importado dos Estados Unidos e arroz procedente da Cochinchina. Em 1900, estabeleceu os primeiros moinhos de farinha de trigo, que exigiu a fabricação de sacaria, e, através desta, levou Matarazzo para o campo da indústria têxtil (Fábrica “Mariângela”, 1904), onde se notabilizou no fabrico de tecidos de chita. Em seguida, entregou-se à indústria de fósforos, refinação do óleo de caroço de algodão, linter, torta, farelo para lavagem, velas, sabonetes, perfumes, pó de arroz, “batons”, açúcar, sal, álcool, tintas, vernizes, sêda artificial, formicida, sulfetos, amido, glicose, creolina, etc. E à medida que se multiplicavam as indústrias, a já então “Sociedade Anônima Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo” (I. R. F. M.) procurava, em proporções sempre maiores, bastar-se a si própria e expandir-se à margem de sua linha de produção; daí a instalação de serrarias, fábrica de pregos, usinas metalúrgicas, oficinas litográficas, fábricas de

brinquedos metálicos, artigos de alumínio, fundições, oficinas mecânicas, frigoríficos, fábricas de artefatos de couros, tijolos, louças, etc.

As indústrias e atividades correlatas criadas por Francisco Matarazzo "rasgaram novas avenidas ao industrialismo brasileiro e entreabriram novas janelas ao edifício outrora acanhado e abafado do nosso incipiente industrialismo" — conforme as palavras de Roberto Simonsen(7). Suas fábricas ocupam uma área de 2 milhões de m<sup>2</sup> e dão trabalho a 28 500 operários, 2 700 funcionários e 1 000 técnicos. O capital aplicado pelos diversos membros da família Matarazzo eleva-se a 2 870 milhões de cruzeiros.

### *O algodão também contribuiu para o nosso desenvolvimento industrial*

A cultura do algodão em terras paulistas apresenta, historicamente, três etapas, a cada uma das quais correspondem uma situação e uma distribuição geográfica características.

A *primeira fase* corresponde ao período colonial e teve fim em 1785. Nesse período, o algodão nativo (que é o arbóreo) foi ativamente cultivado para atender às necessidades da modesta indústria têxtil, de caráter mais ou menos doméstico, que se praticava nas fazendas e mesmo em algumas das vilas de então. Quando já algumas fábricas de tecidos começavam a esboçar-se, a metrópole portuguesa baixou o Alvará de 5 de janeiro de 1785, segundo o qual "tôdas as Fábricas, Manufaturas, ou Teares de Galões, de Tecidos, ou de Bordados de Ouro, e Prata; de Veludos, Brilhantes, Cetins, Tafetás, ou de outra qualquer qualidade de Sêda; de Belbutes, Chitas, Bombazinas, Fustões, ou de outra qualquer qualidade de Fazendas de Algodão, ou de Linho, branca ou de côres; e de Panos, Baetas, Droguetes, Saetas, ou de outra qualquer qualidade de Tecidos de Lã, ou os ditos Tecidos sejam fabricados de um só dos referidos Gêneros, ou misturados, e tecidos uns com os outros" ficavam, daí por diante, "extintas e abolidas em qualquer parte onde se acharem nos Meus Domínios do Brasil, debaixo de pena do perdimento, em tresdôbro, do valor de cada uma das ditas Manufaturas, ou Teares, e das Fazendas, que nelas, ou nêles houver". Era a indústria de tecidos da Inglaterra interferindo, através da Rainha Dona Maria I, em nossa incipientíssima atividade industrial e, desta maneira, ocasionando o abandono da cultura algodoeira.

A *segunda fase* iniciou-se com o ato do então Príncipe Regente D. João, ao revogar o Alvará de 1785 e ao abrir os portos brasileiros ao comércio internacional (janeiro de 1808), mas que só adquiriu impor-

---

(7) Cf. LIMA (Heitor Ferreira), ob. cit., pág. 155, obra que fornece detalhes a respeito desses e de outros "pioneiros" da indústria paulista e de que retiramos os dados essenciais aqui registrados.

tância nos derradeiros anos da década de 1860-70 e nos primeiros da seguinte. Foi a mais importante, como teremos oportunidade de demonstrar mais além.

A *terceira fase* teve início na primeira década do século atual, nada mais sendo do que uma decorrência: 1. dos novos reclamos do comércio internacional; 2. das necessidades sempre crescentes da indústria têxtil paulista.

Para o surto industrial de São Paulo, a fase mais importante da história do algodão corresponde ao período que vai de 1860 até 1880, achando-se ligada, de um lado, ao desenvolvimento da indústria na Inglaterra, e, de outro, à Guerra Civil nos Estados Unidos. De fato, quando os centros fabris ingleses, famintos de algodão, deixaram de receber a matéria-prima dos Estados Unidos, a braços com a luta entre o Sul e o Norte, procuraram obtê-la onde quer que existisse e incrementar sua produção onde fôsse possível sua cultura. No Brasil, particularmente São Paulo ouviu os apelos das indústrias inglesas e pôs-se a intensificar a lavoura algodoeira; não mais, porém, através da espécie arbórea, mas da espécie herbácea, através de sementes procedentes da própria Inglaterra. Como o café conquistara as áreas de melhores solos, o algodão passou a ser cultivado onde a rubiácea não vinha sendo plantada, quer em virtude do tipo de solos, quer devido ao clima ou ao relevo. Por isso, foi em terras da chamada Baixa Sorocabana, ou nas que haviam sido esgotadas pelos cafezais, que o algodão vicejou.

Esse surto algodoeiro de São Paulo, em apenas dez anos do século XIX, foi, de certo modo e "mutatis mutandis", tão extraordinário quanto o do café. Para que não pareçamos exagerados em tal afirmativa, basta lembrar que, nada exportando em 1861 e 1862, São Paulo passou a figurar como exportador, em 1867 e 1868, com um total de 611 971 arrôbas de algodão, ou seja, 9 179,5t.

Todavia, curta foi essa marcha ascensional, pois, cessada a guerra civil nos Estados Unidos e voltando à normalidade a região produtora do sul daquele país, o mercado inglês passou, de novo, a ser o seu grande freguês. A partir de 1877, o declínio da lavoura algodoeira paulista tornou-se acentuado e só não se extinguiu completamente graças ao aparecimento das primeiras fábricas de tecidos, que se vinham aproveitando dos excedentes da exportação paulista.

Por isso mesmo, a história da indústria paulista acha-se estreitamente ligada a essa fase da história do algodão. As tentativas de estabelecimento da indústria de tecidos, regis-

tradas na primeira metade do século XIX, não haviam sido bem sucedidas; em 1866, não existia nenhuma fábrica de tecidos em toda a Província(8). A própria fábrica do grande lavrador Manuel Lopes de Oliveira, com tantos sacrifícios montada em Sorocaba, não lograra êxito.

O fracasso dessas tentativas anteriores ao surto da Guerra de Secessão foi atribuído a uma série de fatores, entre os quais: a ausência de capitais, a escassez de mão-de-obra especializada e a falta de matéria-prima. No caso particular da fábrica de Sorocaba, ao que parece, foi o segundo dos fatores citados o principal responsável pelo fracasso da grande iniciativa. No que se refere à matéria-prima, o que houve foi o seguinte: até 1865, o cultivo do algodão esteve praticamente abandonado, sofrendo a poderosa concorrência do café, única riqueza então capaz de absorver terras, mão-de-obra, capitais, etc.; entre 1865 e 1873, a produção algodoeira paulista viu-se canalizada inteiramente para o mercado inglês, no momento o único em condições de bem pagar. Quando cessou, porém, o interesse dos fabricantes de tecidos da Inglaterra, dois caminhos se abriram para a lavoura algodoeira paulista: o abandono total ou a utilização do produto em fábricas de tecidos da própria Província. Esta última solução, como veremos, foi a adotada.

### *Dois fatores correlatos: clientela e mão-de-obra disponível*

Ao tratarmos do imigrante, tivemos oportunidade de mostrar a contribuição por ele trazida ao desenvolvimento do parque industrial de São Paulo, como mão-de-obra e como consumidor. Aqui, porém, desejamos focalizar um outro aspecto da questão: o afluxo para as cidades (e, especialmente, para a Capital paulista) de grande parte da população rural, a partir de fins do século XIX.

Numa economia monocultora, como a do café, qualquer perturbação de mercado tem repercussões profundas sobre sua estabilidade. Ora, as condições extremamente favoráveis do Planalto arenito-basáltico de São Paulo à cultura cafeeira, aliadas às condições humanas, tiveram como resultado um aumento tão acentuado da produção do café que não demorou

---

(8) Cf. CANNABRAVA (Alice P.), *O Desenvolvimento da Cultura do Algodão na Província de São Paulo* (1861-75), tese de concurso à cátedra de História Econômica da Faculdade de Ciências Econômicas e Administrativas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1951.

muito que os realizadores se afogassem em suas próprias realizações. Daí as sucessivas *crises do café* e, conseqüentemente, o *êxodo rural*.

O fim de século XIX assinalou a primeira crise de superprodução do café, seguida pela inevitável queda nos preços do produto; em conseqüência, baixaram os salários, notadamente os ligados aos trabalhos nas fazendas de café. Foi então que se registrou um grande afluxo da população rural (em sua maioria constituída pelos colonos estrangeiros) para as cidades e, muito especialmente, para a Capital, conforme o atestam os recenseamentos realizados a partir do período republicano(9). O crescimento vertiginoso da população paulistana na última década do século XIX corresponde, como é compreensível, a um aumento da *mão-de-obra* disponível, o que só pôde beneficiar a indústria paulistana, além de trazer novas atividades industriais, muitas delas nascidas sob a forma artesanal.

Com o tempo, o fenômeno se acentuou, não apenas em relação à Capital, como também ao interior. Registrou-se um verdadeiro surto de *urbanização* no “*hinterland*” paulista, fazendo com que o Estado viesse a se destacar, no país, pelo elevado número de cidades com população urbana superior a 10 000 hab.(10). Por outro lado, é bem sabido quão notável tem sido o *crescimento da população* do Estado, desde 1940 colocado no primeiro lugar dentro da Federação.

Como é natural, tudo isso haveria de repercutir na vida industrial paulista: em primeiro lugar, porque a população urbana é mais exigente do que a rural e possui maior capacidade de consumo dos produtos industriais em relação a esta; em segundo lugar, porque o crescimento demográfico (que se processou numa área territorial contínua, além mesmo das fronteiras paulistas), a par do enriquecimento da população, da melhoria de seu padrão de vida, das facilidades oferecidas, por uma rede de circulação cada vez maior e melhor, do natural aumento das necessidades impostas por uma civilização em marcha — veio ocasionar o aparecimento de um forte e estável mercado de consumo.

Em razão de tudo isso, o parque industrial paulistano passou a contar, na Capital e no interior, com uma *clientela*

---

(9) Veja o capítulo IV do vol. II desta obra.

(10) De acôrdo com o censo de 1950, o Estado de São Paulo possuía 53 cidades com *população urbana* superior a 10 000 hab., das quais 8 tinham mais de 50 000 hab.

relativamente numerosa, dotada de poder aquisitivo suficiente para estimular suas atividades e levá-lo a preocupar-se em atendê-la, libertando-a o mais possível da importação dos produtos estrangeiros.

### *Outros fatores correlatos: tarifas, guerras e crises*

A abertura dos portos brasileiros ao comércio internacional, em 1808, teve, entre outras muitas conseqüências, a de carrear, para o nosso país, a produção industrial dos países mais avançados no ponto de vista econômico, a qual passou a dominar francamente o nosso mercado e impossibilitou o aparecimento de qualquer surto industrial. Não poderia ser de outra forma, desde que não dispúnhamos, então, nem de capitais, nem de técnicos, nem de maquinarias, energia motora e mão-de-obra capazes de enfrentar os poderosos concorrentes estrangeiros.

No decurso de tôda a primeira metade do século XIX, a idéia de se proteger o desenvolvimento industrial do Brasil esbarrou com os princípios do regime tarifário resultante do *livre-cambismo*. Foi somente em 1844, com a reforma Alves Branco, que se iniciou um movimento em prol do *protecionismo* de nossa indústria, particularmente a de tecidos. Em seguida, ainda sob o Império, outras reformas tarifárias tiveram o mesmo caráter protecionista, embora o livre-cambismo houvesse por algum tempo retomado sua posição (ministério Saraiva).

~ Foi somente sob o regime republicano que as *idéias protecionistas* criaram raízes e passaram a orientar as reformas ou as revisões das tarifas alfandegárias, em benefício da indústria. Tal circunstância constituiu um fator ponderável em nossa evolução industrial, bastando lembrar que, após a reforma Joaquim Murtinho, novas indústrias vieram a surgir e muitas progrediram auspiciosamente (como as têxteis e de produtos alimentares), a ponto de nos libertar dos mercados produtores estrangeiros.

Também os *conflitos internacionais* contribuíram para o crescimento e o fortalecimento do parque industrial paulistano.

Foi assim na Primeira Guerra Mundial (1914-18), como ainda o foi na Segunda Guerra Mundial (1939-45). É que, durante tais conflitos, as grandes nações industriais, nêles fortemente empenhadas, viram-se torçadas a desviar para as indústrias de guerra todo o seu esforço de produção. Além disso, num como noutro dêsses conflitos, a guerra submarina perturbou, quando não interrompeu, o tráfego marítimo, tornando escassos ou impedindo os nossos contatos com os centros industriais da Europa, dos Estados Unidos e do Japão. Coube, então, à indústria de São Paulo o grande papel de ocupar o lugar dos mercados fornecedores de além-mar, o que lhe serviu para abrir novos e ilimitados horizontes. Muitas vêzes difícil se tornou, em ambas as ocasiões, aos produtores estrangeiros retomar a posição perdida, tão grande e tão bem orientado foi o esforço de nossos industriais.

Muitas *crises econômicas* contribuíram para o desenvolvimento de nossas indústrias. Já assinalamos a importância da crise do café em fins do século XIX. A de 1929, de âmbito mundial, se abalou fundamente a economia brasileira e paulista, até então exclusivamente baseada na monocultura cafeeira, de outra parte concorreu para estimular a indústria: a baixa do câmbio e a depressão econômica, resultantes da crise, fizeram com que, como observou ROBERTO SIMONSEN, “as nossas exportações de produtos agrícolas deixassem de proporcionar poder aquisitivo suficiente para pagar os produtos industriais reclamados pelo consumo interno(11)”. Foi êsse o período em que a indústria paulista se consolidou, particularmente a de tecidos, produtos alimentares, artigos de vestuário e produtos farmacêuticos.

### *A situação geográfica e a indústria de São Paulo*

Os fatores até aqui por nós abordados, responsáveis, uns mais, outros menos, pela eclosão e pelo desenvolvimento do ciclo industrial paulista, apresentam, quase sempre, um caráter

---

(11) SIMONSEN (Roberto), *Evolução Industrial do Brasil*, ed. da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo, São Paulo.



regional. Alguns, porém, foram de âmbito nacional. Ante a constatação dêste fato, algumas perguntas se impõem: Por que motivo foi a cidade de São Paulo a principal beneficiária dêsse ciclo industrial paulista e não outra cidade do Estado? Como explicar a maior importância do parque paulistano comparativamente com o de outras grandes cidades brasileiras — Rio de Janeiro, Recife, Pôrto Alegre ou Belo Horizonte?

Tais perguntas nos levam a procurar, em fatores de natureza puramente geográfica, a indispensável resposta.

Na cidade de São Paulo nota-se uma evidente preferência no que concerne à *localização* de suas principais indústrias: em sua maior parte, encontram-se em áreas de suave topografia, bem próximo ou mesmo nas várzeas enxutas do Tamanduateí e do Tietê. Tal preferência está intimamente ligada aos traçados das vias férreas, que atravessam a metrópole paulista exatamente naquelas áreas de baixos níveis.

De fato, os trilhos da *E. F. Santos-Jundiaí* acompanham as várzeas do Tamanduateí e do Tietê, ao passo que os trilhos da *E. F. Sorocabana* e da *E. F. Central do Brasil* aproveitam a várzea ou os terraços marginais do Tietê. Ali construíram suas estações, suas oficinas e os grandes armazéns para a carga e a descarga de mercadorias. Nada mais natural, portanto, que os estabelecimentos fabris procurassem aproximar-se o mais possível dessas linhas vitais da circulação terrestre, que põem a cidade de São Paulo em contato com o pôrto de Santos, com o rico "hinterland" paulista e com a Capital da República, a par de outro motivo poderoso — o preço mais baixo dos terrenos em tais áreas, quase sempre impróprias para a instalação de bairros puramente residenciais.

Todavia, tais explicações não são completamente satisfatórias, porque os fatos apontados constituem efeitos da industrialização e não as causas do fenômeno. Na verdade, o que mais nos interessa saber é se o *sítio urbano* teria oferecido condições geográficas especiais, suficientes para justificar a escolha da cidade como centro industrial. E a resposta à pergunta, que em tal sentido viesse a ser formulada, só poderia ser negativa, uma vez que o *sítio* da Capital paulista, em si mesmo, nada apresenta de particular no sentido de justificar a admirável eclosão da indústria paulistana.

Já o mesmo não poderemos afirmar se examinarmos a *situação geográfica* da cidade de São Paulo e as relações que esta mantém com as áreas que lhe são vizinhas.

A escarpa da Serra do Mar, delimitando uma superfície de topografia senil, e a garganta entalhada pelo rio Tietê, nos terrenos xistosos da série São Roque, são dois elementos da paisagem geográfica da região periférica à bacia sedimentar de São Paulo, cuja importância não deve ser subestimada, quando se pretende perquirir as causas determinantes da formação do parque industrial paulistano. De fato, quando, em fins do século XIX, se cogitou em dotar a cidade de iluminação e de energia elétricas, os estudos realizados no Planalto Paulistano levaram os técnicos a darem preferência a uma pequena queda de água existente nas proximidades da atual cidade de Santana de Parnaíba, onde, em 1901, passou a funcionar a primeira usina hidrelétrica destinada ao abastecimento de energia da Capital — a atual *Usina "Edgard de Sousa"*. O crescimento demográfico da cidade e a crescente demanda de seu parque industrial exigiram novas usinas abastecedoras: a de *Itupararanga*, nas cabeceiras do rio Sorocaba (1914); a do *Rasgão*, em Cabreúva (1925) — ambas na região cristalina que demora a ocidente da cidade. Mas esta parecia insaciável em sua "fome" de energia elétrica, já que atingira um milhão de habitantes e via crescer, dia a dia, o número de suas indústrias. Foi então que os olhos dos técnicos se voltaram para as escarpas da Serra do Mar, cujas cristas se debruçam, de uma altura de 800 metros e mais, por sobre a baixada santista-vicentina; e perceberam que ali estava uma solução ideal para o problema, através de uma queda de água artificial, sem precedentes na história do país. Cursos de água da bacia alto Tietê viram-se invertidos em sua direção normal; extensas represas se aninharam nas superfícies peneplanizadas do alto da Serra; e, em 1926, passou a funcionar, na baixada litorânea, a importante *Usina do Cubatão*, solução que parecia, em princípio, satisfatória, mas que os anos decorridos vieram demonstrar que não era capaz de atender às necessidades da grande cidade trimilionária e de seu parque industrial(12).

---

(12) Veja, sobre o assunto, o capítulo II deste volume.

Área pobre em combustíveis minerais, São Paulo não poderia deixar de fazer repousar seu desenvolvimento industrial no fornecimento de energia hidrelétrica, regular, abundante e barata; e isto lhe foi assegurado, não pelo sítio urbano, mas pelo Planalto cristalino em que se assenta a bacia sedimentar da cidade.

Além disso, São Paulo passou a ser no presente século a *metrópole regional* de uma extensa área geográfica, cujos limites vão bastante além das fronteiras do Estado, alcançando o Sul de Minas Gerais, o Triângulo Mineiro, o Sul de Goiás, o Sul de Mato Grosso e o Norte do Paraná; e tal hegemonia econômica e cultural se deve ao fato de constituir um pósto-chave, um centro nevrálgico, um ponto de convergência, uma espécie de ponta de funil para onde se dirigem ou de onde partem tôdas as rotas terrestres e aéreas que servem aquela vasta região do país.

Há cerca de 15 anos, CAIO PRADO JÚNIOR já notara que um dos fatores do progresso da cidade de São Paulo podia ser encontrado na "posição relativa que a cidade ocupa no sistema econômico, político e social, de que é o centro geográfico natural e necessário" (13).

No entanto, a área em que tal sistema imprime sua marca inconfundível não tira sua importância da extensão geográfica que possui, mas do tipo de povoamento que apresenta. Na realidade, é a maior área de povoamento contínuo do país, constituindo o que PRESTON JAMES denominou, sem titubeios, *São Paulo*, se bem que englobe terras mineiras, goianas, mato-grossenses e paranaenses (14). Embora ainda existam, em seu interior, zonas de produção e de consumo relativamente diferenciadas entre si, em virtude das distâncias e da deficiência das vias de comunicação, tal aspecto é muito menos acentuado do que o registrado nas áreas sob a influência de outras metrópoles regionais, como Recife ou Belém do Pará. Por outro lado, essa região de influência paulista é uma das mais florescentes do país por suas atividades econômicas e pela capacidade de realização de seus habitantes, muitas vezes diferentes em suas origens, mas homogêneos em sua férrea vontade de trabalhar e de progredir: nela se localizam as mais extensas áreas cultivadas e as mais importantes lavouras de café, de algodão e de cana-de-açúcar do país; suas paisagens fortemente humanizadas atestam o grau de

---

(13) PRADO JÚNIOR (Caio), *Nova contribuição para o estudo geográfico da cidade de São Paulo*, em "Estudos Brasileiros", ano III, vol. 7, ns. 19-20-21, Rio de Janeiro, julho-dezembro de 1941.

(14) JAMES (Preston), *Latin America*, ed. Lethrop, Lee & Shepard, Nova York, 1942.

evolução de uma verdadeira policultura; a ela estão ligadas as grandes áreas de criação do Centro-Oeste brasileiro e, até mesmo, as regiões ervateiras e madeiras do sul de Mato Grosso e do Paraná.

Se é verdade que o quadro acima esboçado representa o resultado de um fenômeno recente, não menos verdade é o fato de constituir a sua história a própria marcha evolutiva do ciclo industrial paulistano, de origem não menos recente. Essa conquista econômica e cultural do “*arrière-pays*” da Capital paulista vem-se processando há muito tempo. Não representa o “fruto de uma política, de uma ação consciente e deliberada do homem. Surge natural e espontaneamente do concurso de certas circunstâncias físicas que predestinam a cidade de São Paulo àquele papel de centro desse setor do país(15)”. Mas os paulistas souberam aduzir a essa predestinação geográfica o esforço construtivo do homem. Para preservá-la em sua esfera de influência, estreitaram-na fortemente através dos caminhos do passado, dos trilhos das estradas de ferro, das rodovias, das linhas de aviação comercial, dos jornais e do rádio.

Procuramos, até aqui, chamar a atenção para uma série de fatos, em geral bem conhecidos de quantos se dedicam ao estudo da economia paulista, mas nem sempre encarados em suas interrelações e em função do parque industrial paulistano.

Limitamo-nos a pôr em destaque fatores de diferentes ordens — naturais ou humanos —, que exerceram sua influência na formação das indústrias da Paulicéia, sem a preocupação do detalhe e da análise de cada um. A bem dizer, nenhum deles, isoladamente, poderia ter dado origem ao desenvolvimento econômico que culminou com a formação do parque manufatureiro de São Paulo. A terra roxa sem o clima; o clima sem o relevo; o relevo sem os homens que o conquistaram; os homens sem a audácia e o arrôjo que os impulsionaram ao trabalho e ao progresso — nenhum desses fatores, sozinho, poderia ter sido apontado como o responsável pela realidade de hoje. Não resta dúvida que a história econômica de São Paulo confunde-se, em última análise, com a história do café, o que nos levaria a considerar o “ouro verde” o grande fator da industrialização. Todavia, o café, sozinho, não explicaria o fenômeno paulistano. Se assim fôra, a cana-de-açúcar no Nordeste, a borracha na Amazônia, o próprio café no Estado do Rio de Janeiro teriam determinado, em tais áreas, outros tantos surtos industriais comparáveis ao que se registrou em São Paulo. Outros fatores, harmoniosamente associados e entrelaçados, vieram juntar-se ao rei-café, daí resultando esse fenômeno excepcional, que é o parque industrial da cidade de São Paulo, o mais poderoso da América Latina.

---

(15) PRADO JÚNIOR (Caio), ob. cit.

## *Os embriões da vida industrial paulistana*

Antes de se tornar *metrópole regional*, que é hoje, a cidade de São Paulo viveu num grande isolamento em relação ao resto do país. Insulado no planalto entre a floresta e o índio, de um lado, e a escarpa da Serra do Mar, de outro, o pequeno núcleo fundado pelos Jesuítas enfrentou, durante quase três séculos, uma árdua luta contra essa condição, agravada ainda pela relativa pobreza de suas terras.

Os cronistas do século XVI referem-se a diversas culturas (trigo, vinha) e à criação de carneiros, que se praticavam nos arredores da vila nascente. Tais atividades, todavia, apesar de sua relativa importância para a época, não davam a São Paulo nenhuma posição de destaque.

O isolamento em que vivia a população paulistana, somente rompido pelos raros contatos com a metrópole, impôs uma política de auto-suficiência tanto no plano agrícola como no industrial, se bem que, em ambos, praticada em condições precárias e primitivas.

As *indústrias domésticas*, desde a produção do vinho até à fiação e tecelagem, chegaram a ter um apreciável desenvolvimento nos tempos coloniais, embora não objetivassem senão atender às próprias necessidades de cada lar. Era uma indústria de subsistência, baseada em matérias-primas de origem local, energia muscular e processos manuais de trabalho. Provavelmente desde os primórdios do século XVII, disseminaram-se as *pequenas oficinas* e multiplicaram-se as modestas *casas de comércio*; foi o tempo em que o tecido de algodão “adquiriu foros de moeda corrente, passando a figurar entre as utilidades que os tinham, como a cêra e o couro”, pois “pagava-se e recebia-se em pano de algodão(16).”

Ao tempo do Bandeirismo, a cidade de São Paulo notabilizou-se na fabricação de *marmelada*, que chegou a ser exportada para o Rio de Janeiro, Minas Gerais e a Bahia, como também para Portugal, o Rio da Prata e até mesmo Angola. Também se fabricavam “chapéus de feltro grosso”, feitos pelos índios mansos.

(16) SANT'ANNA (Nuro), *A primeira fábrica de tecidos*, em “O Estado de São Paulo” de 24 de dezembro de 1941.

Em 1593, trabalhavam na vila de São Paulo: 2 carpinteiros, 1 ferreiro, 2 alfaiates, 2 tecelões, 1 sapateiro e 1 oleiro — o que é um belo índice da extrema modéstia do aglomerado quinhentista. Dois séculos mais tarde, o número desses artífices já era bem maior:

|                 |    |
|-----------------|----|
| Carpinteiros..  | 10 |
| Alfaiates...    | 21 |
| Sapateiros..    | 16 |
| Ferreiros..     | 4  |
| Ourives....     | 4  |
| Cabeleireiros.. | 6  |
| Seleiros...     | 4  |
| Pedreiros..     | 4  |

“todos êles munidos de suas Cartas de Ofício, embandeirados e com representação na Câmara local”(17).

A indústria de tecidos teve algum desenvolvimento, pois os Jesuítas procuravam cobrir a nudez dos índios catequizados; por isso mesmo, foram os introdutores das primeiras rocas e dos primeiros fusos, ensinando a arte de tecer aos índios e aos escravos. Daí nasceu a lavoura de algodão, que passou a servir para a fabricação de panos grosseiros destinados ao uso da população e até mesmo à exportação, o que levou os edis a tomarem enérgicas providências para que “nenhuma pessoa venda pano de algodão para fora da vila sem primeiro o trazer à Câmara para se fazer diligência se no povo é mister”(18).

### *As primeiras fábricas*

Em meados do século XVIII, a cidade de São Paulo já denunciava o seu destino de centro de irradiação de caminhos, uma vez que êstes dela partiam no rumo de todos os quadrantes, imprimindo na carta de circulação da época o esbôço do que atualmente se constata.

Os antigos *caminhos dos índios*, utilizados a partir do século XVI e muito freqüentados pelos Bandeirantes, vieram a se transformar, em grande parte, nas *ferrovias* e nas *rodovias* do presente. No entanto, nos tempos coloniais, a circulação era um fenômeno secundário, de quase nenhum significado econômico, e as áreas efetivamente povoadas eram pequenas, mantendo-se as atividades econômicas de que eram palco num plano rudimentar e primitivo.

(17) Cf. LIMA (Heitor Ferreira), ob. cit., pág. 20.

(18) Cf. LIMA (Heitor Ferreira), ob. cit., págs. 20 e 21.

A rarefação demográfica, aliada à pobreza dos recursos técnicos e financeiros na luta contra as condições hostis do meio físico, refletia-se na própria cidade. Na década de 1820-30, quando se discutiu se a sede dos Cursos Jurídicos deveria localizar-se em São Paulo ou no Rio de Janeiro, CARNEIRO DA CUNHA opinava pela Côte por ser a capital paulista tão pequena que não poderia oferecer casas onde os estudantes viessem a morar... (19).

Apesar de tudo, porém, ainda na segunda década do século XIX, viu a cidade instalarem-se em suas terras duas *fábricas*, modestíssimas sementes de seu hoje admirável parque industrial: uma de tecidos, em 1813; a outra de armas, em 1818. A duração de ambas, no entanto, foi bastante curta, não conseguindo sobreviver mais do que uns poucos anos.

Em maio de 1813, Tomás Rodrigues Tocha foi autorizado, através de competente carta-régia, a montar na cidade de São Paulo uma *fábrica de tecidos*, sob a direção de um mestre-tecelão vindo de Portugal; com o auxílio financeiro de João Marcos Vieira, pôs em funcionamento 10 teares, que passaram a produzir diferentes tipos de tecidos de algodão. Não tardou, porém, a ficar semiparalisada e acabou sendo posta em leilão em 1822, quando a arrematou Tomé Manuel de Jesus Varela, que a pôs novamente em atividade até 1827.

Por outro lado, em 1818, passou a ter São Paulo uma *fábrica de armas*, transferida de sua sede no Rio de Janeiro, que teve como diretor o futuro marechal Daniel Pedro Müller e contava com 10 mestres, especialmente contratados na Alemanha, além de uns 60 operários, quase todos negros e mulatos. A falta de trabalhadores hábeis e as condições gerais de produção ocasionavam o elevado custo do produto, tão caro como o procedente da Europa; SAINT-HILAIRE e a famosa dupla SPIX-MARTIUS não regatearam elogios aos fuzis de modelo prussiano e às coronhas nela produzidos. Tudo indica que, por ocasião de nossa independência, já não mais funcionasse a fábrica de Daniel Müller (20).

Por incrível que possa parecer, anos e anos decorreram sem que novas fábricas se instalassem na cidade de São Paulo; o que se viu foi, apenas, o aparecimento de oficinas artesanais ou, quando muito, pequenos estabelecimentos fabris, que, vagarosamente, foram preparando o advento do surto industrial paulistano.

---

(19) BRUNO (Ernani Silva).

(20) Cf. BRUNO (Ernani Silva), *Notas para a história das indústrias de São Paulo*, em "O Estado de São Paulo", 20 de setembro de 1951; NARDY FILHO (F.), *A primeira fábrica de tecidos, a vapor, em São Paulo*, em "O Estado de São Paulo", de 30 de março de 1944; e LIMA (Heitor Ferreira), ob. cit., págs. 33-34 e 36-38.

Para a década de 1830-40, a obra de DANIEL PEDRO MÜLLER(21) continua a ser uma fonte inesgotável de informações e, em nosso caso, um eloqüente testemunho da insignificância da vida industrial da cidade de São Paulo. Basta atentar para as profissões recenseadas e para as correspondentes cifras:

| ATIVIDADES              | PROFISSIONAIS<br>(1836) |
|-------------------------|-------------------------|
| Carpintaria.....        | 77                      |
| Sapataria (oficina)...  | 69                      |
| Ferraria.....           | 54                      |
| Alfaiataria..           | 49                      |
| Olaria.....             | 38                      |
| Ourivesaria..           | 30                      |
| Marcenaria.....         | 28                      |
| Selaria..               | 13                      |
| Pintura..               | 10                      |
| Lataria.....            | 7                       |
| Construção..            | 7                       |
| Padaria..               | 7                       |
| Borica.....             | 7                       |
| Construção de violas..  | 6                       |
| Barbearia..             | 6                       |
| Entalhe.....            | 3                       |
| Tecelagem..             | 3                       |
| Tanoaria..              | 2                       |
| Serraria.....           | 2                       |
| Caldeiraria .....       | 2                       |
| Chapelaria (oficina)... | 2                       |
| Fabricação de foguetes  | 2                       |
| Sirga.....              | 2                       |
| Relojoaria..            | 1                       |

### *As indústrias paulistanas na segunda metade do século XIX*

Os esforços esporádicos para a implantação de fábricas, ocorridos na primeira metade do século XIX, não devem ser encarados como o ponto de partida do atual desenvolvimento da indústria paulistana; é que, nessa época, não contava a Província com uma economia agrícola capaz de atrair inte-

(21) MÜLLER (Daniel Pedro), *Ensaio dum Quadro Estatístico da Província de São Paulo*, reedição literal de "O Estado de São Paulo", São Paulo, 1923, pág. 242.



rêsses ou de polarizar as energias da população. Tais esforços representavam como que uma nova modalidade da luta entre o homem e o meio natural, que se vinha desenrolando desde que os primeiros povoadores puseram o pé no Planalto; e nunca foram bem sucedidos quer devido às condições humanas e econômicas (pobreza demográfica e falta de recursos financeiros), quer devido às condições geográficas “strictu sensu” (dificuldades de relações com o exterior, subsolo paupérrimo e ausência de fontes de energia de fácil utilização). Quando o café abriu aos paulistas amplos horizontes no que concerne à conquista da terra, facultando-lhe a formação de uma economia rural capaz de assegurar ascendência política, social e econômica, na vida do país, o que se verificou foi um acentuado arrefecimento na incipiente evolução industrial.

A expansão da cultura cafeeira marcou o início da fase das relações com o exterior, em proporções cada vez maiores. Paralelamente a êste fato, prosseguiu com espantosa tenacidade a conquista do sertão paulista, “terras habitadas por índios”, ampliando-se desmesuradamente a área geográfica povoada. Ora, tais acontecimentos não tiveram, de início, repercussão favorável sobre as iniciativas industriais — o que é perfeitamente compreensível. Daí o período de estagnação ou de recuo no campo da indústria que, de imediato, se seguiu ao grande sucesso da lavoura cafeeira, fato que se prolongou através de quase tôda a segunda metade do século XIX.

Regressando a São Paulo em 1868, após quinze anos de ausência, FERREIRA RESENDE afirmou que, “conquanto já se comesasse a dizer que São Paulo estava prosperando muito”, encontrou a cidade tal qual havia deixado, “nada tendo ido ali encontrar de novo senão a estrada de ferro(22), que não havia muito se tinha construído(23)”. A Capital paulista não passava de uma cidade de estudantes: “Tirem a Academia de Direito e êsse grande centro morrerá inanido. Sem lavoura e sem indústrias montadas em grande escala, a Capital da Província, deixando de ser o que é, deixará de existir” foi o que sentiu ZALUAR ao visitá-la no início da mesma década (24). Não nos importa o prognóstico dêste viajante, mas o que

---

(22) Trata-se da atual *E. F. Santos-Jundiá*, cuja ligação entre São Paulo e Santos teve lugar em 1868.

(23) Cf. BRUNO (Ernani Silva), *A cidade de São Paulo no século XIX*, em “O Estado de São Paulo” de 1.º de abril de 1951.

(24) ZALUAR (Augusto Emílio), *Peregrinação pela Província de São Paulo* (1860-61) ed. Cultura, São Paulo, 1943, pág. 142.

afirma em relação à indústria paulistana, pois confirma as observações de Ferreira Resende, como a assertiva de Von Tschudi, no sentido de que a transferência do Curso Jurídico para o Rio de Janeiro viria acarretar sérios danos para São Paulo, face aos seus limitados recursos, insignificante comércio e indústria pouco importante(25).

As raízes do atual parque industrial paulistano estão mergulhadas num passado bem mais recente, como já nos foi dado acentuar. Nossa primeira grande fábrica, instalada para produzir *tecidos* em grande escala, data de 1872, e sua origem acha-se ligada ao declínio das exportações de algodão, no momento em que o mercado consumidor inglês se voltou novamente para o mercado fornecedor dos Estados Unidos. Seu proprietário, *Diogo Antônio de Barros*, percorrera a Europa, tomando conhecimento do seu progresso industrial; espírito avançado, regressou ao Brasil com o firme propósito de montar uma fábrica de tecidos, não de tipo subalterno, apenas destinada a cobrir o “deficit” dos produtos importados, mas capaz de concorrer, no mercado interno, com os tecidos de procedência inglesa. Foi um grande passo.

A fábrica de Diogo de Barros foi instalada numa pequena travessa da Rua Florêncio de Abreu (que passou a ser conhecida pelo nome de Beco da Fábrica) e dispunha de 50 teares, descarçadores, máquinas de beneficiar algodão, fiação, tinturaria, tecelagem e enfardamento. Era movida a vapor, com força de 45c.v. e tinha uma capacidade de produção diária de 2 400 metros de algodão e 800 kg de fio. Quando em sua máxima capacidade de produção, chegou a dar trabalho a 93 operários, dos quais 20 mulheres e 60 crianças de 11 a 13 anos de idade(26).

Os anos que se seguiram registraram novos empreendimentos industriais; ao lado dos têxteis, aparecem indústrias de produtos alimentares, de construção, mecânicas, etc. Apesar disso, em 1881, São Paulo, embora se destacasse pelo número de suas fábricas de tecidos, ocupava secundária posição no que se refere à produção, conforme bem o demonstram os dados abaixo(27):

---

(25) Tschudi (J. J. Von), *Viagem às Províncias do Rio de Janeiro e São Paulo*, Livraria Martins, São Paulo, 1953.

(26) Cf. CANNABRAVA (Alice), ob. cit. cap. I.

(27) Cf. LIMA (Heitor Ferreira), *A indústria nacional: seu passado e seu presente*, em “O Estado de São Paulo” de 17 de janeiro de 1944.

|                       | FÁBRICAS | FUSOS  | TEARES | PANOS (m) | FIOS (kg) |
|-----------------------|----------|--------|--------|-----------|-----------|
| 1. Bahia.....         | 12       | 13 056 | 340    | 3 359 000 | 221 000   |
| 2. São Paulo....      | 9        | 3 100  | 336    | 1 970 000 | 240 000   |
| 3. Minas Gerais...    | 8        | 240    | 78     | 360 884   | 10 723    |
| 4. Rio de Janeiro.... | 6        | 38 532 | 848    | 8 800 000 | 140 000   |
| 5. Município Neutro.. | 5        | 5 500  | 332    | 4 350 000 | —         |

Além dessas, existiam ainda mais 4 fábricas, com um total de 2 100 fusos e 60 teares, distribuídas pelas províncias de Maranhão, Pernambuco, Alagoas e Rio Grande do Sul.

Os dados referentes à década de 1880-90 demonstram a pequena importância da função industrial da Capital paulista, que continuava a caracterizar-se pelo predomínio de *pequenas fábricas* e de uma *indústria artesanal*, não possuindo mais do que 32 estabelecimentos fabris, em 1889(28). A esta conclusão somos levados ao examinar o indicador profissional que figura no almanaque de ASSIS MOURA(29) ou a relação das indústrias citadas no relatório da Comissão Central de Estatística(30).

Tal situação perdurou até a primeira década do século XX, quando o Estado de São Paulo ainda estava longe de usufruir da hegemonia no campo da indústria, dentro do país. De fato, o censo realizado pelo Centro Industrial do Brasil, em 1907, registrou a seguinte posição dos maiores centros fabris, no referente à produção:

|                      | EM<br>PORCENTAGEM |
|----------------------|-------------------|
| Distrito Federal..   | 30                |
| São Paulo.....       | 16                |
| Rio Grande do Sul... | 7                 |
| Minas Gerais..       | 4                 |

Inegável foi o progresso alcançado pela indústria paulista, se compararmos tais cifras com as anteriormente citadas. Todavia, foi já no século XX, e não na segunda metade do século anterior, que se constituiu, verdadeiramente, o parque industrial da cidade de São Paulo.

(28) Cf. PETRONE (Pasquale), *As indústrias paulistanas e os fatores de sua expansão*, em "Boletim Paulista de Geografia", n.º 14, São Paulo, julho de 1953, pág. 29.

(29) Veja o cap. II do vol. II desta obra.

(30) Cf. COMISSÃO CENTRAL DE ESTATÍSTICA, *Relatório*, São Paulo, 1888, págs. 258-265.

## *O desenvolvimento industrial de São Paulo no século XX*

Muito mais fácil seria nossa tarefa se o objetivo do presente capítulo consistisse em examinar o desenvolvimento industrial em todo o Estado de São Paulo; os dados estatísticos são razoáveis em número e nos pormenores, assim como já existem obras de síntese sobre o assunto, particularmente o livro tantas vezes citado de HEITOR FERREIRA LIMA. Para o município de São Paulo, porém, as dificuldades são sérias e intransponíveis, uma vez que as estatísticas não o particularizam.

Na impossibilidade de resolver de outra maneira tal dificuldade, iremos utilizar-nos dos dados gerais referentes ao Estado. Várias razões nos autorizam a assim proceder: 1. o desenvolvimento industrial do Estado, no século atual, foi capitaneado pelo da Capital, de que é um verdadeiro reflexo; 2. no referente ao período 1901-20, apenas um reduzido número de cidades do interior apresentava relativa importância no campo da indústria; 3. determinadas indústrias podem ser consideradas tipicamente paulistanas (metalúrgica, vestuário e toucador, construção e montagem de materiais de transporte, químicas e farmacêuticas, etc.); 4. a própria indústria têxtil, que inicialmente foi mais importante no interior (sobretudo em Sorocaba), adquiriu um grande impulso na Capital, a partir de 1914.

Assim sendo, fundados nessa precária base documental que nos força a analisar o desenvolvimento industrial paulistano através do desenvolvimento industrial do Estado, passaremos a destacar os fatos essenciais registrados por diversos censos realizados no período em estudo.

De acôrdo com o já citado censo industrial de 1907, o Estado de São Paulo ocupava o segundo lugar no país, apenas superado pelo Distrito Federal; dispunha de 314 estabelecimentos fabris, em que trabalhavam 22 355 operários e que produziram mercadorias no valor de mais de 110 750 contos de réis, ou seja Cr\$ 110 750 000,00.

Eis a posição dos cinco maiores centros industriais do país em 1907:

|                        | ESTABELECIMENTOS | OPERÁRIOS | PRODUÇÃO<br>(em mil-réis) |
|------------------------|------------------|-----------|---------------------------|
| 1. Distrito Federal..  | 652              | 35 104    | 221 619.542\$             |
| 2. São Paulo.....      | 314              | 22 355    | 110 754.391\$             |
| 3. Rio Grande do Sul.. | 314              | 15 426    | 99 778.820\$              |
| 4. Rio de Janeiro...   | 126              | 11 900    | 45 112.500\$              |
| 5. Minas Gerais....    | 528              | 9 307     | 32 369.694\$              |
| Outros Estados...      | 1 054            | 42 328    | 159 208.425\$             |
| TOTAL.....             | 2 988            | 136 420   | 668 843.372\$             |

Como se verifica, São Paulo ocupava o 2.º lugar no que se refere ao número de operários e ao valor da produção. Quanto aos estabelecimentos fabris, vinha em 3.º lugar, juntamente com o Rio Grande do Sul, embora seja evidente a superioridade das fábricas paulistas, tendo em vista o número de seus operários; na verdade, ao passo que o número médio de empregados por empresas no Distrito Federal era de 53, São Paulo apresentava 71. No que concerne ao rendimento "per capita", ou à produtividade dos operários, o Distrito Federal sobrepujava São Paulo, nesse ano de 1907.

Em 1912, o arrolamento das indústrias sujeitas ao imposto de consumo registrou uma sensível modificação na ordem dos maiores centros industriais do país, passando São Paulo a liderá-los, com seus 3 321 estabelecimentos fabris e seus 42 853 operários, isto é, viu decuplicados os primeiros e quase duplicado o número de trabalhadores.

Eis os dados referentes a 1912, em que aparecem as indústrias arroladas para efeito do imposto de consumo:

|                       | ESTABELECIMENTOS | EMPREGADOS | NÚMERO MÉDIO DE EMPREGADOS POR ESTABELECIMENTO | FÔRÇA MOTRIZ<br>(c. v.) |
|-----------------------|------------------|------------|------------------------------------------------|-------------------------|
| 1. São Paulo.....     | 3 321            | 42 843     | 13                                             | 30 945                  |
| 2. Distrito Federal.. | 642              | 22 466     | 35                                             | 19 363                  |
| 3. Rio de Janeiro...  | 587              | 13 910     | 24                                             | 9 634                   |
| 4. Rio Grande do Sul  | 1 199            | 9 256      | 8                                              | 5 088                   |
| 5. Minas Gerais...    | 732              | 9 786      | 13                                             | 7 039                   |
| Outros Estados...     | 2 994            | 46 259     | 15                                             | 21 052                  |
| TOTAL.....            | 9 475            | 144 520    | 15                                             | 93 121                  |

Em apenas cinco anos (1907-12), São Paulo assistiu ao aparecimento de 3 007 novas empresas industriais, o que significa que, em média, nesse curto período, instalaram-se duas novas fábricas cada 24 horas. Ao passo que o Distrito Federal viu diminuído o número de seus estabelecimentos fabris e estagnado o número de operários, estes, em São Paulo, passaram de 22 355 para 42 843.

Todavia, a êsse extraordinário incremento correspondeu uma diminuição nas dimensões dos estabelecimentos, pois de outra forma não se explicaria a queda verificada no número médio de operários (71, em 1907; 13, em 1912), fato que poderá ser justificado pela proliferação de pequenas oficinas e "ateliers".

Se em 1907 o Estado de São Paulo concentrava 16% dos trabalhadores em indústria do país, em 1912 passou a contar com cerca de 30%.

O recenseamento geral realizado em 1920, como era de esperar, veio confirmar a posição de São Paulo como Estado líder no setor industrial, graças aos seus 4 145 estabelecimentos, 83 998 operários e uma produção de mais de 986 milhões de cruzeiros (moeda atual). Esta equivalia a 32% do total do país, quando em 1907 não chegava a 15%. De acôrdo com o valor da produção duas atividades se destacavam no parque industrial paulista: a indústria de alimentação (343 milhões) e a indústria têxtil (302 milhões), o que correspondia a 65% do total.

Eis os dados recolhidos pelo censo de 1920 e referentes ao Estado de São Paulo:

| TIPOS DE INDÚSTRIA       | ESTABELECI-<br>MENTOS | OPERÁRIOS | PRODUÇÃO<br>(mil-réis) |
|--------------------------|-----------------------|-----------|------------------------|
| 1. Alimentação..         | 1 267                 | 11 213    | 343 783.980\$          |
| 2. Têxtil.....           | 247                   | 34 825    | 302 504.670\$          |
| 3. Vestuário e toucador  | 726                   | 10 494    | 93 432.227\$           |
| 4. Química....           | 265                   | 4 748     | 69 031.856\$           |
| 5. Metalúrgica..         | 142                   | 5 514     | 47 092.208\$           |
| 6. Cerâmica..            | 696                   | 9 630     | 39 192.227\$           |
| 7. Madeira.....          | 183                   | 2 089     | 21 176.916\$           |
| 8. Couros e peles..      | 86                    | 1 104     | 20 511.136\$           |
| 9. Mobiliário..          | 207                   | 2 030     | 11 080.535\$           |
| 10. Edificação.....      | 55                    | 822       | 9 335.535\$            |
| Outras indústrias...     | 271                   | 1 529     | 28 969.331\$           |
| Total geral do ESTADO..  | 4 145                 | 83 998    | 986 110.258\$          |
| Total geral do BRASIL... | 13 336                | 275 512   | 2 989 176.281\$        |

Um fato pode ser ressaltado das estatísticas referentes a 1920: o número de estabelecimentos fabris cresceu em proporção menor no período de 1912-20 do que no período de 1907-12. Todavia, nota-se uma séria contradição entre as cifras dos censos que vimos examinando com as referentes à repartição dos estabelecimentos industriais de São Paulo, segundo a data de sua fundação, conforme se pode verificar pelos dados abaixo:

| D A T A S      | ESTABELECIMENTOS |
|----------------|------------------|
| 1850-54..      | 2                |
| 1855-59..      | —                |
| 1860-64..      | 1                |
| 1865-69..      | 2                |
| 1870-74..      | 7                |
| 1875-79..      | 4                |
| 1880-84..      | 23               |
| 1885-89..      | 55               |
| 1890-94..      | 138              |
| 1895-99..      | 161              |
| 1900-04.....   | 334              |
| 1905-09.....   | 414              |
| 1910-14..      | 1 038            |
| 1915-19.....   | 1 867            |
| Desconhecida.. | 99               |

Antes de mais nada, queremos chamar a atenção para o substancial aumento registrado a partir de 1880, como reflexo inegável da presença do imigrante europeu, sobretudo oriundo da Itália. Em seguida, vem a fase inicial do atual surto industrial paulista, correspondente à primeira década do século XX; e, finalmente, a verdadeira eclosão verificada na segunda década do nosso século, tão beneficiada pela Primeira Guerra Mundial.

No entanto, tais cifras estão em desacôrdo com as já por nós citadas. Basta focalizar dois exemplos: o censo industrial de 1907 constatou a existência de 314 estabelecimentos fabris, ao passo que a tabela acima indica que, entre 1900 e 1904, nada menos de 334 estabelecimentos teriam sido criados; além disso, a referida tabela registra a fundação de 1 452 estabelecimentos no período de 1905-14, o que põe em xeque as cifras de 1907 e 1912, quando São Paulo teria passado de 314 para 3 321. Qual das estatísticas deverá merecer mais fé? Eis o problema, que serve muito bem para demonstrar a dificuldade com que se luta no campo da estatística, no país.

O recenseamento geral levado a efeito em 1940 serviu para evidenciar uma nova etapa na marcha ascensional da industrialização do Estado de São Paulo, ao mesmo tempo que demonstrou, com maior ênfase, uma das características

dessa evolução: a diversificação industrial, pois nada menos de 22 grupos se viram registrados. Com seus 14 225 estabelecimentos industriais (28% do total brasileiro), 272 865 operários (34%) e uma produção avaliada em mais de 7.500 milhões de cruzeiros (43%), São Paulo teve confirmada sua liderança no setor industrial, no país e na própria América do Sul. Em valor de produção, a indústria têxtil passou a ocupar o primeiro posto, seguida de perto pela de produtos alimentares; as indústrias metalúrgicas ultrapassaram as indústrias químicas e farmacêuticas e as de vestuário. Novas atividades industriais surgiram em posição de destaque (como a de artefatos de borracha e a de papel e papelão), englobadas no censo de 1920 no grupo inexpressivo das “outras indústrias”.

São os seguintes os dados recolhidos pelo recenseamento de 1940 e referentes ao Estado de São Paulo:

| TIPOS DE INDÚSTRIA               | ESTABELECIMENTOS | OPERÁRIOS | PRODUÇÃO<br>(Cr\$ 1 000) |
|----------------------------------|------------------|-----------|--------------------------|
| 1. Têxtil.....                   | 998              | 94 161    | 2 192 492                |
| 2. Alimentação.....              | 4 499            | 31 626    | 1 627 007                |
| 3. Metalúrgicas e mecânicas..    | 773              | 26 500    | 909 895                  |
| 4. Químicas e farmacêuticas..    | 510              | 17 438    | 699 895                  |
| 5. Materiais de transporte..     | 124              | 3 202     | 403 729                  |
| 6. Vestuário e tocador.....      | 1 122            | 15 609    | 327 818                  |
| 7. Cerâmica, vidros e cristais.. | 1 581            | 19 248    | 255 717                  |
| 8. Construção civil..            | 412              | 9 872     | 174 388                  |
| 9. Papel e papelão..             | 93               | 4 951     | 129 882                  |
| 10. Borracha.....                | 33               | 2 191     | 30 944                   |
| Outras indústrias..              | 4 080            | 48 067    | 849 954                  |
| Total geral do ESTADO..          | 14 225           | 272 865   | 7 601 721                |
| Total geral do BRASIL.....       | 49 418           | 781 185   | 17 479 393               |

Dessas indústrias, duas não figuram na tabela referente a 1920 (papel e borracha) e outras duas — as de cerâmica e de construção civil — revelam notável impulso, como pode ser observado através do seguinte quadro comparativo:

| TIPOS DE INDÚSTRIA  | ESTABELECIMENTOS |       | OPERÁRIOS |        | PRODUÇÃO<br>(Cr\$ 1 000) |         |
|---------------------|------------------|-------|-----------|--------|--------------------------|---------|
|                     | 1920             | 1940  | 1920      | 1940   | 1920                     | 1940    |
| 1. Cerâmica.....    | 696              | 1 581 | 9 630     | 19 248 | 39 192                   | 255 717 |
| 2. Construção civil | 55               | 412   | 882       | 9 872  | 9 335                    | 174 388 |
| 3. Papel e papelão  | —                | 93    | —         | 4 951  | —                        | 129 882 |
| 4. Borracha.....    | —                | 33    | —         | 2 191  | —                        | 30 944  |



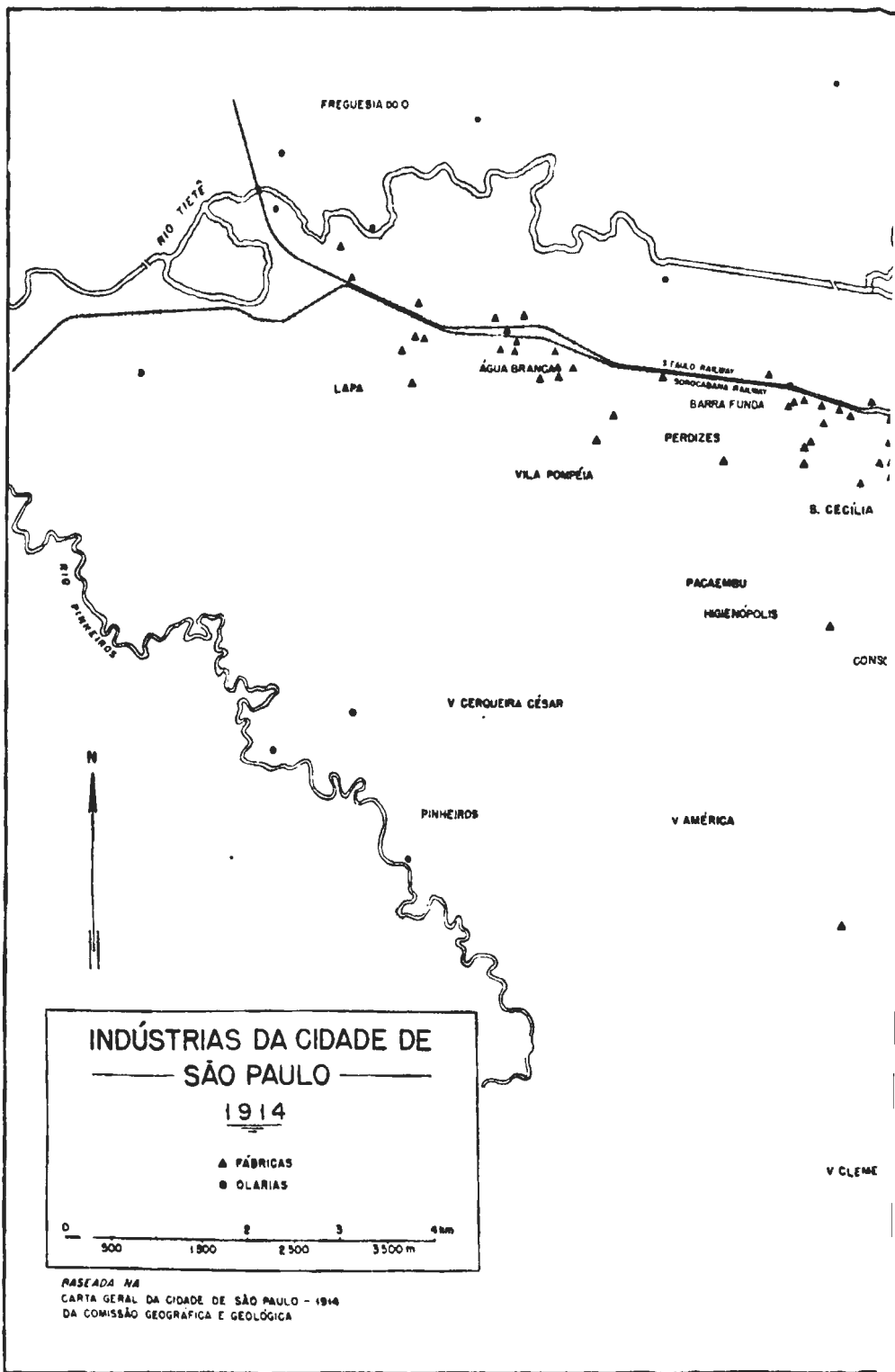
Em 1940, a cidade de São Paulo encontrava-se em plena "crise de crescimento", o que explica o desenvolvimento admirável das indústrias de cerâmica e de construção civil. O progresso de outras pode ser explicado pela abundância de mão-de-obra concentrada na cidade (devido, em grande parte, à imigração de nacionais) e, também, pelas disponibilidades de energia elétrica existentes na época, além dos naturais reflexos do progresso geral do Estado, possuidor de um rico "hinterland" e de bela rede de comunicações.

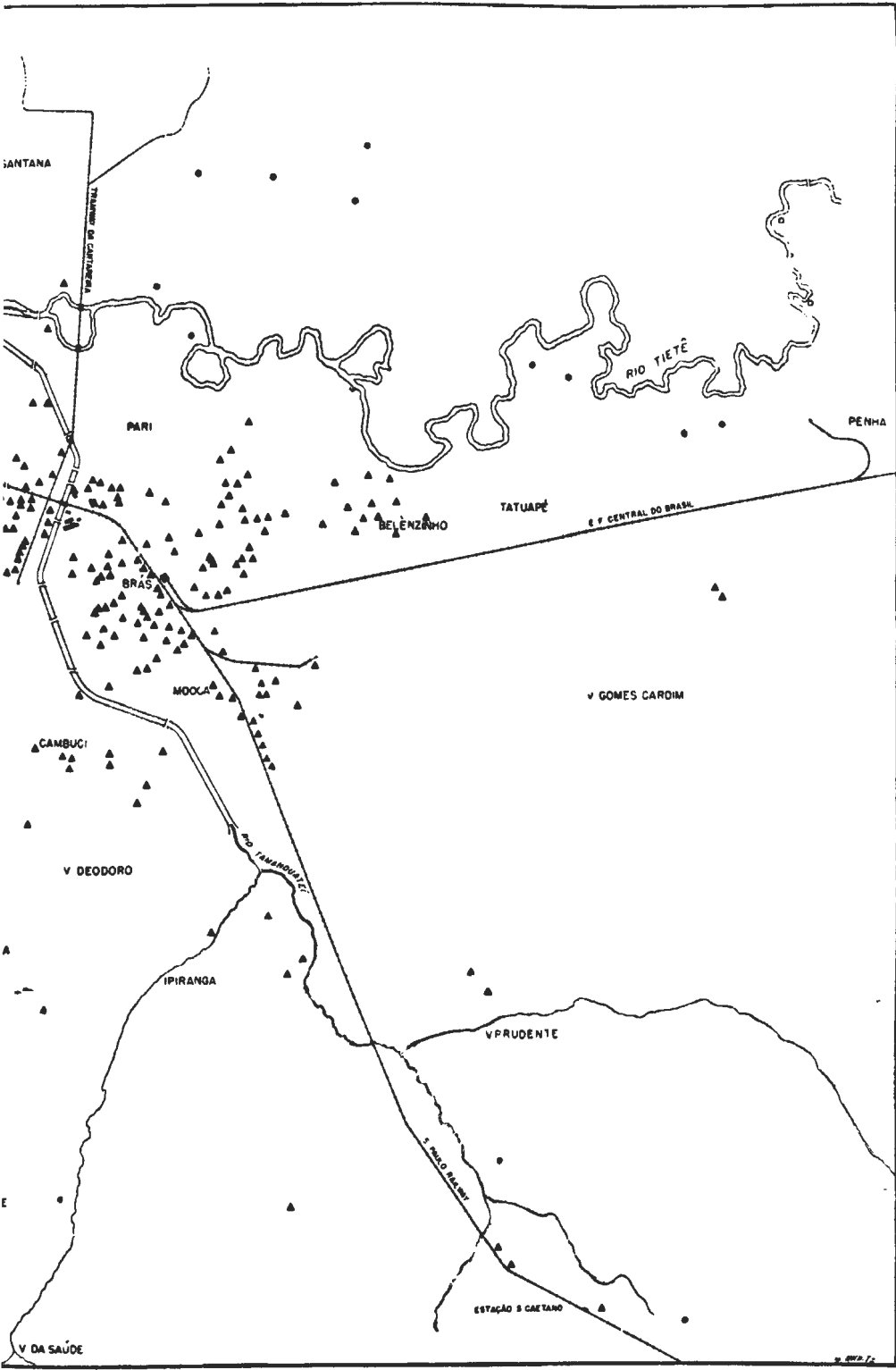
O censo de 1950 veio demonstrar que o processo de industrialização do Estado continuava em sua marcha ascensional, não tendo sofrido alterações as características de crescimento nem de diversificação registradas anteriormente. O número de *estabelecimentos fabris* passou a ser de 24 519, o que significa que, entre 1940 e 1950, houve um aumento anual superior a 1 000 estabelecimentos. O número de *operários* elevou-se a 484 844, o que corresponde a 174% do total de 1940. E o *valor da produção* passou a ser de 54 624 milhões de cruzeiros, mais de 7 vezes superior ao de 1940 e igual a 55 vezes o de 1920.

Pareceu-nos necessário, neste ponto, fazer uma comparação entre os dados registrados pelos censos de 1920, 1940 e 1950, para que se possa sentir, de maneira objetiva, o admirável desenvolvimento da indústria paulista:

|                                              | 1920    | 1940      | 1950       |
|----------------------------------------------|---------|-----------|------------|
| Estabelecimentos...                          | 4 145   | 14 225    | 24 519     |
| Operários.....                               | 83 998  | 272 865   | 484 844    |
| Capital empregado (em<br>1 000 cruzeiros)... | 537 817 | 7 789 000 | 22 734 433 |
| Valor da produção (em<br>1 000 cruzeiros)... | 986 110 | 7 601 721 | 54 624 024 |

Se levarmos nossas comparações ao conjunto do país, havemos de constatar que o Estado de São Paulo possuía, em 1950, 27,5% dos estabelecimentos fabris localizados no território brasileiro, e 38,6% dos operários que nêles trabalhavam. Além disso, concentrava 44% do capital empregado na indústria nacional, produziu 46,8% do valor da produção industrial e utilizou 39,7% da força-motriz empregada em tais atividades.







*Um grande estabelecimento fabril. — A fábrica de pneumáticos da Firestone & Cia., em Santo André (Gentileza do "Câmera Clube", de Santo André).*

É o que se constata, ao examinar as seguintes cifras:

|                                                     | BRASIL      | SÃO PAULO  |
|-----------------------------------------------------|-------------|------------|
| Estabelecimentos...                                 | 89 086      | 24 519     |
| Operários.....                                      | 1 256 807   | 484 844    |
| Capital empregado (em milha-<br>res de Cr \$) ..... | 51 674 540  | 22 734 433 |
| Valor da produção (em milha-<br>res de Cr \$) ..... | 116 747 264 | 54 624 024 |
| Fôrça-motriz (c. v.) ..                             | 2 667 017   | 1 062 232  |

As cifras referentes ao consumo de fôrça-motriz merecem um reparo especial: consumindo o Estado de São Paulo 39,7% da energia consumida pelo país, isto significa que o consumo médio por estabelecimento foi de 43,3 cavalos-vapor em terras paulistas e de apenas 18 no restante do país, numa demonstração de melhor equipamento das indústrias, aqui localizadas.

Em qualquer das principais indústrias de transformação em atividade no país, São Paulo aparece na liderança, numa produção cujo valor, em 1950, correspondeu a mais de 50% do total brasileiro, conforme bem o demonstram as seguintes cifras:

| TIPOS DE INDÚSTRIAS                                 | VALOR DA PRODUÇÃO<br>(Cr\$ 1 000) |            |
|-----------------------------------------------------|-----------------------------------|------------|
|                                                     | Brasil                            | São Paulo  |
| Têxteis.....                                        | 19 928 834                        | 11 706 089 |
| Alimentação (menos as indústrias<br>primárias)..... | 11 923 944                        | 6 586 429  |
| Químicas e farmacêuticas..                          | 8 878 422                         | 4 605 586  |
| Metalúrgicas.....                                   | 8 085 177                         | 4 171 114  |
| Cerâmica, vidros e cristais..                       | 4 807 685                         | 2 492 762  |
| Papel e papelão..                                   | 2 143 812                         | 1 259 874  |
| Borracha....                                        | 1 659 206                         | 1 439 955  |

Resta-nos fazer uma referência aos principais grupos de indústrias que, em 1950, asseguraram tôda essa importância do parque industrial paulista. As indústrias de alimentação e têxteis continuavam à frente, em porfiada disputa pelo primeiro lugar; seguiam-se-lhes as indústrias metalúrgicas e mecânicas, as químicas e farmacêuticas, as de cerâmica, vidros e cristais,

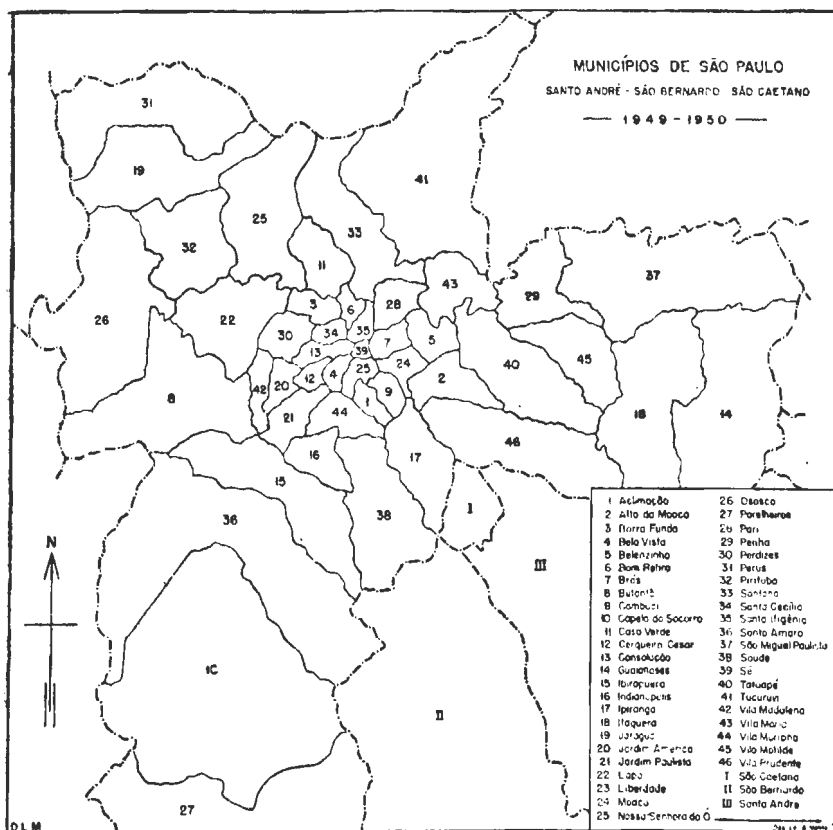
as de construção civil, vestuário, materiais de transporte (construção e montagem), borracha e papel.

Eis os dados referentes a 1950:

| TIPOS DE INDÚSTRIAS              | ESTABELECIMENTOS | OPERÁRIOS | PRODUÇÃO<br>(Cr\$ 1 000) |
|----------------------------------|------------------|-----------|--------------------------|
| 1. Alimentação..                 | 7 876            | 45 828    | 12 480 512               |
| 2. Têxteis.....                  | 1 522            | 141 730   | 11 706 089               |
| 3. Metalúrgicas e mecânicas..    | 1 150            | 56 606    | 5 308 033                |
| 4. Químicas e farmacêuticas...   | 772              | 32 585    | 4 605 586                |
| 5. Cerâmica, vidros e cristais.. | 3 498            | 45 212    | 2 492 762                |
| 6. Construção civil.....         | 952              | 25 499    | 2 475 764                |
| 7. Vestuário e toucador....      | 1 586            | 24 530    | 2 175 394                |
| 8. Materiais de transporte..     | 207              | 7 389     | 1 699 708                |
| 9. Borracha.....                 | 54               | 5 964     | 1 439 955                |
| 10. Papel e papelão...           | 188              | 11 766    | 1 259 874                |
| Outras indústrias..              | 6 714            | 87 735    | 8 980 347                |
| Total de SÃO PAULO.. ....        | 24 519           | 484 844   | 54 624 024               |
| Total do BRASIL..                | 89 086           | 1 256 807 | 116 747 264              |

A maior parte dessas indústrias encontra-se concentrada na *Região de São Paulo*, no chamado “Grande São Paulo”, isto é, nos municípios da Capital, de São Caetano do Sul, de Santo André, de São Bernardo do Campo e de Guarulhos, como também em alguns municípios “satélites” da grande metrópole (Moji das Cruzes, Jundiaí, São Roque, etc.). Em 1940, o “Grande São Paulo” produziu artigos manufaturados no valor de 4 884 030 cruzeiros e concentrava uma população operária de 221 555 indivíduos; ao passo que, em 1950, o valor de sua produção industrial se elevou para 33 017 000 cruzeiros, através de 263 847 operários.

A paisagem da região paulistana reflete fielmente o que proclamam as estatísticas. Quem quer que alcance a cidade de São Paulo, por via terrestre ou de avião, sente a impressionante presença de uma *cidade industrial* em efervescência. Poderá constatar falhas em sua estrutura e no seu funcionamento, tomará conhecimento da gravidade dos problemas que enfrenta, talvez venha a considerar artificiais os fundamentos que servem de base para esse parque industrial. Mas não poderá deixar de compreender que a Capital paulista constitui uma imensa oficina de trabalho, em que todos procuram contribuir com sua parcela de cooperação e de sadio entusiasmo, num admirável esforço coletivo, vigoroso e contagiante. O paulistano orgulha-se, com toda razão, de suas indústrias e do papel por elas representado na vida econômica do Estado e do país.

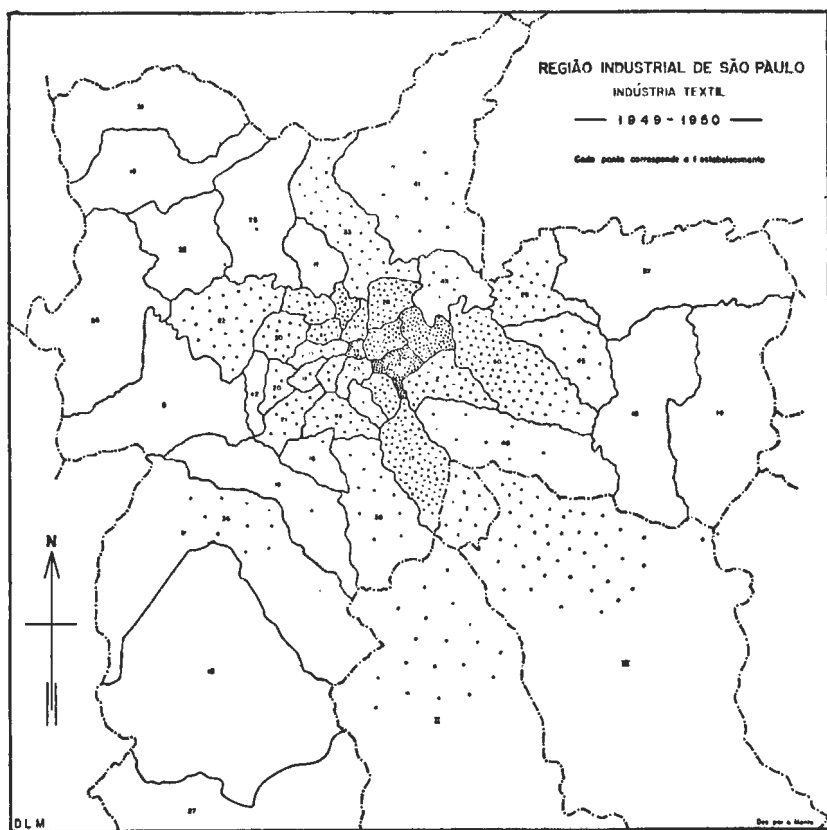


*A região industrial paulistana.* — O mapa acima representa os municípios da Capital (distritos e subdistritos), São Caetano do Sul, Santo André e São Bernardo do Campo.

*As indústrias paulistanas:  
a produção de tecidos*

Excetuados os tipos que integram o chamado grupo de indústrias básicas, todos os demais podem ser encontrados na região de São Paulo. Em sua essência, o parque manufatureiro paulistano caracteriza-se por ser um parque de *indústrias leves*, com franco predomínio das indústrias têxteis e de produtos alimentares.

Não trataremos, no momento, das razões da inexistência de indústrias pesadas entre nós. É evidente que a pobreza do



*Repartição geográfica dos estabelecimentos da indústria têxtil, na região de São Paulo (1949-50). Cada ponto corresponde a um estabelecimento.*

subsolo, na região de São Paulo, fornece uma primeira explicação. Nem sempre, porém, o que a terra nega o homem deixa de conquistar. No caso em aprêço, a superação das deficiências geográficas é agravada por deficiências de outra ordem, que focalizaremos mais além.

Antes de mais nada cumpre examinar quais os principais tipos de indústrias que compõem o nosso parque manufatureiro, assinalando suas principais características e localização espacial.

As *indústrias têxteis* são consideradas, com razão, as indústrias pioneiras do parque industrial paulistano, conforme já tivemos oportunidade de demonstrar. Uma vez instaladas



e vencidos os primeiros obstáculos, puseram-se a desenvolver de forma rápida, transformando-se sem demora nas mais importantes da região de São Paulo, quer pela mão-de-obra utilizada, quer pelo valor da produção.

A região de São Paulo (que abrange — não é demais repetir — os municípios da Capital, de São Caetano do Sul, de Santo André e de São Bernardo do Campo) constitui, sem a menor dúvida, a mais importante concentração de indústria têxtil da América Latina. Em 1937, funcionavam nessa área 496 781 fusos e 15 135 teares(31). Dez anos depois, o número de teares do município da Capital e do de Santo André (que, então, englobava São Caetano do Sul) ascendia a 31 134, sendo o total de fusos aproximadamente de 600 000 a 700 000, o que significa que apenas aqueles dois municípios dispunham de um número de fusos equivalentes aos da Argentina e do México, que são, depois do Brasil, os dois maiores centros de indústria têxtil da América Latina. Dos fusos em atividade em 1937, 454 783 pertenciam às fiações e tecelagens de algodão, 24 678 às de lã e 17 320 às de juta. O predomínio quase absoluto do algodão é uma decorrência natural de duas condições oriundas do nosso meio geográfico: 1. as características do clima paulista, favoráveis ao uso generalizado dos tecidos de algodão e pouco propícias aos de lã; 2. as condições de existência da matéria-prima, procedente em sua quase totalidade dos algodoads paulistas ou nordestinos.

Em 1948, segundo dados fornecidos pela Federação das Indústrias do Estado, a indústria têxtil ocupava, somente no município da Capital, 96 000 pessoas, ou seja, 35,2% dos operários dedicados às atividades industriais, na região de São Paulo. Dêste total, 78 943 estavam ligadas à tecelagem, cordoaria e sacaria. Apenas 17 057 haviam sido mobilizadas pela fiação, das quais 10 831 trabalhavam nas de algodão e as restantes nas de lã, juta, sêda, cânhamo e outras fibras.

Embora a região de São Paulo concentre o maior número de fusos, teares e tecelões do Brasil, os maiores estabelecimentos fabris não lhe pertencem. Não possuímos dados precisos sobre o assunto; todavia, considerando uma relação publicada no Suplemento Comercial

---

(31) Cf. *Estatística Industrial do Estado de São Paulo* (1937), ed. Secretaria da Agricultura, Indústria e Comércio de São Paulo, 1937.

e Industrial de "O Estado de São Paulo"(32), referente às grandes empresas têxteis existentes em 1948 no Brasil, verificamos que, destas, a que possuía menos operários era a "Companhia de Tecidos Paulistas", com sede em João Pessoa (Paraíba), com 3 713 operários. Ora, em São Paulo, poucas são as fábricas de tecidos que empregam mais de 2 000 operários. Tal fato se explica porque o traço característico dessa indústria, na região de São Paulo, é dado pelo predomínio dos estabelecimentos de pequenas dimensões. Com efeito, de 377 estabelecimentos fabris existentes em 1944, 276 eram constituídos por *pequenas fábricas* (até 100 operários), 65 por *fábricas médias* (101 a 300 operários) e apenas 36 por *grandes fábricas* (mais de 301 operários) (33). Em 1948-49, segundo dados do "Senai", o número médio de operários, por empresas de fiação e tecelagem, apenas no município da Capital, era da ordem de 87,2.

A impressão que teve BANDEIRA JÚNIOR(34), ao estudar as indústrias paulistanas em princípios do século atual, constatando o florescimento de pequenas fábricas e oficinas, muitas das quais funcionando em fundos de quintais, ainda não se desvaneceu completamente. A ausência de concentração e o excessivo fracionamento das empresas têxteis continuam sendo, hoje como ontem, os seus traços mais característicos. O número de grandes fábricas é pequeno, e o pesquisador que se propusesse julgar a importância da nossa indústria têxtil exclusivamente por aquilo que é visível na paisagem cometeria um grave erro. A prova disso, temo-la na carta que elaboramos para mostrar a repartição dos estabelecimentos fabris pertencentes a esse grupo, na região de São Paulo (pág. 42).

O predomínio da pequena fábrica demonstra que nos encontramos ainda numa fase de imaturidade industrial. Esta imaturidade, todavia, não é propriamente o resultado da incapacidade técnica, mas fruto das condições econômico-financeiras do país. A indústria têxtil (como, de resto, os demais tipos de indústrias, excetuados os de semimanufatura de alguns produtos alimentícios) existe em função exclusiva do mercado interno, e este mercado apresenta ainda uma baixa capacidade de consumo. O mercado externo só acidental e transitóriamente chegou a adquirir certa importância e isto no decorrer das duas últimas Guerras Mundiais. Não sabemos ou não pudemos mantê-lo após o desaparecimento das causas que forçaram o consumidor estrangeiro a nos procurar. Uma indústria fracionada pela multiplicidade de pequenos estabeleci-

---

(32) Cf. "O Estado de São Paulo", Suplemento Comercial e Industrial, I, n.º 1, junho de 1948.

(33) Cf. BRITISH CHAMBER OF SÃO PAULO AND SOUTHERN BRAZIL, *Facts about the State of São Paulo*.

(34) BANDEIRA JÚNIOR (Antônio Francisco), ob. cit., cap. I.

mentos fabris, sem capacidade para se agrupar ou se associar na luta comum contra os mercados concorrentes, mal aparelhada e, por isso mesmo, com acentuado encarecimento da produção, e incapaz, ainda, pelo seu próprio fracionamento, de atingir elevado nível técnico, não podia estar em condições de enfrentar a concorrência de zonas produtoras comercial, técnica e economicamente mais bem organizadas que a nossa. O próprio mercado interno, aliás, é mantido graças ao protecionismo alfandegário. Este protecionismo, inspirado em bons propósitos, apresenta seu lado negativo, porque desestimula os aperfeiçoamentos técnicos e entrava o consumo interno, devido aos elevados preços dos tecidos entregues ao consumidor. A paisagem industrial oferecida pela indústria têxtil é decorrência de todos esses fatores e de outros que afetam a totalidade do nosso parque manufatureiro e que, por isso mesmo, serão estudados à parte, mais adiante.

A produção têxtil paulistana caracteriza-se pela extrema variedade dos artigos produzidos. Sendo, como já dissemos, o principal centro de indústrias têxteis da América Latina, a sua produção, em volume e valor, é a mais importante da porção centro-meridional do continente americano. Quanto ao volume, os tecidos de algodão ocupam o primeiro lugar, seguindo-se-lhes os de "rayon", os mistos, os de lã, de juta e de sêda.

Em 1950, era a seguinte a situação desses diferentes produtos, quanto ao volume e valor da produção, no município da Capital(35):

| TIPOS DE PRODUTOS | TECIDOS                |                       | FIOS                   |                       |
|-------------------|------------------------|-----------------------|------------------------|-----------------------|
|                   | Quantidade<br>(metros) | Valor<br>(Cr\$ 1 000) | Quantidade<br>(quilos) | Valor<br>(Cr\$ 1 000) |
| Algodão...        | 150 667 963            | 1 239 950             | 41 246 830             | 1 067 890             |
| "Rayon"...        | 63 633 124             | 2 041 033             | —                      | —                     |
| Mistos...         | 53 432 314             | 509 610               | —                      | —                     |
| Lã...             | 14 740 424             | 1 794 527             | 4 320 039              | 414 651               |
| Juta...           | 9 727 739              | 43 290                | 10 697 250             | 127 433               |
| Sêda...           | 640 336                | 24 767                | 1 644                  | 644                   |
| Linho...          | —                      | —                     | 220 487                | 16 850                |

A indústria do "rayon" foi uma das que tiveram mais rápido desenvolvimento na cidade de São Paulo: em 1930 sua produção era praticamente nula, subindo daí por diante

(35) Cf. *Inquérito Industrial* do Conselho Nacional de Estatística, I. B. G. E., Rio de Janeiro, 1950.

ininterruptamente. Com o linho deu-se fenômeno quase semelhante, pois, de 81 344 metros, produzidos em 1937, passou-se a 5 341 120, no ano seguinte(36). O inquérito industrial, de cujos dados nos vimos utilizando, não faz referência aos tecidos de linho; não obstante, São Paulo monopoliza praticamente a produção de linho puro. Cabe-lhe, ainda, a primazia na produção de casimiras e tecidos de lã. Merecem destaque, também, além dos fios e tecidos, a produção de barbantes, cordoalhas, sacos, linhas para coser, meias, artigos de malharia, passamanaria e tapeçaria, artefatos de lona, etc.

As matérias-primas consumidas pela indústria têxtil são, em sua maioria, de origem nacional. A indústria de tecidos de algodão é alimentada pelos algodoads do Estado de São Paulo e do Nordeste Brasileiro. A indústria da lã repousa nos fornecimentos oriundos dos centros produtores localizados no Rio Grande do Sul, e do exterior, na África do Sul e na Austrália. Importamos também fios de lã inglesa, que são empregados na confecção de casimiras. A indústria da juta tem estimulado o seu cultivo entre nós, mas a produção nacional ainda é insuficiente para atender às necessidades desse ramo industrial. Situação mais ou menos idêntica ocorre com as indústrias do linho e da seda natural, que ainda dependem da importação de grande parte da matéria-prima que consomem, apesar dos progressos do cultivo do linho no Rio Grande do Sul e da sericicultura no próprio Estado de São Paulo.

Tal como as matérias-primas, os capitais investidos na indústria têxtil são, em sua quase totalidade, de origem nacional. Em 1948, os capitais aplicados nesse grupo de indústrias somavam Cr\$ 2 736 566 579,00, distribuídos entre 1 007 estabelecimentos fabris. Como se pode verificar, a média por fábrica é muito baixa. Tal fato se explica pelo predomínio da pequena instalação fabril, a que já fizemos referência. Somente 22 empresas têxteis, em 1949, possuíam capitais superiores a 10 milhões de cruzeiros, sendo que, com aplicações superiores a 50 milhões, havia apenas 5. Estes capitais, em parte, originaram-se de atividades agrícolas e comerciais e, em parte, da reinversão dos lucros da própria atividade

---

(36) Sodré (Nelson Werneck), ob. cit. cap. I.

industrial. Normalmente, a fábrica de tecidos é posta em funcionamento pelo espírito de audácia de um empreendedor que recorre aos seus próprios parentes ou aos seus amigos e conhecidos para levantar o capital inicial; a rigor, é um tipo de sociedade anônima de cunho familiar, garantida apenas por capitais domésticos.

Apesar de sua importância na economia industrial de São Paulo, a indústria têxtil não originou uma paisagem característica, semelhante, por exemplo, àquela que podemos observar na região de Sorocaba. A ausência de uma paisagem maciça de fiações e tecelagens decorre da predominância dos estabelecimentos de pequenas dimensões. Houve, inicialmente, uma tendência para a concentração de grandes estabelecimentos fabris nos bairros da Mooca e do Brás. Tal concentração, porém, não chegou a adquirir grande densidade. As fábricas de tecidos ocultam-se na paisagem urbana, envolvidas pelas instalações de outros tipos de indústrias, como as metalúrgicas, de calçados, de produtos alimentícios, de bebidas, etc. Apenas uma ou outra, de grande vulto, atrai a atenção do observador mais atilado. Pertencem elas — grandes, médias ou pequenas fábricas — à grande área industrial que se estabeleceu ao longo do eixo da *Estrada de Ferro Santos-Jundiaí*, desde o bairro da Lapa e da Água Branca até aos confins do município de Santo André. Embora não a domine inteiramente, a indústria têxtil tem, nessa grande área metropolitana, a prerrogativa do pioneirismo.

### *As indústrias de alimentação*

As indústrias de alimentação (produtos alimentícios, bebidas e estimulantes) equívaram-se às indústrias têxteis pelo número de suas fábricas, pelo contingente operário utilizado e pelos capitais que lhes dão vida. Como aquelas, também são antigas e utilizam, em grande parte, matérias-primas nacionais de origem agrícola e pastoril. Ambos os tipos de indústrias ainda se assemelham no que se refere ao destino de sua produção: excetuada a carne congelada e em conserva, os demais produtos alimentícios produzidos na região de São Paulo destinam-se ao mercado interno. No entanto, ao contrário da indústria têxtil, grandes inversões de capitais estrangeiros foram realizadas em determinados setores das indústrias de alimentação, particularmente nos da carne (“*Armour*”, “*Wilson*”), do trigo (“*Moinho Santista*”) e dos óleos vegetais (“*Anderson Clayton*”, “*Moinho Santista*”). Em contraposição ainda com

as primeiras, há grupos de indústrias alimentícias inteiramente dependentes da importação de matéria-prima estrangeira, como ocorre com as de moagem de trigo.

Para maior facilidade de nosso estudo, vamos reunir as indústrias de produtos alimentícios e conexos em três grupos distintos: 1) o das indústrias de transformação primária da matéria-prima; 2) o das indústrias abastecedoras do mercado local; 3) o da produção de artigos exportáveis. Tais distinções, embora tenham fundamento real, não implicam divisões estanques entre um tipo e outro; servem, quando muito, para definir as características essenciais de cada um no interior do seu grupo industrial.

No primeiro grupo destaca-se, desde logo, a indústria da *moagem do trigo*, de origem relativamente recente e representada, entre outras, pelo “Moinho Santista”, “Indústrias Reunidas F. Matarazzo”, “Indústrias Minetti Gamba”, “Moinhos Paulistas”, etc. Das 13 firmas que, em 1945, realizavam a moagem do trigo na região de São Paulo, apenas duas foram criadas antes de 1930; anteriormente, a quase totalidade do produto consumido pelos paulistanos era importada sob a forma de farinha de trigo. A importação do trigo em grão, assim como o desenvolvimento de nossa produção tritícola, provocou o aparecimento de diversos moinhos. Esta indústria apresenta, todavia, elevado grau de concentração, achando-se os principais moinhos paulistanos sob o contróle direto dos grandes trustes internacionais do trigo. Das 13 firmas existentes em 1945 com o capital global de 82 772 138 cruzeiros, apenas 5 correspondiam a uma inversão total de 81 209 245 cruzeiros — cifras que servem para nos dar a justa medida das características econômicas apresentadas pela indústria do trigo em São Paulo.

Não possuímos dados precisos sobre a marcha da produção da farinha de trigo na região de São Paulo. O inquérito industrial promovido pelo Conselho Nacional de Estatística, em 1950, refere-se a uma produção de 152 701 041 quilos de farinha no município da Capital, sem especificar, todavia, se se tratava apenas da farinha de trigo ou se incluía outros tipos, como as de milho, mandioca, etc. O movimento de importação de grão e farinha de trigo, nos últimos anos, mostra o crescente desenvolvimento da indústria moageira no Brasil. Sendo São Paulo um dos mais importantes centros de consumo e de distribuição da farinha, é de se supor que lhe pertença a maior porcentagem das cifras referentes à importação nacional, que apresentou o seguinte desenvolvimento, entre 1944 e 1950:

## BRASIL

## Importação de grão e farinha de trigo

(em toneladas)

| ANOS   | TRIGO EM GRÃO | FARINHA<br>DE TRIGO |
|--------|---------------|---------------------|
| 1944.. | 1 200 938     | 72 841              |
| 1945.. | 1 090 327     | 141 693             |
| 1946.. | 211 636       | 244 268             |
| 1947.. | 368 520       | 463 157             |
| 1948.. | 312 977       | 402 219             |
| 1949.. | 802 655       | 133 749             |
| 1950.. | 1 228 372     | 6 661               |

O período que vai de 1946 a 1948 assinala um progressivo decréscimo da importação de trigo em grão, ao mesmo tempo que um progressivo aumento da importação da farinha; corresponde à época de desajuste de nossas relações comerciais com a Argentina, principal fornecedor do trigo consumido pelo país. Nessa ocasião, o Brasil voltou-se, então, para o Canadá e os Estados Unidos, importando dali o produto já transformado. Verifica-se, por outro lado, que a indústria do trigo está sujeita a variações de funcionamento, que só poderosas organizações podem suportar. A este respeito, cabe assinalar que, excetuadas algumas poucas firmas altamente especializadas, a maioria dedica-se também a outras atividades industriais, como a da produção têxtil, óleos vegetais, etc.

A *refinação de açúcar* constitui outro tipo de atividade industrial que pode ser incluído no primeiro grupo. As refinarias não trabalham apenas para o mercado local; o mercado regional interfere em sua capacidade e volume de produção. Embora a refinação de açúcar não realize uma transformação primária (pois esta se efetua nas usinas), o artigo que produz pode ser tanto de uso direto quanto indireto. O açúcar é matéria-prima básica de inúmeras outras indústrias de produtos alimentícios e também farmacêuticos.

Como a do trigo, a indústria do açúcar apresenta elevado grau de concentração: a produção de açúcar refinado, na região de São Paulo, é realizada por apenas 7 refinarias das quais duas concentravam, em 1945, um capital global de 57 349 607 cruzeiros, enquanto as 5 restantes possuíam, em

conjunto, um capital de 5 805 742 cruzeiros. Outra característica sua é o elevado grau de mecanização, do que resulta a utilização de um número extremamente modesto de trabalhadores: as 7 refinarias existentes em 1945 não possuíam mais do que 350 operários. A “Companhia União dos Refinadores” representa um dos mais poderosos grupos ligados à indústria de refinação de açúcar.

A produção de açúcar refinado, na região de São Paulo, depende dos fornecimentos oriundos das usinas nordestinas e paulistas. Devido à ausência de dados utilizáveis, torna-se impossível determinar as porcentagens correspondentes a cada um desses centros fornecedores. Para o açúcar nordestino temos os dados de importação pelo pôrto de Santos entre 1941 e 1943 (em quilos):

| A N O S   | AÇÚCAR NÃO REFINADO | AÇÚCAR REFINADO |
|-----------|---------------------|-----------------|
| 1941..... | 161 498 692         | 27 570 318      |
| 1942..... | 119 109 416         | 7 179 160       |
| 1943..... | 97 927 015          | 8 559 480       |

A progressiva redução de volume verificada na importação, em tal período, foi uma consequência direta da presença de submarinos alemães em águas brasileiras. De 1943 a 1946, principalmente, registrou-se uma crise bastante séria no sistema de abastecimento de açúcar para toda a porção meridional do Brasil. Nessa época, a produção paulista (que até então atendia a 30% do consumo do Estado) passou a atender a mais de 60% (1942 — 61,4%).

A produção industrial do açúcar no Estado é limitada pelas quotas de produção dos canaviais paulistas e pelas quotas de importação de açúcar do Nordeste. Para as três maiores refinarias de São Paulo, por exemplo, a resolução n.º 108-45, de 27 de junho de 1945, do Instituto do Açúcar e do Alcool, estabeleceu as seguintes quotas, quanto à procedência do açúcar por elas utilizado (em sacas):

|                                        | PERNAMBUCO | ALAGOAS | SERGIPE | SÃO PAULO |
|----------------------------------------|------------|---------|---------|-----------|
| “Companhia União dos Refinadores”..... | 295 238    | 96 933  | 47 236  | 83 520    |
| “Companhia Usinas Nacionais”.....      | 129 166    | 42 408  | 20 666  | 36 540    |
| “Refinaria Tupi”.....                  | 129 166    | 42 408  | 20 666  | 36 540    |



A indústria do açúcar, como se vê, é uma indústria rigidamente controlada pelo Estado. Sua capacidade de produção não é inteiramente aproveitada devido às restrições impostas pela nossa legislação açucareira.

No grupo das indústrias alimentares incluem-se a *panificação*, a *torrefação* e a *moagem do café*, a *pasteurização do leite* e produtos derivados, etc. A panificação é, em regra, realizada em pequenos estabelecimentos de caráter comercial (confeitarias e mercearias); ultimamente, porém, algumas poucas firmas vêm-se dedicando exclusivamente à panificação (como a "Pão Americano Pullmann S. A." e o "Nosso Pão", que realizam, praticamente, a produção industrial do pão e de outros produtos ligados à farinha de trigo e possuem uma clientela representada principalmente por comerciantes varejistas revendedores). A torrefação e a moagem do café apresentam-se como indústrias especializadas e, salvo exceções, sob a forma de pequenos estabelecimentos. A "Companhia União dos Refinadores" e a "Companhia Jardim de Cafés Finos" constituem algumas dessas poucas exceções: a primeira tinha, em 1945, um capital superior a 30 milhões de cruzeiros e dedica-se à torrefação e à moagem do café, ao mesmo tempo que à refinação do açúcar; a segunda produz, além do café torrado e moído, particularmente farinhas e massas.

Segundo o "Catálogo das Indústrias do Município da Capital" (37), tínhamos, em 1945, 537 panificadoras e 54 estabelecimentos destinados à torrefação e à moagem do café; excetuada a "Companhia União dos Refinadores", apenas duas torrefações possuíam capitais superiores a 2 milhões de cruzeiros e duas panificadoras com capitais superiores a 1 milhão.

Em 1947, a produção de café torrado e moído e a produção de pão alcançaram, respectivamente, os totais de 16 977 360 e 55 792 985 quilos, no valor global de 460 450 000 cruzeiros.

Todavia, depois das refinarias e dos moinhos, o mais importante setor dentro das indústrias de alimentação é formado pelo grupo que produz artigos exportáveis, tais como conservas, massas, biscoitos, óleos vegetais, laticínios, etc. Em 1945, nada menos de 277 estabelecimentos deste gênero foram registrados na Capital paulista, assim repartidos:

---

(37) DEPARTAMENTO ESTADUAL DE ESTATÍSTICA — *Catálogo das Indústrias do Município da Capital*, São Paulo, 1945.

| PRODUTOS                              | ESTABELECIMENTOS |
|---------------------------------------|------------------|
| Conservas e condimentos.....          | 60               |
| Massas alimentícias e biscoitos..     | 59               |
| Carnes e derivados.....               | 55               |
| Chocolate, bombons, balas, etc..      | 44               |
| Lactícínios.....                      | 22               |
| Gorduras (animais e vegetais) e banha | 10               |
| Óleos comestíveis.....                | 9                |
| Diversos..                            | 18               |

Pelos capitais nela invertidos e pelo volume e valor da produção, a *indústria da carne* e derivados ocupa o primeiro lugar no setor dos produtos alimentícios, apresentando feições muito próprias; pela natureza e destino da produção, poderia ser incluída nos segundo e terceiro grupos de indústrias atrás referidos. Dos 55 estabelecimentos existentes em 1945, nada menos de 45 eram modestas empresas produtoras de artigos para consumo local, vivendo à base de capitais extremamente medíocres. O grande setor da indústria da carne corresponde à frigorificação e à produção de carnes em conserva; é controlado por capitais estrangeiros e visa essencialmente à produção de artigos de exportação. Somente duas empresas — a “Companhia Armour do Brasil”, com suas instalações na Lapa (Vila Anastácio), e a “Companhia Wilson do Brasil”, estabelecida em Osasco — produzem a quase totalidade da carne exportada e possuíam, em 1945, um capital global de 132 670 610 cruzeiros; os demais estabelecimentos do gênero, reunidos, não contavam com um capital senão de 4 121 234 cruzeiros.

Também na produção de *óleos vegetais* desempenha o capital estrangeiro grande atuação, destacando-se a produção de óleo de caroço de algodão, realizada por 4 empresas, das quais duas — “Anderson Clayton” e “Moinho Santista” —, constituídas por capitais estrangeiros, representavam, em 1945, nada menos de 68% dos capitais invertidos nessa atividade industrial. Todavia, além do óleo de caroço de algodão, ainda são produzidos em São Paulo óleos de mamona, de amendoim, de babaçu, etc. Em 1950, a produção total de óleos vegetais foi de 14 520 062 quilos, correspondendo a 53,2% da produção do Estado.

Os demais grupos de indústrias alimentares, que integram o parque manufatureiro paulista, assim se apresentavam, em 1950, quanto ao volume (em quilos) e ao valor da produção (em Cr\$ 1 000,00):

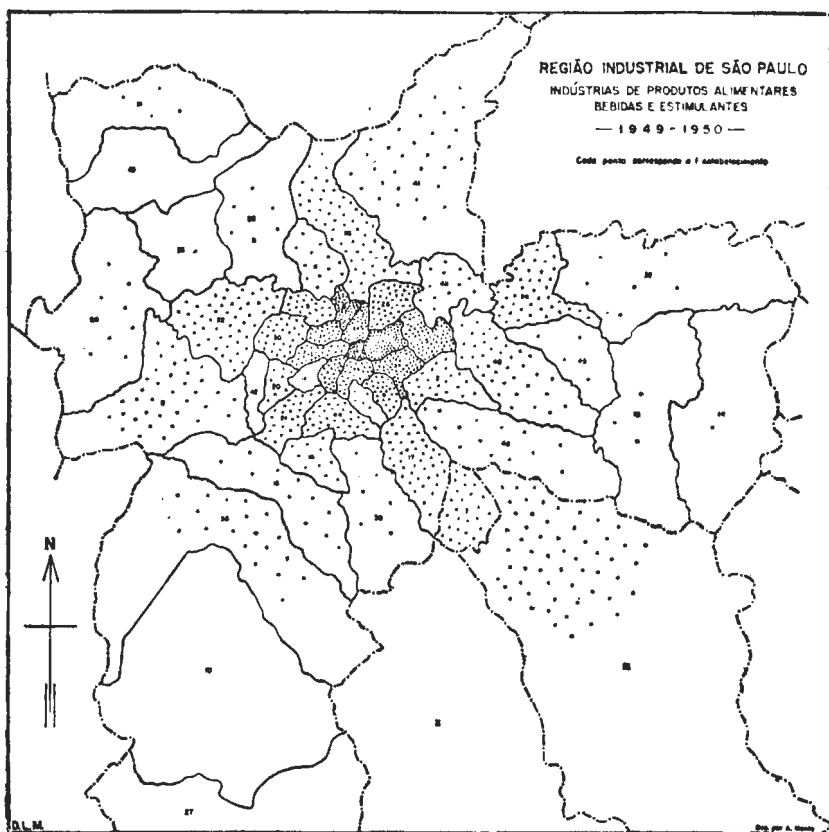
| PRODUTOS               | ESTADO DE<br>SÃO PAULO |       | MUNICÍPIO DA<br>CAPITAL |       |
|------------------------|------------------------|-------|-------------------------|-------|
|                        | Volume                 | Valor | Volume                  | Valor |
| Massas alimentícias..  | 53 085 884             | 378,0 | 20 998 621              | 195,0 |
| Biscoitos, bolachas... | 11 449 342             | 163,0 | 9 436 879               | 142,0 |
| Doces em conserva...   | 14 610 733             | 100,7 | 7 753 600               | 52,1  |
| Banha....              | 6 788 895              | 103,0 | 3 418 578               | 50,0  |
| Charque....            | 20 769 141             | 222,5 | 2 808 579               | 30,8  |
| Laticínios..           | 26 635 412             | 517,1 | 1 691 573               | 45,0  |

A indústria de massas alimentícias é uma das que mais rapidamente se desenvolveram na Capital e sua importância decorre da influência exercida pela imigração italiana em nosso regime alimentar. A área de influência paulista é, normalmente, uma área de grande consumo do macarrão e similares. Para se ter uma idéia precisa dêsse desenvolvimento basta lembrar que, em 1947, a produção de massas alimentícias, na Capital, foi de 14 336 516 quilos; por conseguinte, de 1947 a 1950, houve um aumento médio de mais de 2 000 000 de quilos por ano de produção.

As indústrias de banha, charque e laticínios têm pouca significação na economia industrial paulistana; elas apenas aproveitam os resíduos de indústrias congêneres.

A indústria do chocolate constitui importante atividade no setor das indústrias alimentares, contando o município da Capital com algumas das maiores fábricas do país, entre as quais se destacam a "Lacta", a "Gardano", a "Kopenhagen", etc.

Resta-nos fazer uma referência às *bebidas e estimulantes*, aqui associadas aos produtos alimentícios, não por conveniência, mas por imposição dos precários informes estatísticos de que nos pudemos valer. Em 1945, existiam 54 estabelecimentos industriais dedicados à produção de bebidas diversas, inclusive xaropes, licores, uísque e vodka. Todavia, é a produção de cerveja e de refrigerantes a base dessa atividade. A mais antiga e importante fábrica de bebidas da Capital paulista é a "Companhia Antártica Paulista", que, em 1945, tinha um capital de 193 227 128 cruzeiros invertido apenas em suas instalações locais; constitui, hoje, uma verdadeira força eco-



*Repartição geográfica dos estabelecimentos da indústria de produtos alimentares, bebidas e estimulantes, na região de São Paulo (1949-50). Cada ponto corresponde a um estabelecimento.*

nômica, com uma rede de filiais que se estende através do Estado e do próprio país. Seguem-se-lhe em importância a “Companhia Cervejaria Brahma” (cuja sede é no Rio de Janeiro) e a “Companhia Progresso Nacional”. As demais, excetuadas duas ou três com capitais superiores a um milhão de cruzeiros, são modestos estabelecimentos, que funcionam exclusivamente à base do mercado local. Em 1950, a produção de cerveja foi de 180 015 597 garrafas. Não menos significativa é a produção de refrigerantes, cujo consumo se torna elevado, sobretudo nos meses quentes, embora não disponhamos de dados estatísticos que venham comprovar a afirmativa; capitais estrangeiros, associados a capitais nacionais, abriram

novos horizontes nesse setor, introduzindo no consumo bebidas originárias dos Estados Unidos e hoje mundialmente difundidas, como a "Coca-Cola", o "Crush" e o "Seven-Up", sérios concorrentes dos vários tipos de "Guaranás", de produção legitimamente nacional.

Pelo valor de sua produção, as indústrias de produtos alimentícios e de bebidas constituem o mais importante setor do parque industrial paulistano, depois das indústrias têxteis. Em 1950, assim se apresentavam elas no município da Capital:

|                                     |                       |
|-------------------------------------|-----------------------|
| Número de estabelecimentos..        | 427                   |
| Pessoal empregado.....              | 24 416                |
| Valor da matéria-prima consumida... | Cr\$ 3 150 365 000,00 |
| Despesa com energia elétrica.....   | Cr\$ 22 675 000,00    |
| Valor da produção.....              | Cr\$ 4 966 018 000,00 |

Excetuadas as indústrias de moagem do trigo e da frigorificação da carne, as demais repartem-se indiferentemente pelos diversos bairros da Capital. A indústria do trigo, pela dependência do produto importado através de Santos, tende a se concentrar ao longo da "E. F. Santos-Jundiaí". A indústria da carne, muito pelo contrário, dependendo do abastecimento procedente do interior do Estado (que, por sua vez, recebe o gado oriundo do Triângulo Mineiro, do Sul de Goiás e do Sul de Mato Grosso), procurou localizar-se às margens da "E. F. Sorocabana" e não longe da "E. F. Santos-Jundiaí"; ali se encontram os grandes estabelecimentos da "Armour" e da "Wilson", como já foi dito. As demais indústrias distribuem-se ao longo do eixo Oeste-Leste, mais pela abundância da mão-de-obra, ali concentrada, do que pelas facilidades oferecidas na obtenção da matéria-prima, embora seja inequívoco o papel representado pelas vias-férreas que cortam a cidade naquele sentido (Veja Carta à pág. 54).

### *As indústrias metalúrgicas e mecânicas*

No setor das indústrias metalúrgicas e mecânicas, a posição de São Paulo, considerada em face das grandes regiões industriais do Mundo, é extremamente modesta; trata-se de uma natural decorrência do atraso relativo em que se encontram nossas indústrias de base, como a siderurgia e a metalurgia dos minerais não-ferrosos. No entanto, considerada em face de outras regiões do Brasil, sua situação é realmente excepcional, sobretudo se levarmos em conta que a região de

São Paulo e o próprio Estado são das mais pobres sob o ponto de vista das riquezas minerais.

Em 1950, era a seguinte a situação das indústrias metalúrgicas e mecânicas no país(38):

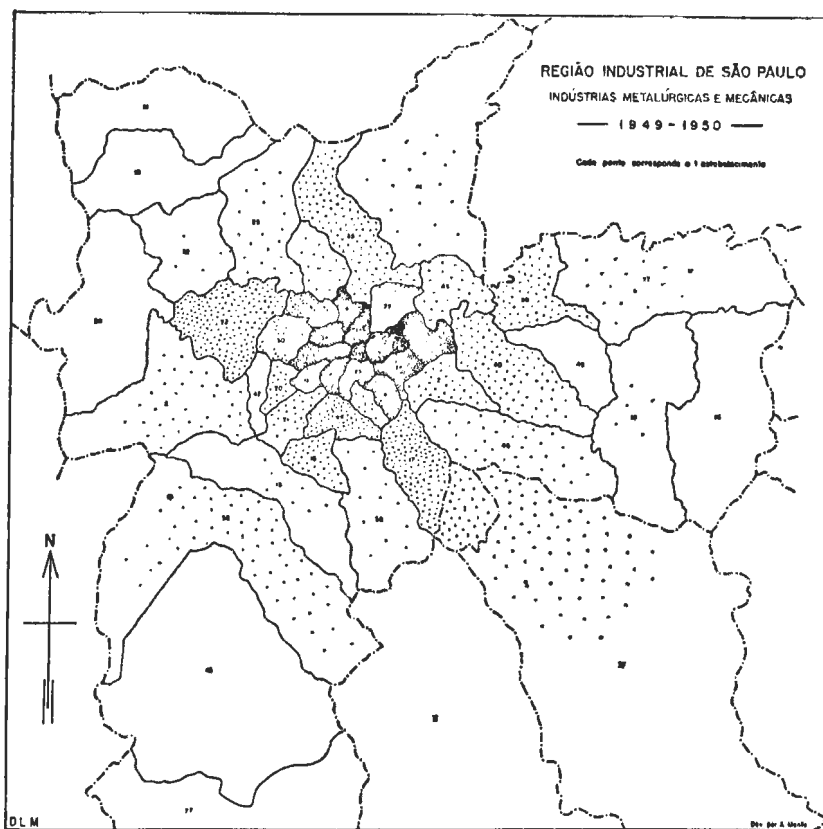
|                            | ESTABELECIMENTOS | OPERÁRIOS |
|----------------------------|------------------|-----------|
| São Paulo (Estado) . .     | 1 546            | 56 842    |
| Distrito Federal . . . . . | 402              | 12 870    |
| Rio Grande do Sul . . .    | 374              | 9 877     |
| Minas Gerais . . . . .     | 231              | 16 242    |
| Rio de Janeiro . . . . .   | 85               | 7 639     |
| BRASIL . . . . .           | 2 969            | 110 037   |

Nesse mesmo ano, a Capital do nosso Estado possuía 892 estabelecimentos metalúrgicos e de indústria mecânica, dando trabalho para 49 469 operários. Como se vê, sua posição é de inquestionável liderança em tal setor da vida industrial brasileira, não obstante apresentar um número médio de operários por fábrica inferior ao dos Estados do Rio de Janeiro e Minas Gerais, fato que facilmente se explica por contarem tais unidades da Federação com usinas siderúrgicas da importância das que se localizam em Volta Redonda ("Companhia Siderúrgica Nacional") e em Sabará e Monlevade ("Comp. Siderúrgica Belgo-Mineira"), além de muitas outras.

Tal posição de liderança, todavia, deve ser encarada mais como o reflexo de nosso precário desenvolvimento no setor das indústrias básicas do que como testemunho real de um grande centro metalúrgico-mecânico em São Paulo; em 1950, por exemplo, o valor da produção desse grupo de indústrias, no município da Capital, foi de apenas 3 941 764 000 cruzeiros, isto é, uma cifra inferior à representada quer pela indústria têxtil, quer pela de produtos alimentícios.

Não obstante os complexos problemas que devem enfrentar, as indústrias de *máquinas, aparelhos, instrumentos e acessórios* têm apresentado uma notável capacidade de desenvolvimento: de 483 estabelecimentos, em 1945, passamos para os 892 registrados em 1950. Tal aumento não foi somente de caráter quantitativo; a partir de 1945, houve sensível melhoria na técnica de produção, tanto no que se refere ao equipamento, como à qualidade dos produtos; e isto bem pode ser avaliado se atentarmos para as cifras referentes à

(38) Cf. *Sinopse Preliminar do Censo Industrial* — Recenseamento Geral do Brasil — 1950, ed. I. B. G. E., Rio de Janeiro.



*Repartição geográfica dos estabelecimentos das indústrias metalúrgicas e mecânicas, na região de São Paulo (1949-50). Cada ponto corresponde a um estabelecimento.*

importação de máquinas, aparelhos e utensílios para trabalhar metais, por nosso país:

| ANOS      | VOLUME    | VALOR        |
|-----------|-----------|--------------|
|           | (quilos)  | (Cr\$ 1 000) |
| 1949..... | 327 963   | 10 700       |
| 1950..    | 1 948 795 | 56 800       |
| 1951..... | 2 409 385 | 70 800       |

A cidade de São Paulo, pela importância de sua indústria metalúrgica, foi a que mais contribuiu para êsse substancial aumento registrado nas importações.

A característica essencial da nossa indústria de maquinarias reside na dependência em que se encontra, não apenas de matérias-primas essenciais, mas, também, de máquinas de fazer máquinas. O panorama atual desta indústria, portanto, por mais promissor que seja, não nos deve iludir. Na realidade, a recente fase deve ser classificada como um ensaio, uma espécie de experiência necessária para o desenvolvimento de uma verdadeira indústria de metais, que independa tanto quanto possível de matérias-primas, maquinarias, produtos semimanufaturados e combustíveis procedentes de fora do país. Não basta, evidentemente, montar ou construir máquinas; torna-se necessário que sejam elas montadas e construídas a expensas dos elementos fornecidos pelas indústrias básicas do país.

A indústria paulistana, nesse particular, representa um papel semelhante ao de uma agência ou oficina de montagem de peças compradas lá fora, além de ser um bom freguês das indústrias metalúrgicas estrangeiras. Luta-se, porém, contra tal situação, e as manifestações exteriores de tal luta são dadas pelo crescente aumento de produção da indústria de artefatos de metal e de maquinarias. A Capital paulista já produz uma série de artigos que até muito recentemente eram importados, tais como enxadas, foices, pás, martelos, pregos, parafusos, artefatos de metal para construções, artigos de cutelaria, utensílios de cozinha, etc. Boa parte da matéria-prima utilizada nessa produção (particularmente o ferro gusa) procede de Volta Redonda e das usinas siderúrgicas de Minas Gerais. Superada esta fase, estamos entrando na etapa de produção de máquinas e artigos diversos, que requer maiores capitais, operariado mais especializado, instalações mais amplas e melhor equipadas, além de matéria-prima de qualidade superior à que produziam, até há pouco, as nossas usinas siderúrgicas e metalúrgicas. Geladeiras, máquinas de lavar roupa e louças, refrigeradores, fogões elétricos e de gás, máquinas de costura, maquinaria agrícola, etc. etc., — uma longa lista dos mais variados artigos, agora produzidos no parque manufatureiro da Paulicéia. Contribuem para essa produção muitas indústrias, como a “Arno”, a “Walita”, a “Spam”, etc.

Quem se limitar ao exame da carta de distribuição das indústrias metalúrgicas e mecânicas na região de São Paulo poderá vir a ter uma idéia falsa da paisagem que procura representar gráficamente. Na realidade, os 892 estabelecimentos existentes em 1950 são, em sua maioria, pequenas oficinas mecânicas que nada fabricam, mas se limitam a consertar ou reformar peças metálicas. No “Catálogo das Indústrias do Município da Capital”, são arroladas, no grupo em aprêço, as oficinas de consêrto, tais como modestas funilarias, ferrarias, ourivesarias, oficinas mecânicas para automóveis, etc.

Em 1945, assim se repartiam os estabelecimentos do grupo em estudo, com capitais superiores a 500 000 cruzeiros:



| CAPITAIS EMPREGADOS<br>(em cruzeiros) | ESTABELECIMENTOS |
|---------------------------------------|------------------|
| De 500 000 a 1 000 000...             | 37               |
| De 1 000 000 a 5 000 000...           | 49               |
| De 5 000 000 a 20 000 000...          | 16               |
|                                       | 102              |

Uma indústria assim fracionada (e aqui aparece a mesma característica geral que assinalamos para as indústrias têxteis e alimentícias) não pode criar nenhuma paisagem típica. Todavia, pela sua maior concentração em *Santo André* e *São Caetano do Sul*, vamos ali encontrar algo que, se não corresponde exatamente às áreas industriais do Velho Mundo ou dos Estados Unidos, pelo menos pode ser considerado o embrião dessas regiões altamente industrializadas. Já na cidade de São Paulo o mesmo não acontece: os estabelecimentos fabris de tal grupo se diluem na complexa estrutura da grande metrópole.

### *As indústrias químicas e farmacêuticas*

O desenvolvimento das indústrias químicas e farmacêuticas, no Brasil, é bastante recente, o que explica o muito de incipiente que nelas encontramos. Comparando-as com as de regiões que podem ser consideradas como padrões em tal ramo da atividade industrial, podemos aceitar a opinião de BONILLA, segundo a qual “a indústria química no Brasil ainda não tomou a feição de uma indústria propriamente dita(39)”. Continuamos a importar matéria-prima para a elaboração de diversos de seus produtos, ao mesmo tempo que exportamos, em bruto, muitas outras matérias-primas que poderiam receber, aqui, pelo menos os primeiros tratamentos industriais. Daí a imaturidade reinante nesse setor, cuja participação no valor total da produção brasileira, em geral, e na paulista, em particular, continua sendo modesta, como podemos verificar pelos seguintes dados, em porcentagens sobre o valor da produção total da indústria:

(39) BONILLA (C. F.) — *Indústria Química — A Missão Cooke no Brasil* (Relatório), ed. Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, 1949.

| A N O S  | BRASIL | SÃO PAULO<br>(Estado) |
|----------|--------|-----------------------|
| 1940.. . | 10,25  | 11,32                 |
| 1950.. . | 10,86  | 13,38                 |

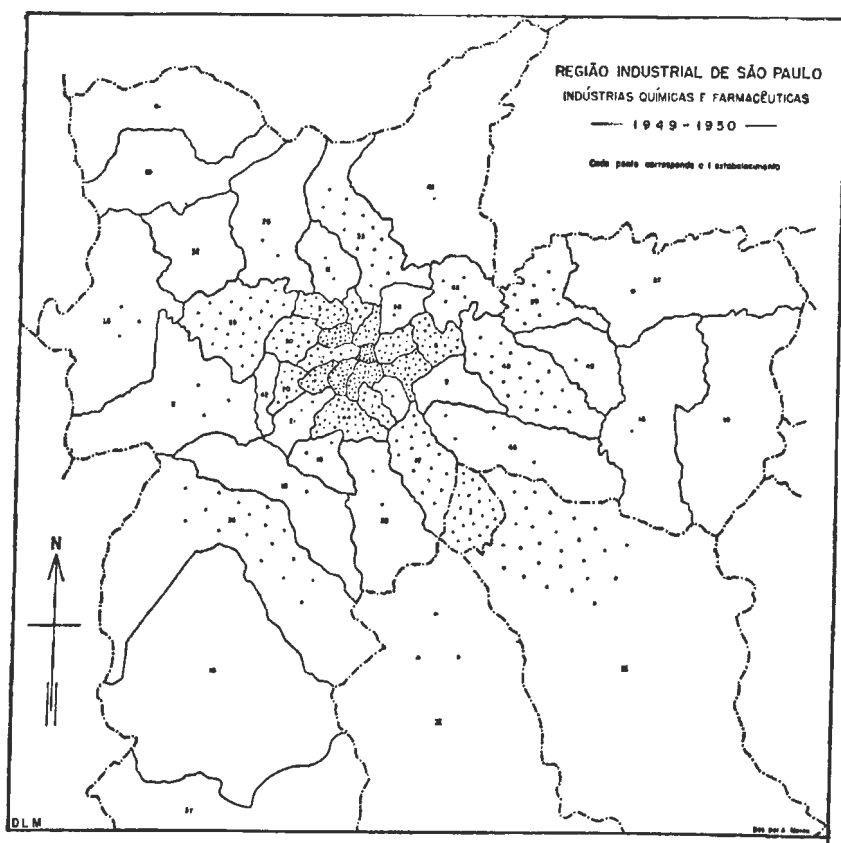
Embora estejam ainda longe de satisfazer a maior parte das necessidades internas, tanto pelo volume quanto pela qualidade de sua produção, é inegável que as indústrias químicas se vêm desenvolvendo ininterruptamente no Estado e, em particular, na Capital. Em 30 anos, quadruplicou o número de estabelecimentos e decuplicou o operariado, conforme o atestam os dados abaixo, referentes ao Estado de São Paulo, mas refletindo a situação da Capital, embora também incluam as indústrias de borracha, papel e papelão:

| A N O S  | ESTABELECIMENTOS | PESSOAL |
|----------|------------------|---------|
| 1920.. . | 265              | 5 521   |
| 1940.. . | 636              | 21 580  |
| 1950.. . | 1 014            | 50 315  |

A êsse progresso numérico correspondeu, também, uma não menor diversificação dos artigos produzidos: da simples produção de sabão e sabonetes, cal, álcool, etc., passou-se ao fabrico de ácidos, silicatos, óxidos, sulfatos, etc. — enfim, uma extensa gama de produtos, além de produtos diversos para as indústrias têxteis, alimentícias, de couros e peles, para a agricultura, etc.

O exame da situação atual apresentada por êsse setor industrial permite-nos distinguir dois rumos muito nítidos, os quais deverão marcar sua futura trajetória: 1. o da industrialização das matérias-primas nacionais, por forma a evitar sua exportação em estado não industrializado; 2. a utilização das matérias-primas importadas, particularmente na indústria dos produtos derivados do carvão, do petróleo, do enxôfre, etc. No primeiro caso inclui-se a industrialização da borracha amazônica, a produção de extratos de café, do ácido sulfúrico retirado da pirita, de entorpecentes e produtos medicinais à base de plantas brasileiras.

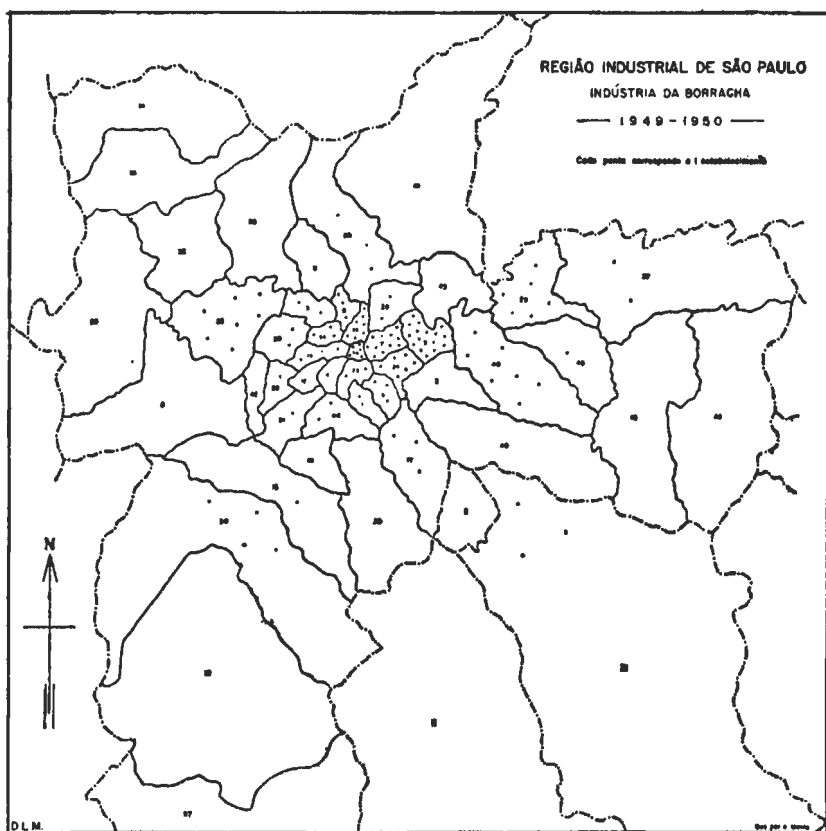
Tal como a química, a indústria de produtos farmacêuticos vem alcançando apreciável desenvolvimento, sendo fabri-



*Repartição geográfica dos estabelecimentos das indústrias químicas e farmacêuticas, na região de São Paulo, em 1949-50. Cada ponto representa um estabelecimento.*

cados na região de São Paulo medicamentos de toda sorte, o que a torna, em muitos casos, inteiramente auto-suficiente. No conjunto, porém, nossa indústria farmacêutica depende largamente da importação de matérias-primas essenciais.

A indústria química e farmacêutica, na região de São Paulo, é constituída por inúmeros pequenos estabelecimentos, embora já existam algumas grandes fábricas, comparáveis às das grandes regiões industriais do Mundo; é o caso da "Companhia Nitro-Química Brasileira" (em São Miguel Paulista), da "Companhia Química Rhodia" (em Santo André), do "Instituto Medicamenta Fontoura", do "Laboratório Paulista de Biologia", Fábrica de Penicilina e outras mais, que surgem dispersas no interior do "Grande São Paulo".



*Repartição geográfica dos estabelecimentos da indústria da borracha, na região de São Paulo, em 1949-50. Cada ponto representa um estabelecimento.*

### *Outras indústrias paulistanas*

A região de São Paulo monopoliza, praticamente, a produção de *artefatos de borracha* do país: para um total de 93 estabelecimentos do gênero, existentes em 1950, nada menos de 54 estavam localizados no Estado de São Paulo e, destes, 44 no município da Capital. Foi a partir de 1930 que tal indústria passou a ter importância; o censo de 1920 não lhe faz referência e o de 1940 registrou, no Estado, a existência de 33 estabelecimentos. Em 1938, iniciou suas atividades a "Good-Year do Brasil" e, no ano seguinte, a "Firestone",

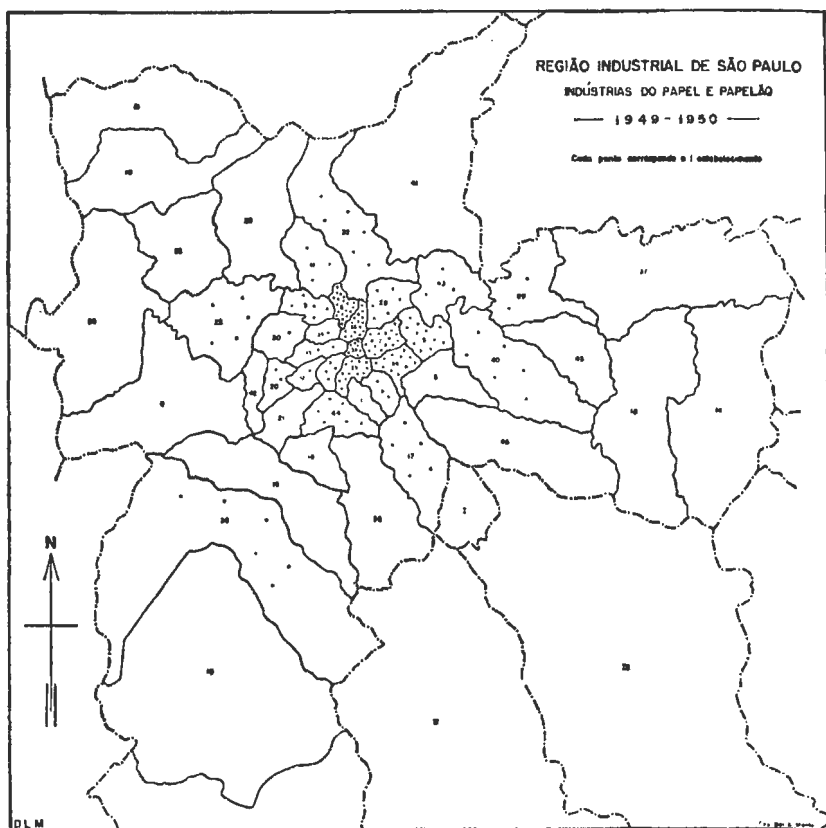
ambas alimentadas com capitais estrangeiros. Posteriormente, outras grandes firmas passaram a dedicar-se ao mesmo ramo industrial, a exemplo da "Pirelli" e da "Orion", esta última com capitais exclusivamente nacionais.

A grande indústria de pneumáticos e de câmaras-de-ar, além de outros artefatos de borracha, caracteriza-se por ser bastante concentrada. Como já assinalamos para outros tipos de indústria, as estatísticas podem levar-nos a lamentáveis erros de apreciação; isto porque englobam, sob mesma rubrica, fábricas da importância das que atrás foram citadas e simples oficinas de vulcanização e de recauchutagem de pneumáticos. Dos 45 estabelecimentos registrados em 1945, apenas 3 eram realmente produtores de pneumáticos e câmaras-de-ar. Tal cifra pouco se alterou; em compensação, surgiram muitas fábricas de artefatos de borracha para uso doméstico e para fins industriais. Do parque industrial paulistano saem produtos os mais diferentes, desde as chupetas até os pneumáticos para supercaminhões e para aviões. Em 1950, apenas a região de São Paulo lançou no mercado 2 067 741 pneumáticos, 1 498 019 câmaras-de-ar e 390 934 mangueiras.

Para se ter uma idéia do progresso desse setor da indústria, basta verificar o consumo de borracha pelas indústrias paulistas, num lapso de menos de 30 anos (em toneladas):

| A N O S  | QUANTIDADE |
|----------|------------|
| 1914..   | 3          |
| 1927..   | 393        |
| 1936..   | 2 234      |
| 1939..   | 4 200      |
| 1941.... | 7 975      |

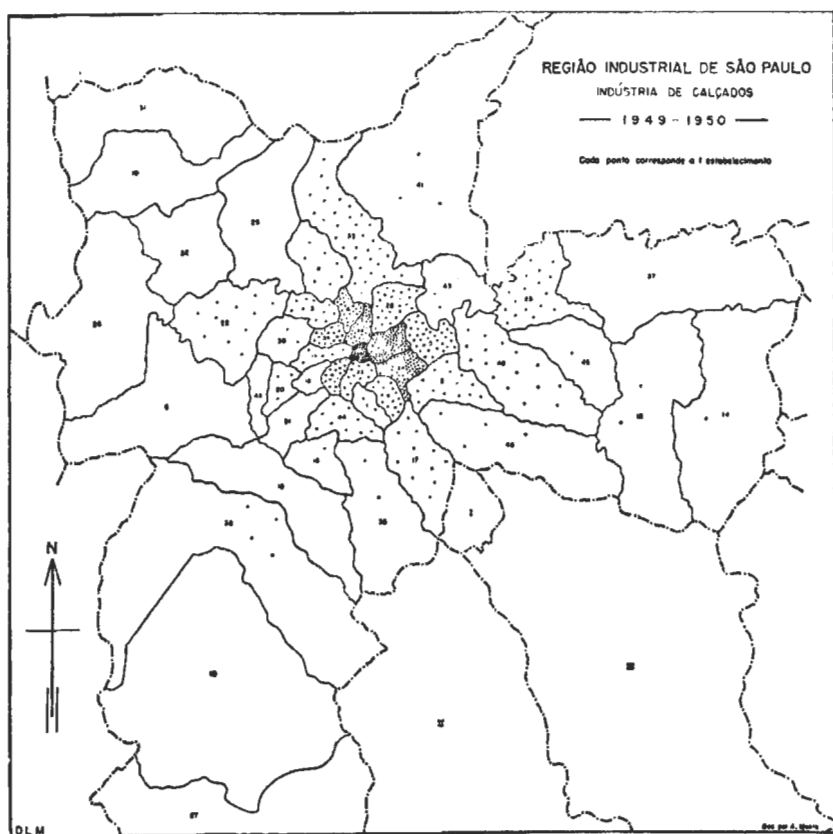
As cifras referentes à *indústria do papel e papelão* são um tanto contraditórias: o censo de 1950 registrou, no município da Capital, 140 estabelecimentos, ligados a tal indústria, ao passo que, segundo o "Catálogo das Indústrias do Município da Capital", existiam apenas 17, em 1945. Tudo parece indicar que a primeira das cifras citadas abrange também estabelecimentos que fabricam artigos escolares e de escritório (cadernos, livros em branco, caixas, cartões, etc.), ou produzem artigos utilizados na referida indústria. De qualquer forma, esse ramo da atividade industrial da região de São Paulo satisfaz às necessidades do consumo doméstico no que se refere a papéis para escritório, embalagem, revestimento de paredes, uso esco-



*Repartição geográfica dos estabelecimentos das indústrias de papel e papelão, na região de São Paulo (1949-50). Cada ponto representa um estabelecimento.*

lar, etc. Em 1950, a produção no município da Capital foi de 50 356 922 quilos de papel em geral, 12 600 095 quilos de papel para embalagem e 9 282 502 quilos de papelão. No que tange ao papel para imprensa, ainda continuamos a depender, em grande parte, da importação.

A nossa indústria do papel é inteiramente dependente de matérias-primas estrangeiras. Grandes esforços vêm sendo realizados para a utilização dos recursos florestais do país, particularmente os oferecidos pela região da Araucária ou dos Pinhais. Também o bagaço de cana tem sido experimentado e, em Piracicaba, a Usina "Monte Alegre" associou à sua produção açucareira uma fábrica de papel, utilizando exclusivamente tal produto. Por outro lado, a "Companhia Melhoramentos de São Paulo", uma das maiores empresas de produção de



*Repartição geográfica dos estabelecimentos da indústria de calçados, na região de São Paulo (1949-50). Cada ponto representa um estabelecimento.*

papel do Brasil, mantém importante plantação do pinheirinho junto à sua fábrica localizada em Caieiras, no desejo de libertar-se da matéria-prima estrangeira.

A indústria de calçados apresenta um aspecto original que, infelizmente, não pode ser devidamente apreciado, face à escassez de dados: trata-se do equipamento das fábricas daquele produto, equipamento que é cedido de aluguel por uma firma que o monopoliza — a “United Shoe”, estabelecida no Brasil após a primeira Guerra Mundial. Tal sistema tem entravado seriamente o desenvolvimento dessa indústria, apesar da reação dos industriais de calçados que procuram adquirir as necessárias máquinas, no país e no exterior. O crescente volume

de maquinaria importada reflete essa reação contra tão estranho monopólio; é o que se verifica pelo exame das cifras de importação de máquinas, aparelhos e utensílios para a indústria de calçados, referentes ao país:

| A N O S            | TONELADAS |
|--------------------|-----------|
| 1947..             | 86        |
| 1949.....          | 136       |
| 1951 (jan.º-set.º) | 225       |

Quanto à matéria-prima consumida, depende, êsse ramo da indústria, em boa parte, de suprimento do exterior, embora o crescente desenvolvimento de nossas indústrias de couros e peles e da borracha venha reduzindo, gradativamente, essa sujeição. Como as indústrias, via de regra, são atividades ligadas por liames interprofissionais, exercem umas sobre as outras uma influência estimulante, bastante benéfica. A indústria de calçados, por exemplo, tem estimulado o desenvolvimento das indústrias que lhe fornecem as indispensáveis matérias-primas; todavia, tal desenvolvimento é limitado pela capacidade de produção de calçados, dentro do país: cerca de um quarto da população rural brasileira não usa calçado ou o usa de maneira esporádica.

O "Catálogo das Indústrias do Município da Capital" enumera 646 estabelecimentos dedicados à fabricação de calçados, em 1945. Os recenseamentos de 1940 e 1950 não se referem isoladamente a êste setor, incluindo-o na rubrica "vestuário, calçados e artefatos de tecidos". Daqueles 646 estabelecimentos, somente 6 possuíam capitais superiores a 1 milhão de cruzeiros, 42 com capitais de 100 000 a 500 000 cruzeiros e 587 com capitais inferiores a 100 000 cruzeiros — o que bem demonstra o predomínio das pequenas fábricas e confirma o aspecto de artesanato que ainda caracteriza essa indústria. Entre as maiores fábricas podemos destacar a "Clark", a "Scatamacchia", "Alpargatas", etc.

Sob o rótulo de *indústria do vestuário* englobam-se atividades muito variadas: fabricação de chapéus, luvas, bolsas, meias, gravatas, suspensórios, ligas, botões, roupas, etc. Todos êstes produtos são fabricados, na região de São Paulo, em quantidade suficiente para satisfazer às necessidades do consumo local; as importações servem para atender certos caprichos da moda e do luxo. Quase tôdas são indústrias relativamente antigas e capacitadas a fornecer artigos de boa qualidade.



Todavia, pelo menos uma se destaca por ser muito recente em seu aspecto realmente industrial — a indústria de roupas feitas, em que sobressaem as “Lojas Garbo”, “José Silva”, “Assunção” etc.

Os alfaiates e as modistas continuam a representar importante papel no setor da confecção de roupas e vestidos, não se registrando nada que possa ser comparado à verdadeira estandardização do vestuário existente nos Estados Unidos. Todavia, assistimos inegavelmente a uma fase de transição, neste particular, graças à técnica de propaganda, às facilidades oferecidas através das vendas a crédito e às próprias dificuldades econômicas reinantes.

A *indústria do fumo*, na região de São Paulo, resume-se praticamente na fabricação de cigarros e surgiu durante a primeira Guerra Mundial; de fato, a primeira grande fábrica de cigarros data de 1916. Em seguida, outras vieram a instalar-se, umas tipicamente paulistas, algumas como filiais de fábricas cariocas. Ao mesmo tempo que se tem desenvolvido de maneira crescente, tal setor da indústria paulistana demonstra evidente tendência à concentração técnica e financeira: de 13 fábricas em 1945, passou-se a 10 em 1950 e a apenas 5 em 1953 (“Sudan”, “Castelões”, “Souza Cruz” etc.), sem que tal redução tivesse afetado o total de capitais nela invertidos e o volume da produção.

Em 1950, o município de São Paulo possuía 10 estabelecimentos destinados à produção de artefatos de fumo, que davam trabalho a 3 361 operários e produziram mercadorias no valor de Cr\$ 634 681 000,00.

### *A paisagem industrial de São Paulo*

A Capital paulista, a exemplo de outras muitas grandes cidades do Mundo, caracteriza-se pela multiplicidade de suas funções: por circunstâncias históricas, tornou-se a capital política e religiosa do Estado; por sua situação geográfica, transformou-se num importante centro comercial e na capital econômica de uma extensa região geográfica, cujos limites ultrapassam as fronteiras do Estado; paralelamente a essa função,

veio a se tornar um centro cultural e artístico, se não superior, pelo menos rival do Rio de Janeiro; de capital do Bandeirismo evoluiu para a capital do café e, daí, para a metrópole industrial de nossos dias. Nessa marcha ascensional, todavia, não houve uma sucessão de funções, mas um enriquecimento funcional.

No setor da indústria, orgulha-se com razão de possuir o maior centro industrial da América Latina. De seus 3 mi-



*Paisagem industrial de São Paulo.* — A fotografia focaliza, no primeiro plano, a área industrial da cidade, compreendida entre a Rua do Gazômetro, no Brás, e os armazéns do Pari. No segundo plano, o centro da Capital paulista (Foto PAULO FLORENÇANO, 1952).

Ihões de habitantes, nada menos de 420 000 se dedicam às atividades industriais; não existe, no país, maior concentração de operários. Esta massa humana concentra-se de preferência em bairros das zonas Leste e Sudeste da cidade, embora também se destaquem outras áreas, dentro do perímetro urbano, suburbano e rural. Esquemáticamente, sua mais importante área industrial situa-se ao longo do eixo NW-SE, nas proximidades dos vales do Tietê e do Tamanduateí, onde se encontram os bairros da Lapa, Água Branca, Barra Funda, Freguesia do O, Casa Verde, Bom Retiro, Pari, Belênzinho, Tatuapé, Penha, Vila Carrão, Mooca, Ipiranga, Vila Prudente, que se prolon-

gam através de São Caetano do Sul e Santo André, no rumo de SE, como através de Osasco, no rumo de NW.

Nessa vasta área, erguem-se, concentrados ou dispersos, em grandes edificações de perfis inconfundíveis ou em modestas instalações diluídas em quarteirões residenciais, os milhares de estabelecimentos que asseguram a grandeza do parque industrial paulistano.

A diversificação e o fracionamento das indústrias da região de São Paulo podem ser bem avaliados pelos dados que se seguem, referentes aos estabelecimentos industriais existentes em 1950:

| TIPOS DE INDÚSTRIAS                                               | CAPITAL      | S. ANDRÉ   | SÃO CAETANO DO SUL | SÃO BERNARDO DO CAMPO | TOTAL        |
|-------------------------------------------------------------------|--------------|------------|--------------------|-----------------------|--------------|
| Extração de produtos minerais.....                                | 38           | 7          | —                  | 2                     | 47           |
| Extração de produtos vegetais.....                                | 9            | —          | —                  | 7                     | 16           |
| Transformação de minérios não metálicos...                        | 422          | 179        | 30                 | 91                    | 722          |
| Indústria metalúrgica e mecânica.....                             | 892          | 62         | 31                 | 2                     | 987          |
| Indústria de material elétrico e comunicações                     | 157          | 5          | —                  | —                     | 162          |
| Indústria de construção e montagem de material de transporte..... | 74           | 4          | 1                  | —                     | 79           |
| Indústria de madeira e produtos afins.....                        | 489          | 33         | 20                 | 53                    | 595          |
| Indústria do papel e papelão.....                                 | 140          | —          | —                  | —                     | 140          |
| Indústria de borracha...                                          | 44           | —          | —                  | —                     | 44           |
| Indústria de couros, peles e produtos similares...                | 48           | 4          | —                  | —                     | 52           |
| Indústria química e farmacêutica.....                             | 283          | 26         | 20                 | 3                     | 332          |
| Indústria têxtil.....                                             | 945          | 42         | 10                 | 19                    | 1 016        |
| Indústria do vestuário, calçados e artefatos de tecidos.....      | 681          | 5          | 9                  | 1                     | 696          |
| Indústria de produtos alimentícios, inclusive bebidas.....        | 437          | 55         | 25                 | 1                     | 518          |
| Indústria editorial e gráfica                                     | 269          | 7          | —                  | 3                     | 279          |
| Indústrias diversas...                                            | 348          | 4          | 120                | —                     | 472          |
| <b>TOTAIS.. ..</b>                                                | <b>5 276</b> | <b>433</b> | <b>266</b>         | <b>182</b>            | <b>6 158</b> |

## *Fatores e problemas da produção industrial*

O parque industrial de São Paulo enfrenta problemas cruciais que dizem respeito não apenas ao seu desenvolvimento, mas à sua própria sobrevivência. As condições atuais diferem substancialmente das reinantes há 30 ou 40 anos, época em que a indústria dava seus primeiros passos, como atividade secundária, à sombra da economia cafeeira. Hoje, constitui ela um dos esteios da própria vida econômica do Estado, desde que este, vendo decrescer a riqueza alimentada pela lavoura cafeeira, precisa encontrar na indústria sua nova base de prosperidade econômica.

Quais são, porém, as perspectivas que se abrem à sua frente? Que fatores a vêm presidindo e quais os problemas que necessita enfrentar para desenvolver-se, quando não para sobreviver?

As respostas a tais indagações não são simples, evidentemente, tal a complexidade apresentada pelo assunto. Tentaremos respondê-las, porém, utilizando os poucos recursos de que nos podemos valer e como fecho indispensável ao presente capítulo.

Antes de mais nada, torna-se imprescindível inventariar a natureza do *equipamento* de que se utiliza o parque industrial paulistano. E, ao fazê-lo, esbarramos com o primeiro grande obstáculo, sem a transposição do qual nenhuma resposta honesta e exata poderá ser formulada. As dificuldades que se nos deparam neste particular são inúmeras e, muitas vezes, quase intransponíveis. O "Institut National de la Statistique et des Études Économiques" sentiu-as vivamente ao elaborar estudo idêntico a respeito da indústria francesa; no trabalho que publicou, o problema é exposto com muita precisão, o que nos leva a aconselhar sua leitura por todos quantos se interessem pelo assunto(40). No caso brasileiro, como é de se esperar,

---

(40) INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE ET DES ÉTUDES ÉCONOMIQUES — *L'Industrie Française — Études et Conjoncture. Économie Française* — ano VIII, P. U. F., Paris, 1953.

o problema torna-se muito mais grave, em virtude da insuficiência e da imprecisão das informações estatísticas.

Desconhecemos a existência de inventários sobre o aparelhamento da indústria paulistana — seu volume, valor, estado de conservação, eficiência de produção, etc., — assim como um levantamento preciso do capital nacional e da classificação profissional dos elementos realmente habilitados para o exercício das diferentes funções industriais. O que existe caracteriza-se por um lamentável empirismo. Não há critérios uniformes nos censos industriais, sendo frequentes os conflitos tanto das cifras como de classificações dos tipos de indústrias entre o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, o Departamento Estadual de Estatística e as instituições ou órgãos ligados à vida industrial, tais como a Federação das Indústrias do Estado de São Paulo, o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial “Senai”, os sindicatos, etc.

Limitar-nos-emos, por isso mesmo, a apreciar, a vôo de pássaro, a situação enfrentada pelo parque manufatureiro de São Paulo no que diz respeito às suas bases. Procuraremos alcançar, por assim dizer, a média tirada das informações estatísticas que pudemos ter em mão e dos subsídios encontrados numa bibliografia escassa, de caráter mais opinativo que informativo.

As fontes de energia deveriam constituir, logicamente, o primeiro aspecto a ser por nós abordado; deixaremos de fazê-lo, todavia, desde que o assunto faz objeto do capítulo seguinte da presente obra, de autoria da Prof. MARIA DE LOURDES P. SOUZA RADESCA.

## *As matérias-primas*

Os dois principais grupos de indústrias do parque manufatureiro de São Paulo — o *têxtil* e o de *produtos alimentares* — dependem quase exclusivamente de matérias-primas nacionais. A indústria de tecidos, aliás, como já tivemos oportunidade de acentuar, foi estimulada pelo surto algodoeiro de fins do século XIX. A indústria de produtos alimentares, por outro lado, baseia-se em nossa produção agrícola e pastoril, salvo no que se refere ao trigo em grão. Tal indústria é de origem mais recente, pois foram as restrições de importação ocasionadas pela guerra de 1914-18 os principais fatores de sua instalação entre nós. Até então, embora o Brasil fôsse um país de economia essencialmente agrícola, nossa produção baseava-se exclusivamente em produtos de exportação; o café, a

cana-de-açúcar e a borracha expeliam os cultivos de gêneros alimentícios da economia rural brasileira e, em virtude disso, dependíamos da importação de cereais, conservas, condimentos, etc. Atualmente, continuamos a importar alimentos, mas sem o sentido vital que tal importação apresentava antes de 1918. A expansão da policultura, que enriqueceu nossa paisagem rural pela diversificação da sua produção, põe hoje à disposição das fábricas de produtos alimentares apreciável volume de matérias-primas, no qual à quantidade se associam também a variedade e a qualidade dos produtos.

No entanto, as possibilidades de ampliação nos abastecimentos de matéria-prima nacional ainda são enormes, no setor dessas duas indústrias. A produção de lã e de sêda animal ainda é deficiente, como deficientes são, também, os atuais mercados fornecedores de linho e juta. A produção agropastoril tem, ainda, longos caminhos a percorrer, quer no campo da triticultura, como na produção de frutas, legumes e carnes.

As possibilidades de desenvolvimento desses dois grupos de indústria são ainda enormes. Tais possibilidades, ligadas evidentemente às condições do mercado consumidor, estão também condicionadas pelo desenvolvimento da nossa produção agropecuária. Aos próprios industriais cabe a tarefa de encarar frontalmente tais problemas, procurando orientá-los segundo os interesses e as necessidades da produção industrial.

As indústrias de *máquinas e artefatos de metais* e a de *produtos químicos e farmacêuticos* enfrentam problemas mais difíceis. A indústria de metais ainda depende largamente da importação de matérias-primas, de peças e acessórios diversos. Difícil será dizer por quanto tempo dependerá ela, ainda, dos mercados abastecedores estrangeiros. Nossa indústria de base é medíocre e seu desenvolvimento está condicionado não apenas ao problema dos combustíveis, mas a outros mais complexos, de ordem econômico-financeira, que já escapam da órbita do presente estudo. A indústria química e farmacêutica não oferece panorama muito diverso; embora seu desenvolvimento tenha sido realmente auspicioso no que se refere à utilização de matérias-primas nacionais, muito lhe resta fazer nesse setor.

As indústrias de *calçados, de mobiliário, de fumo e de bebidas*, embora disponham de recursos em matéria-prima

nacional, ainda dependem de abastecimento de diversos produtos estrangeiros. Outras, como a de *papel*, de *material elétrico*, de *motores*, etc., são indústrias substancialmente alimentadas por matérias-primas vindas do exterior. A indústria da *borracha*, pelo contrário, encontra no Brasil a totalidade da matéria-prima de que necessita.

Para abastecer-se em matérias-primas, o parque industrial paulistano recorre, além do estrangeiro, às diferentes regiões do país e as recebe através das vias terrestres, marítimas e aéreas: da Amazônia procedem a borracha, a castanha-do-pará, a jarina (o chamado “marfim-vegetal”), sementes oleaginosas, peles de animais silvestres e inúmeros outros produtos característicos da flora e da fauna amazônicas; do Nordeste vem-lhe parte do açúcar e do algodão utilizados, fibras de caroá e de sisal ou agave, cêra de carnaúba, etc.; da Bahia procedem o fumo e o cacau; de Minas Gerais e do Estado do Rio de Janeiro, minério de ferro, ferro gusa e outras matérias-primas utilizadas pela indústria de maquinaria e de metais; do Triângulo Mineiro, de Goiás e de Mato Grosso vem o gado que, após invernar em pastagens do interior paulista, se vê abatido em seus matadouros; dos demais Estados sulinos procedem o carvão-de-pedra, madeiras, trigo em grão, lã, aveia, etc.

Como bem se pode compreender, a indústria paulistana, pelo vulto de seus empreendimentos e pela progressiva ampliação de sua capacidade de consumo de matérias-primas, vai-se tornando um poderoso sustentáculo da economia agrícola das diferentes regiões do país. Seu desenvolvimento ou sua sobrevivência, por isso mesmo, não constitui uma questão exclusivamente paulista, mas de interesse nacional. Diante do problema das relações entre a indústria e a agricultura, torna-se preciso que se pratique uma política de larga visão, em que a produção venha a ter como sustentáculo exatamente a combinação harmoniosa e racional dessas duas poderosas forças econômicas. O desenvolvimento de uma não pode ser encarado como um prejuízo para a outra. Seria tão insensato querer estimular a produção agro-pastoril em detrimento do esforço industrial, como prestigiar a indústria lançando ao abandono a economia agrícola. No primeiro caso, seria prosseguir no âmbito acanhado de uma economia semicolonial, incompatível com o atual estágio de nossa evolução histórica; no segundo caso, seria a morte por inanição, porque, arruinando a produção agrícola, arruinariamos ao mesmo tempo as fontes de abastecimento da população e as que fornecem matérias-primas, como ainda o mercado consumidor de nossas manufaturas.

## A mão-de-obra

A população industriária da região de São Paulo era, em 1950, de cerca de 420 000 indivíduos. Dêse total, mais da metade era constituída por operários do sexo masculino; as mulheres estavam presentes em quase todos os tipos de indústria, embora com um nítido predomínio na indústria têxtil.

O crescimento da população operária, no Estado, vem mantendo um ritmo ascensional realmente impressionante, a refletir a expansão industrial, conforme o atestam as seguintes cifras:

| A N O S   | OPERÁRIOS (41) |
|-----------|----------------|
| 1907.. .  | 22 355         |
| 1920.. .  | 95 175         |
| 1940.. .  | 272 865        |
| 1950..... | 484 844        |

Do total da população operária, mais da metade era absorvida pelos três maiores grupos de indústrias de São Paulo: o têxtil, o de produtos alimentícios e o metalúrgico e mecânico. No que concerne ao crescimento relativo do contingente operário, os ramos da indústria que mais se desenvolveram foram o de construções, o editorial e gráfico, o químico e farmacêutico, o de materiais de transporte e o de transformações de minérios não-metálicos.

Em relação ao total de operários recenseados em 1940 e 1950, no Estado, foi o seguinte o crescimento registrado:

| RAMOS DE INDÚSTRIA                              | EM RELAÇÃO<br>A 1940 | EM RELAÇÃO<br>A 1950 |
|-------------------------------------------------|----------------------|----------------------|
| Construções.....                                | 3,6%                 | 5,3%                 |
| Transformação de minérios<br>não-metálicos..... | 7,1%                 | 9,3%                 |
| Materiais de transporte....                     | 0,6%                 | 1,5%                 |
| Indústrias químicas e farma-<br>cêuticas....    | 6,4                  | 6,7%                 |

(41) Cumpre observar que os dados referentes a 1907 e 1920 dizem respeito a todo o pessoal empregado na indústria, ao passo que os de 1940 e 1950 só se referem ao operariado propriamente dito.



Nessa massa operária, muito destacada é a proporção das mulheres, particularmente nas indústrias têxteis, onde sua predominância é absoluta. Os dados que se seguem, relativos à região de São Paulo e ao ano de 1950, são bastante expressivos:

| RAMOS DE INDÚSTRIA                                                           | HOMENS  | MULHERES | MÃO-DE-OBRA FEMININA (%) |
|------------------------------------------------------------------------------|---------|----------|--------------------------|
| Indústrias têxteis, vestuário e toucador..                                   | 49 972  | 72 770   | 59,3                     |
| Indústrias metalúrgicas e mecânicas.....                                     | 67 854  | 8 334    | 10,9                     |
| Indústrias alimentícias e bebidas.....                                       | 26 094  | 10 262   | 39,3                     |
| Indústrias editoriais e gráficas.....                                        | 23 768  | 7 633    | 24,3                     |
| Indústrias químicas e farmacêuticas.....                                     | 17 658  | 9 180    | 34,2                     |
| Indústrias de transformação de minérios não-metálicos (vidros, cerâmica).... | 17 176  | 3 289    | 16,1                     |
| Indústrias de construções                                                    | 7 715   | 77       | 1,0                      |
| Total de todas as indústrias.....                                            | 246 081 | 117 480  | 32,3                     |

Em alguns tipos de indústrias (construções, metalúrgicas, vidro, etc.), as mulheres exercem apenas funções de escritório, não estando, portanto, diretamente ligadas à produção. Noutras, porém, como as indústrias têxteis, de vestuário, produtos alimentícios, produtos farmacêuticos, etc., sua participação é direta e, de certo modo, vital em muitos casos. Essa participação do elemento feminino na indústria vem-se tornando, porém, cada vez menor, embora tal diminuição seja mais aparente do que real; decorre do desenvolvimento de certos tipos de indústrias impróprias para o sexo feminino, tais como as de construções, metalúrgicas e mecânicas, de transformação de minérios não-metálicos, etc., cuja expansão se verificou nos derradeiros anos.

Do ponto de vista da estrutura funcional, assim se repartia o pessoal em atividade nas indústrias da região de São Paulo, em 1950:

| RAMOS DE INDÚSTRIAS                                   | PROPRIETÁRIOS | TÉCNICOS E ADMINISTRADORES | OPERÁRIOS | TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES |
|-------------------------------------------------------|---------------|----------------------------|-----------|----------------------------|
| Indústrias têxteis, vestuário, calçados, etc. ....    | 2 435         | 10 108                     | 108 626   | 1 573                      |
| Indústrias metalúrgicas e mecânicas. ....             | 1 995         | 10 621                     | 60 054    | 3 558                      |
| Indústrias alimentares e bebidas. ....                | 1 498         | 7 053                      | 21 593    | 6 212                      |
| Indústrias editoriais e gráficas                      | 998           | 3 722                      | 25 619    | 1 062                      |
| Indústrias químicas e farmacêuticas. ....             | 564           | 7 682                      | 17 123    | 1 469                      |
| Indústrias de transformação de minérios não-metálicos | 569           | 1 940                      | 14 971    | 2 985                      |
| Indústrias de construções...                          | 190           | 991                        | 6 252     | 359                        |
| TOTAL de todas as indústrias..                        | 9 681         | 47 045                     | 283 328   | 21 507                     |

Desconhecemos qual seja a estrutura, por idades, da nossa população industriária. Para o Brasil (e tudo que é válido para o Brasil o é geralmente para São Paulo, em tal setor), os técnicos do I. A. O. I. admitem que a maioria do operariado é constituída por elementos jovens, sendo 75% com idade inferior a 37 anos e o grupo de 19-20 anos o mais numeroso. Segundo ainda tais dados (que se referem a 1948), era a seguinte a repartição por sexos e idades:

|                  | ATÉ 25 ANOS | MAIS DE 25 ANOS |
|------------------|-------------|-----------------|
| Sexo masculino.. | 63,7%       | 36,3%           |
| Sexo feminino..  | 40,2%       | 59,8%           |

Há menos de 30 anos, o Brasil ainda importava arroz, batatas, cebola, etc., apesar de ser um país de economia essencialmente agrícola. O mesmo fato, em proporções mais graves, verificava-se no que se refere a artigos manufaturados. Graças ao desenvolvimento industrial, a situação se modificou notavelmente, conforme o atestam alguns exemplos expressivos, como os que se seguem, referentes à importação:

| PRODUTOS               | ANOS           | QUANTIDADE<br>(quilos) |
|------------------------|----------------|------------------------|
| Pentes..               | { 1928<br>1932 | 55 609<br>2 493        |
| Botões..               | { 1913<br>1939 | 334 936<br>3 429       |
| Ladrilhos e azulejos.. | { 1929<br>1939 | 10 710 190<br>27 767   |
| Garrafas e similares.. | { 1913<br>1939 | 27 358 450<br>306 467  |
| Telhas comuns..        | { 1928<br>1932 | 183 716<br>29 835      |

Ora, uma indústria assim tão jovem, florescendo dentro de uma sociedade de estrutura ainda de base agrária, enfrenta evidentemente um problema muito sério: o da *constituição de sua mão-de-obra industrial*. Não obstante os progressos alcançados, não dispomos ainda de um operariado vinculado a fortes tradições fabris, como as existentes nos velhos centros industriais. Nem sempre o filho do operário segue a profissão do pai; e a renovação dos quadros de trabalhadores, nas fábricas, faz-se ainda, em larga escala, graças a adventícios sem nenhuma prática industrial, procedentes das zonas rurais do Estado e de outras unidades da Federação. O resultado é a inexistência de um estoque selecionado de mão-de-obra especializada.

Por outro lado, a escassez de técnicos constitui outro grave problema, que a expansão industrial de São Paulo precisa enfrentar. Tal problema torna-se ainda mais sério em certos ramos da indústria, como nas indústrias metalúrgicas, mecânicas, químicas, farmacêuticas, de materiais elétricos, etc., embora atinja praticamente todos os demais setores. Daí a importância de iniciativas como a do Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial — o “Senai”, que mantém escolas técnicas destinadas à formação de operários especializados.

## Os capitais

As disponibilidades de capital com que pode contar a indústria paulistana são pequenas; a simples verificação dos movimentos de depósitos nas caixas econômicas e bancos testemunham esse fato. Tal pobreza, que afeta a massa da população, torna impossível qualquer mobilização de grandes

recursos para as realizações industriais de vulto. É verdade que, em São Paulo, a situação é um pouco melhor do que a da maioria dos demais Estados. Há ainda a considerar que, além da escassez de capitais, o brasileiro alimenta certa desconfiança em relação aos títulos industriais, preferindo inverter seu dinheiro na compra de imóveis ou em títulos do Governo. O capital estrangeiro, por sua vez, que financiou muitas das empresas ainda existentes entre nós, só ultimamente tem afluído em maior escala.

A maior parte das empresas, hoje, como ontem, tem resultado de capitais particulares: são indústrias constituídas por pessoas que possuem seu próprio capital ou que recorrem a parentes, amigos e conhecidos. A este propósito, escreveu CORWIN EDWARDS:

“A riqueza brasileira tem-se tradicionalmente derivado da agricultura e do comércio exterior; e os investidores nacionais habituaram-se a empregar o dinheiro nos campos, bens imóveis urbanos e apólices do Governo. As empresas que requerem substanciais investimentos, via de regra, são financiadas do exterior, através do acúmulo de lucros. As empresas nacionais iniciam-se tipicamente com as economias de uma família e de amigos pessoais, aumentadas pelo reinvestimento dos lucros. Não existem mecanismos para reunir as pequenas economias de muitas pessoas para empregá-las numa única empresa(42)”.

Do ponto de vista das fontes de capitais, os tipos de empresas tradicionais que operam em São Paulo podem ser reunidos em três grupos: 1) sociedades anônimas de propriedade estrangeira; 2) sociedades anônimas de tipo familiar; 3) sociedades com capitais mobilizados através da emissão de títulos.

No primeiro caso, verifica-se a importação do capital estrangeiro, que aqui se expande pela reinversão dos lucros. Tais empresas vivem inteiramente independentes do mercado interno de capitais, como é o caso de “The São Paulo Light and Power”.

A sociedade anônima de tipo familiar é formada de capitais obtidos dentro de um pequeno círculo de pessoas — parentes, amigos e conhecidos. Tal tipo de investimento não

---

(42) EDWARDS (Corwin E.) — *Fontes de Crédito para Novos Empreendimentos*. A Missão Cooke no Brasil, ob. cit., cap. II.

permite a formação de empresas de grande vulto e explica a proliferação de centenas de pequenas indústrias, no parque industrial paulistano. Mesmo as atuais grandes empresas iniciaram-se dessa maneira; é o caso das "Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo", de origens tão modestas e cuja expansão foi devida essencialmente à reinversão de lucros, sem interferência de capital público, até hoje em mãos de membros da família do Conde Francisco Matarazzo.

No terceiro grupo, de origem recente, podem ser incluídas, também, as empresas que ampliam suas instalações e seus negócios recorrendo a empréstimos bancários. Todavia, os bancos funcionam mais como conselheiros do que como instituições de empréstimos, orientando os investimentos dos seus depositantes. Tais sociedades de tipo não-familiar incumbem os corretores de títulos da venda de suas ações, nas bolsas de São Paulo e do Rio de Janeiro. Como o interesse por títulos industriais, porém, é ainda pouco acentuado, as empresas dispõem de recursos financeiros quase tão precários quanto os das formadas de capitais domésticos.

Em consequência, o problema do capital para fins industriais não consiste somente numa questão de escassez, mas, particularmente, na ausência de mecanismos que possam mobilizá-los, quando não da errônea política de juros que prevalece entre nós. Os juros altos, que os capitalistas podem obter de fontes não-industriais, constituem evidente obstáculo para a colocação dos títulos das indústrias carecedoras de recursos(43). Os juros pagos pelos bancos, pelas hipotecas de bens móveis e pelos títulos do Governo são mais compensadores que os oferecidos pelos títulos industriais e justificam a maior atração que exercem sobre os que possuem algum capital a inverter. As empresas industriais, para que possam obter recursos financeiros, precisam oferecer maiores vantagens, que são, normalmente, prejudiciais ao desenvolvimento da economia industrial.

O fortalecimento da nossa indústria, quer pela ampliação das suas instalações, quer pela renovação dos seus equipamentos, só será possível mediante o desenvolvimento dos meios de mobilização de capitais. Os institutos de previdência social, as companhias de seguros, as caixas econômicas, etc., mobilizam grandes capitais, mas evitam, por restrições legais ou outras circunstâncias, empregá-los no incentivo ao desenvolvimento industrial. Algumas dessas instituições, no entanto, têm favorecido a proliferação dos prédios de apartamentos na cidade de São Paulo e no Rio de Janeiro, facilitando empréstimos para fins imobiliários.

---

(43) EDWARDS (Corwin), ob. cit., cap. II.

## Os mercados

A produção industrial de São Paulo, em sua quase totalidade, é consumida no próprio país, possuindo o mercado externo significação muito secundária. É verdade que já conseguimos exportar grandes quantidades de tecidos para o exterior, notadamente para os países da América do Sul e para a África do Sul; todavia, nada mais foi do que um episódio passageiro, resultante das circunstâncias criadas pela última Guerra Mundial.

O fato é eloqüentemente demonstrado pelas cifras abaixo, referentes à exportação de tecidos de todo o Brasil (em toneladas):

|                  | 1940  | 1943   | 1945   | 1947   | 1950 |
|------------------|-------|--------|--------|--------|------|
| África.....      | 41    | 3 957  | 4 313  | 7 619  | 3    |
| América do Sul.. | 3 823 | 20 144 | 14 478 | 8 393  | 339  |
| Outras regiões.. | 3 957 | 25 538 | 24 246 | 16 678 | 343  |

Percebe-se perfeitamente, por tais cifras, a fragilidade do mercado externo. E se considerarmos que a indústria de tecidos é uma das poucas indústrias brasileiras capazes de encontrar mercados de além fronteiras, parece-nos lógico concluir: por muito tempo ainda, a nossa indústria terá de sobreviver apoiada exclusivamente no mercado interno. Ora, este mercado, por sua estrutura social e pelo poder aquisitivo de sua população, longe está de ser uma grande fonte de estímulo ao desenvolvimento industrial. Por conseguinte, as perspectivas não são das mais auspiciosas. Seria de grande utilidade a realização de um inquérito estatístico com o objetivo de determinar a porcentagem da população brasileira que consome artigos industriais, desde a simples escova de dentes ou do sabonete até enceradeiras, aspiradores de pó ou geladeiras; acreditamos que enormes seriam as surpresas e ficaria demonstrado, de maneira muito nítida, como a nossa indústria, considerada em cada um de seus ramos, trabalha para um mercado cuja capaci-

dade de consumo, por uma questão de hábito ou por ser muito baixo o poder aquisitivo da maioria dos brasileiros, é lamentavelmente pequeno e incerto.

Sabemos qual é o consumo “per capita” de produtos industriais. Isto, porém, é insuficiente para que se tenha uma idéia exata da capacidade latente de consumo, em nosso mercado interno. É evidente que, enquanto persistirem o pauperismo e a ignorância, a produção industrial atingirá somente uma diminuta parcela da população brasileira. Quem conhece o interior do país sabe perfeitamente que existem áreas imensas onde o mobiliário é constituído por caixotes ou tábuas mal-ajeitadas, e panelas de barro ou simples latas constituem os utensílios de cozinha; a esteira, a rede ou simples jirau servem de leito para milhões de brasileiros, subalimentados e nas trevas do analfabetismo. No que concerne à alimentação, o panorama não é menos desolador: o consumo de leite é extremamente baixo, quer ao natural, quer através de subprodutos, como baixos são os índices de consumo do pão, da carne, de doces, etc. Ora, êste quadro iniludivelmente trágico, além de constituir um pungente drama de cuja solução depende a prosperidade nacional, reflete-se diretamente sobre a produção industrial, entravando-a ou tirando-lhe os indispensáveis estímulos.

O interior do Estado e, mais que isto, grande extensão do Brasil centro-oriental e meridional representam o principal mercado dos produtos oriundos do parque industrial paulistano, o que significa que êles atingem a área mais povoada e de mais ativa vida econômica do país. Embora sua capacidade de desenvolvimento longe esteja do grau de saturação, constitui um apreciável mercado consumidor, de que depende, em grande parte, a nossa produção industrial.

O Nordeste, apesar de sua importância demográfica e do valor de sua economia agrícola, ainda não aparece como grande mercado para produtos industriais. Na Zona da Mata, a grande propriedade canavieira deu nascimento, ao lado de um número reduzido de ricos usineiros, a um proletariado rural pobre, que é o predominante. No Sertão, domina a pequena propriedade que, pelas condições adversas do clima, não pode assegurar riquezas para a população. Numa como

noutra das duas grandes sub-regiões nordestinas, por isso mesmo, os produtos industriais penetram de forma bastante reduzida.

As demais regiões do país, como a Amazônia e a porção setentrional do Centro-Oeste, são praticamente inexistentes como mercados consumidores, em relação à nossa economia industrial, não apenas por serem imensos vazios demográficos, como porque são as mais pobres e de mais baixo padrão de vida, salvo, é claro, os grandes centros urbanos.

Influindo sobre a capacidade de produção, automaticamente os mercados consumidores influem sobre a paisagem industrial. Em última análise, surge esta para atender necessidades sentidas pelo homem. É evidente que, não existindo condições econômicas para satisfazê-las, serão elas satisfeitas segundo os recursos e os engenhos de cada um, independentemente do que lhe possa oferecer a produção industrial.

### *Os transportes*

Já tivemos oportunidade de acentuar que a existência de uma rede ferroviária e de um bom pôrto — ambos consequências da expansão cafeeira — constituíram-se em importantes fatores da industrialização de São Paulo. De fato, sem um sistema de transporte já organizado e em funcionamento, dificilmente poderia a Capital paulista entrar na senda da industrialização, sobretudo considerando-se a inexistência de condições naturais que pudessem provocar sua origem e desenvolvimento. Todavia, tal sistema de transporte, se favoreceu e estimulou o nascimento da indústria, acabou sendo por ela superado; é que foi criado com o objetivo único de atender ao escoamento da riqueza cafeeira, rumo ao estrangeiro, sem que se cogitasse do mercado interno. Isto explica a sua deficiência ante o estado atual do parque manufatureiro de São Paulo.

As estradas de ferro paulistas são, pelo seu traçado, típicas vias de penetração; as linhas-tronco que partem da cidade de São Paulo no rumo de Goiás e de Mato Grosso centralizam, ao longo de seus eixos, toda a vida econômica de largas faixas desprovidas de comunicações ferroviárias; entre uma ferrovia e outra, das que se abrem em leque a partir da Capital, raras são as interligações existentes ou, pelo menos, ramais que



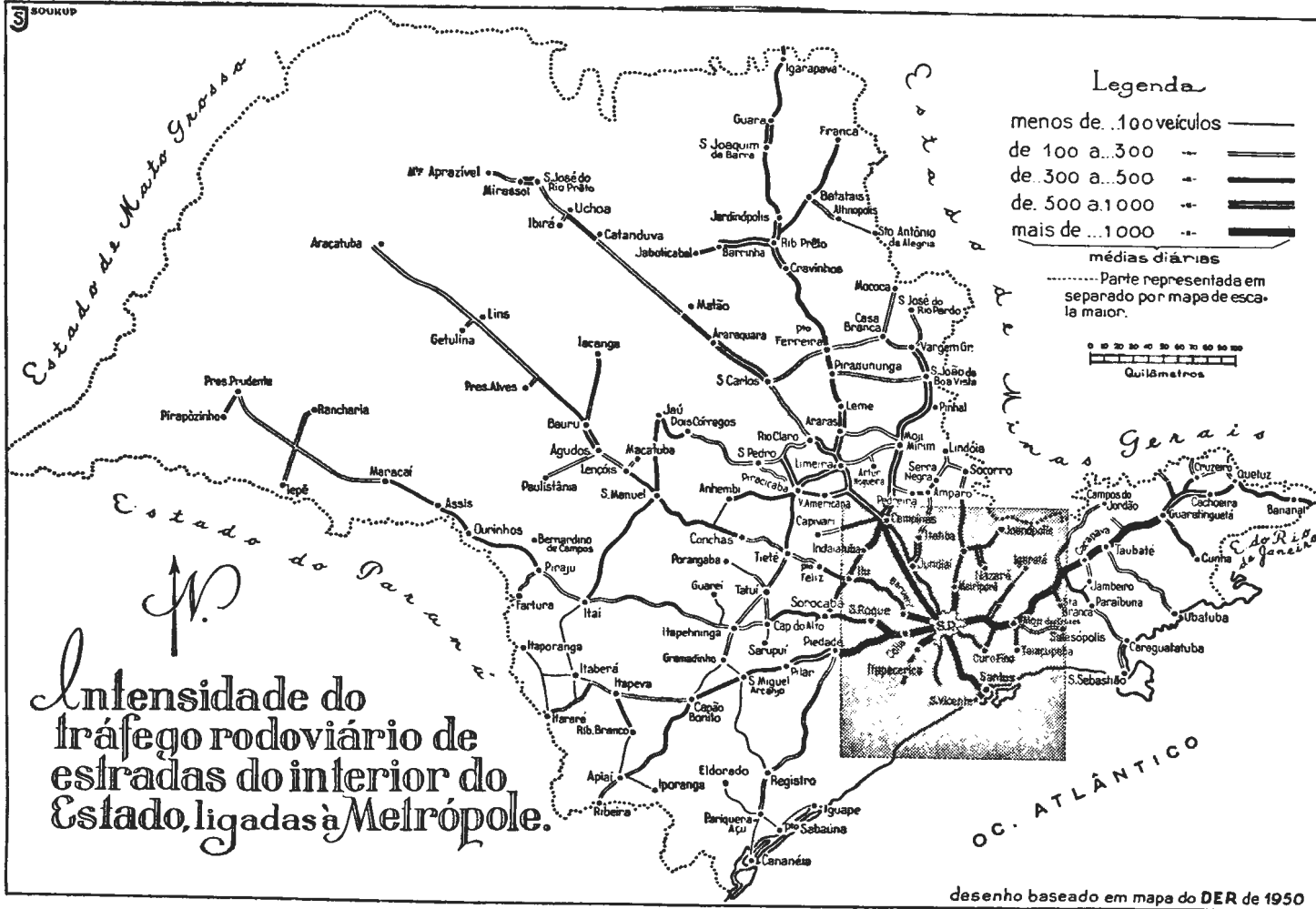
sírvam de projeção das linhas-tronco em direção de áreas desprovidas de facilidade de transportes. É verdade que, nos últimos anos, as rodovias têm vindo diminuir tais inconvenientes; mas as condições técnicas da maior parte de nossas estradas de rodagem, aliadas às características do clima paulista, tornam a circulação difícil na estação das chuvas, quando não, por tornarem morosas as viagens e causarem acentuado desgaste nos veículos, encarecem o custo do transporte.

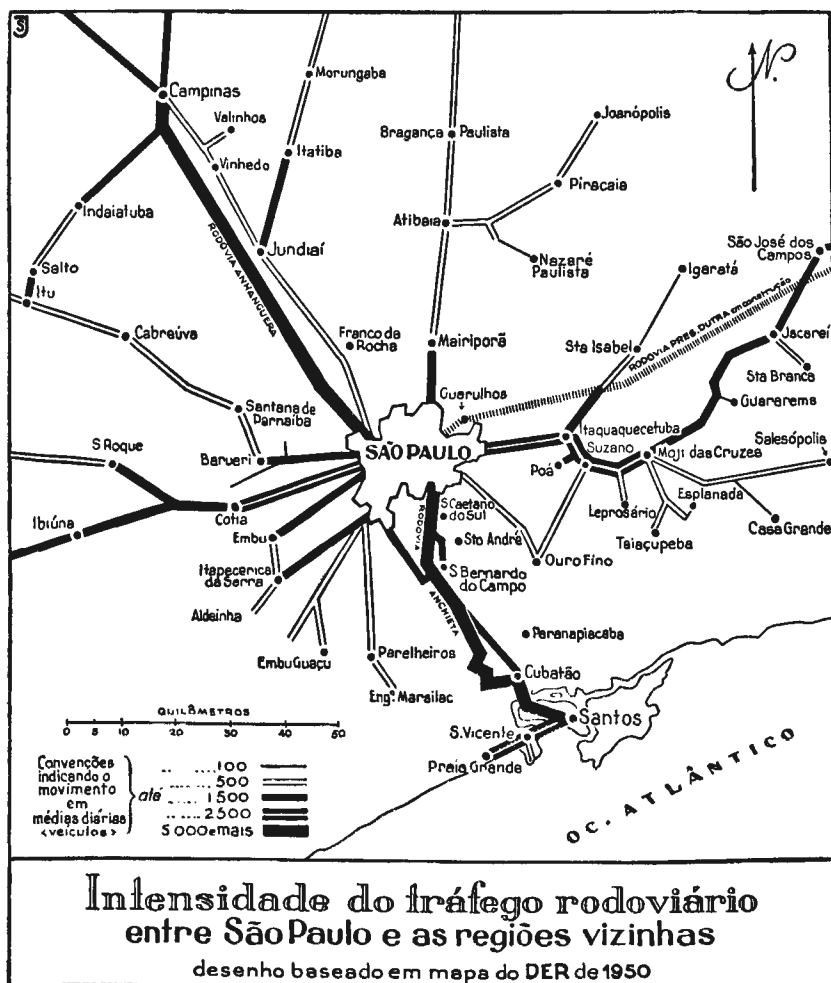
Além de seus traçados, onde a superabundância de curvas desnecessárias constitui sério embaraço à economia de tempo, as estradas paulistas funcionam com equipamento muito desgastado e, em grande parte, obsoleto em face dos interesses da produção industrial. Com algumas exceções — diz ALEX. TENNANT — as vias férreas do Brasil deixaram suas linhas ficar em estado deplorável; e tal fato se registrou notadamente após o início da era da rodovia, na década de 1920-30. Conseqüentemente, os trens só podem trafegar com pequena velocidade, freqüentes são as quedas de barreiras, o afrouxamento dos trilhos e os descarrilamentos. Em 1939, houve 16 479 acidentes nas ferrovias brasileiras, dos quais 10 009 descarrilamentos... (44). Verdade é que, no Estado de São Paulo, a situação é bem melhor do que a registrada nas demais regiões brasileiras, neste particular. Ferrovias, como a “Companhia Paulista” e a “E. F. Sorocabana”, têm procurado melhorar suas condições de tráfego, refazendo traçados e substituindo seu material rodante; mas tal esforço não pôde ser, até agora, realizado em sua plenitude, em virtude das condições financeiras do país e das dificuldades de importação de novos equipamentos.

Outro grave problema reside na desigualdade de bitolas entre vias férreas que mantêm contato entre si. É o que se verifica, por exemplo, entre a “Companhia Paulista” e a “E. F. Araraquarense”, a “Companhia Paulista” e a “Companhia Mogiana”, a “E. F. Sorocabana” e a “E. F. Santos-Jundiaí”. Como é de se imaginar, os transbordos acarretam o encarecimento das matérias-primas que demandam a região da Capital ou o pôrto de Santos, como também dos produtos.

---

(44) TENNANT (Alex. A.) — *Transporte por Terra e Água — A Missão Cooke no Brasil*, ob. cit., cap. II.





manufaturados que se dirigem para o interior. A mão-de-obra requerida, a perda de tempo na carga e descarga, os danos materiais causados por estas operações são condições que embaraçam a livre circulação das mercadorias. A desigualdade de bitolas junta-se um outro problema: o da ausência de uniformização do material rodante, especialmente no que concerne aos vagões de carga; a desigualdade no sistema de freios, por exemplo, impede freqüentemente que um comboio prosiga sua viagem em outra estrada de ferro, mesmo que idênticas sejam suas bitolas.

Apesar das deficiências e dos inconvenientes que vimos de apontar, são as estradas de São Paulo, salvo poucas exceções, as que se apresentam em melhores condições de tráfego, no país. De qualquer modo, porém, as únicas possibilidades de viagem direta, sem transbordo, são oferecidas pelas ligações São Paulo-Rio de Janeiro (feita pela “E. F. C. B.”), São Paulo-Mato Grosso (feita pela ligação da “E. F. Sorocabana” com a “E. F. Noroeste do Brasil”, que parte de Bauru) e São Paulo-Rio Grande do Sul (feita pela “E. F. Sorocabana” e pela “Rêde de Viação Paraná-Santa Catarina”, que se une à “Viação Férrea do Rio Grande do Sul” em Marcelino Ramos). Excetuam-se, evidentemente, as linhas que ligam os diferentes pontos do Estado com a Capital paulista.

Infelizmente, não nos foi possível averiguar a importância do tráfego ferroviário entre São Paulo e o Rio Grande do Sul; tudo parece indicar, porém, ser muito inferior à representada pelo tráfego marítimo e pelo rodoviário. Com Minas Gerais, nossas ligações ferroviárias são bastante deficientes: basta lembrar que, para se atingir Belo Horizonte, que está a menos de 2 horas de avião da Capital paulista, um comboio de passageiros gasta cêrca de 30 horas de viagem. Quanto ao Triângulo Mineiro e ao Sul de Minas, a situação é um pouco melhor, embora haja necessidade do transbordo, quer em Campinas (para utilizar a “Comp. Mojiana”), quer em Cruzeiro (no caso da “Rêde Mineira de Viação”). Tôda essa vasta área geográfica, tão estreitamente ligada à vida paulista, dispõe atualmente de insuficientes condições de circulação e de transporte, para carga ou passageiros.

Embora seja hoje possível ir-se por estrada de ferro da cidade de São Paulo até a cidade do Salvador, na Bahia, ou da Capital paulista até Vitória, no Espírito Santo, poucos são os que se arriscam a tão estafante viagem ou se utilizam dessa ligação para o transporte de suas mercadorias. As relações de São Paulo com as demais regiões do país são ainda essencialmente marítimas e realizam-se através da *navegação oceânica*. Podemos dizer que, de Vitória para o Norte, o mar continua a ser a via preferida para a circulação das riquezas, embora tal situação venha sofrendo alguma alteração nos derradeiros anos, após a construção da rodovia Rio-Bahia. No entanto, já porque atravessasse áreas de fraco povoamento e de baixo poder aquisitivo, já porque seja uma estrada de terra batida, o tráfego que existe nessa importante rodovia tem muito de incerto e algo de aventureiro. Pelo mar continua vindo o principal contingente de nossas compras e pelo mar continua indo a quase totalidade dos nossos produtos manufaturados.

Apesar dessa estreita dependência em que se encontra São Paulo em relação à via marítima, lamentável e paradoxalmente não dispõe de um sistema de navegação eficiente: se ruim é o nosso sistema ferroviário, péssimo é o serviço de transporte feito por mar. Barcos velhos e morosos, com pequena capacidade de carga, fazem o serviço de cabotagem. No que se refere às ligações com o estrangeiro, nosso comércio exterior depende quase exclusivamente das frotas mercantes estrangeiras. À medida que passam os anos, nossa frota mercante mais se arruína, um incompreensível descaso provoca seu lento aniquilamento, embora ninguém ignore que, como foi dito com razão, as regiões brasileiras, pelo isolamento em que se acham, façam lembrar as ilhas de um grande arquipélago. Daí sermos obrigados a lançar mão dos serviços das companhias de navegação estrangeiras, cujos navios servem nossos portos.

Em 1949, foi a seguinte a participação do "Lóide Brasileiro" (que é a maior companhia de navegação do país) na exportação de quatro importantes produtos agrícolas (em toneladas):

|                  | TOTAL<br>EMBARCADO | EMBARCADO<br>NO "LÓIDE" | PORCENTAGEM<br>DO "LÓIDE" |
|------------------|--------------------|-------------------------|---------------------------|
| Café.....        | 1 162 000          | 156 427                 | 13,4%                     |
| Algodão..        | 140 000            | 36 114                  | 25,0%                     |
| Cacau.....       | 132 000            | 41 305                  | 31,0%                     |
| Cêra de carnaúba | 11 000             | 611                     | 5,0%                      |

Em 1951, a importação e a exportação de produtos manufaturados e de matérias-primas foram, em sua quase totalidade, realizadas por vapores estrangeiros, conforme o atestam os seguintes dados (em 1 000 toneladas):

|                       | IMPORTAÇÃO | EXPORTAÇÃO |
|-----------------------|------------|------------|
| Navios brasileiros... | 230        | 138        |
| Navios estrangeiros.. | 4 339      | 1 105      |

Um sistema de navegação que, como já alguém observou<sup>(45)</sup>, deixa de ser empresa de navegação para se transformar no "museu da

(45) "O ESTADO DE SÃO PAULO" — *O Lóide Brasileiro*, São Paulo, outubro, novembro de 1952.

marinha mercante brasileira", não pode, de modo algum, constituir-se em fator favorável à nossa evolução industrial. A indústria exige, para seu êxito, boas instalações portuárias em seus mercados de matérias-primas ou de consumo de produtos manufaturados e uma bem aparelhada frota mercante, para se libertar da servidão dos barcos estrangeiros.

Sobretudo depois de 1930, em compensação, o *sistema rodoviário* paulista e brasileiro passou a ter um desenvolvimento realmente auspicioso; todavia, tal progresso teve um caráter mais regional do que de interligação de regiões. Ampliou-se e melhorou-se a rede rodoviária do Nordeste, com objetivos mais sociais do que econômicos; mas o Nordeste continua completamente isolado da Região Norte e do Centro-Oeste, por vias terrestres. Na Região Leste e no Sul registraram-se importantes empreendimentos rodoviários, mas pouco se fez no campo das interligações entre os Estados e as regiões. Veja-se o exemplo da ligação entre São Paulo e Belo Horizonte: só podemos atingi-la por estrada de rodagem via Uberaba, via Caxambu ou via Rio de Janeiro-Juiz de Fora.

São Paulo não tem poupado esforços no sentido de melhorar tal situação. E a pavimentação de rodovias em asfalto ou concreto constitui uma obra que há de beneficiar, como já vem beneficiando, suas indústrias: a *Via Anchieta*, entre São Paulo e Santos; a *Via Raposo Tavares*, com bifurcação para o Paraná e Mato Grosso; a *Via Anhangüera*, que demanda Goiás, via Campinas; a *Via Fernão Dias*, que deverá atingir Belo Horizonte; a *Via Presidente Dutra*, que já liga a Capital paulista à cidade do Rio de Janeiro. Tudo faz crer que, dentro de poucos anos, contaremos com um excelente sistema rodoviário.

Cumprе, porém, não condenar ao esquecimento as vias férreas e a navegação, que, por suas características próprias, continuam sendo os meios de transporte mais vantajosos para vencer as grandes distâncias e conduzir cargas de grande volume e de baixo valor unitário.

Já para o transporte de passageiros e de produtos de volume reduzido e alto valor, é a *aviação* o meio de transporte ideal. E São Paulo orgulha-se, neste particular, de possuir a mais importante rede de transportes aéreos do país, sendo o aeroporto da Capital paulista — o de Congonhas — um dos

mais movimentados do Mundo. Todavia, para as atividades industriais, êste meio de transporte representa papel de pequena importância, sobretudo se o compararmos com o volume de mercadorias que se movimentam em nossas estradas e navios.

### *Perspectivas para o futuro*

Uma análise objetiva e imparcial leva-nos à conclusão de que a função industrial, na Região de São Paulo, ainda não alcançou a sua maturidade; é jovem e instável como a paisagem que lhe corresponde.

Essa instabilidade pode ser observada tanto em sua distribuição espacial quanto em sua estrutura orgânica.

Não resta dúvida que as grandes vias de comunicação continuam a exercer poderosa influência no que diz respeito à distribuição espacial das indústrias paulistanas. Todavia, longe estão elas de se fixar em determinadas áreas, embora seja inegável que algumas destas venham sendo preferidas.

Originariamente ligados às várzeas do Tietê e do Tamanduateí e às ferrovias que as percorrem, os estabelecimentos fabris deslocam-se hoje, progressivamente, ao longo sobretudo da "Via Anchieta" e da "Via Presidente Dutra", artérias fadadas a representar, dentro de breve tempo, papel de suma importância dentro do parque paulistano.

No entanto, o eixo de circulação São Paulo-Santos continua a comandar essa expansão, em virtude de, pelo menos, três fatores: 1. a maior proximidade do pôrto de Santos, através do qual entra grande parte da matéria-prima utilizada e por intermédio do qual se escoam muitos dos produtos fabricados na Região de São Paulo; 2. a maior proximidade da Usina do Cubatão, principal fonte fornecedora da energia elétrica consumida; 3. as características topográficas, sem dúvida muito favoráveis.

A expansão das indústrias em direção ao Norte, Noroeste e Oeste é bem menor, chegando a ser quase nula no primeiro dos setores citados — o que constitui, até certo ponto, um fato surpreendente, pois é através dessa região que se processa a ligação rodo-ferroviária da Capital com seu vasto "hinterland", um dos mais ricos mercados com que podem contar as indústrias paulistanas. É para Leste, Sudeste e Sul que se encaminha

a vaga fabril, vale dizer, no rumo de Moji das Cruzes (hoje em plena fase de industrialização), da Região do A. B. C. (o mais importante setor industrial, dentro da área suburbana) e de Santo Amaro (atualmente em franca expansão).

De fato, para além de Pirituba e de Osasco, a marcha da industrialização acha-se como estacionária, não tendo ido além dos centros, já relativamente antigos, de Perus e Caieiras, ambos de caráter monofabril. Sòmente fora dos limites do Planalto Paulistano, em áreas sob a influência da Depressão Paleozóica, é que a indústria reaparece novamente com importância, através dos parques fabris de Jundiaí e de Sorocaba, de caráter autônomo.

Em relação à estrutura do parque industrial paulistano, os prognósticos são bem mais difíceis. No passado (muito recente, aliás), as indústrias têxteis dominavam praticamente sem competidor, o que tornava o problema bastante simples. Atualmente, porém, a situação é mais complexa, pois embora aquelas indústrias mantenham sua liderança, outras surgiram e desenvolvem-se em ritmo acelerado e com indiscutível vigor. A própria siderurgia (incipiente, porque geograficamente deslocada em relação às áreas mais propícias) poderá vir a ter um inesperado incremento no dia em que fôr uma realidade a “Rodovia Fernão Dias”, que virá ligar a Capital paulista aos centros produtores de minérios de ferro e de ferro gusa de Minas Gerais.

Tais fatos evidenciam a “juventude” do parque manufatureiro paulistano — estádio evolutivo que, em última análise, decorre do caráter ainda atual da marcha do povoamento e da constituição de novos mercados, dentro da vasta área sob a influência econômica da cidade de São Paulo. O desenvolvimento industrial, tal como o crescimento demográfico, encontra-se em plena marcha, ainda em processo, dentro da Região de São Paulo. O conhecimento dêste fato é de importância fundamental. Os complexos problemas da vida paulistana, já tão graves, tendem a piorar em face das perspectivas dêsse duplo crescimento.

Uma geografia industrial de São Paulo — de que o presente capítulo constitui apenas uma espécie de preâmbulo — precisa encarar com muita seriedade o problema do congestionamento demográfico a que parece estar condenada a região do “Grande São Paulo”. Porque tal congestionamento é, ao mesmo tempo, causa e efeito da concentração industrial que nêle se verifica.



## BIBLIOGRAFIA

## I. Estudos especiais :

AB'SÁBER (Aziz Nacib) — *As bases geoeconômicas essenciais da região de São Paulo*. Rev. das Faculdades Campineiras, a. I, n.º 2, Campinas, junho de 1954, págs. 10-18.

DEP. ESTADUAL DE ESTATÍSTICA — *Catálogo das indústrias do município da Capital*. São Paulo, 1943.

PETRONE (Pasquale) — 1 — *Ensaio sobre a função industrial de São Paulo*. "Paralelos", n.º 6, São Paulo, 1947. 2 — *As indústrias paulistanas e os fatores de sua expansão*. "Boletim Paulista de Geografia", n.º 14, São Paulo, julho de 1953, págs. 26-37.

## II. Estudos gerais e subsidiários :

ABREU (Sílvio Fróes de) — *Os combustíveis em São Paulo* — "Digesto Econômico", a. V, n.º 50, São Paulo, janeiro 1949, págs. 49-58.

ALMEIDA (Aluísio de) — *Primórdios da indústria paulista*. — "O Estado de São Paulo", São Paulo, 1 de abril de 1951.

ALMEIDA (Luís Castanho de) — *A primeira fábrica de tecidos*. — Carta em "O Estado de São Paulo", São Paulo, 11 de abril de 1944.

ANDRADE (Henrique) — *A atual crise de energia em São Paulo*. "Engenharia", a. XI, n.º 128, São Paulo, abril de 1953, 13 págs.

ANÔNIMO — *Subsídios para a História do Ipanema*. Imprensa Nacional, Lisboa, 1858, 204 págs.

ARAGÃO (B. de) — *Fôrça para a indústria*. — "O Observador Econômico e Financeiro", a. X, n.º 115, Rio de Janeiro, agosto de 1945, págs. 97-102.

AZEVEDO (Aldo M.) — 1 — *L'Industria nello Stato di San Paolo* — "Le Vie del Mondo", Revista mensal do Touring Club Italiano, XVII, n.º 2, Milão, fevereiro de 1954, págs. 213-222. 2 — *Energia elétrica para o Estado de São Paulo* — "Digesto Econômico", a. X, n.º 114, São Paulo, maio de 1954, págs. 106-109.

BACELAR (Celina M. Street) e FREITAS (Aidéa) — *Olarias e portos de areia na várzea da Penha*. "Anuário da Faculdade de Filosofia "Sedes Sapientiae", São Paulo, 1949.

BANASKIWITZ (Geraldo) — *A industrialização dos países "novos"*. "Digesto Econômico", a. IV, n.º 43, São Paulo, junho 1948, págs. 73-79; n.º 44, julho de 1948, págs. 68-72; n.º 45, setembro de 1948, págs. 77-82.

BANDEIRA JÚNIOR (Antônio Francisco) — *A Indústria do Estado de São Paulo em 1901*. — Tip. do "Diário Oficial", São Paulo, 1901.

BARRETO (Benjamin Franklin de Barros) — *Estudos e projetos de Light nos cursos superior e médio do rio Paraíba para a produção de energia elétrica*. — "Rev. Politécnica", São Paulo, janeiro-março de 1953, págs. 23-27.

BASTOS (Humberto) — 1 — *A indústria do cimento*. "O Observador Econômico e Financeiro", a. V, n.º 53, Rio de Janeiro, junho de 1940, págs. 9-12. 2 — *Progresso industrial*. "O Observador Econômico e Financeiro", a. IX, n.º 103, Rio de Janeiro, agosto de 1944, págs. 15-16.

BATINI (Tito) — 1 — *Esplendor e ocaso do artesanato*. "O Observador Econômico e Financeiro", a. X, n.º 109, Rio de Janeiro, fevereiro de 1945, págs. 25-29. 2 — *Braços para a indústria*. "O Observador Econômico e Financeiro", a. X, n.º 116, Rio de Janeiro, setembro de 1945, págs. 65-75.

BERENHAUSER JÚNIOR (Carlos) — *Elettricidade em São Paulo*. — "O Observador Econômico e Financeiro",

- a. XII, n.º 144, Rio de Janeiro, 1948, págs. 29-33.
- BOUÇAS (Valentim) — *Sobre a indústria nacional*. "O Observador Econômico e Financeiro", a. XIII, n.º 153, Rio de Janeiro, outubro de 1948, pág. 14.
- BRANCO (Catulo) — *O problema hidrelétrico de São Paulo*. "Fundamento". São Paulo, s/d.
- BRANDÃO SOBRINHO (Júlio) — *Lavouras de cana e algodão e indústrias do açúcar e tecidos no Estado de São Paulo*. — "Boletim da Agricultura", 4.ª série, n.º 12, Secretaria da Agricultura, Indústria e Comércio do Estado de São Paulo, São Paulo, 1903, págs. 559-606.
- BRUNO (Ernani Silva) — 1 — *Indústria e Comércio no Almanaque de 1885*. "O Estado de São Paulo", 24-12-1948. — 2 — *São Paulo no século XVIII e no primeiro quartel do século XIX*. "O Estado de São Paulo", 29-3-1951. — 3 — *A Cidade de São Paulo no século XIX*. "O Estado de São Paulo", 1-4-51. — 4 — *Notas para a história das indústrias de São Paulo*. "O Estado de São Paulo", 20-9-51.
- CALDEIRA (Branca da Cunha) — *A indústria têxtil paulista*. — "Geografia", n.º 4, Associação dos Geógrafos Brasileiros, São Paulo, 1935.
- CAMPELO (José) — *Indústria e civilização*. "O Observador Econômico e Financeiro", a. VII, n.º 73, Rio de Janeiro, fevereiro de 1942, págs. 25-32.
- CAMPOS (W.) — *Recordes da indústria paulista*. "O Observador Econômico e Financeiro", a. XV, n.º 179, Rio de Janeiro, dezembro de 1950, págs. 42-49.
- CANNABRAVA (Alice P.) — *O Desenvolvimento da Cultura do Algodão na Província de São Paulo (1861-1875)*. Tese. Fac. Soc. Econ. e Adm., U. S. P., São Paulo, 1951.
- CARLI (Gilenio de) — *A indústria açucareira no Nordeste, no Estado do Rio de Janeiro e em São Paulo*. — "Boletim Geográfico", n.º 11, Cons. Nac. de Geogr., Rio de Janeiro, fevereiro, 1944, págs. 54-56 (45.º Tertúlia).
- CÉSAR (Héldio Xavier Lenz) — *Potencial, produção, distribuição e consumo de energia elétrica na Bacia Paraná-Uruguaí*, em "Condições Geográficas e Aspectos Geoeconômicos da Bacia Paraná-Uruguaí" (Estudo elaborado pela Associação dos Geógrafos Brasileiros para a Comissão Interestadual da Bacia Paraná-Uruguaí), v. I, págs. 379-383; v. II, mapas n.º 97-99. C. I. B. P. U., São Paulo, 1955.
- CHAVES NETO (Elias) — *O problema da energia elétrica*. "Revista Brasileira", n.º 3, São Paulo, janeiro de 1956, págs. 66-79.
- CONSELHO NACIONAL DE ÁGUAS E ENERGIA ELÉTRICA — *A indústria da energia elétrica no Brasil*. — *Estado de São Paulo (contendo a relação das usinas hidrelétricas estudadas pelo governo do Estado de São Paulo, e um mapa da localização das mesmas)*. "Águas e Energia Elétrica", a. V, n.º 19, Rio de Janeiro, janeiro de 1954, págs. 6-11.
- DANTAS (Humberto) — *Indústrias paulistas*. "O Observador Econômico e Financeiro", a. VIII, n.º 96, Rio de Janeiro, janeiro, 1944, págs. 33-42.
- DEPARTAMENTO ESTADUAL DE ESTATÍSTICA — 1 — *Estatística industrial (1938-39)*. São Paulo, 1940 — 2 — *Catálogo das indústrias do Estado de São Paulo (exclusive o município da Capital)*, São Paulo, 1943. — 3 — *Alguns aspectos da indústria paulista em 1941*. Bol. n.º 1, São Paulo, 1945. — 4 — *As grandes indústrias do parque manufatureiro paulista*. Boletim Informativo, São Paulo, julho de 1951, págs. 29-35.
- DIGESTO ECONÔMICO — *São Paulo em 1870 e o início da indústria de tecidos de algodão*, a. I, n.º 4, São Paulo, março de 1945, págs. 15-27.
- FACULDADE DE FILOSOFIA, CIÊNCIAS E LETRAS, U. S. P. — *Urbanização e o desenvolvimento industrial no Estado de São Paulo*, Centro de Pesquisas e Documentação da F. F. C. L. da U. S. P. Anais do IX Congresso Brasileiro de Geografia, Rio de Janeiro, 1943.
- FALCÃO (Pedro Barreto) — *Evolução industrial do Brasil*. — "Revista

- de Economia e Estatística", a. III, n.º 3-4, Rio de Janeiro, 1938.
- FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO — *As Indústrias e as Pesquisas Tecnológicas*, São Paulo, 1941, 91 págs.
- FELICÍSSIMO JÚNIOR (Jesuíno) — *Possibilidades de suprimento de fertilizantes fosfatados nacionais pelas minas e indústrias do Estado de São Paulo*, O "I. G. G.", — Rev. do Inst. Geogr. e Geol. de São Paulo, v. X, n.º 4, São Paulo, outubro de 1952, págs. 249-254.
- FREITAS (Bezerra de) — *Policultura e expansão industrial*. "Digesto Econômico", a. VI, n.º 71, São Paulo, outubro de 1950, págs. 101-103.
- FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS — *A Missão Cooke no Brasil*. Relatório dirigido ao presidente dos Estados Unidos da América pela Missão Técnica Americana enviada ao Brasil. Rio de Janeiro, 1949.
- GUIMARÃES (Alberto Passos) — *São Paulo — progresso a jato*. — "O Observador Econômico e Financeiro", a. XVIII, n.º 216, Rio de Janeiro, fevereiro, de 1954, págs. 38-44.
- HAENEL (João Gustavo) — *Por que Piaçaguera?* — "Digesto Econômico", a. XII, n.º 128, São Paulo, março-abril de 1956, págs. 26-30.
- HOLANDA (Sérgio Buarque de) — 1 — *A fábrica de ferro de Santo Amaro*. "Digesto Econômico", a. IV, n.º 38, São Paulo, janeiro de 1948, págs. 78-81. — 2 — *Ainda a siderurgia de Santo Amaro*. "Digesto Econômico", a. IV, n.º 39, São Paulo, fev. 1948, págs. 141-145. — 3 — *A mais antiga fábrica de tecidos de São Paulo*. — "Digesto Econômico", a. IV, n.º 41, São Paulo, abril de 1948, págs. 108-112.
- HOUS (John) — *A primeira fábrica de tecidos de algodão em São Paulo*. Carta em "O Estado de São Paulo", 9 de março de 1944.
- JAMES (Preston) — 1 — *Industrial development in São Paulo State, Brazil*. "Economic Geography", v. XI, n.º 3, Worcester, Mass., 1935, págs. 258-266. — 2 — *The distribution of industries in São Paulo State, Brazil*. "Annals of the Association of American Geographers", XXV, Lancaster, Pen., 1935.
- JOACHMAN (João) — 1 — *Aspectos da nossa indústria*. "O Observador Econômico e Financeiro", a. XIII, n.º 156, Rio de Janeiro, janeiro de 1949, págs. 22-27. — 2 — *Indústrias inusitadas num Brasil em progresso*. "O Observador Econômico e Financeiro", a. XIV, n.º 157, fevereiro de 1949, págs. 20-25. — 3 — *Artesanato e pequena indústria*. "O Observador Econômico e Financeiro", a. XV, n.º 173, Rio de Janeiro, junho de 1950, págs. 60-67.
- JOBIM (José) — 1 — *El Brasil Industrial*. Indústria do Livro, Rio de Janeiro, 1940, 139 págs. — 2 — *História das Indústrias no Brasil*. — José Olímpio Editora, Rio de Janeiro, 1941, 252 págs.
- LAPOUGE (Gilles) — *A vocação industrial de São Paulo*. — "O Estado de São Paulo", São Paulo, 25 de janeiro de 1954.
- LECOCQ (Jean) — *A indústria da madeira no Estado de São Paulo*. — "Bol. da Ass. dos Geógrafos Brasileiros", a. II, n.º 2, São Paulo, 1942.
- LECOCQ (Nice Magalhães) — 1 — *As indústrias de Sorocaba*. — "Bol. da Ass. dos Geógrafos Brasileiros", a. II, n.º 2, São Paulo, 1942. — 2 — *Exploração da madeira na Alta Sorocabana*. "Anais do IX Congr. Bras. de Geografia", v. IV, Rio de Janeiro, 1944, págs. 691-708.
- LIMA (Heitor Ferreira) — 1 — *A indústria nacional: seu passado e seu presente*. "O Estado de São Paulo", 27-1-44. — 2 — *São Paulo e seu parque manufatureiro*. Suplemento Comercial e Industrial de "O Estado de S. Paulo", a. I, n.º 1, São Paulo, junho de 1948. — 3 — *São Paulo: evolução industrial em meio século*. "O Observador Econômico e Financeiro", a. XVII, n.º 200, Rio de Janeiro, setembro de 1952, págs. 70-82. — 4 — *A indústria paulista em quatrocentos anos*. "Diário de São Paulo", São Paulo, 25 de janeiro de 1954. — 5 — *Evolução Industrial de São Paulo*. Livraria Martins Ed. São Paulo, s/d.

- MACOREERY e BINUM — *The Coffee industry in Brazil*. Foreign and Domestic Commerce. Washington, D. C., 1929.
- MARÇAL (Heitor) — *Capitais estrangeiros no Brasil*. "O Observador Econômico e Financeiro", a. XII, n.º 137, Rio de Janeiro, junho de 1947, pág. 43.
- MELLO (Afrânio C.) — *Parque industrial do Brasil*, em 1940. "O Observador Econômico e Financeiro", a. XIII, n.º 147, Rio de Janeiro, abril de 1948, págs. 33-45.
- MENDES (Amando) — *São Paulo e a industrialização da borracha*. "Digesto Econômico", a. III, n.º 25, São Paulo, dezembro de 1946, págs. 120-123.
- MENDES (Josué Camargo) — *Sobre a indústria do carvão mineral em São Paulo*. "Digesto Econômico", a. I, n.º 5, São Paulo, abril de 1945, págs. 26-30.
- MONT'ALEGRE (Omer) — *Situação do artesanato*. "O Observador Econômico e Financeiro", a. IX, n.º 105, Rio de Janeiro, outubro, 1944, págs. 28-32.
- MÜLLER (Nice Lecocq) — *Função econômica da cidade de Sorocaba*. "Anais do X Congr. Bras. de Geografia". Ed. I. B. G. E., v. III, Rio de Janeiro, 1952, págs. 343-366.
- NARDY FILHO (F.) — *A primeira fábrica de tecidos a vapor em São Paulo*. "O Estado de São Paulo", 30 de março de 1944.
- NIEMEYER (Waldyr) — *O Brasil e seu Mercado Interno*. A. Coelho Brando Filho Ed. Rio de Janeiro, 1948.
- NOGUEIRA (O. Pupo) — 1 — *Em torno de uma estatística industrial*. "O Observador Econômico e Financeiro", a. I, n.º 12, Rio de Janeiro, janeiro de 1937, págs. 19-21. — 2 — *As indústrias têxteis*. "O Observador Econômico e Financeiro", a. IX, n.º 103, Rio de Janeiro, agosto de 1944, págs. 50-53.
- O ESTADO DE SÃO PAULO — 1 — *A escassez de energia elétrica no interior do Estado*. São Paulo, 16 de julho de 1949. — 2 — *A nova usina hidrelétrica de Americana*. São Paulo, 20 de novembro de 1949. — 3 — *Aumento da produção de energia elétrica no Vale do Paraíba*. São Paulo, 20 de março de 1952. — 4 — *Indústria de Tecidos de lã em São Paulo*. — Suplemento Comercial e Industrial de "O Estado de São Paulo", a. IV, n.º 39, São Paulo, abril de 1952. — 5 — *Usina hidrelétrica de Salto Grande*. São Paulo, 5 de outubro de 1952.
- OLIVEIRA (J. J. Machado d') — *Informação sobre o estado da indústria na província de São Paulo*. "O Industrial Paulistano", São Paulo, 1856.
- "O OBSERVADOR ECONÔMICO E FINANCEIRO" — 1 — *O progresso industrial de São Paulo*. a. III, n.º 32, Rio de Janeiro, setembro de 1938, pág. 163. — 2 — *Como se classificam as indústrias paulistas pelos capitais invertidos*. a. II, n.º 34, Rio de Janeiro, novembro de 1938, pág. 148. — 3 — *A indústria paulista*. a. III, n.º 34, Rio de Janeiro, novembro de 1938, págs. 150-151. — 4 — *A juta brasileira*. a. III, n.º 35, Rio de Janeiro, dezembro de 1938, págs. 63-68. — 5 — *A produção industrial do Estado de São Paulo*. a. III, n.º 36, Rio de Janeiro, janeiro de 1939, págs. 186-190. — 6 — *O Chumbo brasileiro*. — a. V, n.º 60, Rio de Janeiro, janeiro de 1941, págs. 21-28 (Publicado em separata pelo I. P. T., São Paulo 1941). — 7 — *Desenvolvimento da siderurgia em São Paulo*. a. XII, n.º 141, Rio de Janeiro, outubro de 1941, págs. 97-99. — 8 — *São Paulo e a sericicultura*. — a. VI, n.º 71, Rio de Janeiro, dezembro de 1941, págs. 15-19. — 9 — *As indústrias paulistas*. — a. VII, n.º 81, Rio de Janeiro, outubro de 1942, págs. 19-37. — 10 — *Manufaturas paulistas*. — a. VII, n.º 81, Rio de Janeiro, outubro de 1942, págs. 74-75. — 11 — *A nossa revolução industrial*. — a. VII, n.º 84, Rio de Janeiro, janeiro de 1943, págs. 30-32. — 12 — *Cimento — indústria pioneira*. — a. VIII, n.º 95, Rio de Janeiro, dezembro de 1943, págs. 49-53. — 13 — *Congresso Brasileiro de Indústria*. — a. IX, n.º 108, Rio de Janeiro, janeiro de 1945, págs. 133-138. — 14 —

- O cimento e a economia nacional.* — a. X, n.º 110, Rio de Janeiro, março de 1945, págs. 33-56. — 15 — *O cimento substitui o ferro.* — a. X, n.º 110, Rio de Janeiro, março de 1945, págs. 129. — 16 — *Conquistas e recuos do tecido nacional.* a. X, n.º 113, Rio de Janeiro, junho de 1945, págs. 47-59. — 17 — *Usina hidrelétrica mais moderna da América do Sul (Avanhandava).* — a. XII, n.º 140, Rio de Janeiro, setembro de 1947, págs. 142. — 18 — *Desenvolvimento da siderúrgica em São Paulo.* — a. XII, n.º 141, Rio de Janeiro, outubro de 1947, págs. 97-99. — 19 — *Aspectos do desenvolvimento industrial do Brasil.* — a. XII, n.º 155, Rio de Janeiro, dezembro de 1948.
- PAIXÃO (Moacyr) — 1 — *Mercado interno para a indústria nacional.* "Digesto Econômico", a. V, n.º 57, São Paulo, agosto 1949, págs. 80-85. — 2 — *Capitais estrangeiros dominam a economia nacional.* "Digesto Econômico", a. VI, n.º 70, São Paulo, setembro de 1950, págs. 29-35.
- PICCAROLO (Antônio) e FINOCCHI (Lino) — *O Desenvolvimento Industrial de São Paulo, através da Primeira Exposição Municipal.* — Pócai, São Paulo, 1918, 278 págs.
- POMPÉIA (Jonas) — *Usina eletro-sidero-metalúrgica de Ribeirão Preto.* — "Jornal de Debates", Rio de Janeiro, 31 de janeiro de 1947.
- PRADO JÚNIOR (Caio) — *Nova contribuição para o estudo geográfico da cidade de São Paulo.* "Estudos Brasileiros", a. III, v. 7, n.º 19, 20 e 21, julho-dezembro de 1941.
- RIBEIRO (José) — *Tecidos "made in Brazil" presentes em 30 mercados.* "O Observador Econômico e Financeiro", a. XIII, n.º 147, Rio de Janeiro, abril de 1948, págs. 59-63.
- RODRIGUES (Jorge M.) — 1 — *Industrialização e transportes.* "O Observador Econômico e Financeiro", a. VII, n.º 81, Rio de Janeiro, outubro de 1942, pág. 47. — 2 — *A indústria de tecidos.* "O Observador Econômico e Financeiro", a. IX, n.º 105, Rio de Janeiro, outubro de 1944, págs. 17-22.
- SANT'ANNA (Núco) — *A primeira fábrica de tecidos.* — "O Estado de São Paulo", São Paulo, 24 de janeiro de 1941.
- SANTOS (Elina O.) — *A história do desenvolvimento industrial de Sorocaba.* — "O Estado de São Paulo", São Paulo, 14 de junho de 1953.
- SANTOS (Virgílio Paula) — *Acêrca do problema da energia elétrica em São Paulo.* — Série de artigos publicados em "Última Hora" de 24, 25, 26 e 27 de maio de 1953 (São Paulo).
- SCHLESINGER (Hugo) — *Geografia Industrial do Brasil.* — Ed. Instituto de Estudos, Pesquisas e Estatísticas, São Paulo, 1956, 256 págs.
- SECRETARIA DA AGRICULTURA — *Estatística Industrial do Estado de São Paulo.* — São Paulo, 1937.
- SILVA (Cel. Edmundo Macedo Soares e) — *A indústria brasileira e a auto-suficiência.* "O Observador Econômico e Financeiro", a. XIV, n.º 165, Rio de Janeiro, outubro de 1949, págs. 50-64.
- SILVEIRA (Wanda da Motta) — *Indústria extrativa mineral.* — Em "Condições Geográficas e Aspectos Geoeconômicos da Bacia Paraná-Uruguaí", estudo elaborado pela Associação dos Geógrafos Brasileiros para a Comissão Interstadual da Bacia Paraná-Uruguaí. v. I, págs. 416-421; v. II, mapa 108. C. I. B. P. U., São Paulo, 1955.
- SIMONSEN (Roberto) — *Evolução Industrial do Brasil.* Federação das Indústrias. São Paulo.
- SOCIEDADE DE GEOGRAFIA DO RIO DE JANEIRO — *Indústria do papel em Itu.* — "Rev. da Soc. Bras. de Geografia", f. III, Rio de Janeiro, 1889, pág. 117.
- SODRÉ (Nelson Werneck) — 1 — *A indústria no Brasil.* "O Observador Econômico e Financeiro", a. X, n.º 120, Rio de Janeiro, 1946, págs. 129-133. — 2 — *História da indústria em São Paulo.* "O Observador Econômico e Financeiro", a. XII, n.º 141, outubro de 1947, págs. 34-50; n.º 142, novembro de 1947, págs. 70-81; n.º 143, dezembro de 1947, págs. 52-64; n.º 144, janeiro de 1948, págs. 81-94. (Rio de Janeiro).
- SOUZA (Antonio José Alves de) — *Sistemas elétricos do Brasil.* "O Ob-

- servador Econômico e Financeiro", a. XV, n.º 173, Rio de Janeiro, junho de 1950, págs. 82-104.
- VIEIRA (Dorival Teixeira) — *A evolução industrial do Brasil*. "Digesto Econômico", a. V, n.º 51, São Paulo, fevereiro, 1949, pág. 40.
- VILARES (Henrique Dumont) — *São Paulo Industrial*. São Paulo, 1937.
- WENTZCOVITCH (Estanislau) — *Estatísticas Industriais Paulistas*. "O Observador Econômico e Financeiro", a. V, n.º 52, Rio de Janeiro, maio de 1940, págs. 101-108.
- WOHLERS (Armando) — *A indústria da cal em São Paulo*. "Digesto Econômico", a. II, n.º 14, São Paulo, janeiro de 1946, págs. 51-53.
- WYTHE, (George) — *Industry in Latin America*. — Columbia Universal Press, New York, 1945, pág. 371.
- WYTHE-WIGHT-MIDKIFF — *Brasil, Uma Economia em Expansão*. Ed. da Fundação Getúlio Vargas. Rio de Janeiro, 1953.

## CAPÍTULO II

# O problema da energia elétrica

MARIA DE LOURDES P. SOUZA RADESCA

*A região de São Paulo e seus problemas. A utilização de energia elétrica no município de São Paulo. O sistema hidrelétrico da região de São Paulo. As condições naturais e a produção de energia elétrica. São Paulo e a crise de energia elétrica. A indústria hidrelétrica e as modificações introduzidas na paisagem paulistana.*

CIDADE TRIMILJONÁRIA, cujo crescimento e cuja expansão se processaram em menos de 80 anos, possuidora do maior parque industrial da América Latina, a cidade de São Paulo enfrenta problemas de toda espécie: problemas do *abastecimento alimentar* dessa grande aglomeração humana, que consome produtos de suas fábricas, de sua zona rural, do interior do Estado e de diferentes regiões do país, desde o Centro-Leste até o extremo Sul; problemas que dizem respeito à *rede de esgotos* e ao *abastecimento de água*, cuja expansão não conseguiu alcançar o ritmo de seu crescimento, deixando uma vasta área sem os benefícios de uma e de outro; problemas referentes à *circulação interna*, de veículos e de pedestres, que exigiram transformações urbanísticas radicais, na administração do Prefeito Prestes Maia, mas que continuam a desafiar a competência e o zelo dos poderes públicos; problemas concernentes à *energia elétrica*, para o uso doméstico, para os logradouros públicos e para a manutenção de seu parque industrial. É que a metrópole paulista cresceu depressa demais e os responsáveis pelo seu bem-estar não souberam ou não puderam prevêê-los, a fim de remediá-los em tempo oportuno.

Circunstâncias independentes da vontade do orientador geral da presente obra e de seus colaboradores fizeram com que tais problemas, com exceção do último (que constitui o objeto do presente capítulo), deixassem de ser estudados e aparecessem com o destaque que a Geografia Urbana sempre lhes costuma dar. Lamentamos sinceramente tal fato.

## *A utilização da energia elétrica no município de São Paulo*

Sómente o município de São Paulo consumiu mais de 1 800 milhões de kwh de energia elétrica em 1952. Esta cifra tornar-se-á mais significativa se lembrarmos que, até fins do século XIX, não se conhecia, em terras paulistanas, nada que merecesse o nome de indústria de eletricidade. Uma única empresa — “Companhia Água e Luz do Estado de São Paulo”, há cerca de 60 anos, limitava-se a fornecer iluminação elétrica para umas poucas casas comerciais do “Triângulo” e para o jôgo de frontão da Boa Vista. Suas modestas instalações localizavam-se na esquina da Rua Major Sertório com a Rua Bento Freitas e constavam de dois geradores Ganz, de fabricação húngara, com capacidade de 50kw cada um, e dois geradores de 200kw cada um, movidos a vapor; a corrente elétrica era transmitida sob tensão de 2 000 volts(1).

Datam dos derradeiros anos do século passado os primeiros entendimentos com o Govêrno, no sentido de estender o emprêgo da eletricidade aos serviços de utilidade pública. A primeira lei sôbre o assunto é de 15 de junho de 1897 e refere-se à concessão feita a Francisco Antônio Gualco e Antônio de Souza para, “por 40 anos, por si ou empresa que organizassem, construir, usar e gozar linhas de bonde por tração elétrica para diversos pontos da cidade e seus subúrbios(2)”.

(1) Deixamos aqui consignados nossos cordiais agradecimentos ao Dr. Edgard de Sousa pelas informações verbais que nos prestou a respeito da “Companhia Água e Luz do Estado de São Paulo”, como pelas facilidades que nos concedeu para a obtenção de dados relativos ao presente capítulo.

(2) Veja *Coletânea de Leis, Decretos, Atos, Contratos, Termos, Regulamentos, Offícios, etc.*, referentes aos serviços de “The São Paulo Light & Power Co. Ltd.”, ed. Prefeitura Municipal de São Paulo, São Paulo, julho de 1938 vol. I, pág. 19. — Sôbre o mesmo assunto, consultem-se os documentos referentes à organização, às concessões e aos contratos da mesma empresa, publicação da “Light & Power”, São Paulo, 1929, vol. I, pág. 163.



Em dezembro de 1898, os concessionários obtiveram ainda autorização para a construção de uma linha aérea de distribuição de força elétrica por tôdas as ruas e praças da Capital e seus subúrbios(3).

Por falta dos necessários capitais, todavia, não conseguiram Gualco e Souza executar o projeto relativo às linhas de bondes dentro do prazo estipulado no contrato e deliberaram transferir seus direitos e encargos a “The São Paulo Railway Co. Ltd(4)”, firma canadense que mais tarde passou a denominar-se “The São Paulo Tramway, Light and Power Co. Ltd”.

No dia 7 de maio de 1900 foi solenemente inaugurada a primeira linha de *bondes elétricos* da Capital paulista, destinada a servir o bairro da Barra Funda; e não tardou que duas outras lhe seguissem, servindo o Bom Retiro e a Vila Buarque, continuando os demais bairros a dispor do velho serviço de bondes movidos por tração animal — os chamados “bondes de burros”. Para atender ao consumo de energia elétrica das três linhas citadas, instalou a “Light” uma pequena usina termelétrica, com a capacidade total de 1 000kw.

Mais recente foi a instalação da *iluminação elétrica* nas vias públicas paulistanas — 1911, em virtude do privilégio de que dispunha a “São Paulo Gas Co.” e da morosidade das negociações entre a “Light” e a Prefeitura Municipal de São Paulo.

A “São Paulo Gas Co.”, empresa constituída de capitais ingleses, vinha iluminando a cidade desde o ano de 1872(5). O contrato primitivo foi por diversas vezes modificado até que, em 1897, ficou assegurado seu privilégio pelo prazo de 30 anos(6) e, mais tarde, prorrogado até 1950. Do contrato de 1897 constavam algumas cláusulas que possibilitavam ao Govêrno permitir outros sistemas de iluminação e, em particular, autorizar a instalação da energia elétrica em logradouros públicos servidos ou não pelo gás, embora fôsse assegurada àquela companhia a preferência em igualdade de condições(7).

Embora a “Light” estivesse autorizada, por lei de 23 de maio de 1903, a instalar a iluminação elétrica em vários

---

(3) Veja *Coletânea* cit. pág. 29.

(4) Veja publicação da “Light”, cit. na nota n.º 2, pág. 29.

(5) Veja *Atos Oficiais relativos à Companhia do Gás*, ed. Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Estado, São Paulo, 1916.

(6) Idem, pág. 33.

(7) Idem, pág. 37.

pontos da cidade (Santana, Água Branca, Penha), então iluminados a querosene, deve-se à iniciativa de particulares a introdução da primeira iluminação pública a eletricidade, no desejo de chamar atenção para suas casas de comércio. De fato, em 1906, a “Light” firmou contrato com alguns negociantes estabelecidos à Rua Barão de Itapetininga, com a obrigação de iluminá-la aos domingos. Em 1907, comerciantes, banqueiros e industriais estabelecidos no “Triângulo” solicitaram do Governo a conservação das lâmpadas elétricas que ali haviam sido instaladas por ocasião de uma festa cívica. Impedido de atendê-los, em virtude do privilégio de que gozava a “São Paulo Gas Co.”, resolveu o Governo o problema de maneira indireta: concedeu uma subvenção anual aos requerentes para que estes instalassem, nos logradouros daquele trecho da cidade, a iluminação que melhor lhes conviesse; e sob tal regime permaneceu o “Triângulo” até o ano de 1917, quando se procedeu à uniformização do serviço de iluminação pública.

Outro passo no sentido de iluminar a eletricidade a cidade foi dado por ocasião da inauguração do Teatro Municipal (1911), quando se procurou abrilhantar, por todos os modos, a efeméride. A “Light” fôra encarregada de fazer a instalação elétrica no referido teatro, em suas escadarias e vizinhanças, até a Rua Formosa, no vale do Anhangabaú. Ao mesmo tempo, contratara o Governo com a “São Paulo Gas Co.” a iluminação dos logradouros próximos ao teatro, a fim de realçar as festas então realizadas(8). O contraste entre um e outro dos tipos de iluminação pública foi simplesmente chocante, justificando as preferências pela iluminação elétrica.

A 14 de março de 1911, em consequência, firmou a “Light” com o Governo do Estado dois contratos para a iluminação elétrica das ruas da Capital: um referente a logradouros já iluminados a gás (ruas de Higienópolis, Avenida Brigadeiro Luís Antônio); outro referente a logradouros ainda não iluminados (Estrada da Penha, Avenida Água Branca, para além do Parque Antártica, Rua Guaicurus e outras do bairro da Lapa). E, daí por diante, a eletricidade não cessou de se expandir dentro da área urbana. O último bairro que

---

(8) A área em questão abrangia: toda a Rua Barão de Itapetininga, o Viaduto do Chá, a Rua Conselheiro Crispiniano, o jardim situado ao lado do Teatro Municipal, etc. (Veja *Atos oficiais relativos à Companhia do Gás*, pág. 65).

se viu iluminado a gás foi o do Bom Retiro; e os derradeiros combustores a gás retirados do uso foram os 8 existentes no atual Pátio do Colégio, fato que ocorreu em agosto de 1941.

Ao mesmo tempo que a energia elétrica conquistava êsses dois importantes setores da vida urbana — o serviço de bondes e a iluminação pública, passava também a ser utilizada como geradora de *fôrça motriz* para o nosso nascente parque industrial e, mais recentemente, no terreno da *calefação*.

Em tabela anexa, apresentamos o consumo da energia elétrica, no município da Capital, a partir de 1922. Por ela se verifica que, já nesse ano, a energia consumida como *fôrça motriz* era bastante considerável (mais de 81 milhões de kwh), superando de muito a consumida pela iluminação particular, pública e tração reunidas (cêrca de 65 milhões de kwh) — superioridade que, nos anos posteriores, só poderia mesmo acentuar-se, graças ao surto industrial registrado na metrópole paulista. Mais de 50% da energia elétrica utilizada na Capital destinam-se à produção de *fôrça motriz*; em 1952, o consumo neste particular ultrapassou a cifra de 1 bilhão de kwh, para um consumo total de 1 800 000 000.

No que se refere à energia destinada à *iluminação*, observa-se que o consumo particular é muito superior ao da iluminação pública. Isto acontece porque, em muitos bairros, notadamente nos situados na periferia da cidade, embora a totalidade ou grande parte das casas disponha de tal vantagem, as ruas ficam às escuras ou apenas as principais são iluminadas. Além disso, a proliferação dos arranha-céus com apartamentos residenciais veio concorrer para aquêle aumento, em desproporção com o consumo das vias públicas, que se manteve o mesmo de outrora. Por outro lado, convém acentuar que a iluminação das ruas só se concretiza mediante requisição do poder público à "Light", correndo as despesas de instalação por conta do primeiro; ao passo que a iluminação domiciliar pode ser mais facilmente obtida, desde que a "Light" se obriga a estender suas linhas gratuitamente ao ponto da cidade em que haja um número de habitações capaz de garantir determinado consumo (10 casas para cada 100 metros de canalização).

O fato de bairros novos, apenas arruados e loteados, disporem da iluminação domiciliar explica-se por entendimentos particulares entre a "Light" e as empresas loteadoras, desejosas de verem valorizados seus terrenos, às quais custeiam as despesas com a extensão das novas linhas. Outras vêzes, são os próprios moradores dos bairros que se cotizam e assumem a responsabilidade por tais despesas.

# MUNICÍPIO DA CAPITAL

## Consumo de energia elétrica em kwh

104

A CIDADE DE SÃO PAULO — Vol. III

| ANOS   | ILUMINAÇÃO<br>PÚBLICA | ILUMINAÇÃO<br>PARTICULAR | FÔRÇA         | TRAÇÃO      | CALEFAÇÃO   | TOTAIS ANUAIS |
|--------|-----------------------|--------------------------|---------------|-------------|-------------|---------------|
| 1922.. | 2 387 839             | 22 130 158               | 81 192 610    | 39 688 930  | —           | —             |
| 1923.. | 2 710 759             | 24 741 013               | 98 487 762    | 43 540 190  | —           | —             |
| 1924.. | 2 783 535             | 26 522 986               | 95 649 898    | 45 260 510  | —           | —             |
| 1925.. | 1 715 678             | 25 823 071               | 77 117 818    | 45 894 930  | —           | —             |
| 1926.. | 2 988 012             | 33 372 253               | 95 534 795    | 54 756 320  | —           | —             |
| 1927.. | 3 048 830             | 39 393 739               | 128 555 631   | 62 537 700  | 101 526     | 233 637 426   |
| 1928.. | 3 049 814             | 45 570 141               | 146 881 015   | 70 569 680  | 106 051     | 266 176 701   |
| 1929.. | 3 190 159             | 53 447 324               | 158 814 372   | 78 263 575  | 262 403     | 293 977 833   |
| 1930.. | 3 862 130             | 52 291 130               | 146 257 562   | 79 891 885  | 1 326 726   | 283 629 433   |
| 1931.. | 9 550 096             | 50 062 438               | 156 840 186   | 80 298 650  | 3 784 213   | 300 535 583   |
| 1932.. | 11 720 324            | 49 665 060               | 161 797 723   | 85 101 345  | 6 234 176   | 314 518 628   |
| 1933.. | 12 865 043            | 55 524 939               | 191 162 645   | 90 974 596  | 7 952 488   | 358 479 711   |
| 1934.. | 13 325 857            | 63 608 042               | 220 350 896   | 100 611 658 | 9 429 480   | 407 325 933   |
| 1935.. | 13 524 031            | 72 216 915               | 255 144 807   | 107 816 412 | 12 452 238  | 461 154 403   |
| 1936.. | 14 012 479            | 80 518 274               | 278 675 734   | 112 677 943 | 16 122 044  | 502 006 474   |
| 1937.. | 15 146 383            | 92 322 587               | 316 037 039   | 110 791 525 | 19 058 584  | 553 356 118   |
| 1938.. | 16 851 831            | 102 718 563              | 337 927 887   | 110 448 300 | 20 541 025  | 588 487 606   |
| 1939.. | 18 186 385            | 114 486 556              | 370 009 360   | 111 120 384 | 21 683 242  | 635 495 907   |
| 1940.. | 18 894 798            | 126 058 856              | 405 980 954   | 112 027 750 | 23 258 153  | 686 220 511   |
| 1941.. | 19 640 948            | 139 955 975              | 456 539 103   | 112 530 347 | 25 260 910  | 753 927 283   |
| 1942.. | 19 979 126            | 152 856 043              | 491 218 622   | 113 857 920 | 34 126 268  | 812 037 979   |
| 1943.. | 20 159 343            | 172 974 717              | 522 075 867   | 113 041 350 | 55 262 095  | 883 513 362   |
| 1944.. | 20 432 114            | 201 626 493              | 571 401 412   | 106 464 235 | 75 347 303  | 975 271 557   |
| 1945.. | 20 578 347            | 230 960 609              | 585 175 701   | 103 578 915 | 112 091 134 | 1 052 384 706 |
| 1946.. | 20 655 572            | 268 178 586              | 594 925 033   | 98 817 559  | 175 244 900 | 1 157 821 650 |
| 1947.. | 21 117 177            | 322 469 419              | 623 586 570   | 96 926 445  | 204 886 244 | 1 268 985 855 |
| 1948.. | 22 430 529            | 371 935 810              | 694 780 122   | 100 688 351 | 231 195 538 | 1 427 841 737 |
| 1949.. | 23 663 890            | 401 718 179              | 793 518 954   | 99 506 819  | 281 093 023 | 1 599 500 965 |
| 1950.. | 25 273 984            | 406 775 970              | 883 644 301   | 94 594 810  | 269 462 309 | 1 679 741 374 |
| 1951.. | 25 856 942            | 434 574 949              | 942 752 445   | 88 380 484  | 251 282 561 | 1 742 847 381 |
| 1952.. | 26 630 046            | 456 899 623              | 1 064 050 190 | —           | 336 534 413 | 1 805 360 343 |

Essa proliferação de novos bairros é responsável, em parte, pelo aumento registrado na *calefação* (fogões elétricos e aquecimento central), que consumia apenas pouco mais de 100 000kwh, em 1927, e passou para 336 500 000, em 1952. É que nesses bairros novos, como em bairros antigos, não existe rede de canalização de gás, restrita que foi pela dificuldade em produzi-lo em suficiente quantidade, exigindo maior consumo de energia elétrica.

No que se refere aos *transportes coletivos* (serviço de bondes), crescente foi o aumento de energia elétrica até 1944, quando se registrou uma queda ou, pelo menos, um estacionamento. A primeira diminuição, correspondente a 1944-46, corresponde ao período de entendimentos entre a "Light" e os poderes públicos, que precedeu a organização da "Companhia Municipal de Transportes Coletivos" (C. M. T. C.), definitivamente instalada em 1947; como é explicável, não cogitou a "Light" em construir novas linhas de bondes, nem pôr em tráfego novos veículos, havendo, muito pelo contrário, supressão de linhas e retirada de veículos do tráfego, por não se encontrarem em condições satisfatórias. Tanto assim que "as linhas em tráfego, que chegaram à extensão de 300km, estavam reduzidas a 250km, na ocasião da transferência"(9). Em 1948, registrou-se um aumento de consumo de energia correspondente à reorganização do serviço de bondes, agora sob o controle da C. M. T. C.; mas, com a aquisição de novos e modernos ônibus por essa companhia, nova diminuição se registrou no consumo da energia no setor da tração, chegando, em 1952, a 88 300 000kwh, isto é, 25 400 000kwh menos do que dez anos antes.

Cumprе assinalar, finalmente, que os totais anuais, de 1922 a 1952, mostram-nos que o consumo de energia elétrica no município de São Paulo tem aumentado ininterruptamente, salvo raros e breves períodos de diminuição ou estacionamento, devidos a fatores climáticos (estiagem em 1924) ou períodos anormais (revolução de 1930).

### *O sistema hidrelétrico da região de São Paulo*

A energia elétrica consumida pela cidade de São Paulo foi, até 1954, ano em que entrou em funcionamento a Usina Térmica Piratininga, em sua quase totalidade, proveniente do aproveitamento das águas correntes. Até essa época, existia, além das hidrelétricas, apenas a Usina Termelétrica Paula

---

(9) Cf. THE SÃO PAULO TRAMWAY, LIGHT AND POWER CO. Ltd. — *Cinquenta Anos de Progresso com São Paulo* (1900-50), São Paulo, 1950.

Sousa, inaugurada em 1912, situada em plena cidade, à rua do mesmo nome.

O papel da *Usina Paula Sousa* (atualmente desmontada) consistia mais em prestar socorro no caso de interrupção de corrente, ou para aumentar a capacidade geradora em momentos de crise, do que na produção regular de energia. Era dotada de 2 grupos turbo-geradores, que, em 1951, produziram 2 337 100kwh, através de um consumo de 2 781,9t de óleo combustível.

O conjunto das usinas hidrelétricas (Cubatão, Pôrto Góis, Rasgão e Ituparanga) e a termelétrica (Piratininga) constituem um verdadeiro *sistema* interligado por linhas de transmissão, conforme o demonstra o mapa que figura no presente capítulo. Por sua vez, êste sistema é ligado ao da Capital Federal, através de uma linha sob tensão de 230kwh unindo, diretamente, Cubatão a Ribeirão das Lajes. Essa linha pode trabalhar em ambos os sentidos, existindo na cidade de Aparecida uma Estação Conversora de Frequência. Desta maneira, pode ser enviada energia do sistema do Rio de Janeiro para o de São Paulo e vice-versa, fato de grande vantagem, desde que as usinas de cada sistema dependam de bacias hidrográficas e de áreas pluviométricas diferentes, o que permite que um sistema possa socorrer o outro, em caso de crise de energia.

O mesmo acontece, aliás, noutras regiões do Mundo. Em Paris, por exemplo, “a aglomeração parisiense recebe corrente hidrelétrica do Maciço Central, dos Alpes Setentrionais e do Reno, mas pode, em caso de necessidade e pelas mesmas linhas, enviar, para aquelas regiões, energia elétrica de suas centrais térmicas”(10).

### *As condições naturais e a produção de energia elétrica*

A construção das obras de engenharia, de que resultou o sistema hidrelétrico de São Paulo, pôde efetivar-se com sucesso graças às condições favoráveis apresentadas pelo Planalto Atlân-

---

(10) VARON (H.) — *Les conditions et les caractères généraux de l'industrie de l'électricité*, em “L'Information Géographique”, ano XV, n.º 4, Paris, julho-outubro de 1951, págs. 138-144.

tico. De início, aproveitaram-se pequenas quedas de água de rios relativamente próximos à Capital, principalmente no trecho encaixado do rio Tietê, situado nos limites norte-ocidentais do Planalto Paulistano; e graças a essas quedas de água, cuja potência foi aumentada por meio de barragens, a cidade de São Paulo pôde contar com energia elétrica suficiente para as necessidades de sua população e de sua incipiente indústria.

A primeira usina hidrelétrica desse tipo foi construída pela "Light", após barrar o rio Tietê a 33km da Capital e aproveitando uma queda de água natural existente junto à cidade de Santana de Parnaíba, na altitude de 711 metros acima do nível do mar. Foi assim que surgiu a *Usina de Parnaíba*, denominada mais tarde *Usina Edgard de Sousa* (atualmente transformada em barragem e usina elevatória), inaugurada em 1901, contando com 2 alternadores de 1 000 kw e, a partir de 1912, com a capacidade geradora de 16 000 kw; uma linha transmissora, com capacidade de 24 000 volts, passou a uni-la à cidade de São Paulo.

Sendo o regime do rio Tietê estreitamente correlacionado com o regime pluviométrico regional<sup>(11)</sup> e caracterizando-se este pelas chuvas de Verão e pela estiagem no Inverno, grande é a amplitude anual da vazão do referido rio. Em consequência, mesmo nos anos normais e, sobretudo, quando se prolonga anormalmente o período de estiagem, a "Usina Edgard de Sousa", apesar de seu reservatório, passou a lutar com o problema da escassez de água. Por isso mesmo, tornou-se necessário construir um grande reservatório (1907), graças à barragem de um subafluente do Tietê — o rio Guarapiranga, que drena extensa área do Planalto Paulistano. O *Reservatório do Guarapiranga* encontra-se ao nível de 736,62 metros, com um perímetro de 135 km e uma área de 33,9km<sup>2</sup>, armazenando um volume de 196 milhões de m<sup>3</sup> (o que equivale a uma energia potencial de 300 milhões de kwh). A principal barragem desse reservatório mede 1 640m de comprimento por 19m de altura, tendo sido sua principal finalidade aumentar o volume das águas do rio Tietê, durante as estiagens, garantindo assim o funcionamento regular da "Usina Edgard de Sousa". Atualmente, auxilia o abastecimento das usinas de Cubatão.

Além dessa usina hidrelétrica, instalou a "Light" duas usinas geradoras relativamente importantes: a primeira é a *Usina de Pôrto Góis*, que aproveita o Salto de Itu; a segunda

---

(11) Veja o capítulo II do vol. I desta obra.

é a *Usina do Rasgão*(12), que utiliza uma queda artificial, construída pelo homem num grande meandro do rio Tietê, cujo estreito pedúnculo (que não tem mais do que 600 metros de largura) foi seccionado, de maneira a obter-se, em curta distância, o desnível correspondente a vários quilômetros do curso normal do rio. Esta última usina, inaugurada em 1925, que dispunha de duas unidades geradoras de 11 250kw cada uma, atualmente está sendo desmontada.

Todavia, não se cogitou em aproveitar apenas as quedas de água da bacia do Tietê. Em 1914, foi concluída uma barragem de 31m de altura por 395m de comprimento no curso superior do rio Sorocaba, aproveitando-se a presença do Salto de Itupararanga, com um desnível de 80 metros, dela resultando um reservatório com uma área máxima de 34,4km<sup>2</sup> e um volume de 318 milhões de m<sup>3</sup> de água. Surgiu, assim, a *Usina de Itupararanga*, que dispõe atualmente de 4 unidades geradoras, com a capacidade total de 57 500kw.

A “Usina de Itupararanga” oferece a vantagem de contribuir para o sistema hidrelétrico da Capital paulista com um contingente de energia subordinado ao regime pluviométrico de uma região diferente da que alimenta o alto Tietê, a montante de Salto, isto é, toda a vasta bacia do alto rio Sorocaba, bastante afastada do Planalto Paulistano.

Esgotadas as possibilidades do aproveitamento das quedas de água naturais mais próximas e registrando-se uma demanda cada vez maior de energia elétrica da parte da cidade de São Paulo, em vertiginosa expansão, foi necessário apelar para outras soluções; e, graças à competência de técnicos, as condições naturais do Planalto Atlântico foram admiravelmente bem aproveitadas.

Várias hipóteses foram estudadas com cuidado: aproveitamento da cachoeira de Itapanhaú, das quedas do rio Juquiá, etc. Coube, porém, ao Engenheiro A. W. K. BILLINGS focalizar o rio Grande, um dos formadores do rio Pinheiros,

---

(12) Este nome vem da época da mineração, quando faiscadores de ouro tentaram abrir um canal — o chamado *Rasgão*, no pedúnculo do meandro, no desejo de desviar as águas do Tietê e, com isso, extrair o minério do leito fluvial pôsto a seco. No entanto, a dureza da rocha impediu que conseguissem seu intento, ficando apenas iniciada a abertura do projetado canal (cf. *Cinquenta anos de Progresso com São Paulo*).



a fim de aproveitá-lo, fazendo conduzir suas águas para a Baixada Santista, utilizando o escarpamento natural da Serra do Mar e através do Córrego das Pedras, tributário da vertente atlântica.

As condições topográficas e o regime pluviométrico da região do rio Grande são realmente excelentes. Basta dizer que, ao passo que nas vizinhanças da Capital a média anual de chuvas é de 1 300mm, na raiz da Serra do Mar este total eleva-se para 3 100mm e, no Alto da Serra, a queda anual chega a ser de 4 400mm, em média(13). Por



*A Serra do Mar e a Usina do Cubatão. — (Gentileza da "Light and Power")*

outro lado, a topografia senil do Planalto Paulistano corresponde ao abrupto desnivelamento, de mais de 700 metros, da Serra do Mar. A área em aprêço contém, além disso, o mal definido divisor de águas entre a vertente do Atlântico e a vertente do rio Paraná, onde as cabeceiras dos rios de uma e de outra se encontram quase lado a lado.

Em virtude das próprias condições do relêvo regional, os cursos de água que demandam diretamente o oceano são pouco extensos, de fraca descarga fluvial, não podendo servir para a produção de energia hidrelétrica em quantidade apreciável. Em compensação, a escarpa da da Serra do Mar representa um convite permanente ao aproveitamento daquela área em quedas de água artificiais. Basta dizer que 24m<sup>3</sup> de água, na antiga "Usina Edgard de Sousa", produziam 1kwh, enquanto que, na Usina do Cubatão (graças aos 715m de queda artificial), 26,5m<sup>3</sup> de água produzem 42kwh.

(13) Cf. observações realizadas pela "Light & Power".



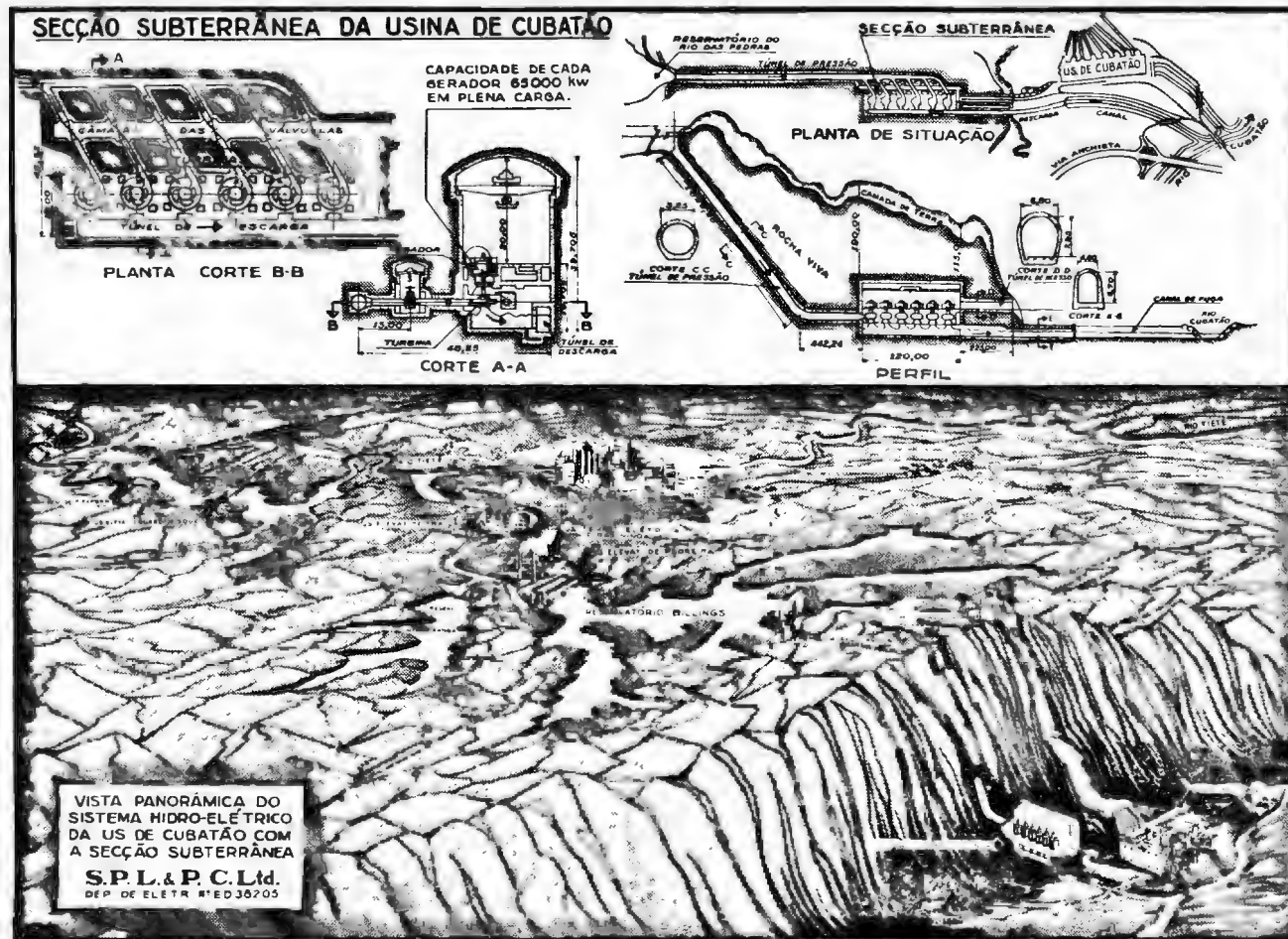
Por isso tudo, a partir de 1925, vem a "Light" realizando importantes trabalhos de energia hidráulica nessa área, de que resultaram os reservatórios do Alto da Serra e a importante Usina do Cubatão (seção externa e seção subterrânea).

A fim de assegurar o abastecimento das usinas projetadas na base da Serra do Mar, tornou-se necessário providenciar o armazenamento de uma notável quantidade de água; para isso construiu-se o *Reservatório do Rio Grande*, hoje denominado *Reservatório Billings*, homenagem ao seu idealizador e construtor — Asa White Kenney Billings. Para consegui-lo, represaram-se as águas da bacia do rio Grande e a elas se acrescentaram as do Reservatório do Guarapiranga e do próprio rio Tietê, impulsiónadas, numa inversão do sentido natural, através do rio Pinheiros. A barragem principal mede 1 500 metros de comprimento por 25m de altura, achando-se assentada sobre granito e tendo sido construída por atêrro hidráulico com núcleo de concreto. Na época das chuvas, sua área alcança 130km<sup>2</sup>, com um perímetro de 800km, armazenando 1 200 000m<sup>3</sup> de água, o que equivale a 2 bilhões de kwh. O nível de água do reservatório corresponde à quota de 745m sobre o nível do mar, embora possa atingir a 746,5m.

A água dos rios Guarapiranga, Pinheiros e Tietê é desviada para o Reservatório Billings por meio de bombas de recalque, que permitem vencer a diferença de nível entre o primeiro e o último dos cursos de água citados, de forma a inverter a direção das águas do rio Pinheiros, numa verdadeira "captura" artificial, sempre que se torna necessário. Por isso mesmo, no centro da barragem principal do rio Grande, foram instaladas três bombas centrífugas, que elevam as águas até à reprêsa; sendo reversíveis, podem trabalhar em sentido oposto, permitindo assim regularizar o regime, lançando as águas no Pinheiros e, por êste, no Tietê — fato que não se tem verificado, em virtude da escassez das águas do reservatório. Por outro lado, tais bombas são construídas de maneira a funcionar como turbinas e seus motores síncronos podem eventualmente trabalhar como geradores. O conjunto dessa obra constitui a chamada *Usina Elevatória de Pedreira*.

Além dela, outra usina de recalque existe — a *Usina da Traição*, localizada no curso do rio Pinheiros, no bairro de Cidade Jardim. É dotada de dois grupos de bombas com motor síncrono, reversíveis e capazes de funcionar como geradores, a exemplo dos da Usina de Pedreira.

Sendo o rio Pinheiros o elemento de ligação entre o rio Tietê, o rio Guarapiranga e o Reservatório Billings, necessária se tornou sua



O sistema hidrelétrico da Usina do Cubatão. — (Gentileza da "Light & Power").

retificação e canalização, num percurso de quase 26km; sua largura média, nesse trecho canalizado, varia de 94 a 98 metros, com uma profundidade de 5,5 metros.

Junto à confluência do canal do Pinheiros com o Tietê, complementando o serviço de regularização hidrológica, foi edificada uma barragem provida de 10 comportas — a *Estrutura do Retiro*, com 85 metros de comprimento e que serve para regularizar as cheias de ambos os rios.

Uma vez retificado e canalizado o rio Pinheiros e construídas as bombas de recalque e o Reservatório Billings, tornou-se possível desviar e acumular as águas do Tietê, do Pinheiros e do Guarapiranga, num nível bem próximo ao do divisor das vertentes do Tietê e do Atlântico. Restava a tarefa de lançar essa massa de água pela Serra do Mar abaixo. Para isso, foi escavado um canal de 18km de comprimento, à profundidade de 8,5 metros, de maneira a pôr em contato o Reservatório Billings e o curso do rio das Pedras, tributário direto do Atlântico, o qual foi, por sua vez, barrado; daí resultou o *Reservatório do Rio das Pedras*, que ocupa uma área de 7,5km<sup>2</sup>, com capacidade de acumular 26 milhões de m<sup>3</sup>, o que equivale a 40 milhões de kwh, ao nível de 728,5 metros, isto é, 17 metros mais baixo do que o do Reservatório Billings; sua barragem tem 160 metros de comprimento e 26m de altura. A água é conduzida, através de dois túneis de 500 metros de comprimento e 4m de diâmetro, às tôrres de compensação, que garantem o equilíbrio de pressão. É exatamente dessas tôrres que partem os oito tubos adutores destinados ao transporte da água encosta abaixo, fazendo as vezes de uma grandiosa queda de água de cerca de 700 metros de altura, até alcançar a *Usina do Cubatão*. Cada tubo adutor mede 1 600 metros de comprimento e tem o diâmetro médio de 1,40m, sendo fixados ao solo por meio de blocos de concreto; através dêles, a água se despeja à velocidade média de 25km por hora, sob a pressão de 70 atmosferas.

A *Usina do Cubatão*, geradora de energia elétrica, encontra-se no sopé da Serra do Mar, próximo à cidade do mesmo nome. Foi inaugurada em 1926, sendo considerada, no gênero, a sétima do Mundo. É a maior do sistema hidrelétrico de São Paulo, dispondo de 8 grupos geradores, cada um dos quais

dotado de duas turbinas a jato livre, de alta potência. Suas conchas incluem-se entre as maiores do Mundo, a fim de poderem resistir ao impacto da água. Esta, após acionar as turbinas, é lançada no canal de fuga, através do qual vai ter ao rio Cubatão e, por êste, ao Atlântico.

A força produzida por essa usina é conduzida, através de 10 linhas de transmissão, de 34km e sob tensão de 88kv, até à região de São Paulo. Outra linha a conduz para a cidade de Santos e outra, sob tensão de 230kv, destina-se à cidade do Rio de Janeiro.

Completando a capacidade geradora da Usina do Cubatão foi construída, em suas proximidades, uma *Usina subterrânea*, a qual, quando em pleno funcionamento, contará com 6 grupos-geradores, cada um com a potência de 65 000kw, o que significa que sua capacidade total será de 390 000kw.

Para a instalação dessa nova Usina, tornou-se necessário abrir na rocha viva, em pleno coração da Serra do Mar, uma caverna de 120m de comprimento, 19m de largura e 38,60m de altura. Além disso, foi também escavado um túnel, depois revestido de aço, por onde as águas são conduzidas até à Usina; tem êle 3,25m de diâmetro por 1 550m de comprimento.

Depois de acionar as turbinas, a água vê-se lançada ao rio Cubatão, através do canal de fuga, construído a céu aberto. Para alimentar a nova Usina, tornou-se necessário reforçar as reservas de águas dos lagos artificiais do Planalto Paulistano; em consequência, foi elevada a barragem "Edgard de Sousa", em Santana de Parnaíba, construída uma barragem em Pirapora e substituída por uma usina de recalque a antiga Usina geradora "Edgard de Sousa", cabendo a esta última a tarefa de elevar as águas do Tietê e de seu afluente Juqueri (barrados em Pirapora), a montante de Santana de Parnaíba. Dêste ponto e através do rio Pinheiros, as águas são recalçadas pelas usinas elevatórias de Traição e Pedreira, indo aumentar o volume de água do Reservatório Billings. Como se vê, em nova e magnífica vitória da engenharia paulista, foi feita a inversão do curso do rio Tietê, desde Pirapora até à confluência do Pinheiros, a fim de permitir a participação das águas dessa área na produção da energia elétrica em Cubatão, ao pé da Serra do Mar.

A grande despesa ocasionada com tais obras e a perda de energia antes produzida pela antiga Usina geradora "Edgard de Sousa" e pela Usina do Rasgão (ora em fase de desmonte, face à diminuição da vazão do Tietê, após sua barragem) são perfeitamente compensadas pelo grande rendimento proporcionado pela queda artificial, de 715 metros, oferecida pela escarpa da Serra do Mar.

Resta mencionar mais uma unidade do sistema de energia elétrica da região de São Paulo — a *Usina Termelétrica Piraítinga*, construída na localidade de Pedreira, em terras do subdistrito de Santo Amaro, dotada de duas unidades geradoras, movidas a vapor, com a capacidade de 100 000kw cada uma.

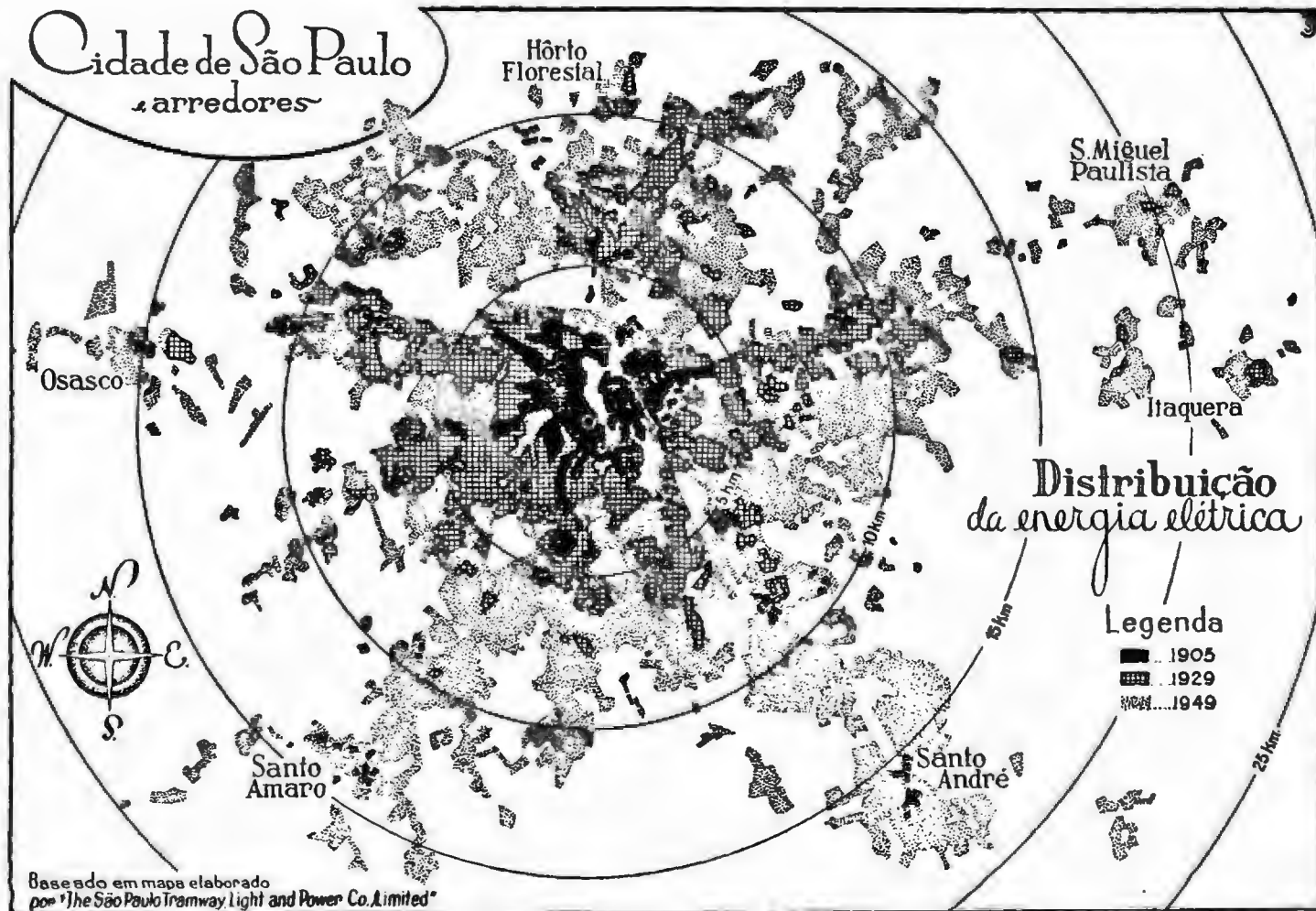
### *São Paulo e a crise de energia elétrica*

A energia elétrica produzida pela Usina do Cubatão e pelas que se localizam no Planalto não é bastante para atender à demanda, sempre crescente, da Capital paulista e sua área de influência. Mais uma vez se registrou o mesmo fato: o crescimento da população e do parque industrial da região de São Paulo excedeu as previsões mais otimistas. A par disso, longos períodos de estiagem atingiram profundamente os reservatórios abastecedores das usinas hidrelétricas. Daí a crise que vem atormentando, há quase uma década, a cidade e até mesmo o interior do Estado.

Até o ano de 1945, e mesmo durante a segunda Guerra Mundial, registrou-se um excedente, ora maior, ora menor, entre a capacidade disponível de energia elétrica e o consumo da região paulistana; nesse período, o ano de 1924 constitui uma exceção, motivada por excepcional estiagem, de que resultou uma diminuição de 38% nas médias de vazão dos rios Tietê e Sorocaba, nos 10 anos anteriores; foi então que os paulistanos conheceram os efeitos de um rigoroso racionamento, que se prolongou até setembro de 1925.

Todavia, a crise atual assumiu uma gravidade sem precedentes. Esboçada ao iniciar-se a década de 1940-50, começou a fazer sentir seus efeitos desastrosos a partir de 1946, ano em que a capacidade geradora foi inferior à demanda. Novos geradores, instalados sucessivamente na Usina do Cubatão, permitiram remediá-la até 1951, sem que a população sentisse suas conseqüências. A partir de 1952, porém, continuando a demanda em cada vez mais rápida ascensão, ao mesmo tempo que mais acentuados se tornavam os períodos de estiagem,

# Cidade de São Paulo e arredores





manifestou-se a crise em tôda sua intensidade e, com ela, graves prejuízos para a vida normal da população e, sobretudo, para a crescente atividade do seu parque manufatureiro.

Não compete a nós apontar os responsáveis por essa crise de energia elétrica, de tão graves conseqüências. Dificuldades para o financiamento e demora na entrega do necessário equipamento, de procedência estrangeira, justificariam a falta de providências para o aumento da capacidade geradora(14). Outras razões poderão, certamente, ser lembradas. O fato é que não apenas as estiagens anormais e o extraordinário crescimento demográfico da região de São Paulo devem ser considerados como causadores da situação atual.

Levando-se em consideração que, como é natural, o consumo se torna muito maior em determinadas horas do dia (sobretudo de 8 às 11 e de 13 às 20 horas), passou-se a sofrer um regime de *acionamento da energia*, que só no ano de 1955 veio a se tornar mais brando.

As primeiras restrições ao consumo de energia elétrica datam de janeiro de 1950. Agravando-se a crise, apelou-se para o racionamento voluntário, em junho de 1952. Como não desse os esperados resultados, o Departamento de Águas e Energia Elétrica recorreu ao sistema das quotas de consumo (novembro de 1952) e, logo a seguir (março de 1953), ao sistema do desligamento de circuitos durante um certo número de horas (5 horas, de início), por forma a restringir a carga nas horas de maior consumo. A partir de agosto de 1953, deliberou-se ainda restringir as novas ligações.

Apesar de tôda essa série de medidas restritivas, o consumo de energia elétrica tem continuado a aumentar; isto se explica por várias razões: 1) novas ligações, embora abolidas, continuaram a ser feitas em virtude de compromissos anteriores; 2) não se registrou uma redução no gasto de energia, da parte dos consumidores, proporcional às horas de desligamento dos circuitos, havendo, em geral, uma transferência da carga para outras horas, em virtude da mudança de horários levada a efeito por muitas indústrias.

Em conseqüência dessa crise, muitos particulares procuraram resolver a dificuldade: nas residências, os fogões elétricos foram substituídos por fogões a gás engarrafado; em estabelecimentos comerciais e industriais, instalaram-se geradores a gasolina ou a óleo, destinados à produção de força e à iluminação.

(14) ANDRADE (Henrique) — *A atual crise de energia em São Paulo*, em "Engenharia", n.º 128, São Paulo, abril de 1953, pág. 235.

## *A indústria hidrelétrica e as modificações introduzidas na paisagem paulistana.*

A imperiosa necessidade de abastecer de energia elétrica a cidade de São Paulo e sua área de influência ocasionou profundas alterações na paisagem criada pela natureza.

Foi a *rêde hidrográfica*, sem nenhuma dúvida, o elemento natural que maiores transformações veio a sofrer. As águas da bacia do rio Guarapiranga, com seus tributários Embu Mirim e Embu Guaçu, como as do rio Grande, foram represadas e deram nascimento, no Sul e no Sudeste da Capital paulista, a uma paisagem inteiramente nova, pois grandes *lagos artificiais* passaram a ocupar extensas áreas do Planalto Paulistano; e, em sua maior parte, essas águas passaram a ser drenadas diretamente para o oceano Atlântico, ao invés de contribuírem para o engrossamento do Tietê e, através dêste, encaminharem-se para o rio Paraná. Igual inversão no sentido da corrente teve lugar em relação às águas do rio Pinheiros, cujo vale passou por importantes transformações (canalização do curso, desaparecimento de meandros, aprofundamento do talvegue, atêrro das várzeas); e o regime dêsse rio, em consequência da ação do homem, passou a ser inteiramente artificial, deixando de existir o fenômeno periódico das inundações em suas várzeas.

Tais modificações não repercutiram, apenas, no setor da energia elétrica. Os *lagos artificiais*, construídos nas vizinhanças da Serra do Mar, graças à sua extensão perimetral (135km, no Reservatório do Guarapiranga; 800km, no Reservatório Billings), abriram novas e inimagináveis perspectivas para uma vasta área de terras até então desvalorizadas e inúteis. A cidade de São Paulo passou a dispor de locais de recreio e para os esportes náuticos; novos bairros surgiram às margens de tais lagos (sobretudo junto ao Reservatório do Guarapiranga), repletos de pequenas chácaras, residências para fins de semana e habitações permanentes. Nada menos de 1 000 embarcações, notadamente veleiros, circulam nas águas dessas represas, dando-lhes graça e movimento. E milhões

de peixes, ali desenvolvidos, abrem perspectivas novas para a pesca, não apenas como esporte, mas para fins comerciais.

A retificação do Pinheiros, por outro lado, possibilitou o aproveitamento de uma área calculada em 32 milhões de m<sup>2</sup>, ocasionando a ampliação de muitos bairros já existentes (como o da "Cidade Jardim") e o aparecimento de outros novos, como o em que está sendo construída a Cidade Universitária e a chamada Vila Jaguaré.

Tudo isso sem que nos esqueçamos de que não tem ainda 50 anos o elemento da paisagem urbana constituído pelas tôrres de alta tensão, pelos postes e pela trama de fios, através dos quais a energia elétrica alcança o lar do paulistano e põe em movimento suas fábricas.

## BIBLIOGRAFIA

### I. Estudos especiais:

ANDRADE (Henrique) — *Atual crise de energia em São Paulo*, em "Engenharia", n.º 128, São Paulo, abril de 1953.

BARRETO (B. F. Barros) — *A usina subterrânea de Cubatão*, em "Engenharia", n.º 133, São Paulo, setembro de 1953.

BRANCO (Plínio) — *A crise de energia elétrica*, em "Anhembí", n.º 25, dezembro de 1952, e n.º 26, janeiro de 1953, São Paulo.

COMISSÃO DE MELHORAMENTOS DO RIO TIETÊ — *Relatório*, ed. Prefeitura Municipal de São Paulo, São Paulo, 1950.

DEPARTAMENTO DE ÁGUAS E ENERGIA ELÉTRICA — *Comunicado sobre o Ato n.º 21*, em "Diário Oficial do Estado de São Paulo", São Paulo, 29 de março de 1952. — *Comunicado sobre restrições ao consumo de energia elétrica*, em "Diário Oficial do Estado de São Paulo", São Paulo, 11 de junho de 1952. — *Comunicado sobre o Ato n.º 13*, "Diário Oficial do Estado de São Paulo", São Paulo, 12 de novembro de 1952.

"DIÁRIO OFICIAL DO ESTADO DE SÃO PAULO" — *Restrições ao forneci-*

*mento de energia elétrica pelo sistema da Companhia Light & Power e suas associadas no Estado de São Paulo*, São Paulo, 26 de fevereiro de 1950.

"FOLHA DA MANHÃ" — *Restrições ao consumo na iluminação elétrica pública e fornecimentos comerciais, industriais e domiciliares da Light e associadas*, São Paulo, 29 de janeiro de 1950.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO — *Coletânea de Leis, Decretos, Atos, Contratos, Termos, Regulamentos, Ofícios, etc., referentes aos serviços da "The São Paulo Light and Power"*, Vol. 1, São Paulo, julho de 1939.

SECRETARIA DA AGRICULTURA, COMÉRCIO E OBRAS PÚBLICAS — *Atos Oficiais relativos à Companhia de Gás*, Tip. do "Diário Oficial", São Paulo, 1916.

THE SÃO PAULO TRAMWAY, LIGHT AND POWER COMPANY — *Documentos referentes à organização, às concessões, aos contratos, etc.*, vol. I, São Paulo, 1929. — *Cinquenta anos de progresso com São Paulo, 1900-50*, São Paulo, 1950.

## II. Estudos gerais e subsidiários:

- ALVES (Léo Ferraz) — *O Estado do Rio de Janeiro e o problema da utilização hidráulica do Rio Paraíba*, em "Revista do Clube de Engenharia", n.º 231, Rio de Janeiro, novembro de 1955.
- AZEVEDO (Aldo Mário de) — *Caraguatatuba, solução inteligente*, em "Diário de São Paulo", São Paulo, 17 de novembro de 1956.
- BARRETO (Benjamim Flanklin de Barros) — *O aproveitamento dos recursos hidráulicos do Vale do Paraíba*, em "Revista do Clube de Engenharia", n.º 231, Rio de Janeiro, novembro de 1955. — *As novas fontes de suprimento de energia elétrica*, em "Semana de Debate sobre Energia Elétrica", ed. Instituto de Engenharia de São Paulo, São Paulo, 1956.
- BERENHAUSER JÚNIOR (Carlos) — *O Brasil no panorama mundial de eletricidade*, em "Revista do Clube de Engenharia", n.º 241, Rio de Janeiro, setembro de 1956.
- BRITO (Francisco Saturnino de) — *Correlação entre condições sanitárias e descargas a manter no Rio Paraíba, de Santa Branca a Santa Cecília*, em "Revista do Clube de Engenharia", n.º 231, Rio de Janeiro, novembro de 1955.
- CAMPOS (Francisco Machado de) — *Situação da energia elétrica no Estado de São Paulo*, em "Engenharia", n.º 59, São Paulo, julho de 1947.
- COTRIM (John) — *Os recursos da Zona Centro-Sul*, em "Semana de Debates sobre Energia Elétrica", ed. Instituto de Engenharia de São Paulo, São Paulo, 1956.
- FERNANDES (Armando de Oliveira) — *A indústria da energia elétrica no Brasil*, Rio de Janeiro, 1953.
- INSTITUTO DE ENGENHARIA DE SÃO PAULO — *Semana de Debates sobre energia elétrica* (9 a 13 de abril de 1956), São Paulo, 1956.
- LEÃO (Mário Lopes) — *O reerguimento econômico do Rio Paraíba e o aproveitamento hidrelétrico de Caraguatatuba*, em "Revista do Clube de Engenharia", n.º 231, Rio de Janeiro, novembro de 1955.
- PECONICK (J. A.) — *Energia a preço compatível com o desenvolvimento econômico*, em "Boletim do CEMIG", ano III, n.º 6.
- QUEIROZ (Plínio de) — *A utilização dos recursos hidráulicos do Vale do Paraíba*, em "Revista do Clube de Engenharia", n.º 231, Rio de Janeiro, novembro de 1955.
- RIBEIRO FILHO (Raymundo Francisco) — *A regularização parcial do Médio Paraíba*, em "Revista do Clube de Engenharia", n.º 231, Rio de Janeiro, novembro de 1955.

## CAPÍTULO III

### A área central da cidade

N. L. MÜLLER

*A área central da cidade e o problema de sua delimitação. As grandes etapas da evolução da área central. O Centro da cidade e sua estrutura. O Centro da cidade e suas funções. A individualidade da área central. A zona de transição do Centro e o problema de sua delimitação. Os principais característicos da zona de transição.*

AO CONTRÁRIO do que acontece com a cidade de Paris, mas a exemplo do que se verifica com outras muitas grandes cidade do Mundo, quem quer que percorra a capital paulista julgar-se-á capaz de dizer onde se acha o seu Centro, o “coração” da cidade. Sua paisagem inconfundível, a impressionante intensidade do tráfego de veículos e de pedestres, a presença das melhores lojas, o bloco compacto de arranha-céus — tudo concorre para defini-lo e para assegurar sua individualidade.

Todavia, quando se procura estabelecer os seus limites e fixar sua área com certo rigor, as dificuldades logo aparecem.

Naturalmente, por comodismo e dentro da lei do menor esforço, poderíamos apelar para a delimitação oficialmente aceita pelas autoridades municipais. Mesmo assim, porém, encontraríamos certas divergências, porque, sob o ponto de vista administrativo, há pelo menos duas delimitações da área central da cidade: a que se baseia no chamado *Perímetro de Irradiação* e a que se fundamenta na *legislação municipal*.

O denominado *Perímetro de Irradiação*, originalmente de autoria do Engº. JOÃO F. DE ULHOA CINTRA, foi mais tarde adotado, com algumas modificações, pelo Engº. FRANCISCO PRESTES MAIA; em sua

administração como Prefeito Municipal (1938-45), teve este urbanista oportunidade de torná-lo uma realidade(1). Ao ser planejado em 1930, com o seu verdadeiro anel de largas avenidas, envolvia uma área muito mais ampla do que o então Centro, procurando atender às necessidades do tráfego e prevendo a expansão da área central. “A concepção é simples — esclarece PRESTES MAIA: envolvimento da área congestionada por um anel, de modo a provocar ao mesmo tempo sua expansão superficial, o desvio das correntes diametrais e uma fácil distribuição perimetral do tráfego(2)”. Hoje, esse Perímetro de Irradiação coincide com o itinerário dos ônibus da *Linha Circular* e corresponde ao perímetro da Zona de Silêncio, recentemente instituída pela Diretoria do Serviço de Trânsito.

A área delimitada pela legislação municipal(3) é ainda mais ampla, pois ultrapassa o citado Perímetro de Irradiação, sobretudo na direção de NW, N e SE, conforme se pode verificar pelo mapa à pág 123. Essa expansão da área central visa a atender a propósitos de caráter prático, pois, fixando seus limites para além da realidade atual, permite a aplicação das posturas municipais num raio muito maior, a fim de evitar futuros problemas quanto à largura das ruas e aos tipos de construção.

Inegavelmente, tais critérios oferecem interesse para a solução do problema que estamos focalizando, embora não possam satisfazer, integralmente, ao ponto de vista da Geografia. Os limites assim fixados para atender a finalidades administrativas não correspondem, na verdade, ao que poderemos chamar de realidade geográfica. Daí sermos levados a apelar para outros critérios.

O estudo da *estrutura* da área central, ao contrário do que se poderia imaginar, também não satisfaz. De fato, considerado no sentido horizontal, o Centro da cidade não corresponde a nenhum traçado bem individualizado, pois se compõe de parcelas mais ou menos distintas, que se apresentam justapostas. Não se encontra ali a clássica coincidência do Centro da cidade com o núcleo original, a exemplo do que acontece em tantas cidades européias, em que “o vigor da tradição comercial logo fez do núcleo medieval ou da Renascença o centro dos negócios financeiros ou comerciais(4)”. Só tendo

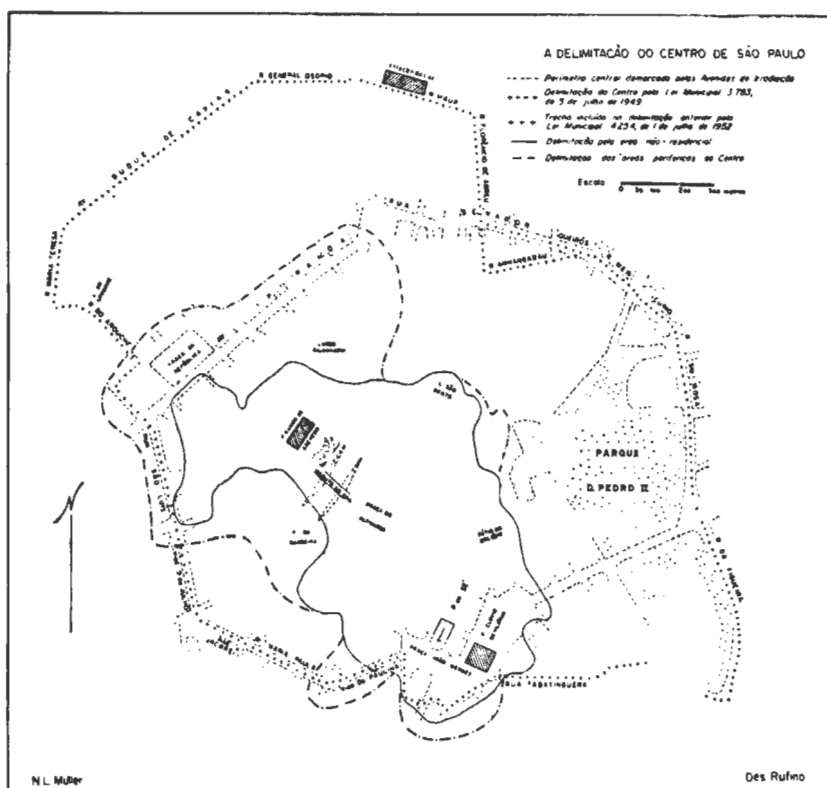
---

(1) MAIA (Francisco Prestes), *Estudo de um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo*, São Paulo, 1930; e *Os melhoramentos de São Paulo*, 1945.

(2) MAIA (Prestes), *Os melhoramentos de São Paulo*, pág. 10.

(3) Cf. a Lei Municipal n.º 3 783, de 5 de julho de 1949, ligeiramente modificada pela Lei n.º 4 254, de 1.º de julho de 1952.

(4) GEORGE (Pierre), *La Ville (Le fait urbain à travers le Monde)*, pág. 47, ed. Presses Universitaires de France, Paris, 1952.



O Centro de São Paulo e o problema de sua delimitação. — O mapa mostra vários critérios possíveis de serem utilizados para a delimitação da Área Central da cidade.

conhecido frágeis muros de taipa no quinhentismo, que, por isso mesmo, não deixaram o mais leve vestígio, e não possuindo um traçado antigo de ruas que sirvam para individualizar o Centro, chega-se à conclusão de que a estrutura horizontal não pode servir como base para sua delimitação(5).

Muito pelo contrário, a estrutura vertical oferece valiosos elementos para sua caracterização, pelos menos no ponto de vista paisagístico. O rápido crescimento de São Paulo, sob tantos aspectos semelhante ao registrado em muitas cidades dos Estados Unidos, tem em sua área central um verdadeiro

(5) Em tais casos, a estrutura horizontal é de pequeno valor científico, pois "é inevitável um certo grau de imprecisão" — conforme observou SORRE (Max.), em *Les Fondements de la Géographie Humaine*, tomo III, pág. 314, Lib. Armand Colin, Paris, 1952.



*Grandiosa perspectiva da área central da cidade. — Pela massa arquitetônica dos “arranha-céus”, o centro da cidade de São Paulo destaca-se, claramente, na paisagem urbana (Foto da “E.N.F.A.”, 1950).*



símbolo, a ela se aplicando os característicos gerais registrados por PIERRE GEORGE para o Novo Mundo: "Quanto mais severa foi a concorrência no processo de tomada de posse dessa área (do Centro) e mesmo quando a concentração já limitou ou suprimiu esta concorrência, mais o desejo de ter sua placa ou seu escritório no Centro levou à valorização dos terrenos no coração da cidade. A densidade de construções é então considerável e a cidade cresce em altura: são os arranha-céus(6)". Com efeito, já se torna imponente e impressionante o bloco compacto dos arranha-céus que se erguem na área central da cidade; as fotografias aéreas nos dão uma idéia dessa concentração (Foto à pág. 124), mas é sobrevoando a capital paulista ou observando-a, por exemplo, dos altos da Casa Verde, que se pode bem avaliar o contraste existente entre o Centro e os bairros paulistanos.

No entanto, se a estrutura vertical serve para caracterizar o Centro no conjunto da cidade, não tem a mesma valia quando desejamos delimitar com rigor a área central: na realidade, os arranha-céus já começam a aparecer, em blocos, em bairros próximos (como Vila Buarque e Santa Cecília) e, mesmo, afastados, como acontece na Avenida Paulista e vizinhanças. Como tomá-los como critério único para a delimitação da área central?

Pode-se apelar, também, para os *aspectos funcionais*. Em toda grande cidade, o Centro costuma caracterizar-se por ser o setor vital, em que se desenvolvem as funções essenciais do organismo urbano. De acordo com a observação de Mc KENZIE, "é onde as notícias são recebidas e transmitidas, onde se reúnem os cérebros e as capacidades, onde a cidade é mais viva"(7). Daí a complexidade de suas funções: a comercial, a financeira, a administrativa, a da pequena indústria, a das profissões liberais e dos mais variados ofícios, a religiosa, as de diversões.

Devido à valorização dos imóveis e ao elevado preço dos aluguéis, praticamente se excluem dessa área as residências, o comércio atacado e os depósitos, as grandes instalações industriais, e, até mesmo, certas categorias de comércio varejista (sobretudo quando não se podem desenvolver à base de grandes lucros ou quando necessitam de extensas áreas para a exposição de seus produtos).

---

(6) GEORGE (Pierre), ob. cit. pág. 47.

(7) Cf. SORRE (Max.), ob. cit., tomo III, pág. 330.

Possuindo o Centro da cidade de São Paulo tôdas essas características gerais, comuns aos grandes aglomerados do Mundo, pareceu-nos que seria êste critério funcional um dos mais expressivos para a solução do problema de sua delimitação; por isso mesmo, tornou-se essencial o levantamento *funcional* do Centro, apesar das dificuldades que a tarefa apresentava.

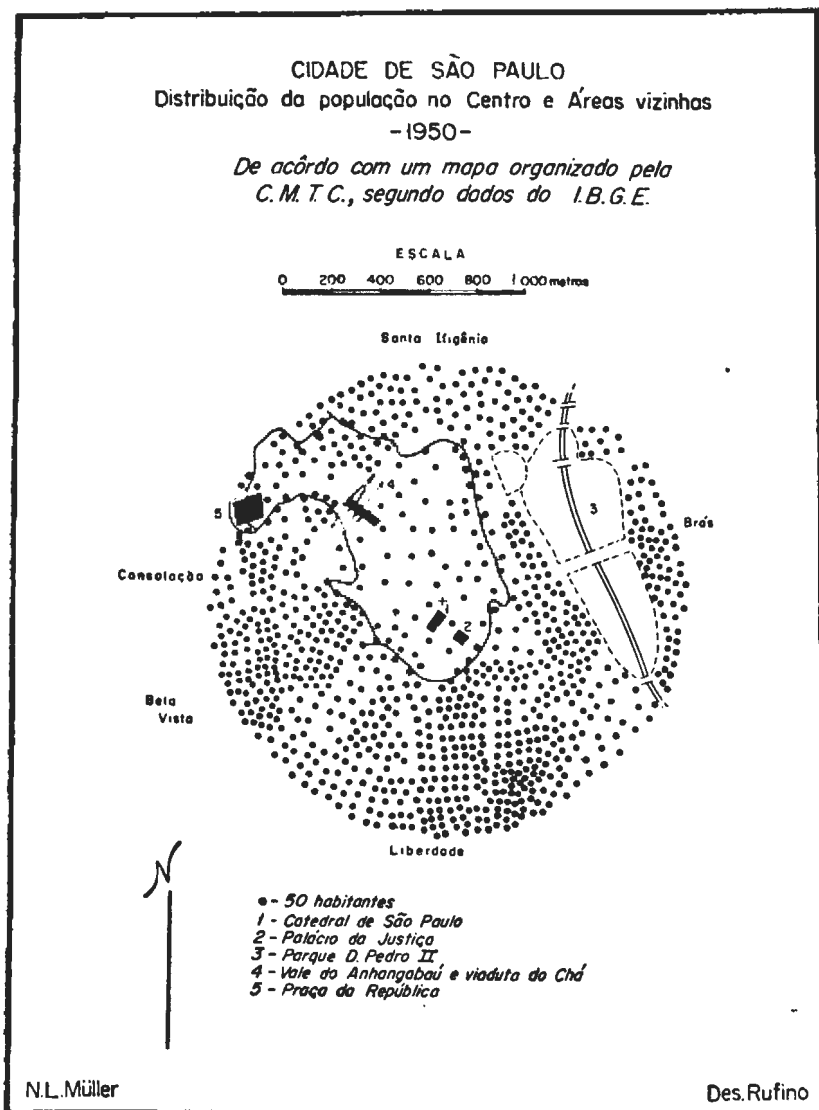
Uma vez realizado tal levantamento (cujos detalhes serão analisados mais além), passamos a dispor de elementos objetivos, de incalculável interêsse. Partindo da premissa de que um dos característicos básicos do Centro é a pequena porcentagem de residências, passamos a excluir dêle tôdas as áreas em que a função residencial aparecesse com maior freqüência.

Mas o problema logo apresentou uma certa complexidade. Com efeito, dentro de áreas residenciais, encontramos funções típicas do Centro; a rigor não poderiam ser nêle integradas, mas, por outro lado, não poderiam ser consideradas como pertencentes à chamada *zona de transição*, isto é, o trecho em que se dá a passagem do Centro para os bairros. Pareceu-nos que tais áreas constituem uma *zona mista*, já sob a influência dos tentáculos do Centro, inexoravelmente destinadas a fazer parte dêle, em lapso de tempo certamente muito reduzido.

Em consequência, dentro do critério funcional, distinguimos três áreas diferentes: 1) o *Centro pròpriamente dito*, sôbre cuja individualidade não existe a menor dúvida, com sua típica complexidade de funções e quase ausência da função residencial; 2) as *áreas periféricas ao Centro*, que lhe são imediatamente vizinhas, zonas mistas em que se verifica um certo equilíbrio entre as funções típicas do Centro e a função residencial; 3) finalmente, as *zonas de transição*, predominantemente residenciais, mas que já não podem mais ser consideradas bairros típicos, pois apresentam várias características do Centro e se encontram na iminência de ser por êste conquistadas.

No presente trabalho, estudaremos as duas primeiras áreas em conjunto e, em seguida, separadamente, a terceira. A distinção acima feita decorre mais de escrúpulos de minúcia científica e de um exagerado rigor na constatação dos fatos observados.

Entretanto, ainda um outro critério existe, que completa o funcional: o *critério demográfico*. Uma vez que o Centro



*Repartição da população no centro da cidade e suas vizinhanças (1950).* — Notar a menor concentração de população dentro do perímetro que demarca o centro da cidade, assinalado na carta, observando-se que, dentro dêste, é ela mais representativa na área mais nova, a NW.

da cidade não constitui uma área especificamente residencial, torna-se óbvio que nêle devemos encontrar as mais baixas densidades demográficas registradas dentro da área urbana; o fenômeno, de caráter universal, apresenta-se em São Paulo

de maneira marcante, sendo possível acompanhar a expansão da área central através de mapas demográficos organizados com base nos últimos censos. O cartograma da pág. 127, que abrange uma área de 3km de raio, a partir da Praça da Sé, mostra-nos muito bem a notável coincidência entre a área de população rarefeita e o Centro por nós delimitado.

Examinando-se o mapa da pág. 123, verifica-se que o Centro da cidade, assim por nós considerado, encontra-se dentro do Perímetro de Irradiação, ao passo que as *áreas periféricas* já o ultrapassam em alguns pontos, atingindo maior amplitude para o alto da Avenida Ipiranga e Praça da República. O fato é sintomático, pois é nessa direção, no rumo de Oeste, que tende a crescer a área central da capital paulista.

### *As grandes etapas da evolução da área central*

Antes de estudar a atual estrutura e as funções que hoje caracterizam a área central da cidade de São Paulo, cumpre remontar ao passado, a fim de se tentar descobrir em que momento histórico passou a capital paulista a ter um Centro individualizado, isto é, uma área essencialmente comercial e de caráter administrativo, em contraste com outras puramente residenciais. Tarefa delicada, mas sedutora, que pode ser realizada através da contribuição dos historiadores e da manipulação de obras ou documentos do passado.

Tudo parece indicar que, no decorrer dos séculos XVI, XVII e XVIII, era o *Pátio do Colégio* o verdadeiro “coração” da modesta vila, depois cidade de São Paulo. Ao seu redor, não existia nada que pudesse ser comparado com o Centro atual. Mas ali se concentrava a vida do aglomerado, dêle saíam as principais ruas que levavam às saídas da acanhada área urbana.

Era a *Rua Direita*, então Rua de Santo Antônio e depois da Misoricórdia, que “do Colégio dos Jesuítas conduzia ao sertão pela atual Ladeira Dr. Falcão, Largo do Piques, Consolação e Pinheiros”. Era, ainda, a “*Rua Quinze de Novembro*, então chamada Caminho do Guaré”, que “do Pátio do Colégio conduzia ao bairro do Guaré (Luz) pelas atuais Rua da Boa Vista, Praça de São Bento, Rua Florêncio de Abreu e ao Pôrto Geral, no rio Tamanduateí”. Não menos importante

era a *Rua do Carmo*, “indo do Pátio do Colégio à Rua Tabatinguera, até o Ipiranga”. Finalmente, para o Sul, o Pátio do Colégio era ligado ao “caminho de carro que vai para Santo Amaro”, cujo traçado foi seguido pela atual *Rua da Liberdade*, através da Praça da Sé e do antigo Largo de São Gonçalo, hoje Praça João Mendes(8).

No século XVIII, a essa função de centro irradiador das principais vias públicas, exercida pelo Pátio do Colégio, veio acrescentar-se uma outra: a de centro administrativo.

De fato, em 1766, o antigo Colégio dos Jesuítas passou a servir de residência dos Capitães-Generais; e, aos poucos, acentuou-se o caráter administrativo daquela área. A Casa da Fundação, por exemplo, funcionava na atual Rua Floriano Peixoto.

Por essa época, começou-se a definir a *função comercial* desse modestíssimo Centro. Nas atuais Rua da Quitanda e Rua Álvares Penteado (entre aquela e o Largo da Misericórdia) concentravam-se os vendedores de frutas e hortalças, além de vendedores ambulantes de doces e petiscarias. Embora se tratasse de um comércio de tipo bastante restrito e especializado, tudo leva a crer que foi esta a primeira concentração varejista que apareceu em São Paulo, dando ao local um colorido muito particular.

Por esse tempo, a atual *Rua Álvares Penteado* notabilizava-se “pelo desasseio e pelas nuvens de mósas que aí infestavam. Tresandava um cheiro de hortalças, de resíduos, de lamaceira, de animais suados sob o pêso das bruacas, de bodum de negros(9)”.

No velho *Largo da Misericórdia*, estacionavam as “quitandeiras”, instaladas nas escadas da pedra da igreja ali então existente. Eram vendedoras “de doces, biscoitos de polvilho, bolos de milho socado ou de mandioca — pastéis de farinha de milho ou de trigo, saborosos cuscuz de bagre e de camarão de água doce, amendoim torrado, pequenos pedaços de quindungo (amendoim torrado e socado com pimenta comari e sal) e pé-de-moleque com farinha de mandioca puba e amendoim, os quais eram expostos à venda em pequenos tabuleiros de madeira forrados com alvas toalhas e no centro dêles, para alumiar, era colocada uma lanterna de fôlha-de-flândres, com uma vela de sebo acesa. As quitandeiras que, em altas vozes, apregoavam sua quitanda, eram, na sua maioria, escravas de várias famílias, que então viviam desse gênero de comércio(10)”.

(8) Cf. FREITAS (Afonso A. de), *Plan'História da Cidade de São Paulo* (1800-74).

(9) SANT'ANNA (Núeo), *São Paulo Histórico*, vol. IV, pág. 172.

(10) MARTINS (A. Egídio), *São Paulo Antigo*, vol. II, pág. 54.

A vizinhança do comércio de quitanda fez com que o Largo da Misericórdia e seus arredores fôssem, aos poucos, perdendo seu caráter residencial; o êxodo das famílias tornou-se mais sensível depois da instalação do chafariz do largo (1793), quando “as cenas desagradáveis entre carregadores de água(11)” passaram a constituir um novo motivo para êsse afastamento.

O comércio de gêneros alimentícios aparecia também fora dessa área: no *Largo de São Bento* e no do *Palácio* (Pátio do Colégio), onde existiam “feiras para a venda dos produtos das chácaras e sítios(12)”; e na atual *Praça Antônio Prado*, onde alguns ex-escravos mercadejavam “com doces, geléias, empadas, pastéis e gulodices em geral(13)”.

Ao iniciar-se o século XIX, uma nova área comercial apareceu: concentrava-se na chamada *Rua das Casinhas* (atual Rua do Tesouro), em sete pequenas construções destinadas pela Câmara Municipal às quitandeiras e à venda de gêneros alimentícios, em geral.

Ao visitar São Paulo, SAINT-HILAIRE impressionou-se com essas “casinhas”, referindo-se à falta de asseio e ordem que nelas reinava, sendo escuras e enfumaçadas e onde “o toucinho, os grãos, a carne” se amontoavam em confusão; e deixou-nos uma descrição muito viva de seu permanente movimento(14).

Durante o primeiro quartel do século XIX (e, provavelmente, no seu segundo quartel), o Centro da cidade, trecho de maior movimento e de vida mais intensa, concentrava-se ainda nessa mesma área, convindo acentuar que o Pátio do Colégio (então Largo do Palácio) passara a conter o centro administrativo, desde que o antigo Colégio dos Jesuítas, além de ser a sede do Governo, abrigava a Assembléia Provincial e, numa ala que lhe era perpendicular, ficavam o Correio e as repartições fiscais(15).

Com o crescimento da cidade, registrado na segunda metade do oitocentismo, particularmente na década de 1870–80,

---

(11) MARTINS (A. Egídio), ob. cit., vol. I, pág. 3.

(12) SANT'ANNA (Núeo), ob. cit., pág. 117.

(13) MILANO (Miguel), *Os Fantasmás da São Paulo Antiga*, pág. 117.

(14) SAINT-HILAIRE (Auguste de), *Viagem à Província de São Paulo*, pág. 181, tradução brasileira de Rubens Borba de Moraes, Livraria Martins, São Paulo, 1940.

(15) MILANO (Miguel), ob. cit., págs. 9–10.

teve início também a expansão do Centro e, mais que isso, sua melhor caracterização. O elemento europeu, imigrante ou não, contribuiu bastante para essa transformação e individualização da área central, não apenas através das atividades comerciais, mas também do artesanato.

Foram os *italianos*, com seu comércio de macarrão e do pescado e suas pequenas oficinas; *inglês*, com suas relojarias e oficinas mecânicas; *franceses*, que apareciam como cabeleireiros, floristas, bijuteiros e modistas; *alemães*, com suas farmácias, lojas de calçados e de chapéus, fábricas de cerveja, além de terem sido os fundadores das primeiras "brasseries" paulistanas.

A influência francesa fez-se logo sentir na denominação de muitas lojas do Centro: "Notre Dame de Paris", "Au Palais Royal", "Au Boulevard", "Au Louvre", "Au Printemps", "Aux Nouvelles Parisiennes"... (16).

Também a instalação da Hospedaria dos Imigrantes (1888) contribuiu, indiretamente, para a intensificação da vida comercial da capital paulista, sobretudo sua área central. "As cidades do interior eram ainda mal providas para que os plantadores ali pudessem encontrar o material, o vestuário, os produtos alimentícios de que tinham necessidade. Assim, as viagens a São Paulo eram aproveitadas para, ao mesmo tempo que se recrutava a mão-de-obra, comprar o que faltava. Tornaram-se fregueses regulares dos comerciantes da Capital, hábito que ainda se conserva, freqüentemente(17)".

O desenvolvimento do comércio ocasionou importantes transformações na própria fisionomia do Centro da cidade, pois os gêneros alimentícios foram paulatinamente cedendo lugar a outros produtos, fazendo aquela área aproximar-se cada vez mais dos característicos hoje nela dominantes. Lojas das mais variadas mercadorias, "ateliers" e pequenas oficinas, escritórios de diferentes tipos passaram, então, a predominar.

Com a inauguração do *Mercado Municipal*, então localizado no fim da ladeira da atual Rua General Carneiro (1860), e do Mercado São João, na atual Praça do Correio (1890), a Rua das Casinhas foi, aos poucos, perdendo seus comerciantes; concomitantemente, a função residencial das velhas ruas do Centro foi desaparecendo, em benefício de novas atividades ali instaladas.

---

(16) BRUNO (Ernani Silva), *Fidalgos e Estrangeiros no Almanaque de 1885*, cf. P. MONBEIG, *La croissance de la Ville de São Paulo*, págs. 28-29.

(17) MONBEIG, (Pierre), *La croissance de la Ville de São Paulo*, págs. 29-30.

Os sobrados passaram a agasalhar famílias somente no andar superior, destinando o pavimento térreo para lojas, oficinas ou escritórios. Por sua vez, as casas térreas passaram a ser ocupadas cada vez mais raramente pelas famílias, cujas preferências se voltaram para os novos bairros residenciais que se abriam na cidade(18).

Com a continuidade desse processo, acabou por definir-se o Triângulo como área puramente comercial e, assim, durante cinco décadas, a partir de fins do século XIX, tornou-se êle o verdadeiro Centro da cidade. Formado pelas ruas de São Bento, Direita e Quinze de Novembro, passou a concentrar a maior parte do comércio varejista, das oficinas e “ateliers”, dos escritórios, dos estabelecimentos de crédito e das repartições públicas. Transformou-se no “coração” da Paulicéia e recebeu, dos paulistanos, a designação de cidade, em contraposição aos bairros existentes em sua periferia.

Essa individualidade passou a existir pelo menos a partir da década de 1880-90. Testemunham o fato o depoimento dos viajantes e, notadamente, os dados contidos no precioso *Almanaque da Província de São Paulo*, para 1884, de FRANCISCO XAVIER DE ASSIS MOURA.

Visitando a cidade em 1883, escreveu CARL VON KOSERITZ: “A vida da capital se concentra no *Triângulo*, que é formado pelas Ruas de São Bento, Direita e da Imperatriz(19). Passa, em seguida, a fornecer detalhes sobre essa área: a Rua de São Bento era a mais importante da cidade, embora “estreita e não muito arejada”, concentrando todo o comércio e possuindo belos edifícios, “como a esplêndida casa do Dr. Antônio Prado e o grande prédio do “Grand Hotel”, que o Sr. Glette, do Rio, fez construir”; a Rua Direita, “bonita e larga”, lembrava muito o Rio de Janeiro e notabilizava-se por sua grande animação, suas vitrinas, quiosques com bandeírolas, anúncios coloridos em tôdas as paredes e grandes lojas, o que lhe dava um aspecto de grande cidade, que não se notava nas outras; as duas ruas citadas seriam “os dois catetos do triângulo retângulo”, cuja hipotenusa correspondia à Rua da Imperatriz (atual Quinze de Novembro), muito larga em seu trecho inferior, mas que acabava por se estreitar e bifurcar “em uma quantidade de becos e bequinhos”; também era “uma bonita rua, com muitas lojas elegantes”. Conclui sua interessante descrição, por reafirmar que o *Triângulo* constituía “a parte mais animada da cidade, o

(18) MONBEIG, (Pierre), ob. cit., págs. 35-36.

(19) KOSERITZ (Carl von), *Imagens do Brasil*, pág. 254, Livraria Martins, São Paulo, 1943.



local de passeio dos estudantes e o ponto de encontro de tôdas as personalidades de marca"; quem por ali passasse, por volta do meio-dia ou à tarde, encontraria "todos os seus conhecidos" e, se tal não acontecesse, bastaria dar um pulo ao "Café Java" ou ir ao Largo do Rosário, ponto de partida dos bondes... (20).

O *Almanaque* de ASSIS MOURA(21), correspondente à mesma época, vem confirmar com dados positivos as impressões do viajante observador. Manuseando-o e procurando tirar dêle o máximo proveito, tentamos realizar um *estudo funcional* da cidade, no ano de 1883, inclusive elaborando os respectivos *mapas funcionais*, com o intuito de dispormos de elementos para uma comparação com os dados referentes à atualidade. Dessa maneira, poder-se-á sentir melhor a transformação registrada na área central da cidade, num lapso de 70 anos (22).

A *função comercial* aparecia nitidamente concentrada no Triângulo, sobretudo nas Ruas de São Bento, da Imperatriz, Direita e da Quitanda. A Rua de São Bento aparecia em primeiro lugar, sob êsse aspecto, seguida de perto pela da Imperatriz; depois, vinham as outras duas ruas citadas, que se equiparavam em importância. Comercial também, embora em menor escala, era a Rua Municipal (hoje General Carneiro).

Fora dêsse núcleo central, o comércio ainda aparecia, se bem que com freqüência menor, nas principais saídas da cidade: Ruas Santo Amaro, Consolação, Sete de Abril, Ladeira de São João, Florêncio de Abreu, Liberdade e do Brás (atual Avenida Rangel Pestana). O então Largo do Piques (onde, hoje, ampliada, se encontra a Praça da Bandeira), desde que ali se instalara a Hospedaria do Bexiga, transformara-se em ponto de reunião de mercadores e tropeiros; era um "importante centro de comércio de fazendas, calçados e couros", sempre movimentado graças à presença de "caipiras provenientes de Santo Amaro e de Pinheiros(23)". O mesmo fato se registrava na atual Praça Antônio Prado e na então Ladeira de São João (início da atual Avenida de São João). No próprio Pátio do Colégio (então Largo do Palácio) existiam "diversos sobrados de um e dois andares, todos em estilo

(20) KOSERITZ (Carl von), ob. cit., págs. 254-256.

(21) MOURA (Francisco Inácio Xavier de Assis), *Almanaque Administrativo, Comercial e Industrial da Província de São Paulo, para o ano bissexto de 1884*, Tipografia Jorge Seckler & Cia., São Paulo, 1883.

(22) Para a elaboração dos mapas funcionais, tabelamos os dados por tipo de atividade e por rua, o que possibilitou o cálculo da freqüência relativa para cada um, respectivamente. As referências específicas e pormenores, que citamos no texto, basearam-se em mapas analíticos, que não se incluem no presente trabalho para não sobrecarregá-lo em demasia; permitiram êles a análise individual de cada rua, o que nos forneceu sua composição funcional.

(23) MILANO (Miguel), ob. cit., págs. 28-29.

colonial, tendo os pavimentos térreos ocupados por algumas lojas de fazendas, restaurantes e alfaiatarias(24)". O Largo de São Bento — que, na década anterior, era triste e nu, e onde "as ervas daninhas vicejavam em plena liberdade(25)" — via-se "confinado por casas térreas residenciais e de comércio(26)."

Não havia separação alguma entre o comércio varejista e o atacadista, localizando-se ambos, de preferência, no Triângulo. Fora daí, porém, ao passo que o comércio varejista aparecia, embora um tanto disperso, nas saídas da cidade e nos bairros residenciais, o comércio



O Largo de São Bento na década de 1880-90. — No centro da fotografia, a Rua de São Bento, já então uma das ruas componentes do tradicional "Triângulo", o centro da cidade na época. (Foto do Arquivo do Dep. de Cultura da Municipalidade).

atacadista só era encontrado em determinados pontos: na Rua do Ouvidor (atual José Bonifácio), no Piques, na Rua da Estação (atual Rua Mauá). Conclui-se, portanto, que, relativamente, havia maior concentração do comércio atacadista no Centro, em comparação com o varejista.

Em relação aos escritórios comerciais, nota-se uma posição intermediária: não se concentravam exclusivamente no Centro, mas também não apareciam nos bairros periféricos com a mesma freqüência do comércio varejista. Suas preferências voltavam-se para o Triângulo, embora

(24) MILANO (Miguel), ob. cit., pág. 12.

(25) BARROS (Maria Paes de), *No Tempo de Dantes*, pág. 34, Editôra Brasiliense, São Paulo, 1946.

(26) MILANO (Miguel), ob. cit., pág. 38.

ainda aparecessem nas Ruas do Imperador(27), Municipal, no Piques e, em proporção bem menor, nas Ruas da Consolação e da Estação, como no Largo da Luz.

A então modesta *função industrial* concentrava-se sensivelmente no Triângulo, sobretudo nas Ruas de São Bento e da Imperatriz. Fora dêle, aparecia na periferia do Centro — Ruas do Ouvidor, da Esperança(28), 25 de Março, Nova de São José (atual Líbero Badaró), Municipal, do Carmo, Ladeira do Pôrto Geral e no Piques; e nas saídas da cidade — Ruas Florêncio de Abreu, notadamente, e Sete de Abril, seguindo-se com menor destaque a Rua Alegre (atual Brigadeiro Tobias), a Ladeira de São João e a Rua do Brás.

A maioria das fábricas paulistanas localizava-se nas saídas da cidade (Ruas Florêncio de Abreu, São João, Sete de Abril) e, ainda, na periferia do Centro (Piques, Ruas do Ouvidor e 25 de Março). Todavia, neste particular, a Rua Direita constituía uma exceção, pois ali existiam pelo menos quatro fábricas: de chapéus(29), de gêlo, de vinho e de livros em branco.

Já a pequena indústria (oficinas, “ateliers”), embora bem representada nas vias de saída atrás citadas, se concentrava principalmente no Triângulo e vizinhanças. Sob êste aspecto, destacavam-se as Ruas de São Bento e da Imperatriz, seguindo-se-lhes as Ruas Direita, do Ouvidor, do Príncipe (atual Quintino Bocaiúva), da Esperança, Municipal, e, em menores proporções, as Ruas Nova de São José, 25 de Março, do Carmo e Ladeira do Pôrto Geral. Registrava-se, por conseguinte, na área central da cidade, uma concentração maior do que a do comércio varejista, ao contrário do equilíbrio hoje constatado entre ambas as atividades.

No que se refere aos ofícios e profissões, também eram as Ruas de São Bento e da Imperatriz que vinham à frente, seguindo-se-lhes a Rua Direita. Fora do Triângulo, destacavam-se as Ruas da Boa Vista, Municipal, do Imperador, do Carmo e Senador Feijó, embora algumas outras, sobretudo situadas nas saídas da cidade e a exemplo do que sucedia com o comércio varejista, também registrassem sua presença: Ruas de Santa Ifigênia, Florêncio de Abreu, do Brás, da Glória, da Consolação, Sete de Abril e São João.

Ao passo que essa função, encarada em seu conjunto, aparecesse mais concentrada no Triângulo e vizinhanças, o mesmo já não acontecia com as chamadas *profissões liberais*. Não resta dúvida de que também elas preferiam a área central (particularmente as Ruas de São Bento e da Imperatriz, seguindo-se, em escala menor, as ruas Direita, do Impe-

(27) Esta rua não mais existe hoje; correspondia ao lado direito da atual Praça da Sé, para quem olha para a Catedral.

(28) Também esta rua não mais existe, correspondendo ao lado esquerdo da atual Praça da Sé, para quem olha para a Catedral.

(29) CARL VON KOSERITZ (ob. cit., pág. 255) referiu-se a uma “grande fábrica de chapéus de Messenberg, hoje pertencente ao Sr. Auerwall”, que ficaria próximo de onde atualmente se encontram as “Lojas Americanas”, segundo NUTO SANT’ANNA (Ob. cit., III, pág. 306).

rador e Boa Vista); no entanto, eram freqüentes os casos de êsses profissionais terem seus escritórios em ruas mais ou menos afastadas do Triângulo. É que, por essa época, apenas se esboçava o costume, característico das grandes cidades, de separar-se o local de trabalho do lugar de moradia. Na verdade, professores, dentistas, médicos e advogados exerciam suas respectivas profissões em um ou mais cômodos de sua própria residência, a exemplo do que se observa, com freqüência, nas pequenas cidades. Tal fato serve para comprovar que, na década de 1880-90, São Paulo ainda era realmente uma cidade provinciana. Sobre tudo no caso de dentistas, médicos e professores, a tradição impunha essa localização, uma vez que a presença da família do profissional assegurava o desejado respeito nesses locais de trabalho; na verdade, só assim as senhoras e senhoritas da Paulicéia de então, embora quase sempre acompanhadas, se sentiam à vontade para procurar tais profissionais. Apesar disso, porém, registrava-se já uma reação contra tal costume, aparecendo o Triângulo, conforme atrás dissemos, como a principal área de concentração das profissões liberais.

Dêsse estudo pode-se concluir que, na última vintena do século XIX, era o Triângulo indiscutivelmente o Centro da cidade. As ruas que lhe estavam próximas, com suas variadas funções de natureza econômica, correspondiam à área de sua expansão, somente vindo a integrar-se nêle muito mais tarde. Quanto às vias de saída da cidade, embriões das radiais de nossos dias, representavam o mesmo papel de elemento de ligação entre o Centro e os bairros; graças a alguns aspectos típicos do Centro, surgiam como verdadeiras vanguardas dessa área, embora, noutros casos, aparecessem como pequenos Centros locais, quando localizados em plena área residencial.

A expansão do Centro para além da colina histórica processou-se muito vagarosamente; e, para isso, concorreram alguns fatores de natureza puramente geográfica, sobretudo o relêvo e a presença da várzea do Tamanduateí.

Na verdade, a colina histórica constituía um recinto quase fechado pela natureza, em virtude das escarpas abruptas que a separavam dos rios Anhangabaú e Tamanduateí. A única saída fácil encontrava-se no estreito pedúnculo que, para o Sul, se encaminha na direção do Espigão Central, onde veio a instalar-se a Avenida Paulista; aproveitou-a a Rua da Liberdade, embora sem oferecer motivos de atração para o Centro, que ali só poderia tomar um aspecto linear. Para Leste, a ampla várzea do Tamanduateí constituía, como ainda hoje, um obstáculo à expansão. Para Oeste, as colinas tabulares da margem esquerda do Anhangabaú apareciam como um permanente foco de atração, ainda mais porque novos e formosos bairros nela se fixaram, mais além:

mas havia um vale a transpor e, sobretudo, as águas do Anhangabaú. Durante muito tempo, por isso mesmo, duas pontes — ao fim da Ladeira de São João e no Piques — possibilitaram a travessia, sem favorecer a expansão do Centro; o Vale do Anhangabaú apresentava-se, em plena cidade, como um recanto da zona rural, pois nêle se instalavam os quintais das casas que davam frente para a Rua Nova de São José (Líbero Badaró) e para a Rua Formosa; era como uma “ilha” de verdura no meio do casario urbano de uma capital que desejava crescer. Foi somente em 1892 que essa dificuldade foi vencida, com a inauguração do Viaduto do Chá; todavia, muitos anos ainda decorreram para que o Centro transpusesse o Vale do Anhangabaú, dando início à sua rápida expansão no rumo de Oeste.

Com efeito, no início do século XX, continuava o Centro enclausurado na colina de Anchieta e o tradicional Triângulo era, ainda, o verdadeiro “coração” da cidade. Tendo, então, por eixo a Rua Direita — a rua chique por excelência, a “Rua do Ouvidor” da Paulicéia —, o Centro conseguira dominar suas últimas reservas disponíveis, naqueles estreitos limites: conquistou, paulatinamente, as Ruas *Líbero Badaró* (certamente uma das que maior resistência ofereceram a essa integração), Boa Vista, General Carneiro, Ladeira Dr. Falcão. Fora dali, ensaiou uma tímida expansão para a margem esquerda do Anhangabaú, através da antiga Rua de *São João*, embora não fôsse muito além do atual Largo do Paissandu.

Na Ladeira de São João (que se iniciava na Rua de São Bento, onde existia o afamado “Café Brandão”) havia um correr de lojas que, nas casas assobradadas, eram encimadas por pensões suspeitas(30); em frente, nas calçadas, instalavam-se os engraxates, que serviam a freguesia assentada em cadeiras empoleiradas sobre caixotes e protegida do Sol por enormes sombrinhas coloridas... Através da Rua São João, até o Largo do Paissandu, numerosas eram as lojas, embora fôssem entremeadas por uma ou outra residência, hotéis, restaurantes, cafés e também casas de tolerância. Depois daquele largo, iniciava-se um bairro essencialmente residencial, embora não deixassem de aparecer, também ali, casas de reputação suspeita(31). O *Largo do Paissandu*, embora não fôsse calçado, continha a vanguarda da área comercial, no rumo de Oeste; para além dêle, predominavam as residências, salvo algumas lojas existentes entre as Ruas Ipiranga e Timbiras, o que significa que nesse ponto se situava a área periférica do Centro na iminência de ser por êste aglutinada.

(30) Sobre o assunto, consulte-se MARQUES (Cícero), *De Pastora a Rainha* (Memórias), São Paulo, 1944, que realizou uma bem feita reconstituição da atual Avenida São João, no início do século (págs. 23-30).

(31) MARQUES (Cícero), ob. cit., pág. 151.

CAMPOS  
ELÍSIOS

SANTA  
CECÍLIA

VILA  
BUARQUE

CONSOLAÇÃO

BELA VISTA





O vale do Anhangabaú e o Viaduto do Chá. — Durante muitos anos após a construção do Viaduto do Chá (1892), o vale do Anhangabaú continuou ocupado pelos quintais de residências particulares (Foto do Dep. de Cultura).

O Viaduto do Chá, existente desde 1892, pouco concorreu para a expansão do Centro, nas três primeiras décadas do século XX. Antes e depois de sua construção, a área compreendida entre o Anhangabaú e a Praça da República era tipicamente residencial. Ao passo que a *Rua de São João*, desde fins do século XIX, apresentava fortes traços de comercialização, o mesmo não aconteceu com a *Rua Barão de Itapetininga*(32), que apresentaria um aspecto típico das ruas de bairro, com uma reduzida função econômica.

Embora a Rua Formosa existisse desde 1855, o loteamento da antiga *Chácara do Chá* só teve lugar em 1876, “quando a Praça da República, as Ruas Aurora e Vitória, as orlas do Largo do Arouche já estavam parcialmente construídas. Assim sendo, era como que uma espécie de lacuna semi-rural que havia subsistido entre as habitações(33)”.

Loteada aquela área, ali se instalaram famílias tradicionais da época, que “mandaram construir bonitos prédios(34)” na *Rua Barão*

(32) O *Almanaque de Assis MOURA*, para 1884, registrou na Rua Barão de Itapetininga: cinco lojas de gêneros alimentícios, uma fábrica de cerveja, uma padaria e um escritório de agenciamentos.

(33) MONBEIG (Pierre), ob. cit., pág. 40.

(34) MARTINS (A. Egídio), *São Paulo Antigo*, pág. 121, São Paulo.



de Itapetininga. Por isso mesmo, o Centro teria de encontrar, nesse ponto, maior resistência à sua expansão.

Essa área da cidade, embora tão próxima do Centro, constituía, na primeira vintena do século atual, o trecho inicial da “cidade nova” ou da “segunda zona”, em contraposição ao velho núcleo.

PAUL WALLE, após referir-se ao *Triângulo* com suas ruas comerciais, embora estreitas, bordejadas “de beaux magasins, de maisons vastes et solides, de belle architecture” — e depois de acentuar que seu trecho mais movimentado era o *Largo do Rosário*, embora o coração da cidade estivesse na *Rua Quinze de Novembro*, menciona os bairros novos, destacando as ruas e avenidas mais importantes; mas nada diz a respeito da Rua Barão de Itapetininga(35).

Poucos anos depois, L. A. GAFFRE também se impressionou com o *Triângulo*, em cujas “rues agitées s’élaborent les affaires politiques et commerciales, travaille le cerveau et bat le coeur de Saint-Paul”; e informa que um “magnífico viaduto”, com 240 metros de comprimento e 15 de largura, unia a Rua Direita à “segunda zona da cidade”, “o bairro das avenidas luxuosas e das habitações opulentas, embora o comércio ali ocupe ainda um bom número de ruas e de prédios(36)”. Mas também não teve sua atenção chamada para a área atravessada pela referida rua.

Pela mesma época, REGINALD LLOYD, depois de acentuar o caráter comercial do *Triângulo*, que também era “uma zona de elegância, com outros tantos pontos de reunião nos seus numerosos bares, cafés e confeitarias”, refere-se ao *Viaduto do Chá*, que ligava “a cidade antiga à nova(37)”, silenciando completamente a respeito da área que lhe está próxima.

E assim fizeram todos quantos passaram por São Paulo antes da década de 1930-40 e tiveram oportunidade de registrar suas impressões.

Com base no testemunho dos que bem conheceram essa parte da cidade, podemos afirmar que, pelo menos até 1937, apresentava tôdas as características do que denominamos de “zona de transição”, o que significa que, embora sofrendo a influência do Centro, ainda nêle não se integra.

Entre 1920 e 1925, havia na Rua Barão de Itapetininga várias residências e pensões, que se achavam instaladas nos andares superiores

(35) WALLE (Paul), *Au Brésil — De l'Uruguay au Rio São Francisco*, Lib. Orientale & Américaine, E. Guilmoto, Paris, 1910, págs. 151-152.

(36) GAFFRE (L. A.), *Visions du Brésil*, pág. 158, ed. Aillaud, Alves & Cia., Paris, 1912.

(37) LLOYD (Reginald), *Impressões do Brasil no Século Vinte*, pág. 644, Lloyd's Greater Britain Publishing Co., Londres, 1913.

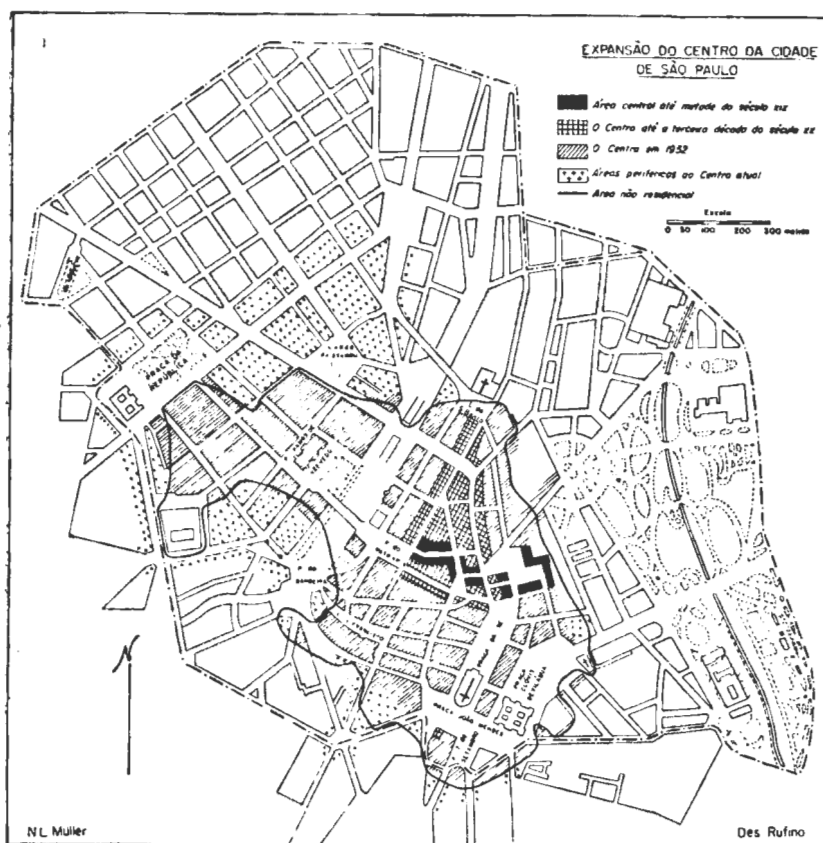
dos prédios. Nas ruas vizinhas à Praça da República, localizava-se a zona do meretrício. No entanto, as Ruas *Conselheiro Crispiniano* e *Dom José de Barros* eram tipicamente residenciais.

O comércio existente à *Rua Barão de Itapetininga*, até findar-se a terceira década do século, apresentava as características do das "zonas de transição": automóveis e acessórios, bicicletas, lojas-oficinas de costura, etc., ao passo que, nos andares superiores dos prédios, existiam bilhares, boliches, uns poucos consultórios médicos ou de dentistas. Na *Praça da República*, próximo a essa mesma rua, apareciam casas lotéricas, lojas de acessórios de automóveis, "borracheiros", do lado Norte; e restaurantes, casas de flôres, papelarias, etc., do lado Sul. Os andares superiores eram residenciais.

Foi somente nos últimos 20 anos que teve lugar a integração ao Centro da área compreendida entre o vale do Anhangabaú e a Praça da República; e o fato se tornou indubitável notadamente a partir do ano de 1940. O comércio de artigos de luxo e os escritórios profissionais ali vieram a instalar-se, expulsando as atividades que lá existiam. Os prédios de um só pavimento e os edifícios de dois ou três andares foram, pouco a pouco, cedendo lugar aos arranha-céus. A fisionomia



*A atual Praça da República, ao iniciar-se a década de 1890-1900. — Durante muitos anos, a atual Praça da República não passou de vasta área aberta, que se transformava num lamaçal por ocasião das chuvas e onde se realizavam touradas. Seu ajardinamento teve lugar na primeira década do século XX (Foto do Dep. de Cultura).*



O centro da cidade e sua expansão. — Até a terceira década do século XX, a Área Central da cidade permaneceu enclausurada por sobre a colina histórica, entre os vales do Anhangabaú e do Tamanduaté.

dêsse trecho da cidade transformou-se bruscamente, em menos de três lustros.

Para isso concorreram muitos fatores: a mudança da “Casa Mappin” ou “Anglo-Brasileira”, da Praça do Patriarca para a Praça Ramos de Azevedo (1939), a abertura da Rua Marconi (1938) e a construção do novo Viaduto do Chá (que, com sua estrutura de cimento-armado, substituiu o velho viaduto de estrutura metálica e pavimento de tábuas), entregue ao público em 1936 — constituíram os fatores principais dessa fulminante marcha do Centro, no rumo de Oeste.

Dessa maneira, e através de lenta evolução, foi que a área central da cidade passou a constituir-se de duas partes distintas: o *Núcleo Antigo*, girando ainda em torno do Tri-

ângulo tradicional, e o *Núcleo Novo*, que se instalou e cada vez mais se expande, aproveitando-se da tabularidade do relêvo, a Oeste do Vale do Anhangabaú. O Viaduto do Chá é o traço-de-união que fortemente os liga, embora cada um deles apresente uma individualidade própria, que se fundamenta na sua fisionomia, na sua estrutura e nas suas funções. No entanto, são ambas partes integrantes de uma só unidade — o Centro da capital paulista ou, mais simplesmente, a *cidade*, para usarmos da expressão popular, que o uso consagrou e sobre cujo sentido nenhum paulistano tem dúvida.

### *O Centro da cidade e sua estrutura*

Dos dois núcleos que constituem a área central da metrópole paulista, o *Núcleo Antigo* guarda ainda alguma coisa de seu passado, que já tem quatro séculos: suas ruas estreitas, de traçado inteiramente irregular, onde, por entre uma infinidade de arranha-céus, restaram poucas relíquias de outros tempos — velhas igrejas, cujas origens remontam aos séculos coloniais(38), e alguns prédios do século passado, mas cujos alicerces têm mais de duzentos anos.

Sua estrutura se acha intimamente ligada à história do São Paulo quinhentista, pois as bases em que repousa se encontram nos primitivos caminhos do aglomerado jesuítico. Na verdade, do Pátio do Colégio irradiavam-se as vias que levavam ao litoral, ao Rio de Janeiro e ao interior da Capitania; dali também partiam as de âmbito puramente local, estabelecendo a ligação entre o Colégio dos Jesuítas e as tabas dos chefes indígenas aliados.

Deve-se a AFONSO A. DE FREITAS(39) uma reconstituição desses primitivos caminhos, sementes de muitas das ruas atuais (V. cap. I do volume II): a Rua Quinze de Novembro corresponderia ao caminho

(38) Consulte-se, a propósito: ARROYO (Leonardo), *Igrejas de São Paulo*, ed. José Olímpio, Rio, 1954. Do século XVI, seriam as igrejas de Santo Antônio, do Carmo e de São Bento; do século XVII, a de São Francisco; do século XVIII as de Santa Ifigênia e São Gonçalo; e do século XIX, a de Nossa Senhora da Boa Morte — para só nos limitarmos aos templos situados na área central da cidade.

(39) FREITAS (Afonso A. de), *Geografia do Estado de São Paulo*, pág. 11, ed. Escolas Profissionais Salesianas, São Paulo, 1906.

que ligava o Colégio à taba do cacique Tibiriçá; a Rua *Direita* nada mais seria do que o resquício do caminho que do Colégio ia ter ao Piques; e a Rua de *São Bento* corresponderia ao caminho que unia a taba de Tibiriçá, do atual Largo de São Bento, ao já citado caminho que ia ter ao Piques. Do Triângulo, já assim esquematizado no século XVI, partiriam outras vias no rumo de terras mais distantes: para o Norte, o caminho que alcançava o antigo aldeamento de Tibiriçá transformou-se na atual Rua *Florêncio de Abreu*; para Leste, tinha comêço o primitivo Caminho do Mar, através das atuais ruas *Roberto Simonsen*, do *Carmo* e *Tabatinguera*; para o Sul, o Caminho de Santo Amaro veio a dar lugar à atual Rua da *Liberdade*; e, para Oeste, do Piques partiam dois caminhos: o Caminho Novo do Mar, hoje correspondente à Rua *Santo Antônio*, e o Caminho do Sertão, que seguiria o atual traçado das ruas *Quirino de Andrade* e *Consolação*(40).

Foram êsses os fundamentos estruturais do núcleo antigo do Centro de hoje, não sendo difícil perceber-se como se acham amoldados às características do sítio urbano: as vias de saída do primitivo aglomerado procuraram os pontos que apresentavam condições mais favoráveis e o traçado das ruas do próprio Triângulo reproduz esquemáticamente a colina em que a cidade, por mais de três séculos, se enclausurou.

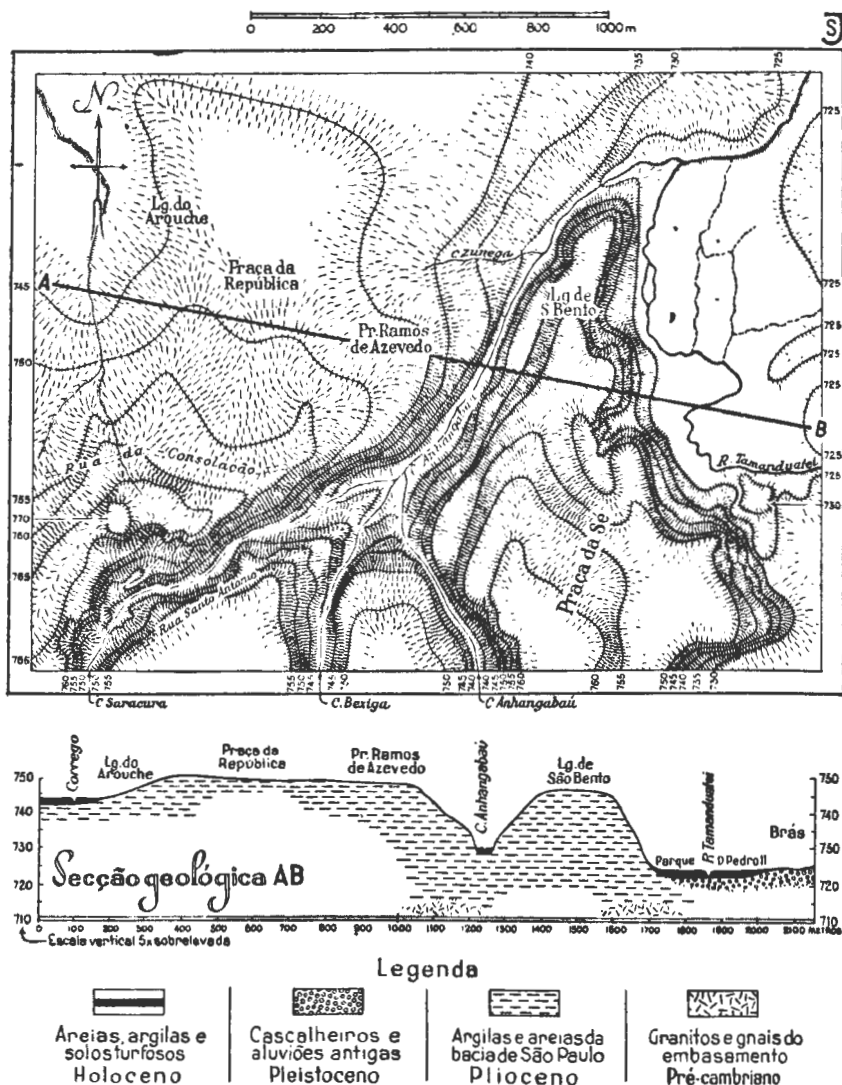
Com o crescimento do burgo anchietano, novas ruas não tardaram a reforçar a estrutura original. Umas surgiram na periferia do Triângulo, acompanhando a linha escarpada dos vales: a Rua da *Boa Vista*, no rumo de Leste, e a de *São José* (Líbero Badaró), no rumo de Sudeste; ou abrindo novas vias, para o exterior da colina: as Ruas do *Ouvidor* (José Bonifácio), do *Jógo da Bola* (Benjamim Constant), da *Freira* (Senador Feijó) e da *Santa Casa* (Riachuelo). Ao Sul da Rua *Direita*, abriram-se transversais, na forma de um leque, tomando por base dois outeiros existentes no início da atual Rua da *Liberdade*, onde teve lugar uma bifurcação, de que resultaram a citada Rua da *Liberdade* e a da *Glória*.

Do tôpo quase plano da colina histórica(41), desciam as ladeiras que a punham em contato com o fundo dos vales Anhangabaú e do Tamanduateí.

(40) De acôrdo com a opinião de NUTO SANT'ANNA (ob. cit., III, págs. 71-72), quatro dêsses caminhos eram pré-afonsinos, dirigindo-se para os aldeamentos indígenas do Guaré (ao Norte), da Tabatinguera (a Leste), do Ibirapuera (ao Sul) e do Pinheiros (a Oeste).

(41) A julgar pelas reconstituições cartográficas realizadas pelos historiadores, existiria um outeiro no atual Largo de São Francisco, de que seria um testemunho

# Topografia da área central da Cidade de São Paulo



**Topografia da área central da cidade.** — O sítio original da cidade, representado pela colina localizada entre os rios Anhangabaú, a W, e Tamarandateí, a E, ofereceu pequenas possibilidades à expansão do centro, que, a partir da quarta década deste século, tomou o rumo para Oeste, aproveitando-se dos mais amplos espaços aí existentes. Os vales dos formadores do Anhangabaú e deste mesmo rio foram aproveitados para o traçado das avenidas de irradiação (Desenho de J. Soukup, com base em dados de WALTER FAUSTINI e AZIZ N. AB'SÁBER).

Para o Anhangabaú, desciam a Ladeira do *Acu* (início da atual Avenida de São João) e duas outras, que iam ter ao Piques, então importante porta de saída do aglomerado paulistano: o *Caminho do Anhangabaú de Cima* (Dr. Falcão), a Rua do *Piques* (Ouvidor atual) e a de *São Francisco*. Para a várzea do Tamanduateí se dirigiam o Beco das Barbas (depois Ladeira do Pôrto Geral), a Ladeira do Carmo (trecho inicial da Avenida Rangel Pestana) e a Ladeira da Tabatinguera<sup>(42)</sup>.

Ao terminar a primeira década do século XIX, conforme o atesta o mapa mais antigo da cidade (V. cap. II do volume II), achava-se perfeitamente delineado o traçado básico do núcleo antigo do Centro de hoje, oferecendo um forte contraste a estrutura urbana do trecho plano da colina e a de suas encostas íngremes.

História bem diversa e muito mais recente é a do *Núcleo Novo* da atual área central da cidade. Iniciando-se somente na década de 1870–80, quando São Paulo passou a ser a “metrópole do café” ou a “cidade dos fazendeiros”, destinou-se a ser um simples bairro residencial, depois que se processou o loteamento da antiga “Chácara do Chá”: daí o seu traçado regular e geométrico, feito dentro das concepções urbanísticas da época, e suas ruas bem mais largas do que as do Núcleo Antigo. Tal plano foi inegavelmente facilitado pela tabularidade desse trecho e prolongou-se até os bairros residenciais vizinhos.

Assim definitivamente constituído e contendo dois núcleos históricos e estruturalmente tão diversos, passou o Centro, em épocas diferentes, por importantes *transformações urbanísticas*: a primeira teve lugar nos três primeiros lustros do século atual, nas administrações dos Prefeitos Antônio Prado (1899–1910) e Raimundo Duprat (1911–14); a segunda, indiscutivelmente a mais importante, registrou-se na administração do Prefeito Prestes Maia (1938–45).

A primeira dessas transformações urbanísticas (que, de certa forma, se viu continuada na administração do prefeito Washington Luís, de 1914 a 1919), visou ao descongestionamento e arejamento do Centro, parecendo, no momento, atender às necessidades da metrópole que crescia

---

a ligeira inclinação do terreno, ainda hoje perceptível. Dentro dessa idéia, diz AFONSO DE FREITAS, em sua *Plan'História da Cidade de São Paulo*, que a atual Rua José Bonifácio teria sido aberta, em sua ala esquerda, “na cava do morro”.

(42) A Rua General Carneiro só foi aberta em 1852, quando recebeu o nome de Rua Municipal.



O Centro da cidade e o bairro da Bela Vista. — Nesta bela perspectiva, aparece o vale do Anhangabaú com o seu sistema de viadutos. À esquerda, trecho da Avenida Ipiranga. Embaixo, à direita, num marcante contraste, os prédios baixos do bairro da Bela Vista (Bexiga). (Foto da "E.N.F.A.", 1950).



em ritmo acelerado; no entanto, “a exigüidade da colina histórica fazia prever a insuficiência da solução ao fim de um quarto de século(43)”.

Alargaram-se algumas ruas perimetrais ao Triângulo: Líbero Badaró, Boa Vista e Benjamim Constant; abriu-se a atual Praça da Sé, com o objetivo de nela erguer-se a Catedral, o que obrigou o arrasamento de dois quarteirões e de que resultou o desaparecimento das Ruas da Esperança e do Imperador; e, já no fim da segunda década do século, urbanizou-se e ajardinou-se o vale do Anhangabaú, até então entregue a um lamentável abandono e que dava uma nota semi-rural ao próprio coração da cidade, fazendo surgir ali um dos mais belos recantos da metrópole, graças às suas ladeiras curvilíneas, suas pérgulas em semi-círculo e seus canteiros bem tratados.

Ao Prefeito PRESTES MAIA(44) coube, em sua longa administração, dar início às grandes transformações urbanísticas do Centro, através de um plano que as administrações posteriores têm procurado cumprir, pelo menos em suas linhas mestras. Fundamenta-se tal plano na estrutura radial concêntrica, colocando a área central dentro do chamado *Perímetro de Irradiação* e fazendo-a atravessar pelo denominado *Sistema Y*, cuja finalidade é unir a zona Norte à zona Sul da cidade.

A primeira parte do Plano Prestes Maia atingiu diretamente o Centro e já se encontra executada. O *Perímetro de Irradiação* compreende um anel de largas avenidas, de 33 a 45 metros de largura, que envolve a área central: a Oeste, pela Avenida Ipiranga e Rua São Luís; ao Norte, pelas Ruas Senador Queirós e Mercúrio; a Leste, pela Rua Santa Rosa; e, ao Sul, pelo trecho inicial da Avenida Rangel Pestana, Praças Clóvis Bevilacqua e João Mendes, Viaduto Dona Paulina, Rua Maria Paula e Viadutos Nove de Julho e Jacaré. Nos setores ocidental, setentrional e oriental a execução do plano baseou-se precipuamente no alargamento de ruas já existentes; no setor meridional, porém, as dificuldades foram maiores, pois se tornava necessário vencer o Vale do Anhangabaú e seus formadores, do que resultou a construção de três viadutos quase sucessivos, num percurso de menos de um quilômetro.

Já a segunda parte do plano — o *Sistema Y*, apenas atingiu parcialmente a estrutura do Centro, no trecho correspondente à Praça da Bandeira (antigo Piques) e ao Parque Anhangabaú. Com o objetivo de facilitar o escoamento de um tráfego intenso, alargaram-se essas vias públicas: o Vale do Anhangabaú passou a contar com quatro vias simples e uma dupla, fazendo-se em nível inferior a travessia da Avenida São João e abrindo-se, no rumo da Luz, a ampla Avenida Anhangabaú;

(43) MAIA (Francisco Prestes), ob. cit., pág. 9.

(44) Além da obra já citada, veja-se: *São Paulo, metrópole do Século XX*, ed. Empresa de Publicações Associadas, São Paulo, 1942.

a Praça da Bandeira, onde se confluem os dois braços do Y, passou a abranger não só o antigo Piques, mas também o Largo do Riachuelo, dali partindo, no rumo Sul, em via dupla, a larga Avenida Nove de Julho(45).

Complementando tais reformas urbanísticas, abriu-se a Praça Dom José Gaspar (atrás da Biblioteca Municipal, cujo prédio em linhas modernas também foi construído nesse mesmo período) e introduziram-se importantes modificações na Praça Ramos de Azevedo e na Praça do Patriarca (de onde parte a "Galeria Prestes Maia", com suas amplas escadarias, que facilita, aos pedestres, a comunicação com o Parque Anhangabaú, por debaixo do Viaduto do Chá).

À proporção que tais obras davam ao Centro espaços mais amplos e logradouros mais arejados, a área construída passou a apresentar um caráter maciço, compacto, crescendo vertiginosamente no sentido vertical.

Embora, desde os fins do século XIX, o Núcleo Antigo se apresentasse bastante compacto, sobretudo se comparado com as áreas novas da cidade, ainda era possível encontrar espaços livres, notadamente no interior dos quarteirões. Hoje, a ocupação é praticamente total, só aparecendo livres as áreas internas dos grandes prédios; se se encontra algum terreno desocupado (em geral, transformado em local de estacionamento de automóveis), pode-se ter certeza de que se trata de demolição recente e mais um arranha-céu está para surgir . . .

Se bem que em proporções menores, o mesmo fato se registra no Núcleo Novo, apesar de ser recente sua integração ao Centro.

Tal ocupação maciça do solo utilizável é ainda mais significativa se acentuarmos que é nessa mesma área central que se concentram os mais altos prédios da cidade; por isso mesmo, a rigor, ter-se-á que multiplicar por 10 a área ocupada, desde que tal cifra pode ser considerada como representativa da média dos pavimentos dos prédios centrais.

O crescimento vertical do Centro teve início na primeira vintena do século atual, embora fôsse bastante modesto quer quanto à altura (em geral, não superior a 5 andares), quer quanto ao número de edifícios(46). Na década de 1920-30, construiu-se o *Prédio América* (ex-Martinelli), junto à ladeira inicial da Avenida São João e apresentando 24 pavimentos;

---

(45) Das duas hastes do Y, apenas está concluída a Avenida Nove de Julho; a outra — a Avenida Itororó, encontra-se em sua fase inicial.

(46) Em 1919, para um total de 58 698 prédios, toda a cidade não contava com mais de 340 edifícios de mais de um andar (cf. PAULO RANGEL PESTANA, em *A Capital Paulista comemorando o Centenário da Independência*, ed. Sociedade Editôra da Independência, São Paulo, 1920).

durante muitos anos, constituiu um dos motivos de orgulho do paulistano e dominou soberanamente, sem competidor, não apenas a área central, mas toda a capital paulista. Na década seguinte, no entanto, em virtude da crescente valorização dos terrenos, registrou-se a *febre dos arranha-céus*, que acabou por dar ao Centro um de seus característicos mais expressivos e à cidade uma fisionomia norte-americana.

Nos dias que correm, o Prédio América foi ultrapassado em altura por dois edifícios que lhe estão próximos — o do Banco do Estado e o do Banco do Brasil, com mais de 30 pavimentos, e a sua silhueta, outrora inconfundível, perde-se no meio da massa compacta de muitos outros imponentes arranha-céus.

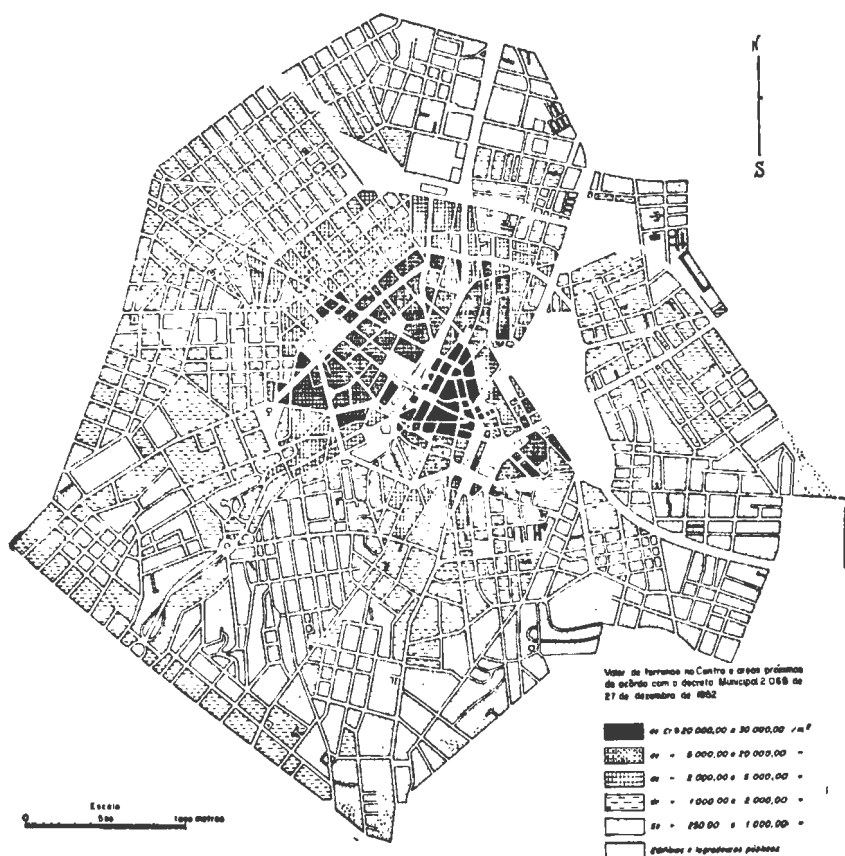
A distribuição dos arranha-céus, no Centro da cidade, não se faz de maneira homogênea. Embora seja o Núcleo Antigo o que contém os mais altos, é no Núcleo Novo que se registra sua maior concentração.

No *Núcleo Antigo*, o trecho em que o crescimento vertical foi maior localiza-se ao longo da Rua Quinze de Novembro, expandindo-se através das que lhe são perpendiculares e também pela Rua Boa Vista. Também e destaca, embora com importância menor, a área correspondente às Ruas José Bonifácio, Benjamim Constant e Quintino Bocaiúva. Fora daí, os arranha-céus são também numerosos, se bem que mais ou menos dispersos.

No *Núcleo Novo*, a principal área encontra-se ao longo da Rua Barão de Itapetininga e perpendiculares (sobretudo a Rua Marconi), como também nas Ruas Conselheiro Crispiniano e Xavier de Toledo. Ao contrário do que se verifica no Núcleo Antigo (onde a concentração se torna progressivamente menor do centro para a periferia), no trecho que ora focalizamos, os mais altos prédios se concentram já nos limites do Centro, sobretudo na Praça da República e nas proximidades do Largo de Santa Ifigênia (Ruas do Seminário, Brigadeiro Tobias e Avenida Cásper Líbero).

Se compararmos a distribuição das áreas de maior concentração de arranha-céus com a dos *valores imobiliários* (V. mapa à pág. 152), verificaremos a absoluta coincidência entre aquela e a dos terrenos de mais alto valor. Tal fato pode explicar, pelo menos em parte, a ânsia de construir prédios de muitos pavimentos na área central, a fim de obter rendas maiores, correspondentes ao elevado custo dos terrenos.

No meio dessa massa cada vez maior de arranha-céus e como que por eles esmagados, restam ainda alguns testemunhos do *velho São Paulo*, da cidade ainda não americanizada. Dêsse contraste, sem dúvida chocante, resultam alguns aspectos ines-



*Valor dos terrenos no Centro e vizinhanças (1952).* — Embora o valor tributário não corresponda ao valor real, mais elevado, pode-se perceber, facilmente, que, seguindo-se ao velho centro da cidade, a maior valorização é encontrada no novo centro e nas áreas a ele vizinhas, em direção a Oeste, o que corresponde à direção geral de expansão do "coração" de S. Paulo. Por outro lado, aos terrenos valorizados correspondem os grandes edifícios.

perados e mesmo pitorescos. A exemplo do que, até certo ponto, acontece com o Rio de Janeiro, mas bem ao contrário do que se verifica com outras velhas cidades surgidas da mineração do ouro, nas quais o passado ainda está presente e bem vivo, na capital paulista esse passado é quase um ausente, que chega a ser difícil perceber, por estar como que humilhado dentro da metrópole febricitante. . . É bem verdade que nunca chegamos a possuir nenhuma jóia arquitetônica dos tempos coloniais, porque o ouro obtido pelos bandeirantes aqui não ficou, indo engalanar outras cidades, do país ou da metrópole

portuguêsa. Mesmo assim, é digno de lástima que a incúria dos governantes e a falta de amor à tradição dos particulares houvessem permitido o desaparecimento de testemunhos preciosos de uma época que se foi; e essa fúria de destruição começa já a atingir as relíquias de um passado bem mais próximo, como vem acontecendo com muitos dos palacetes do bairro dos Campos Elísios, de Higienópolis e da Avenida Paulista(47).

Datam do período colonial as principais igrejas da área central: a de Santo Antônio, na Praça do Patriarca; a do Carmo, na rua dêste nome; a de São Bento, no largo homônimo; a de São Francisco e da Ordem Terceira de São Francisco, no largo do mesmo nome, junto à Faculdade de Direito(48); a de Santa Ifigênia, no largo homônimo; e a de São Gonçalo, na Praça João Mendes — tôdas elas bastante transformadas, no decurso dos anos, e não possuindo nada que possa ser comparado com a riqueza e as obras de arte dos templos de Minas Gerais ou da cidade do Salvador(49). Fora disso, cumpre mencionar o obelisco do antigo Largo da Memória, junto à rampa da Rua Xavier de Toledo, e umas poucas casas de taipa, que chegam a surpreender pelo inesperado de sua presença(50).

Do século XIX, os testemunhos são mais numerosos: a igreja de Nossa Senhora da Boa Morte, à Rua do Carmo, e muitos prédios esparsos, localizados no Núcleo Antigo. Um dêles aparece à Praça da Bandeira, no ângulo que ali fazem as ladeiras do Ouvidor e de São Francisco, onde, pequenino mas sobranceiro, vem resistindo à fúria demolidora.

No mais, cumpre lembrar que muitos edifícios que datam do primeiro quartel do século XX, apesar de seus 4 ou 5 andares, já começam a destacar-se por sua arquitetura antiquada, no meio da esmagadora maioria dos arranha-céus, de estrutura de cimento armado e linhas modernas.

São lembranças de um velho São Paulo que, se a voz da tradição não se fizer ouvir, acabarão por desaparecer completamente.

---

(47) Consulte-se, a propósito: *São Paulo Antigo, São Paulo Moderno*, ed. Melhoramentos, São Paulo, 1953.

(48) O antigo Convento de São Francisco, onde vinha funcionando a Academia de Direito desde 1828, foi demolido em 1938 e substituído por outro moderno, embora conservando as linhas da arquitetura colonial.

(49) Veja-se ARROYO (Leonardo), *Igrejas de São Paulo*, já citada.

(50) Em nossas pesquisas realizadas no Centro, conseguimos constatar a presença de duas casas de taipa: uma na Rua Tabatinguera, outra na Rua Quirino de Andrade. Fora da área central, o Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional tombou apenas quatro relíquias do passado: o Convento da Luz (1627), a casa do Padre Mateus Nunes de Siqueira, no Tatuapé (1650), a casa da antiga Chácara de São Bento, em Santana (1702) e uma casa-grande de fazenda, no Jabaquara (1762) — (cf. *Manchete*, n.º 92, Rio, 23 de janeiro de 1954).



O núcleo mais antigo do Centro da cidade. — No primeiro plano, o Parque D. Pedro II, acima do qual ergue-se a colina histórica onde nasceu a cidade de São Paulo (Foto COLOMBO).

Todavia, o Centro possui outros elementos que dão uma nota particular e original à sua estrutura e resultam das imposições de seu próprio sítio: são as *ladeiras* e os *viadutos*.

Já se disse que São Paulo é uma cidade cheia de *ladeiras*, sendo exatamente na área central que se tornam elas mais numerosas, em virtude de ter o Núcleo Antigo as características de uma acrópole; descem, muitas vezes abruptamente, para as baixadas do Tamanduateí e do Anhangabaú, guardando consigo algo dos tempos coloniais. Assim são as ladeiras do Pôrto Geral e da Tabatinguera, voltadas para o Tamanduateí, e as do Ouvidor, de São Francisco ou do Riachuelo, que vão ter ao Anhangabaú.

No passado, ao lado das ladeiras, existiam as *pontes*, dando à paisagem da velha Paulicéia uma nota pitoresca. No Piques, a principal era a Ponte do Lorena, que media 12 passos de largura por 25 de comprimento, sendo protegida por parapeitos despidos de ornamentos(51); encontrava-se mais ou menos onde hoje tem início a Avenida Nove de Julho e era das mais movimentadas, pois dali partia o "Caminho do Sertão". Um pouco mais ao Sul, próximo à atual Rua Santo Amaro, existia a Ponte do Bexiga. Junto à antiga Praça do Correio, onde hoje se encontra a passagem de nível subterrânea, erguia-se a Ponte do Acu, que punha em contato a colina histórica com o bairro de Santa Efigênia; segundo a opinião de SAINT-HILAIRE, era "a mais bela, medindo 150 passos de comprimento por 16 de largura(52)". Não longe dela, próximo à atual Rua do Seminário, existia a Ponte dos Sapos. Mais para o Norte, havia ainda a Ponte da Constituição, perto da Chácara de Miguel Carlos, na atual Rua Florêncio de Abreu. Com exceção desta última, praticamente construída em nível superior, tôdas as demais desapareceram por ocasião da canalização do Anhangabaú, em 1906.

Já o rio Tamanduateí constituiu, por muito tempo, sério problema, em virtude de sua maior largura, dos vários braços em que se desdobrava e das inundações que alagavam a Várzea do Carmo. O mais importante ponto de sua travessia localizava-se no prolongamento da Ladeira do Carmo, onde existiam nada menos de três pontes: a do Carmo, a do Meio e a do Ferrão, tendo esta última (que ficava nas vizinhanças do atual Gasômetro) 37 passos de comprimento por 7 de largura, sendo protegida por um parapeito de pedra(53). No fim da Ladeira da Tabatinguera, existia outra ponte: a do Fonseca.

Se no Vale do Anhangabaú a urbanização fêz desaparecer as pontes e o próprio rio, o inverso se deu com o Tamanduateí; embora canalizado e parcialmente encoberto (1896), ainda hoje existem, no Parque Dom Pedro II, nada menos de seis pontes.

Se o Anhangabaú, como rio, deixou de ser um obstáculo, já o mesmo não aconteceu com o seu vale, fortemente acen-

(51) SAINT-HILAIRE, ob. cit., pág. 178.

(52) SAINT-HILAIRE, ob. cit., pág. 178.

(53) SAINT-HILAIRE, ob. cit., pág. 178.

tuado e colocado entre os dois núcleos da área central. Exigiu a construção de *viadutos* e, com êles, um novo elemento foi acrescentado à paisagem dêsse trecho da Capital paulista. Além de continuar a ser uma cidade de ladeiras, inegavelmente São Paulo é hoje a cidade dos viadutos, sendo tal circunstância uma das que mais fortemente servem para lhe dar uma individualidade própria no conjunto das grandes cidades do Mundo.

O mais antigo viaduto paulistano foi o *Viaduto do Chá*, planejado por Jules Martin desde 1879, mas só entregue ao público, por entre grandes festejos, em 1892. Além das dificuldades financeiras e administrativas, o fator que mais influiu na demora de sua construção foi a teimosia do Barão de Tatuí, que se negava a concordar com a demolição do sobrado em que residia à Rua Líbero Badaró... (54). Tinha 240 metros de comprimento e 14 de largura, sendo sua estrutura metálica fabricada em Duisburg, na Alemanha: de início, cobrava-se uma taxa de pedágio (3 vinténs) e havia um grande portão no seu centro, que se fechava durante a noite. Com o crescimento da cidade e o intenso tráfego de bondes e automóveis (que, em sua passagem, sacolejavam estranhamente as tábuas com que era pavimentado), acabou por ver-se condenado, tanto pela técnica, como pela estética. Daí a sua demolição e a construção do novo viaduto, em concreto armado (1936), com um elegante arco central de 66 metros de vão, tendo ao todo 101 metros de comprimento e 25 de largura.

Em seguida, foi construído o *Viaduto de Santa Ifigênia* (1913), seguido pelo *Viaduto Boa Vista*. O primeiro tem 225 metros de comprimento e sua estrutura metálica foi construída na Bélgica(55).

Dentro do plano de urbanização do Prefeito Prestes Maia, mais três outros viadutos foram lançados sobre o Vale do Anhangabaú e seus formadores: o *Viaduto Dona Paulina*, o *Viaduto Nove de Julho* e o *Viaduto Jacareí*, todos construídos na década de 1940-50, sem esquecer outros dois, localizados fora do Perímetro de Irradiação — o *Viaduto Major Quadinho* e o *Viaduto Martinho Prado*.

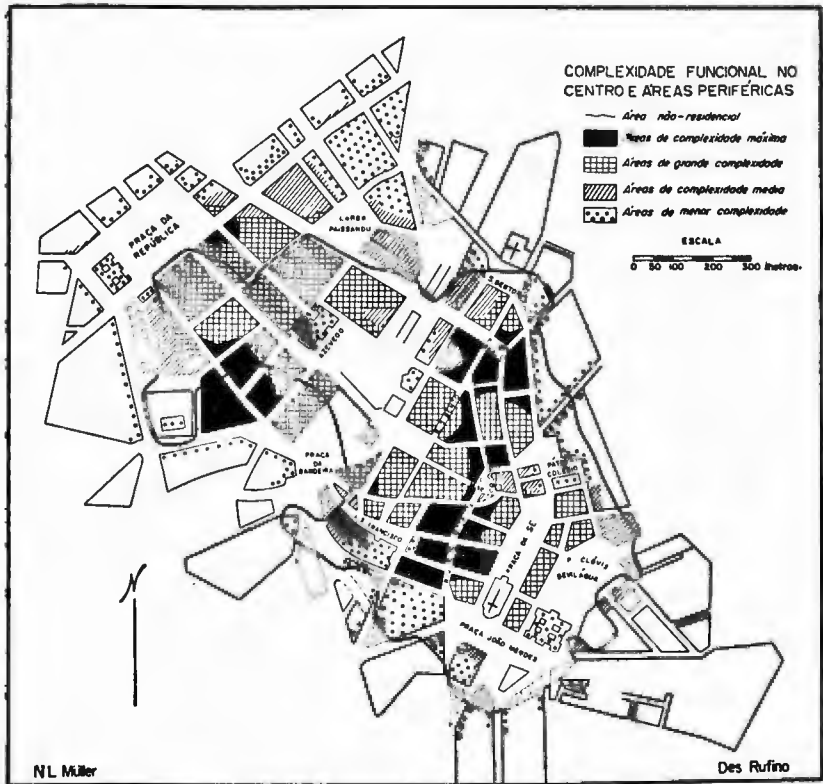
## *O Centro da cidade e suas funções*

O que principalmente caracteriza a área central da cidade de São Paulo é a sua *complexidade* no ponto de vista funcional, uma vez que reúne um elevado e variadíssimo número de

(54) Cf. FREITAS (Afonso A. de), *Origem do Viaduto do Chá*, pág. 174-180; MARTINS (A. Egídio), ob. cit., e BRUNO (Ernani da Silva), *História e Tradições da Cidade de São Paulo*, vol. III, págs. 1099-1100.

(55) BRUNO (Ernani Silva), ob. cit., vol. III, pág. 1101.





*Complexidade funcional do Centro e de suas vizinhanças.* — O Núcleo Antigo da área central da cidade é o que oferece maior representação do máximo de complexidade funcional.

atividades econômicas e profissionais. Todavia, torna-se necessário observar que, dentro dela, tal complexidade apresenta zonas de maior e de menor intensidade.

De fato, é no chamado NÚCLEO ANTIGO, localizado na colina central, que se encontra a maior complexidade de funções, particularmente em dois trechos distintos:

- a) na *Praça Antônio Prado e adjacências*, abrangendo parte da Rua de São Bento, a totalidade da Rua Álvares Penteado e da Rua João Brícola e boa parte da Rua Boa Vista;
- b) na *Rua Quintino Bocaiuva e adjacências*, estendendo-se até o Largo de São Francisco, a Praça João Mendes e a Praça da Sé.

É isso que explica o movimento particularmente intenso de alguns dos logradouros situados em tais áreas (Largo do Café, Largo da Misericórdia, Largo de São Francisco, Praça da Sé, Praça Antônio Prado, etc.), de maneira especial o Largo da Misericórdia, ponto de contato entre os dois trechos atrás citados, dos mais movimentados de todo o Núcleo Antigo. Fora daí, a complexidade funcional também é bastante grande, diminuindo gradativamente na periferia desse tradicional recanto da Capital paulista.

Já o NÚCLEO Novo da área central da cidade apresenta certas peculiaridades, que servem para acentuar ainda mais as diferenças que existem relativamente ao Núcleo Antigo. Na verdade os dois trechos de maior complexidade funcional encontram-se em sua periferia, a saber:

- a) na *Rua Sete de Abril e adjacências*, sobretudo no trecho compreendido entre as Ruas Xavier de Toledo e Bráulio Gomes, como também, até certo ponto, nas Ruas Marconi e Conselheiro Crispiniano;
- b) na *Rua 24 de Maio*, no cruzamento com a Avenida Ipiranga, bem menor que o antecedente e como que em esbôço.

A explicação para essa localização periférica dos trechos de maior complexidade funcional, em contraste com o que se registra no Núcleo Antigo, parece-nos devida ao fato de encontrar-se ali uma das áreas de maior concentração de arranha-céus, sem falar na imprecisão dos limites do Núcleo Novo e no provável deslocamento de seu eixo, hoje na Rua Barão de Itapetininga, mas no futuro talvez na Avenida Ipiranga.

De qualquer maneira, o que se verifica é que o Núcleo Novo apresenta menores trechos de complexidade funcional, se o compararmos com o Núcleo Antigo, o que pode ser explicado pela sua recente formação. Esta mesma razão serve para justificar a maior amplitude de suas áreas periféricas.

Num ponto, porém, ambos os núcleos da área central da cidade se assemelham bastante: na coincidência dos trechos de maior complexidade de funções com aqueles em que se concentram os arranha-céus, o que é perfeitamente lógico, desde que a ampliação dos espaços úteis acarreta, forçosamente, o aparecimento de novas e mais complexas funções.

Olhado em conjunto, o Centro da capital paulista oferece um elevado número de *funções*, pois ali se vêem representados o comércio, a pequena indústria, as finanças, a administração pública, as profissões liberais e outras, a hospedagem, a alimentação, as diversões, etc.

O *levantamento funcional*, que constitui a base desta parte de nosso estudo e de que resultaram os preciosos mapas que o acompanham, só se tornou possível graças à prestimosa colaboração de muitos colegas (Profs. Aroldo de Azevedo, Ary França, Antônio R. Penteado, Aziz Nacib Ab'Sáber, Blás B. Martínez, Elina O. Santos, J. R. Araújo Filho, Odilon Nogueira de Matos, Renato da Silveira Mendes e Zoeth de Aquino) e de elevado número de alunos do curso de Geografia e História da Faculdade de Filosofia da Universidade de São Paulo, aos quais aqui consignamos nosso maior agradecimento, extensivo também à direção daquela Faculdade, que concordou em dispensar das aulas, durante três dias, a quase centena de alunos que tomou parte na pesquisa.

A coleta dos dados teve lugar em princípios de outubro de 1952, cabendo a cada grupo de pesquisadores certo número de quarteirões; em seguida, os dados obtidos, registrados para cada quarteirão, foram por nós trasladados para os mapas funcionais, que, uma vez sintetizados, figuram no presente capítulo.

Cumpre-nos esclarecer que, na pesquisa realizada e nos mapas analíticos dela resultantes, foi obedecida a seguinte discriminação de funções: 1. *Função comercial*: a) comércio varejista (lojas de objetos diversos, lojas de fazendas, armarinhos, farmácias, drogarias, papelarias, charutarias, bares, mercearias, postos de gasolina, etc.); b) comércio atacadista (lojas e depósitos); c) escritórios comerciais; 2. *Função industrial*: a) pequena indústria (oficinas, "ateliers" de costura, alfaiatarias, tinturarias, etc.); b) grande indústria (fábricas); 3. *Profissões liberais* (advogados, dentistas, engenheiros, médicos, professores, economistas, contadores, laboratórios de análises, casas de saúde, etc.); 4. *Ofícios diversos* (barbeiros, cabeleireiros, institutos de beleza, engraxates fixos, etc.); 5. *Função financeira* (bancos, casas bancárias, caixas econômicas, casas de crédito, casas de câmbio, etc.); 6. *Diversões* (teatros, cinemas, "boites", "dancings", cabarés, etc.); 7. *Funções administrativa e cultural* (repartições públicas, autarquias, estabelecimentos de ensino); 8. *Transportes* (agências de transportes); 9. *Hospedagem e alimentação* (hotéis, pensões, casas de pasto, restaurantes, confeitarias, petiscarias, etc.); 10. *Função residencial*: a) casas de residências; b) habitações coletivas (apartamentos residenciais, cortiços); 11. *Atividades de rua* (bancas de jornais e revistas, bancas de frutas, engraxates ambulantes, etc.).

De tôdas as atividades registradas no Centro da cidade, a mais característica é, sem nenhuma dúvida, o *comércio*, que ocupa a maior área e alcança a própria zona periférica.



*Função comercial no Centro da cidade (1952).* — Neste particular, o Núcleo Antigo tem ainda prioridade sobre o Novo.

A *função comercial*, abrangendo suas mais diversas modalidades (comércio varejista, comércio atacadista e escritórios comerciais), apresenta-se com muito maior importância no Núcleo Antigo, que se vê por ela dominada, ao contrário do que acontece no Núcleo Novo, onde essa função chega a inexistir ou vê-se pouco representada em muitas de suas ruas. Em ambos, porém, visível é a correlação entre tal função e a presença de altos prédios, embora na colina central as fachadas das ruas estejam mais uniformemente tomadas pelo comércio

que do outro lado do Vale do Anhangabaú. Em o Núcleo Novo, a Rua Barão de Itapetininga ocupa um lugar de particular destaque, pois constitui o principal eixo da vida comercial; em relação às ruas que lhe são perpendiculares ou paralelas, a penetração do comércio apenas começa a tomar vulto, notadamente nas ruas Marconi, Conselheiro Crispiniano, 24 de Maio e D. José de Barros.

A composição da função comercial, encarada no detalhe, apresenta-se bastante diferente em cada uma das porções que constituem a área central da cidade. Os *escritórios comerciais* existem em iguais proporções tanto numa como noutra. Entretanto, já o mesmo fato não se registra quanto ao *comércio varejista*, numéricamente mais importante no Núcleo Antigo, embora qualitativamente não o seja, pois nêle predominam as lojas mais modestas, em tamanho como na especialidade, exceção feita em relação a uns poucos "magasins" situados na Rua Direita. Certas firmas chegam a possuir uma loja em cada um dos núcleos, destinando ao Núcleo Novo a de maior luxo (e, conseqüentemente, de mais altos preços) e mantendo no Núcleo antigo a de aparência mais modesta, destinada à venda de mercadorias de baixo preço, quando não de estoques fora de estação ou simples refugio. Há, por conseguinte, uma diferenciação que os próprios comerciantes são os primeiros a deixar patente, obedecendo à evolução processada. O caráter mais "popular" das lojas do Núcleo Antigo e sua pequenez refletiriam o tipo de construção já antiquado e os altos aluguéis ali cobrados: ora, em o Núcleo Novo, as modernas instalações (algumas delas nos primeiros andares dos arranha-céus) e a venda de artigos de luxo são suficientes para contrabalançar os preços também altos dos aluguéis.

Já o *comércio atacadista* somente aparece em caráter excepcional no Centro da capital paulista (o que é perfeitamente compreensível) e, assim mesmo, em sua periferia ou na "área de transição", que antecede os bairros vizinhos. Em geral, o que se registra é a presença de firmas atacadistas, importadoras ou exportadoras, ou de seus representantes, cujos depósitos se situam fora da área central, entre outros motivos porque não poderiam suportar os altos aluguéis, em virtude da grande área de que necessitam.



*Função industrial no Centro da cidade (1952).* — A função industrial, que no centro se limita a pequenas instalações, oficinas e "ateliers", apresenta-se igualmente distribuída entre os dois núcleos.

A *função industrial* é bem menos importante que a função comercial, além de ocupar área bastante menor. Não se observa, neste particular, a quase-continuidade que tão bem caracteriza a repartição das casas de comércio; muito pelo contrário, apresenta uma sensível dispersão, que impede o reconhecimento de áreas de maior concentração. Todavia, torna-se possível fazer uma certa distinção entre os dois núcleos do Centro, que se assemelham porque nenhum deles possui

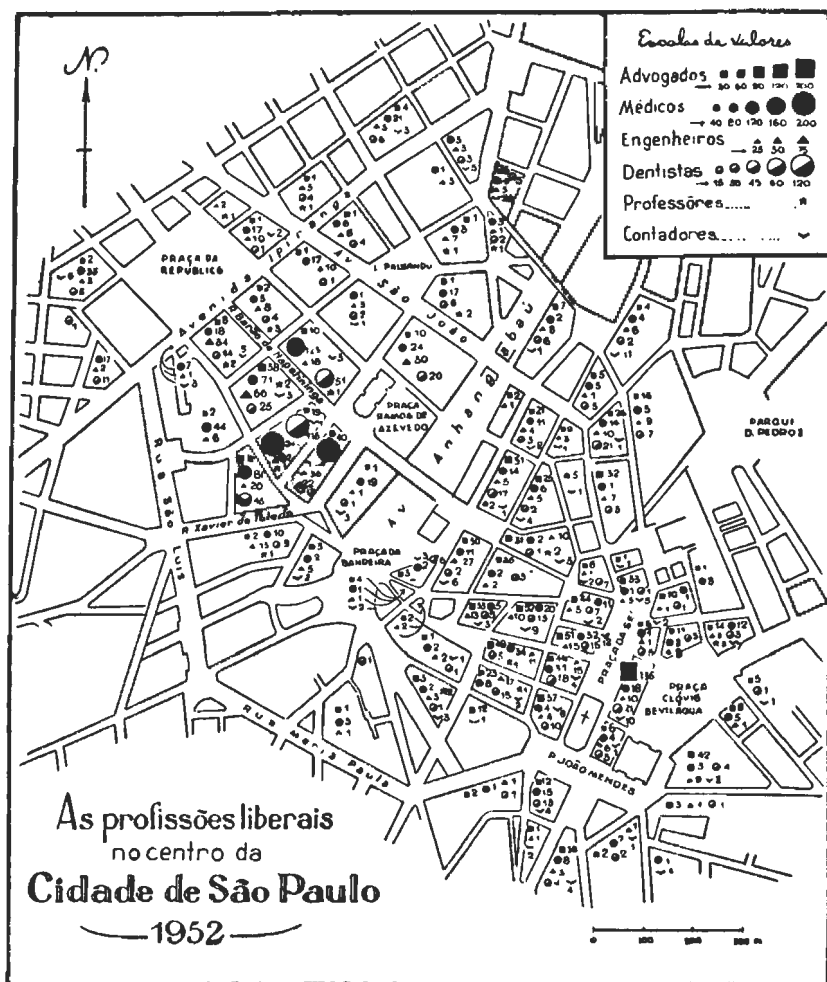
a grande indústria, mas que diferem no que diz respeito às especialidades da pequena indústria. Com efeito, no Núcleo Antigo, predominam as pequenas instalações, freqüentemente ocupando um único cômodo, se não apenas uma de suas partes, quando não se localizam em desvãos de corredores ou num recanto da porta de entrada dos velhos prédios; e praticam atividades bastante modestas: oficinas de conserto de canetas-tinteiro, pequenas alfaiatarias, “ateliers” para confecção de roupas brancas, oficinas de gravação, etc. Em o Núcleo Novo, bem ao contrário, pelas mesmas razões que justificam o caráter mais luxuoso do comércio, já predominam as instalações mais amplas, às vezes refinadas, onde se alojam “ateliers” de alta costura, pelerias, oficinas de jóias e de consertos de relógios, etc.

As *profissões liberais* ocupam áreas, em geral, muito bem definidas e onde se percebe uma verdadeira concentração profissional:

- a) no Núcleo Antigo, predominam na Praça da Sé e adjacências, estendendo-se até o Largo de São Francisco e às Ruas Riachuelo e José Bonifácio;
- b) no Núcleo Novo, concentram-se na Rua Barão de Itapetininga e vizinhanças, inclusive na Rua 7 de Abril, desde a Rua Xavier de Toledo até a Rua D. José de Barros.

Naturalmente, em ambos os núcleos, as profissões liberais aparecem fora das áreas acima citadas, se bem que em número muito menos significativo.

O exame pormenorizado da repartição das especialidades conduz-nos a resultados surpreendentes, embora de possível explicação, algumas vezes. Com efeito, ao passo que os *engenheiros*, *professôres*, *economistas* e *contadores* aparecem completamente dispersos por toda a área central da cidade, exatamente o contrário se verifica com os *advogados* (que se concentram no Núcleo Antigo) e com os *médicos* e *dentistas* (que dão sua preferência ao Núcleo Novo). O primeiro desses exemplos de concentração — o dos *advogados* (cujos escritórios se acham localizados na Praça da Sé e vizinhanças) pode ser facilmente explicado pela presença do Palácio da Justiça, à



*Profissões liberais no Centro da cidade (1952).* — Na distribuição das profissões liberais, destaca-se a preferência de advogados pelo Núcleo Antigo e de médicos e dentistas pelo Novo.

Praça Clóvis Bevilacqua, e pela proximidade da Faculdade de Direito, uma vez que seus catedráticos e livres-docentes ocupam, quase sempre, posição de destaque na advocacia. Tão simples não nos parece ser a justificação da preferência dada pelos *médicos* e *dentistas* ao Núcleo Novo, sendo possível admitir algumas hipóteses: 1) o fato de se achar essa porção do Centro em ligação mais direta com os bairros residenciais mais finos da cidade; 2) o fato de ser tal trecho mais fre-





*Função bancária no Centro da cidade (1952).* — Apesar de já estarem representados no Núcleo Novo do centro, os bancos ainda se encontram nitidamente concentrados na área correspondente ao tradicional "Triângulo".

qüentado pela clientela de maiores posses; 3) a circunstância de predominarem ali os prédios de construção recente, o que permitiu que se tornasse possível a construção funcional dos diferentes andares, de acôrdo com as necessidades dos consultórios médicos e dentários, laboratórios de análises, de radio-terapia, de prótese dentária, etc.

Mais concentrada do que essa é a *função financeira*, que se acha em nítida superioridade numérica no Núcleo Antigo e,

dentro dêle, no Triângulo e vizinhanças (Ruas 15 de Novembro, da Quitanda, Álvares Penteado, Boa Vista e Praça Antônio Prado), localização que, se não quanto às origens, pelo menos quanto à estabilidade, pode ser atribuída à presença, ali, da sucursal do “Banco do Brasil”, tendo-se em vista a estreita correlação existente entre o citado estabelecimento oficial de crédito e seus congêneres particulares. Fora dessa área, o que existe corresponde a simples casas bancárias. Patenteando a crescente importância do Núcleo Novo e, quiçá, prenunciando uma possível tendência à descentralização da função bancária, vamos encontrar nessa outra porção do Centro um número expressivo de agências dos estabelecimentos de crédito sediados no Núcleo Antigo.

Quanto às demais funções, o que se verifica é uma grande variedade de características, quer a concentração, quer a dispersão, já realizadas ou em fase de realização. Enquanto os *restaurantes* e os bares proliferam de maneira indiscriminada por todo o Centro, já os hotéis e as *pensões* predominam no Núcleo Novo. Essa última porção tem merecido a preferência dos *cinemas*, a ponto de ser possível falar numa “Cinelândia” paulistana (a exemplo da que existe na cidade do Rio de Janeiro), que teria por eixo a Avenida São João, desde o Largo do Paissandu até à Praça Júlio de Mesquita. Aquela mesma avenida e algumas de suas ruas transversais contêm uma certa concentração de “dancings”, ao passo que a Avenida Ipiranga e vizinhanças têm a preferência dos *cabarés* e das “boites”, embora o maior número dêles se encontre em certas ruas da Vila Buarque, próximas ao Centro.

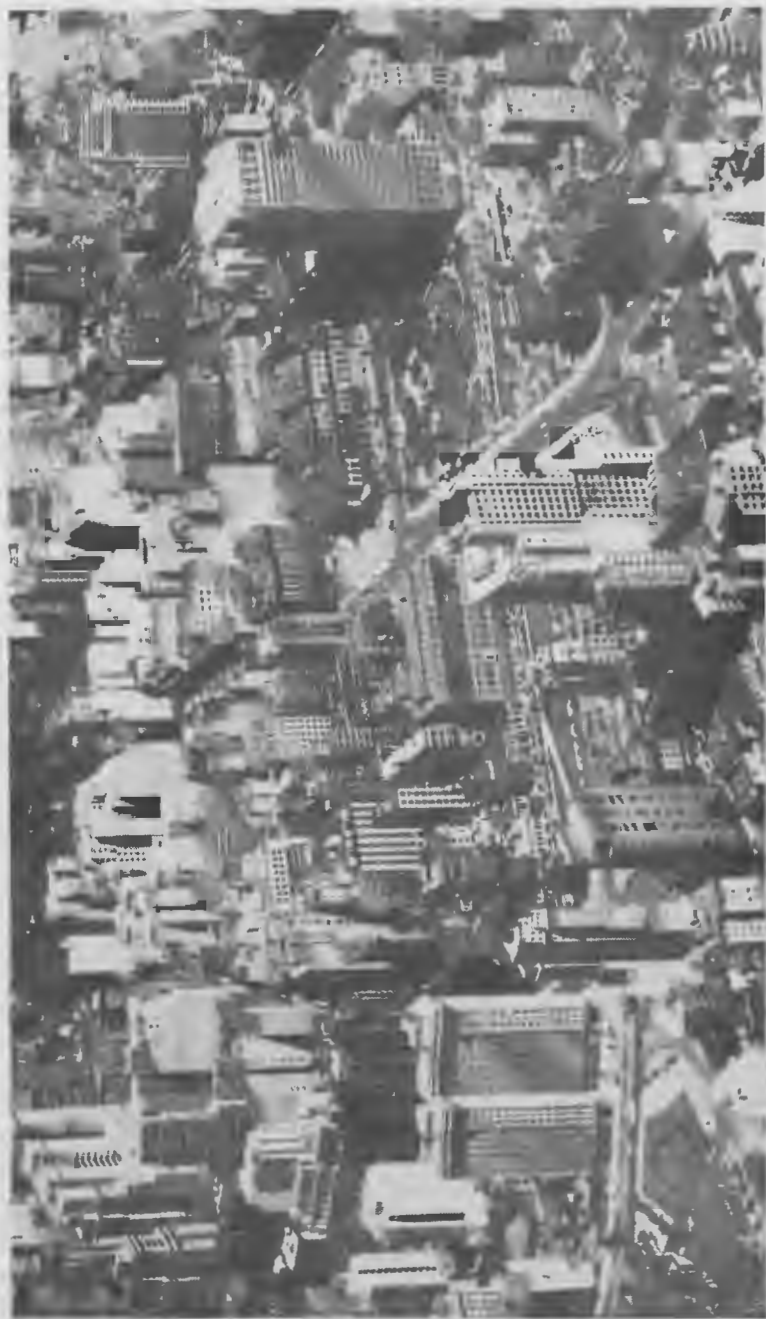
A função administrativa achava-se, outrora, sensivelmente concentrada no Núcleo Antigo e, dentro dêle, no Pátio do Colégio, onde se erguia o Palácio do Governo e se localizavam as Secretarias de Estado. Hoje, porém, já não mais se registra semelhante fato, sendo marcante a tendência à descentralização e a preferência para a periferia, quando não para a própria “zona de transição” do Centro. O primeiro passo, nesse sentido, foi dado pela mudança da sede do Governo para o Palácio dos Campos Elísios, no bairro dêste nome (em plena “zona de transição”), o que ocasionou o aparecimento, ao seu redor, de alguns outros departamentos da administração pública.

Já antiga é a localização de estabelecimentos militares e policiais no bairro da Luz, junto à Avenida Tiradentes, onde se acham o Quartel da Fôrça Pública e a Cadeia Pública. A Câmara Estadual, que se localizava à Praça João Mendes, encontra-se hoje, sob o nome de Assembléia Legislativa, no Palácio Nove de Julho (antigo Palácio das Indústrias), no Parque D. Pedro II. E, assim, o Palácio da Justiça passou a situar-se à Praça Clóvis Bevilacqua, a Secretaria da Viação e Obras Públicas à Rua Riachuelo, a Secretaria da Fazenda à Rua Maria Paula, a da Segurança Pública à Rua Brigadeiro Tobias, a da Saúde à Rua São Luís e a da Educação no Largo do Arouche, tudo isso sem que nos esqueçamos de que muitos departamentos dessas e de outras secretarias se encontram disseminados nos mais variados pontos da área central e sua periferia. A própria Prefeitura Municipal, de longa data estabelecida no Palacete Prates, à Rua Líbero Badaró, acha-se atualmente à Rua Florêncio de Abreu e possui numerosos de seus departamentos espalhados pelo Centro, à espera de que seja construído o Paço Municipal, à Praça das Bandeiras. Tais exemplos bastam para comprovar a atual inexistência de uma concentração da função administrativa, bem ao contrário do tempo em que o Pátio do Colégio (então Largo do Palácio) podia ser considerado, sem nenhum favor, uma espécie de "centro cívico" da cidade. E outros muitos exemplos, em futuro próximo, deverão ser acrescentados aos que mencionamos, a simbolizar o extraordinário crescimento da cidade e do próprio Estado.

Essa tendência à dispersão de certas funções, outrora típicas do Centro, tem ocasionado o aparecimento de fatos até há pouco inéditos e que não poderiam ser imaginados pelas gerações passadas. Queremos referir à localização de importantes "magasins" inteiramente fora da área central (como é o caso da "Casa Clipper", localizada no Largo de Santa Cecília, e dos estabelecimentos da "Sears", na Praça Osvaldo Cruz e à Rua Antártica) e, notadamente, ao aparecimento de *pequenos centros* em plenos bairros residenciais ou industriais. A concentração do comércio varejista em determinadas ruas de bairros afastados ou não, a exemplo do que se registra em outras grandes cidades, nada tem de recente e de extraordinário(56). O que desejamos focalizar é o apareci-

---

(56) É o caso, por exemplo, da concentração comercial existente à Avenida Rangel Pestana (Brás), no Largo do Cambuci, à Rua da Consolação (próximo à Avenida Paulista), à Rua Joaquim Floriano (Itaim), na Avenida Santo Amaro (Vila Conceição), à Rua Domingos de Moraes (Vila Mariana), à Rua Teodoro Sampaio (Pinheiros), à Rua Cardoso de Almeida (Perdizes), à Rua 12 de Outubro (Lapa), à Rua da Penha (Penha), etc.



O Núcleo Novo da área central da cidade. — (Foto da "E.N.F.A.", 1950).

mento de uma área, em quase tudo idêntica ao Centro da cidade, como a que atualmente existe à *Rua Augusta*, principalmente no trecho compreendido entre a Rua Estados Unidos e a Alamêda Franca, onde existem lojas de artigos de luxo, “ateliers”, restaurantes, casas de chá, “boites”, agências bancárias e até mesmo um departamento do Ministério da Aeronáutica, algo que se assemelha ao que se verifica no bairro de Copacabana, no Rio de Janeiro. Esse “pequeno centro” não se limita a atender à freguesia dos bairros que lhe estão próximos; em virtude da alta qualidade de seu comércio e das facilidades no que diz respeito ao estacionamento de automóveis particulares (por enquanto, pelo menos...), recebe a preferência de variada clientela, que muitas vezes procede de bairros afastados, representando, em proporções mais reduzidas, um papel idêntico ao da verdadeira área central da metrópole.

Tal fenômeno poderia levar-nos a crer que o Centro da cidade, com o decorrer do tempo, estaria condenado a perder bastante de sua atual importância. Acreditamos, porém, que tal fato não virá a registrar-se. Em primeiro lugar, diante da admirável força de expansão e da crescente importância da cidade de São Paulo, tudo parece indicar ser perfeitamente possível a coexistência da atual função comercial do Centro, em toda sua plenitude, com o “pequeno centro” da Rua Augusta e outros que, porventura, venham a se constituir. Por outro lado, a presença do Palácio da Justiça obrigará a permanência dos escritórios de advocacia em suas vizinhanças, as repartições públicas não poderão afastar-se muito da área central, como nela certamente permanecerão as sedes dos estabelecimentos bancários e, em consequência, os escritórios comerciais e as casas de câmbio. Em suma, embora admitamos a possibilidade de que venha o atual Centro a deixar de ter muitas de suas características e assumir outras novas, nada indica que venha êle a perder a posição, cimentada em quatro séculos de vida urbana — a de ser o *coração da cidade*.

### *A individualidade da área central*

O Centro da cidade de São Paulo, em conclusão, aparece-nos como uma das unidades urbanas mais estreitamente ligadas à origem, ao desenvolvimento e às funções de toda a metrópole paulista, como se fôra um reflexo das suas características. Enquanto a cidade constituiu um modesto aglomerado de aspecto provinciano, simples também se apresentava o Centro, em sua área como em sua atividade. Quando São Paulo se transformou na “capital do café”, dando início ao seu extraordinário surto de progresso, a crescente complexidade de suas funções ocasionou o desenvolvimento e a maior individualiza-

ção de seu Centro. Acompanhando o ritmo da própria cidade, acabou êste por ultrapassar os reduzidos limites da colina histórica, através de uma expansão que se acha em pleno desenvolvimento e que ameaça atingir a sua atual área periférica. Dêsse impressionante dinamismo, que acarretou a diversificação de sua estrutura horizontal e a magnitude do seu crescimento vertical, resulta também o acúmulo de funções e



*Viaduto do Chá, artéria movimentada.* — Muito intenso é o tráfego de veículos e de pedestres através do Viaduto do Chá, traço-de-união entre o Núcleo Antigo e o Núcleo Novo da área central da cidade.

torna-o, sem nenhuma dúvida, a expressão máxima da vitalidade da Capital paulista.

De tudo isso decorrem alguns característicos que lhe são muito próprios e que acabam por definir a sua inconfundível fisionomia.

Basta percorrê-lo, em qualquer hora do dia, para que se observe o formigamento de suas ruas, o deslocamento apressado da massa de pedestres, o movimento ininterrupto de veículos nas vias em que ainda é permitida a sua circulação. Por isso

mesmo, costuma-se comparar a cidade de São Paulo com alguns centros urbanos dos Estados Unidos, como se sua gente, sempre atarefada, não tivesse outra preocupação do que aproveitar os minutos que se escoam. De nada valera a abertura da larga Avenida de São João, nem mesmo as duas vias da Avenida Ipiranga: em certas horas do dia o tráfego ali se congestionava, com a formação de quatro e cinco intermináveis filas de automóveis de todos os tipos. Debalde foram retiradas as linhas de bonde (que, no passado, existiam em tôdas as ruas do Triângulo, fato que chega a parecer inconcebível para os da geração moderna); debalde se restringiu às primeiras horas da manhã o acesso de veículos em certas ruas do Núcleo Antigo; debalde foram recuados, em etapas sucessivas, os pontos finais das linhas de ônibus e estabeleceu-se o tráfego numa só direção para a maioria das ruas da área central. A partir das 7 ou 8 horas da manhã e, muitas vezes, até mesmo 22 ou 23 horas, naturalmente com maior força no meio do dia, o Centro apresenta-se congestionado, pelo acúmulo de veículos e de um incalculável número de pedestres.

O crescimento horizontal e, principalmente, o crescimento vertical dêsse "coração" da metrópole, vieram aumentar de maneira espantosa o número dos que nêle trabalham ou para êle se dirigem a fazer compras, a tratar de negócios ou em busca de diversões. Daí a agravação do problema do escoamento de tôda essa massa humana, de que são índices expressivos as longas filas que se formam (sobretudo entre 18 e 19 horas) junto aos pontos de ônibus, de bondes, de lotações e dos autos de praça, como também a maneira pela qual trafegam os bondes, superlotados em excesso, e os caminhões, não menos atravancados de gente, que se improvisam em veículos de transporte coletivo. Entre outros, êste é um dos problemas que a administração municipal não conseguiu, até hoje, resolver de maneira satisfatória, dando a impressão de que não pode alcançar a cidade no seu admirável ritmo de crescimento.

Por diferentes vezes já se cogitou da construção do *metropolitano* ou *via férrea subterrânea*, perfeitamente realizável tendo-se em vista a estrutura geológica do sítio urbano de São Paulo, mas até agora não tornada uma realidade. O problema acha-se bem exposto em LEÃO (Mário Lopes), *O metropolitano em São Paulo*, São Paulo, 1945.



*Rua 15 de Novembro. — (Coleção P. FLORENZANO).*



Apesar de tôdas essas dificuldades, o habitante da cidade de São Paulo continua a ser um freqüentador assíduo da área central, que parece atraí-lo de maneira irresistível, por necessidade ou mesmo sem ela; para muitos, “ir à cidade” constitui um quase hábito, se não um verdadeiro vício...

Concorrendo para o atravancamento das vias públicas, encontramos ainda os que se dedicam ao que poderemos chamar de *atividades de rua*: são os vendedores de jornais e revistas, instalados em suas bancas, que hoje apresentam um caráter permanente, abrigadas do Sol e da chuva e fechando-se, durante as horas mortas da noite, por meio de chapas de ferro(57); são os engraxates, são os vendedores ambulantes (que oferecem aos transeuntes frutas, quinquilharias, livros usados, etc.). Outros transformam certos trechos do Centro em *locais de negócios*, como acontece com os cambistas e corretores de café no Largo do Café e com os agenciadores de músicos profissionais na Praça da Sé, junto às escadarias da Catedral. Durante as primeiras horas da noite, o Largo do Paissandu reúne a boêmia da cidade e, sobretudo aos domingos, a Rua Direita congrega um impressionante número de elementos de côr, negros e mulatos, que ali fazem o “footing”.

É provável que essa preferência da gente de côr pela Rua Direita esteja correlacionada com a presença, na periferia do Núcleo Antigo, de vários “dancings”, freqüentados por aquela parcela da população — as chamadas *gafieiras*, pertencentes a sociedades recreativas que, pelos lucros arrecadados, podem suportar os aluguéis relativamente altos dos andares em que se localizam; por outro lado, podem instalar-se nos velhos prédios, hoje um tanto anacrônicos em face dos arranha-céus dessa área, já que a freguesia é, sem dúvida, pouco exigente. Admitida tal hipótese, o “footing” na Rua Direita corresponderia ao lapso de tempo anterior ao início ou à animação de tais bailes noturnos, cuja freqüência é sempre das maiores.

Por sua evolução no tempo e no espaço, por suas variadas funções, pelo seu impressionante dinamismo e pelos próprios problemas que o caracterizam, o Centro da cidade de São Paulo apresenta uma indiscutível originalidade em relação ao conjunto metropolitano, assegurando sua individualidade inconteste.

---

(57) Cumpre observar que, praticamente, desapareceu do Centro da cidade o tipo do *jornaleiro ambulante*, que existiu até bem pouco tempo, como noutras cidades do país e do mundo.



*Avenida São João. — (Foto ALBUQUERQUE).*

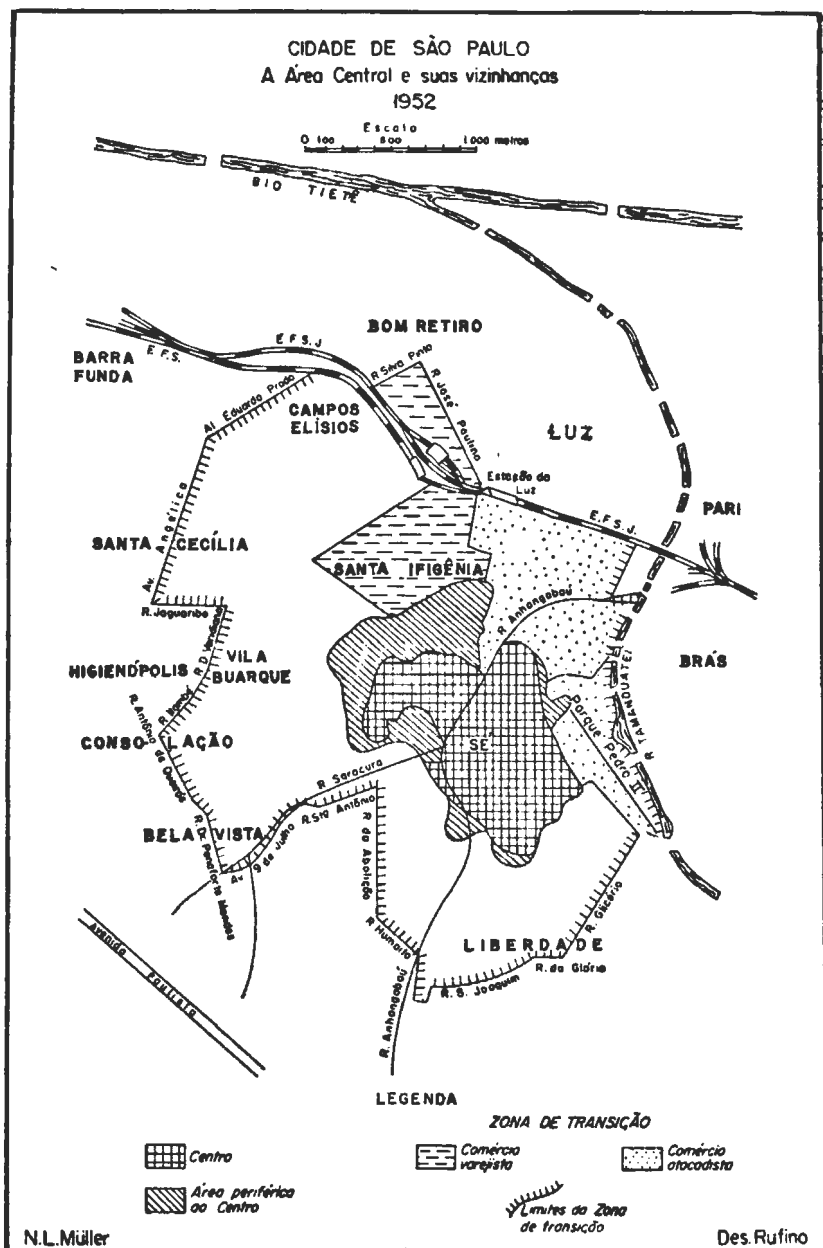
### *A zona de transição do Centro e o problema de sua delimitação*

Da força de expansão da área central da cidade de São Paulo resulta que as áreas que lhe estão próximas se apresentam com sintomas de anexação iminente; constituem as *áreas periféricas*, a que já fizemos referência. No entanto, sua influência faz-se sentir mais longe ainda, dentro de um raio variável, constituindo o que, na falta de melhor expressão, designamos pelo nome de *zona de transição*.

Nada mais sendo do que um reflexo daquela força expansiva do Centro, tal zona de transição somente se constituiu em época relativamente recente, a partir da última década do século XIX, depois que a área central se tornou perfeitamente individualizada. Anteriormente, brusca era a transição do modesto Centro (representado pelo trecho compreendido entre as atuais ruas da Quitanda, Álvares Penteado, do Tesouro e Pátio do Colégio) e a zona residencial. A partir de 1870, surgiu o que poderíamos chamar de embrião da *zona de transição*, uma vez que, entre o "coração da cidade" — o Triângulo, e os bairros tipicamente residenciais, veio a se constituir uma zona que não podia ser incluída no Centro de então, mas que não se classificava entre os bairros da cidade, onde as residências apareciam entremeadas por pequenas lojas, oficinas diversas e, como elemento bastante característico dessa área, casas de "rendez-vous" e pensões suspeitas. Seus limites correspondiam à periferia do Triângulo e, para além do Vale do Anhangabaú, ao que hoje chamamos de Núcleo Novo.

A ampliação territorial do Centro acarretou, naturalmente, o deslocamento e a conseqüente ampliação dessa *zona de transição*, fato que ocasionou a sua penetração na totalidade de alguns bairros outrora exclusivamente residenciais (Santa Ifigênia, Campos Elísios), como também em largas áreas de outros (Liberdade, Bela Vista, Vila Buarque, Santa Cecília, Bom Retiro).

Na impossibilidade de dispormos de dados mais completos, que nos permitissem utilizar o critério puramente funcional, fomos forçados



O Centro da cidade, sua área periférica e a zona de transição.

a levar em consideração, nessa tentativa de delimitação da *zona de transição*, dois critérios diferentes, mas que se completam: a) o valor dos terrenos (Mapa da pág. 152); b) a fisionomia dessa área, estereotipada em certos característicos geográficos e sociais. Nesta tarefa, fomos auxiliados pelo Prof. Antônio Rubbo Müller, a quem aqui deixamos consignados os nossos agradecimentos.

### *Os principais característicos da zona de transição*

Em se tratando de uma área de *transição*, nada mais natural que devamos encontrar, em toda essa zona, característicos que servem para individualizar tanto o Centro como os bairros propriamente ditos. Na verdade, nota-se ali, antes de tudo, um fenômeno de verdadeira “desintegração” de antigos bairros, outrora bem individualizados como tais, graças a uma persistente e repetida invasão por parte de determinadas características ou funções típicas do Centro. Tal processo se acha diretamente ligado à *valorização dos imóveis*, pois, à medida que se vai processando a expansão da área central, determinados tipos de ocupação, em sucessivos recuos, refugiavam-se em zonas que lhe estão próximas, na impossibilidade de poderem enfrentar o alto preço dos aluguéis.

Foi o que se verificou com os “*ateliers*” de costura, que se deslocaram da Rua Barão de Itapetininga para a Rua do Arouche; com as *lojas de automóveis*, que passaram daquela rua para a Praça da República e vizinhanças; com as oficinas mecânicas e lojas de *acessórios para automóveis*, que deixaram a Rua Barão de Itapetininga e Praça da República para se localizarem em ruas da Vila Buarque e dos Campos Elísios, etc. O mesmo fato se registrou em relação a certos tipos de *comércio varejista* (armarinhos, objetos de uso doméstico, móveis, feragens, aparelhos elétricos, etc.), e à totalidade do *comércio atacadista*.

Cumprе acentuar que, embora em menor escala, essa valorização dos imóveis alcança e acaba por caracterizar a própria zona de transição, não se limitando, portanto, a influir apenas sobre o seu deslocamento. Com efeito, na ânsia de aproveitar da melhor maneira os terrenos de alto preço, os que vivem nessa área da cidade se vêem levados a abrir ruas internas, ruelas e becos, onde se alinham incontáveis “vilas”,

desde as que se constituem de residências de tipo médio até aquelas que não passam de miseráveis “cortiços”. A simples inspeção do mapa da estrutura do Centro e áreas vizinhas (Mapa da pág. 157) basta para demonstrar a incidência do fato, notadamente para os lados da Liberdade e da Bela Vista. Por outro lado, a valorização dos terrenos tem ocasionado uma cada vez maior penetração dos arranha-céus nessa zona de transição, principalmente na Vila Buarque e em Santa Ifigênia. Em consequência, quer a subdivisão e melhor aproveitamento dos quarteirões, quer o crescimento vertical, resultantes daquela valorização, vieram modificar de maneira marcante a estrutura urbana de tais trechos da cidade.

Todavia, não fica aí a influência exercida pela valorização dos imóveis e, conseqüentemente, pela elevação dos aluguéis. Os velhos prédios dessa zona de transição, outrora exclusivamente residenciais, passam a ser paulatinamente desocupados pelas famílias, que se vêem obrigadas a procurar locais de moradia mais acessíveis às suas posses, embora situados em pontos mais afastados. Resulta daí a sua utilização por várias famílias ou sua transformação em hotéis modestos, pensões, quando não em casas de cômodos, onde se abriga uma população pertencente à classe média ou de menores recursos, menos exigente no que se refere ao conforto, mas desejosa de permanecer próximo ao Centro, por não dispor de meios próprios de locomoção ou porque prefere evitar o problema do transporte para os bairros afastados. Conseqüentemente, a zona de transição, bem ao contrário do que se verifica no Centro, apresenta uma elevada densidade demográfica e constitui uma área de concentração de determinados grupos étnicos, menos privilegiados sob o ponto de vista econômico.

Na realidade, notável é a concentração de *negros* e *italianos* na Bela Vista, de *japoneses* nas vizinhanças da Praça João Mendes (Ruas Tabatinguera, Conde de Sarzedas e Conselheiro Furtado), de *sírio-libaneses* na Rua 25 de Março e proximidades, de *judeus* no Bom Retiro.

A própria fisionomia desse trecho da cidade reflete a influência daquela valorização. De fato, à espera de circunstâncias mais favoráveis e unicamente preocupados em obter melhores rendimentos, muitos proprietários deixam os prédios

em lamentável abandono, sem se preocuparem com sua conservação, o que pode ser constatado em suas fachadas clamando por nova pintura, nas vidraças quebradas, nos interiores, incrivelmente maltratados. Chegado o momento propício, tais prédios ver-se-ão demolidos e serão substituídos por novos edifícios, geralmente arranha-céus, que conterão apartamentos e cujo pavimento térreo será reservado para lojas comerciais. A par disso, poderíamos lembrar um outro aspecto não menos característico dessa zona de transição: uma vez demolidos os velhos prédios, deixam os seus proprietários, por algum tempo, inteiramente vazios os respectivos terrenos, que se transformam, então, sem demora, numa espécie de garage a céu aberto, onde se alojam os automóveis particulares (mediante o pagamento de certa quantia), resolvendo assim o angustiante problema do estacionamento de veículos para aqueles que necessitam atingir o Centro da cidade.

Essa *deterioração material* constitui um dos característicos das cidades novas de tipo americano, assim como a existência da própria zona de transição(58). Por outro lado, geralmente, é ela acompanhada por uma *deterioração moral* que, no caso da cidade de São Paulo, manifesta-se de maneira bastante discreta; na verdade, embora existam, por toda a zona de transição, apartamentos, pensões e hotéis de reputação suspeita, seu número não chega a impressionar e seu destino apenas se evidência aos olhos dos que os freqüentam.

Até época bem próxima, o baixo meretrício achava-se concentrado nessa zona de transição, numas poucas ruas do Bom Retiro. Todavia, em virtude de decisão do Governo do Estado, foram evacuadas as casas de tolerância existentes e, conseqüentemente, dispersadas as infelizes que ali viviam; tal medida, porém, não conseguiu resolver o problema e teve como conseqüência a localização das meretrizes em pontos esparsos, sobretudo no bairro dos Campos Elísios, o que, sob certo aspecto, veio agravar o problema, uma vez que passaram elas a viver em áreas ainda residenciais, em inevitável contato com as famílias que nelas habitam.

Embora apresente uma certa homogeneidade, no que se refere aos seus característicos gerais, torna-se possível reconhecer certas *distingções* dentro da zona de transição. Assim, em sua

---

(58) SORRE (Max.), ob. cit., tomo III, pág. 333.

porção oriental, predomina o comércio atacadista, cuja localização pode ser explicada pela proximidade das estações ferroviárias (Luz, Pari). Por outro lado, Santa Ifigênia destaca-se como pequena unidade graças à predominância do comércio varejista de caráter modesto.

Resta-nos verificar quais são as tendências dessa zona de transição, no que concerne à sua possível *expansão*. Para o *Norte*, a presença das vias férreas constitui obstáculo que dificilmente será ultrapassado, sobretudo porque são elas, em si mesmas, fatores de atração para outras funções (armazéns de mercadorias, depósitos, etc); quando muito, nessa área, poder-se-á assistir ao incremento do comércio atacadista. Para *Leste*, as possibilidades não são maiores, em virtude da presença do bairro do Brás, cada vez mais individualizado e autônomo; tudo parece indicar que o rio Tamanduateí e o Parque D. Pedro II continuarão a ser o limite extremo da zona de transição. Para o *Sul*, a topografia não favorece a expansão, uma vez que o grande número de pequenos vales, ligados ao Espigão Central da cidade, veio criar verdadeiras faixas, grosseiramente paralelas, ocupadas parcialmente, onde o preço dos terrenos, logicamente mais baixo, tende a tornar estável o caráter residencial ali dominante, embora possivelmente modificado quanto ao seu tipo, já que, atualmente, assistem à concentração de uma população geralmente pobre, fixada em caráter precário em “cortiços” ou habitações coletivas, até certo ponto comparáveis às favelas do Rio de Janeiro. Em consequência, tal como acontece com o próprio Centro, tudo nos leva a acreditar que será para *Oeste* a futura expansão da zona de transição, pois nessa direção não existem obstáculos a impedir-lhe a marcha, ao mesmo tempo que é lá que mais avança a área de grande valorização dos imóveis; de fato, somente nas Perdizes e na Água Branca vamos encontrar terrenos de valor inferior a Cr\$ 1 000,00 o metro quadrado, desde que Higienópolis e Pacaembu, bairros residenciais finos, asseguram a continuidade dos altos preços que caracterizam a zona de transição. A “marcha para Oeste” parece constituir um fenômeno natural e inevitável.



## BIBLIOGRAFIA

## I. Estudos especiais:

— Não conhecemos nenhum estudo de caráter monográfico a respeito da área central da cidade de São Paulo, o que, sem dúvida, serve para justificar falhas ou deficiências porventura existentes no presente capítulo.

## II. Estudos gerais e subsidiários:

- ARAÚJO (Oscar Egídio de) — *Enquís-tamentos étnicos*, em "Revista do Arquivo Municipal", vol. LXV, São Paulo, 1940.
- ARAÚJO (Oscar Egídio de) — *Latinos e não-latinos no município de São Paulo*, em "Revista do Arquivo Municipal", vol. LXXV, São Paulo, 1941.
- ARROYO (Leonardo) — *Igrejas de São Paulo*, Livraria José Olímpio, Rio de Janeiro, 1954.
- BARROS (Maria Paes de) — *No Tempo de Dantes*, Editora Brasiliense, São Paulo, 1946.
- BRUNO (Ernani Silva) — *Fidalgos e estrangeiros no Almanaque de 1885*, em "O Estado de São Paulo", São Paulo, 1949.
- BRUNO (Ernani Silva) — *História e Tradições da Cidade de São Paulo*, 3 vols., Livraria José Olímpio, Rio de Janeiro, 1954.
- COLBY (Charles C.) — *Centrifugal and centripetal forces in Urban Geography*, em "Annals of the Association of American Geographers", vol. XXIII, n.º 1, 1933.
- COMPANHIA MELHORAMENTOS — *São Paulo Antigo, São Paulo Moderno*, São Paulo, 1953.
- DIÁRIO OFICIAL do Estado de São Paulo (Suplemento) — *Decreto n.º 2 066 de 27 de dezembro de 1952*, que aprova, para fins fiscais, as plantas genéricas de valores de terrenos situados na zonas urbana e suburbana do município de São Paulo — São Paulo, 1 de março de 1953.
- EMPRÉSA DE PUBLICAÇÕES ASSOCIADAS — *São Paulo, metrópole do século XX*, São Paulo, 1942.
- FLORENÇANO (Paulo C.) e AZEVEDO (Aroldo de) — *São Paulo, metrópole moderna*, em "Boletim Paulista de Geografia", n.º 5, São Paulo, julho de 1950.
- FREITAS (Afonso A. de) — *Geografia do Estado de São Paulo*, ed. Escolas Salesianas, São Paulo, 1906.
- FREITAS (Afonso A. de) — *Origem do Viaduto do Chá*.
- FREITAS (Afonso A. de) — *Plan'História da Cidade de São Paulo, 1800-1874*, São Paulo, s. d.
- GAFFRE (L. A.) — *Visions du Brésil*, Livraria Francisco Alves, Rio de Janeiro, 1912.
- GEORGE (Pierre) — *La Ville — Le fait urbain à travers le Monde*, Presses Universitaires de France, Paris, 1952.
- HERMANN (Lucila) — *Estudo ecológico de uma radial de São Paulo* — em "Boletim da Associação dos Geógrafos Brasileiros", II, n.º 2, São Paulo, 1942.
- HERMANN (Lucila) — *A função das cidades e suas diferentes áreas culturais*, em "Anais do IX Congresso Brasileiro de Geografia", vol. III, Rio de Janeiro, 1944.
- KOSERITZ (Carl von) — *Imagens do Brasil*, tradução brasileira, Livraria Martins, São Paulo, 1943.
- LEÃO (Mário Lopes) — *O Metropolitano em São Paulo*, São Paulo, 1945.
- LLOYD (Reginald) — *Impressões do Brasil no Século Vinte*, Lloyd's Greater Britain Publishing Co., Londres, 1913.
- MAIA (Francisco Prestes) — *Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo*, São Paulo, 1930.
- MAIA (Francisco Prestes) — *Os Melhoramentos de São Paulo*, ed. Prefeitura Municipal, São Paulo, 1945.
- MARQUES (Cícero) — *De Pastora a Rainha*, São Paulo, 1944.

- MARTINS (Antônio Egídio) — *São Paulo Antigo (1554-1910)*, 2 vols., Rio de Janeiro, 1911-12.
- MILANO (Miguel) — *Os Fantasmas de São Paulo antigo*, 1949.
- MONBEIG (Pierre) — *La croissance de la Ville de São Paulo*, ed. da "Revue de Géographie Alpine", Grenoble, 1953.
- MOURA (Francisco Inácio Xavier de Assis) — *Almanaque administrativo, comercial e industrial da Província de São Paulo para o ano bissexto de 1884*, Tipografia Jorge Seckler e Cia., São Paulo, 1885.
- PESTANA (Paulo Rangel) — *A Capital Paulista comemorando o Centenário da Independência*, ed. Sociedade Editôra da Independência, São Paulo, 1920.
- PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO — Decreto n.º 3 783, de 5 de julho de 1949, que estabelece a demarcação do Perímetro Central da cidade de São Paulo.
- RUDOLFER (Bruno) e LE VOCI (Antônio) — *O transporte coletivo na cidade de São Paulo*, São Paulo, 1943.
- SAINT-HILAIRE (Auguste de) — *Viaagem à Província de São Paulo*, tradução brasileira de Rubens Borba de Moraes, Livraria Martins, São Paulo, 1940.
- SANT'ANNA (Nuto) — *São Paulo Histórico — Aspectos, lendas e costumes*, ed. Departamento de Cultura da Prefeitura Municipal, São Paulo, 1937-44.
- SORRE (Max.) — *Les Fondements de la Géographie Humaine*, tomo III, Livraria Armand Colin, Paris, 1952.
- TAUNAY (Afonso de E.) — *São Paulo no século XVI*, São Paulo, 1921.
- TAUNAY (Afonso de E.) — *História da Vila de São Paulo*, vol. III, São Paulo.
- TAUNAY (Afonso de E.) — *História da Cidade de São Paulo no século XVIII*, São Paulo.
- TAUNAY (Afonso de E.) — *Velho São Paulo*, 3 vols. Companhia Melhoramentos, São Paulo, 1953-54.
- WALLE (Paul) — *Au Brésil — De l'Uruguay au Rio São Francisco*, Lib. Orientale & Américaine, E. Guilmoto, Paris, 1910.

## CAPÍTULO IV

# Os Bairros da Zona Norte e os Bairros Orientais

RENATO DA SILVEIRA MENDES

*Barômetros da expansão urbana. Bairros e subdistritos não se confundem. Uma tentativa de classificação.*

I. **BAIRROS DA ZONA NORTE:** *Os bairros setentrionais e seus contrastes. Os bairros da vertente esquerda do Tietê. Santa Ifigênia e Campos Elísios. Bom Retiro e o bairro da Luz. Os bairros setentrionais de além-Tietê. Núcleos do Brasil colonial ao lado de "vilas" recentíssimas. As funções dos bairros de além-Tietê. Contrastes da paisagem na várzea e nas colinas.*

II. **OS BAIRROS ORIENTAIS:** *Fatores de unidade e de diferenciação. Entre o Tamanduaté e o Tietê. O Brás e seus bairros satélites. Um mosaico de funções muito diversas. Os contrastes da paisagem. A região da Penha, porta oriental da cidade de São Paulo.*

**A**PÓS A ÁREA CENTRAL da cidade — cujos limites são, forçosamente, imprecisos e vacilantes(1), penetra-se na área dos bairros propriamente ditos, que se estendem em direção de todos os quadrantes, num raio bastante variável. É nêles que vamos encontrar a verdadeira cidade de São Paulo, através dos elementos mais típicos de seu sítio urbano, de sua população heterogênea, de suas mais expressivas funções, com suas grandezas e suas misérias. O campo é extraordinariamente vasto e poderá dar matéria para todo um volume, se se pretender estudá-lo em seus pormenores. Mas, de outro lado, é dos mais árduos, em face da escassez da bibliografia e dos problemas que lhe são intrínsecos.

---

(1) Veja o capítulo III dêste volume.

O estudo analítico dos bairros não tem merecido as atenções dos geógrafos que já realizaram pesquisas geográficas em relação às grandes cidades do Mundo, seja, talvez, pela preocupação deliberada de não fragmentar o conjunto do aglomerado urbano, seja pelas dificuldades que se lhes antepõem no domínio da pesquisa e da interpretação.

Entretanto, mesmo admitindo-se que há aspectos e problemas que só devem ser abordados considerando-se a cidade como um todo, um organismo uno embora complexo, não resta a menor dúvida de que a análise geográfica das células que a compõem torna-se indispensável para a própria caracterização do aglomerado e do ritmo de sua vida.

O estudo geográfico dos bairros paulistanos apresenta um interêsse particular, antes de mais nada pelos *contrastes* que entre êles se observa, no que se refere aos seus sítios, suas origens, sua estrutura e suas funções. A Capital paulista, neste particular, é um verdadeiro mosaico de paisagens as mais diversas.

Não é só, porém. Quando os estudamos em sua evolução própria, numa tentativa de reconstituição de seus aspectos e de sua fisionomia no passado, sentimos, desde logo, que através dêles pulsa a *fôrça expansiva* da metrópole hoje trimilionária. Bairros que cresceram mais depressa que outros; antigos subúrbios que se transformaram ou que se encontram numa fase de transição, pois ainda guardam características de uns e de outros — tudo isso se revela no exame que aqui pretendemos realizar. Por isso mesmo, os bairros paulistanos representam um papel comparável ao de “barômetros” da expansão urbana, pois nêles se registram, com fidelidade, as maiores ou as menores “pressões” dessa marcha avassaladora, que há menos de um século se vem registrando através das colinas e das várzeas da Região de São Paulo.

### *Bairros e subdistritos não se confundem*

De acôrdo com a divisão político-administrativa vigente, o município de São Paulo compreende sete *distritos*, entre os quais o da sede, que, por sua vez, abrange 40 *subdistritos*. São êstes que, em princípio, interessam ao presente estudo, embora não em sua totalidade.

Todavia, na maioria dos casos, o que a lei reconhece como *subdistrito* não corresponde ao que a população considera como *bairro*, embora o nome possa ser exatamente o mesmo. É que o bairro possui determinadas características muito próprias que, com o passar do tempo, se reforçam e acabam por individualizá-lo de maneira inconfundível, tanto para os que nêle habitam como no conceito geral da população citadina. Os paulistanos, a exemplo dos habitantes de outras grandes cidades, reconhecem perfeitamente o que SORRE, com muita propriedade, classifica como “l’atmosphère spéciale de ces villes dans la ville(2)”. Da mesma forma, TRICART acentua a importância dêsse conceito popular do que seja um bairro, considerando-o muito mais rico e mais concreto do que o resultante da divisão político-administrativa, pois se fundamenta num sentimento coletivo, idêntico ao que possui o camponês em relação à região em que vive(3).

Releva notar que, entre nós, a própria denominação dos bairros tem uma origem legitimamente popular, resulta da voz anônima dos que primeiramente se fixaram na correspondente área ou habitam em suas imediações, não dependendo da iniciativa dos poderes públicos — conforme, aliás, já fôra observado por AFONSO DE FREITAS(4). Em regra, a criação oficial de um *subdistrito* é posterior à formação e individualização do *bairro*, não significando outra coisa senão a consagração do designativo nascido da boca do povo. Daí a extravagância de certos nomes ou, pelo menos, seu caráter nitidamente popular, como os da Água Rasa, da Água Funda, do Chora Menino, do Bexiga, do Brás, do Limão, das Perdizes, da Casa Verde, do Oratório, do Bibi, etc.

Diante dessa diferente conceituação, não se torna raro encontrar-se dois ou mais *bairros* incluídos num só *subdistrito* ou, então, um só bairro pertencendo em parte a um *subdistrito* e em parte a outro, o que cria problemas para o pesquisador que deseja documentar suas observações com dados estatísticos.

---

(2) SORRE (Max.) — *Les fondements de la Géographie Humaine*, Lib. Armand Colin, Paris, 1952, tomo III, pág. 316.

(3) TRICART (J.) — *Cours de Géographie Humaine*, ed. fascículo II — “L’Habitat Urbain”, pág. 140.

(4) FREITAS (Afonso A. de) — *Dicionário Histórico, Topográfico, Etnográfico Ilustrado do Município de São Paulo*, Gráfica Paulista, São Paulo, 1930, tomo I, pág. 85.

O *subdistrito* das Perdizes, por exemplo, abrange os bairros das Perdizes, parte do da Água Branca, a Vila Pompéia e o Pacaembu (também em parte). Já o que todos denominam de *bairro* do Jardim América faz parte de dois *subdistritos* diferentes — o do Jardim América e o de Cerqueira César.

Em consequência, em virtude de sua individualização resultar da “*vox populi*”, além de não se confundir com a subdivisão político-administrativa, o bairro dificilmente pode ser delimitado com absoluto rigor, a exemplo do que costuma acontecer com as regiões geográficas. Seus limites são imprecisos, quase diríamos impalpáveis, sendo comuns os casos em que seus próprios moradores divergem de opinião a respeito de uma ou mais ruas, quanto à sua inclusão neste ou naquele bairro. É que, antes, existem *zonas de transição* do que, propriamente, linhas demarcatórias rígidas entre a maioria dos bairros da Paulicéia.

Áreas de *transição* existem, por exemplo, entre o Centro da cidade e os bairros que lhe são contíguos, entre Higienópolis e Santa Cecília, entre o Brás e o Belém. Nestes, como noutros casos, impossível se torna afirmar-se onde termina um bairro e se inicia o barro vizinho. Reconhece-se e identifica-se o seu *núcleo principal*, o “coração” do bairro, mas não se pode delimitá-lo com precisão — o que significa uma dificuldade a mais para o pesquisador.

### *Uma tentativa de classificação*

Diante do grande “mosaico” constituído pelos bairros da cidade de São Paulo, inclinamo-nos de início em classificá-los segundo suas *funções*. Mas sem demora se evidenciou que o critério, embora geralmente aceito, perdia todo significado em face da realidade. Não há dúvida que bairros paulistanos existem que são tipicamente *residenciais*, da mesma maneira que, entre os desta categoria, se distinguem os que são habitados por gente de menores recursos, pelos que pertencem à classe média e pelos que dispõem de riqueza suficiente para, através de suas confortáveis habitações e seus bem cuidados jardins, individualizá-los com facilidade. Já o mesmo não poderemos dizer em relação a outras funções: existirão, em São Paulo, bairros *comerciais*? Apesar da importância e da

fôrça de seu parque industrial, encontraremos bairros exclusiva ou preponderantemente *industriais*? Acreditamos que não. No que se refere à vida comercial, distingue-se, é verdade, com freqüência, um "centro" mais ativo, em que se aglomeram as lojas e outros estabelecimentos comerciais; mas isto acontece, apenas, numa determinada rua do bairro, às vêzes em apenas um de seus trechos, jamais na totalidade do bairro. Quanto à função industrial, o que realmente caracteriza a cidade de São Paulo é a dispersão de suas fábricas (grandes ou pequenas) e de suas oficinas através da vasta área urbana, fato que se explica ora em razão do valor dos terrenos, da facilidade para obtenção da mão de obra, ora em consequência de fatores ligados às origens do estabelecimento e, principalmente, em virtude da inexistência de leis ou posturas municipais que criassem o indispensável "zoneamento". Salvo casos excepcionais (como os bairros resultantes de loteamentos da "Companhia City" — os chamados "bairros-jardins", em que é expressamente proibida, por contrato, a localização de estabelecimentos industriais e nos quais somente determinada rua ou trecho seu é reservado para um comércio selecionado), o que se verifica é a coexistência de funções, tornando ainda mais complexa a estrutura da cidade.

A maior parte dos bairros paulistanos apresenta oficinas, pequenas e, até mesmo, grandes fábricas de mistura com residências populares, de classe média, quando não aristocráticas. Bairros residenciais de classe média, como Vila Mariana e Perdizes, contam com fábricas de produtos farmacêuticos, artigos de eletricidade, produtos plásticos, malharias, produtos alimentícios, etc. Ao longo da Avenida Conde Francisco Matarazzo (ex-Água Branca) erguem-se, de um lado, os grandes estabelecimentos do grupo Matarazzo e, até mesmo, um curtume malcheiroso, ao passo que, de outro lado, se encontram numerosos quarteiros puramente residenciais e de classe média. Frequentes são os exemplos de oficinas instaladas em garagens, no andar térreo de edifícios de apartamentos ou no fundo de quintais, em bairros tipicamente residenciais.

Seria estultice negar a notável concentração fabril existente no Brás, na Mooca, no Belém, na Lapa ou no Ipiranga. Acreditamos, porém, constituir uma generalização por demais apressada considerá-los como "bairros industriais", uma vez que, de mistura com suas fábricas, se encontram grandes armazéns, depósitos e um número avultado de casas residenciais.

No que se refere à função comercial, assiste-se a uma inegável transformação. Em passado não muito remoto, nos bairros existiam

apenas uns poucos armazéns ou empórios, padarias, açougues, uma ou duas farmácias e modestíssimas lojas de armarinho. Hoje, porém, já se observa a presença de verdadeiros “centros comerciais” em que não faltam as grandes lojas, importantes confeitarias e drogarias, até agências bancárias, ao lado de cinemas que rivalizam com os da Área Central da cidade. Em certos bairros já se pode encontrar uma cidade em miniatura, com sua vida própria dentro da grande metrópole. Entretanto, daí não decorre nenhum elemento capaz de servir para caracterizar o bairro sob o ponto de vista de sua função comercial.

Também a *estrutura social* de cada bairro, tomando-se por base o nível de vida ou a sua composição demográfica, poderia servir como fundamento de uma classificação. Esbarramos, porém, com obstáculos intransponíveis resultantes da insuficiência ou impraticabilidade dos dados estatísticos e, sobretudo, da característica instabilidade da estrutura social de uma população em ininterrupto crescimento e quase sempre renovada ou alterada em sua constituição.

A êste propósito, alguns estudos de valor foram realizados, entre outros, por OSCAR EGÍDIO DE ARAÚJO em relação à composição étnica de certas áreas da cidade(5) e por DONALD PIERSON a respeito dos tipos de habitação e os níveis de vida(6). Todavia, embora relativamente recentes, correspondem apenas em parte à realidade atual, tão rápido foi o crescimento demográfico e tamanhas as alterações registradas na estrutura étnico-social de muitos bairros.

Por tôdas essas razões, pareceu-nos preferível estudar os bairros paulistanos de acôrdo com sua *posição geográfica* em relação à Área Central da cidade, grupando-os segundo as *zonas* correspondentes — Norte, Leste, Sul e Oeste, já admitidas em atos dos poderes públicos e consagradas pelo consenso popular. São áreas que, além do mais, refletem as principais direções seguidas pela expansão da cidade, a partir de fins do século XIX, tendo por eixos importantes artérias radiais, cujas origens remontam ao passado: caminhos do Bandeirismo, que se tornaram caminhos de tropas e hoje aparecem como avenidas ou ruas de tráfego intenso; vias naturais que foram aproveitadas pelas estradas de ferro e de rodagem. Ao longo delas proliferaram as chácaras e as fazendas, que acabaram sendo

(5) ARAÚJO (Oscar Egídio de) — *Enquistamentos étnicos*, em “Revista do Arquivo Municipal”, vol. LXV, pág. 227; e *Latinos e não-latinos no Município de São Paulo*, em “Revista do Arquivo Municipal”, vol. LXXV, pág. 65.

(6) PIERSON (Donald) — *Habitações de São Paulo — Estudo comparativo*, em “Revista do Arquivo Municipal”, vol. LXXXI, pág. 199.



loteadas, desde que os tentáculos da metrópole as alcançaram; às tropas de burros sucederam-se os bondes de burro, sendo estes substituídos pelos bondes elétricos e pelos ônibus. A paisagem se transformou completamente, os meios de transporte evoluíram, mas as mesmas radiais do passado continuaram presentes, norteando a expansão.

Dentro de tal critério, procuraremos acentuar os traços essenciais da estrutura de cada bairro ou grupo de bairros, através das características topográficas dos sítios em que se assentam, das etapas de sua evolução, das funções que os individualizam — principais responsáveis pela *paisagem urbana*, nas respectivas áreas.

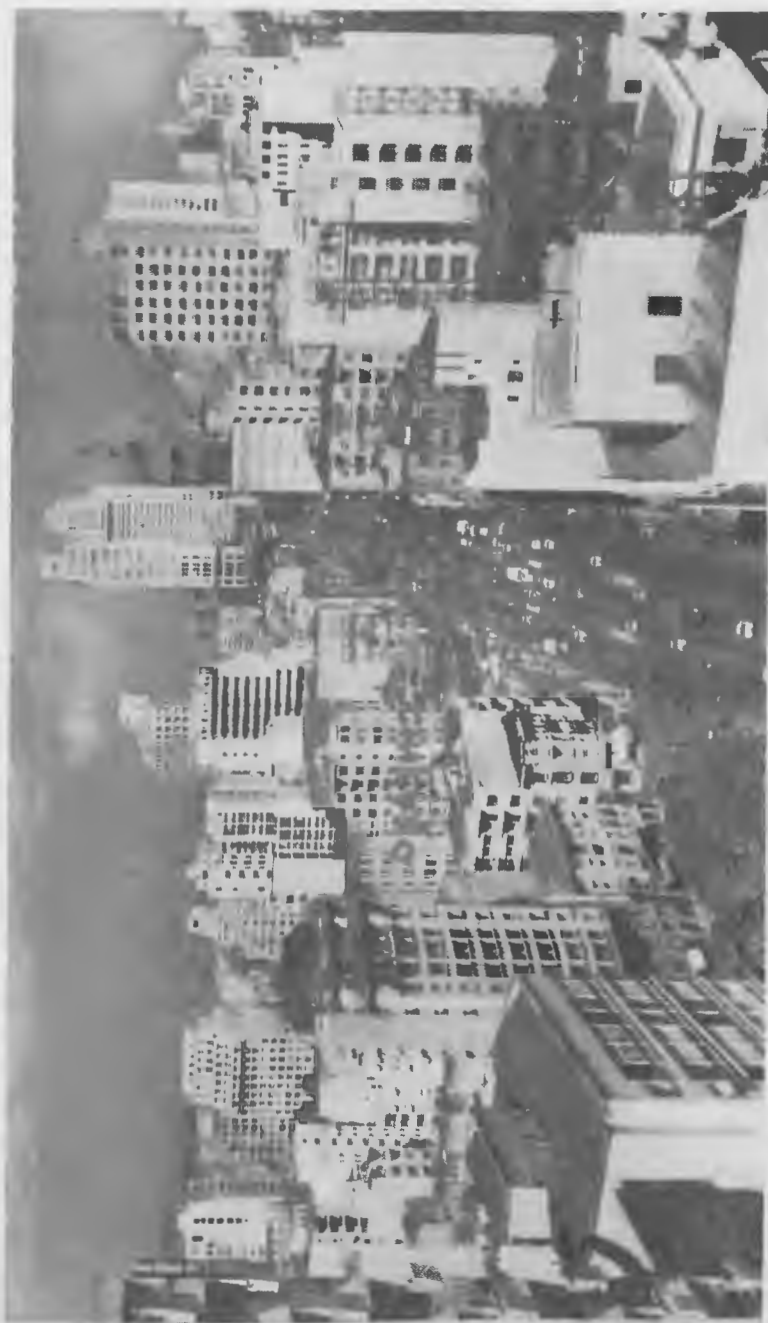
## I. BAIRROS DA ZONA NORTE

### *Os bairros setentrionais e seus contrastes*

Na Zona Norte da cidade de São Paulo, distinguem-se perfeitamente dois importantes grupos de bairros: 1) os da vertente esquerda do Tietê, que se estendem desde a periferia da Área Central até à várzea, compreendendo Santa Ifigênia, Campos Elísios, Bom Retiro e a Luz; 2) os bairros de além-Tietê, localizados sobretudo nas colinas da vertente direita do grande rio e prolongando-se até à região da Cantareira, onde se destacam Santana, Tucuruvi, Casa Verde e Freguesia do Ó.

Tais grupos se diferenciam por sua paisagem e por suas funções. Os primeiros acham-se contíguos ou bastante próximos do Centro da cidade, nada mais sendo do que o resultado da própria expansão do primitivo núcleo. Já os do segundo grupo se desenvolveram em torno de dois velhos núcleos paulistanos, antigos subúrbios da Capital — Santana e Freguesia do Ó, achando-se ainda separados da principal área urbana pela várzea do Tietê, outrora vítima de periódicas inundações e na qual só recentemente se vem processando a ocupação pelo homem.

Ao passo que os primeiros mantiveram sempre estreitas relações com o núcleo principal da cidade, os segundos possuem reduzidas vias de comunicação com este último, por isso mesmo



*Avenida São João. — (Foto Colombo).*

intensamente trafegadas: os trilhos do antigo “Tramway da Cantareira” (hoje um ramal da “E. F. Sorocabana”), a Rua Voluntários da Pátria (que se une, através da Ponte das Bandeiras, à Avenida Tiradentes, no bairro da Luz), e as Avenidas Cotching, Rudge, Tomás Edison e Santa Marina.

Daí o isolamento, maior no passado do que atualmente, e a individualidade própria dos bairros de além-Tietê, que, sob muitos aspectos, podem ainda ser considerados *bairros-subúrbios* da metrópole paulista.

### *Os bairros da vertente esquerda do Tietê*

Santa Ifigênia, Campos Elísios, Bom Retiro e o bairro da Luz localizam-se sobre colinas de suave declividade, que se estendem desde as encostas meridionais do vale do Anhangabaú até à planície formada pelo Tietê e o Tamanduaté. Esta última área representa uma das primeiras conquistas do homem paulistano sobre a várzea, desde que foi retificado e canalizado o rio Tamanduaté, junto à Ponte Pequena.

As condições favoráveis da topografia, aliadas à proximidade do núcleo original da cidade, explicam que o trecho ora focalizado fôsse um dos primeiros a ser loteado e ocupado, tão logo teve início a admirável expansão de São Paulo. Foi ele que conheceu, antes de qualquer outro, uma planificação racional, com ruas entrecortando-se em ângulo reto, como se fôra um tabuleiro de xadrez, num violento contraste com o traçado irregular e espontâneo que tão bem caracteriza a colina central, berço da cidade.

Os bairros ali formados eram residenciais, o que é hoje testemunhado pela presença de velhos e luxuosos palacetes, a par de suas diversas “alamêdas”. Estas, de suficiente largura para a época em que foram abertas, nem sempre hoje comportam a intensidade do tráfego, o que determinou seu alargamento, transformando-se algumas de suas antigas ruas em largas avenidas radiais ou de interligações.

Foi assim que a antiga *Rua da Conceição* se transformou na *Avenida Casper Líbero*, pondo o Largo de Santa Ifigênia em mais fácil contato com a Estação da Luz. A *Rua de Santa Ifigênia* foi, há vários anos, alargada em sua maior extensão. Mais recentemente, a antiga *Rua Duque de Caxias* foi amplamente alargada, através de duas pistas,



*O Centro da cidade e os bairros circunvizinhos (Foto da "Cruzeiro do Sul", 1952)*

passando a ser a *Avenida Duque de Caxias*, um dos elos da projetada Avenida Circular e importante via de ligação entre a Avenida de São João e as estações da Sorocabana e da Luz; ao mesmo tempo que a antiga *Rua Visconde do Rio Branco* cedeu lugar à *Avenida Rio Branco*, também com duas pistas e que une o Largo de Paissandu à Praça Princesa Isabel, devendo futuramente atingir as margens do Tietê.

Todavia, apesar de tão grandes modificações de caráter urbanístico, restam ainda fortes traços do passado.

Desde suas origens, os bairros de *Santa Ifigênia* e da *Luz* acham-se ligados a velhos caminhos, muitas vêzes palmilhados pelos que procuravam alcançar a pequena cidade de São Paulo ou dela sair. O primeiro desses caminhos partia do Largo de São Bento, transpunha o ribeirão Anhangabaú e dirigia-se ao *Guaré*, onde até hoje se ergue o venerando *Convento da Luz*, construído no local em que, em 1603, se erigira pequena capela de Nossa Senhora da Luz. Em fim do século XVIII e no decorrer do século XIX, passou tal caminho por muitas transformações, acabando por constituir a Rua Florêncio de Abreu e a Avenida Tiradentes. A primeira destas vias guarda ainda, em seu traçado tortuoso, a marca de sua origem, ao passo que a Avenida Tiradentes, excepcionalmente larga, ocupa a área do que foi outrora o *Campo da Luz*, ponto de concentração, até meados do século XIX, de pequenos sitiantes dos arredores e de tropas procedentes de Atibaia, de Bragança e outras localidades do interior, que até ali chegavam através do caminho da Cantareira, via Santana, a fim de oferecerem seus produtos na pequena feira então existente. Um segundo caminho ainda existia, tendo como ponto de partida o vale do Anhangabaú e atingindo também o Campo da Luz, seguindo mais ou menos paralelamente ao Caminho do Guaré; corresponde às atuais Ladeira de Santa Ifigênia e Avenida Casper Líbero.

AFONSO DE FREITAS elaborou um croqui da área em estudo, com o traçado das antigas trilhas, afirmando ser êsse segundo o *Caminho de Piratininga*, que iria ter aos Campos do mesmo nome, localizados (segundo sua opinião) onde hoje se encontram os bairros da Luz, Campos Elísios e Bom Retiro. Tais *Campos de Piratininga* teriam sido territórios de caça e de pesca dos índios Guianás, o que veio a constituir um motivo para nêles não se localizar o Colégio de São Paulo, além das razões estratégicas bem conhecidas(7).

(7) FREITAS (Afonso A. de) — *Tradições e Reminiscências Paulistas*, págs. 131 e seguintes.

Muito tímidamente, na primeira década do século XIX, teve início a expansão urbana na vertente esquerda do Anhangabaú. Data de 1809 a criação da paróquia de Santa Ifigênia e foi por volta de 1810 que se abriram as primeiras ruas da então chamada *Cidade Nova*, cujo núcleo foi o atual Largo do Arouche.

Referindo-se à abertura da *Praça da Legião*, que corresponde ao atual Largo do Arouche, o marechal Arouche de Toledo Rendon escreveu, em ofício à Câmara Municipal, datado de 1811: “Esta dita praça foi por mim demarcada quando por ordem dêsse Senado retalhei, arruei e demarquei a Cidade Nova(8)”.

Na “Planta da Imperial Cidade de São Paulo”, levantada em 1810 pelo capitão Rufino Felizardo da Costa e atualizada em 1841, já figura o arruamento da *Cidade Nova*, entre a Rua da Conceição e o atual Largo do Arouche. Como já foi acentuado, tratava-se do primeiro trecho da cidade a possuir ruas previamente traçadas, dentro de um plano rigorosamente geométrico, em nítido contraste com o plano irregular do velho núcleo quinhentista. Nota-se, porém, que a maioria das casas se localizava, naquela época, ao longo dos antigos caminhos, cujo traçado irregular, adaptado às condições do relevo, não se confunde com o das ruas traçadas e abertas em obediência a um plano deliberado. Mesmo na planta atualizada em 1841, reduzido era o número de habitações da chamada *Cidade Nova*.

Quarenta anos mais tarde, a situação já era bem outra, conforme o demonstra a “Planta Cadastral” levantada pela Companhia Cantareira e publicada em 1881. A cidade achava-se em franca expansão e nada mais justo que as primeiras áreas ocupadas fôsem as dêsses bairros, não só pelas favoráveis condições da topografia, como pela presença das duas *estações ferroviárias* — a da Luz, da “E. F. Inglesa” (atual “E. F. Santos-Jundiaí”), junto ao antigo Jardim Botânico (hoje Jardim da Luz), e a da “E. F. Sorocabana”, não longe da primeira. No entanto, em contraste com a densa ocupação da colina histórica, a Cidade Nova apresentava um número elevado de terrenos vagos, raros sendo os quarteirões inteiramente edificados. As preferências voltavam-se para as ruas

---

(8) Cf. BRUNO (Ernani Silva) — *História e Tradições da Cidade de São Paulo*, tomo I, pág. 177.

que se dirigiam no rumo dos arrabaldes — como a Rua Florêncio de Abreu, a da Alegria (atual Brigadeiro Tobias), da Conceição, de Santa Ifigênia, de São João, ao passo que as transversais — como as Ruas dos Timbiras, Aurora, Vitória, General Osório, etc., — apresentavam um número muito menor de construções.

Naquele ano de 1881, segundo a mencionada planta, o bairro de *Santa Ifigênia* destacava-se nitidamente do bairro dos *Campos Elísios*, então apenas arruado, pois datava de pouco tempo (1879) o loteamento da antiga “Chácara Charpe”, adquirida pelos alemães Glette e Nothman, aos quais se deve a abertura de numerosas ruas entre a Rua Duque de Caxias e a “Chácara do Carvalho” — as Alamêdas do Triunfo, dos Andradas, Barão de Piracicaba, Glette e Nothman(9).

O bairro dos *Campos Elísios* mereceu logo as preferências da classe abastada, sobretudo fazendeiros de café que se haviam deslocado para a Capital, beneficiando-se da crescente expansão das linhas férreas através das zonas cafeeiras. Foi então que surgiram numerosos palacetes e chalés, ao gosto da época, com amplos quintais e belos jardins, onde não faltavam os caramanchões junto à rua; muitos deles, sem dúvida luxuosos, ainda hoje testemunham essa fase áurea, em que o bairro era residencial e de alta classe.

Já os bairros da *Luz* e de *Santa Ifigênia* se caracterizaram, desde suas origens, por um evidente ecletismo funcional, o que inevitavelmente sempre repercutiu em sua fisionomia. A proximidade das estações ferroviárias contribuiu para o aparecimento de hotéis e pensões (mormente nas Ruas Mauá, Conceição e Brigadeiro Tobias), enquanto o comércio varejista veio a localizar-se na Rua de Santa Ifigênia e o comércio atacadista passou a dominar na Rua Florêncio de Abreu e transversais. No entanto, mesmo nessas áreas comerciais, tornou-se comum a construção de grandes sobrados residenciais de gente abastada, em geral ligada àquelas atividades. Também a indústria ali se fez representar, pois foi na Rua Florêncio de Abreu que se localizou a primeira grande fábrica de tecidos da cidade, provavelmente atraída pela proximidade das estações ferroviárias.

---

(9) Cf. MARTINS (Antônio Egídio) — *São Paulo Antigo*, vol. II, pág. 13.

Trata-se da fábrica do major Diogo Antônio de Barros, fundada em 1872 ou 1874 e localizada naquela rua, entre as Ruas Senador Queirós e Paula Sousa. Chegou a ter 30 teares em funcionamento, contramestres ingleses, descaroadores, máquinas de beneficiar, fiação, tecelagem, tinturaria e enfardamento, sendo considerada a pioneira da grande indústria têxtil de São Paulo(10).

O bairro do *Bom Retiro* originou-se do loteamento de porções de sítios e de chácaras outrora localizadas entre a linha férrea da “E. F. Inglesa” e as várzeas do Tietê e do Tamanduaté — “Sítio do Carvalho”, “Chácara do Bom Retiro”, “Chácara Dulley”. Assentou-se sobre colinas de suaves declives, que inicialmente se limitavam pelas linhas de enchentes periódicas das várzeas, correspondentes mais ou menos à cota de 725 metros de altitude.

Foi na década de 1880-90 que se processaram o loteamento e sua urbanização, época em que se intensificou a imigração européia, particularmente a de italianos, e em que ali se fixaram as primeiras grandes fábricas. Anteriormente, por volta de 1860, passara a contar com a primeira grande olaria da cidade, que utilizava as argilas da várzea — a “Olaria Manfred”.

Embora a “Planta Cadastral” de 1881 apenas registre essa olaria e os caminhos irregulares que a ligavam à cidade e à “Chácara Dulley”, a “Nova Planta da Cidade de São Paulo e subúrbios”, elaborada por JULES MARTIN e também publicada em 1881, já mostra o arruamento do bairro nascente no trecho compreendido entre a via férrea, o Jardim da Luz, a mencionada chácara e a “olaria Manfred”. Tal fato demonstra que foi na década de 1880-90 que se processou a ocupação efetiva do bairro, desde o início tipicamente proletário e onde não tardou a residir uma população avaliada em 4 000 pessoas(11).

Dessa mesma época é a “Fábrica Anhaia”, destinada à produção de tecidos de algodão e localizada à rua que passou a ter seu nome.

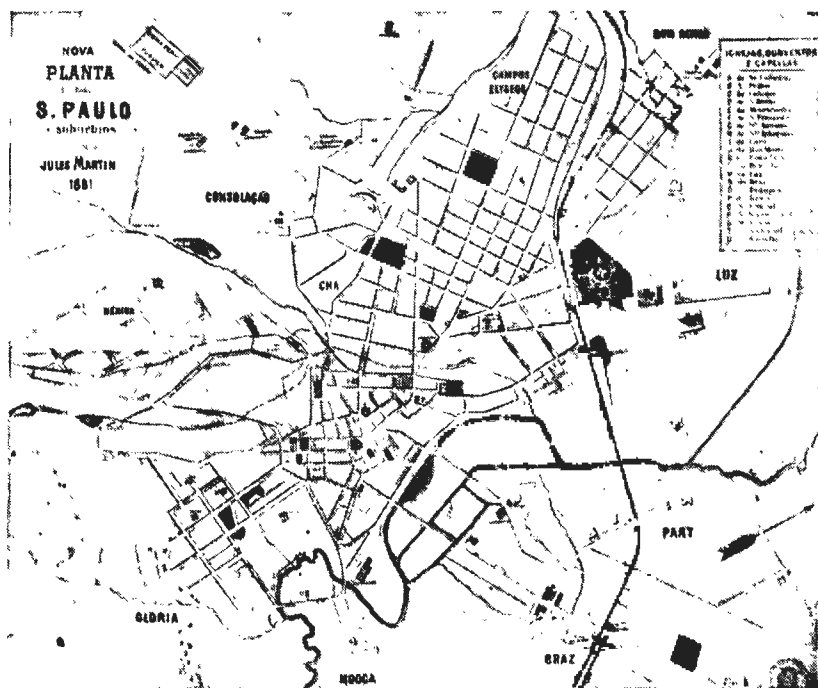
Cumpre ressaltar o fato de haver o Bom Retiro surgido com estrutura e funções bem individualizadas, talvez em virtude das pequenas ligações com outros bairros, só melhoradas e facilitadas por volta de 1900, quando se construiu a passagem de nível, sob as linhas férreas, de que resultou a ligação

(10) Cf. BRUNO (Ernani Silva), ob. cit., vol. III, pág. 1170.

(11) Cf. RAFFARD (Henrique) — *Alguns dias na Paulicéia*, em “Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro”, vol. LV, II, pág. 159.



da Alamêda Nothman com a Rua Silva Pinto e, com ela, o contato direto com o bairro dos Campos Elísios. Foi ainda pela mesma época que se concluiu a construção da nova Estação da Luz e foi construído o viaduto que uniu a Rua José Paulino à Rua Couto de Magalhães, no bairro de Santa Ifigênia. Por outro lado, melhoraram bastante as ligações



A cidade de São Paulo em 1881. — Em contraste com o traçado inorgânico do Núcleo Antigo, destaca-se o plano geométrico do nascente bairro dos Campos Elísios.

do novo bairro com o da Luz (graças ao prolongamento da Rua José Paulino em terrenos do Jardim da Luz, fronteiros à nova estação), e também, através dêste, com o Parí e o Brás(12).

Cada um dêsses quatro bairros setentrionais da vertente esquerda do Tietê possui sua *individualidade* própria, apesar de tão próximos e hoje tão unidos; decorre ela de suas funções e da paisagem urbana que nêles se implantou.

(12) Cf. MARTINS (A. Egídio), ob. cit., vol. II, pág. 93.



O bairro de Santa Ifigênia. — A fotografia mostra, ao centro, a Avenida São João e, à esquerda, larga porção do bairro de Santa Ifigênia. (Foto da "E.N.F.A.", 1950).

Se bem que, como já foi de início assinalado, os limites dos bairros não coincidam com os dos subdistritos, julgamos de interesse deixar aqui consignados alguns dados demográficos. A área em estudo corresponde principalmente a dois subdistritos — *Santa Ifigênia* e *Bom Retiro*, cuja população foi a seguinte, segundo os três últimos censos:

| SUBDISTRITOS       | 1934   | 1940   | 1950   |
|--------------------|--------|--------|--------|
| Santa Ifigênia . . | 43 623 | 41 555 | 39 367 |
| Bom Retiro. . .    | 28 449 | 27 617 | 23 043 |

O primeiro fato a assinalar-se, diante de tais cifras, é o da *diminuição da população*, o que demonstra que até eles já chegou o fenômeno que tão bem caracteriza a Área Central da cidade. Além disso, cumpre observar que tais subdistritos apresentam *densidades demográficas* bastante elevadas: em 1950, Santa Ifigênia tinha 746 hab/km<sup>2</sup>, ao passo que o Bom Retiro possuía 9 600 hab/km<sup>2</sup> — patenteando, assim, a forte concentração demográfica nêles existente.

### *Santa Ifigênia e Campos Elísios*

O bairro de *Santa Ifigênia* caracteriza-se, hoje, por ser uma das zonas de transição entre o Centro da cidade e os bairros situados ao Norte e a Oeste. Daí a complexidade de suas funções, em grande parte comercial, mas ainda conservando traços de bairro residencial.

A *função comercial* abrange tanto o comércio varejista como o atacadista, cumprindo acentuar que existe uma espécie de “zoneamento” natural em relação a um como ao outro.

A Rua de Santa Ifigênia simboliza muito bem a área de *comércio varejista*, com uma freguesia que procede de outros bairros e para ali se dirige em busca de mercadorias mais baratas que as vendidas no Centro. Numerosas são suas lojas de móveis, de fazendas e objetos de couro, muitas delas de propriedade de israelitas. Mas tal atividade se encontra em declínio, em parte porque daquela rua foram retirados os bondes, em parte devido à concorrência dos grandes “magasins” do Centro, que se utilizam de larga publicidade e adotam o sistema das vendas a crédito.

Já o *comércio atacadista*, atraído pela proximidade dos armazéns ferroviários (sobretudo os do Pari), se localiza notadamente na Rua.

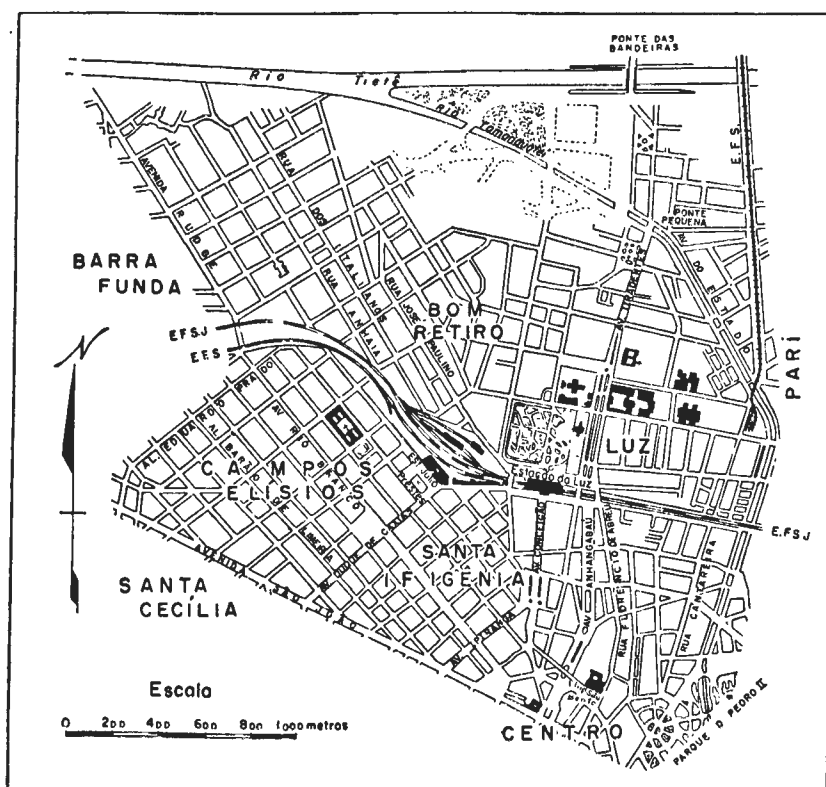
Paula Sousa (cereais) e na Rua Florêncio de Abreu (tecidos, produtos metalúrgicos), embora em menor escala possa ainda ser encontrado nas Ruas Aurora e Vitória.

Embora o comércio esteja presente em tôdas as ruas do bairro, a *função residencial* continua a existir: velhas casas de fins do século passado transformaram-se em habitações coletivas das classes menos favorecidas; hotéis e pensões de baixa categoria, com instalações precaríssimas, pululam nas proximidades das estações ferroviárias e da Avenida Duque de Caxias, servindo não apenas a modestos viajantes procedentes do interior, como também de locais do meretrício. Todavia, nota-se que êsses tristes aspectos do bairro tendem a desaparecer, com o aparecimento de hotéis de luxo (como é o caso do “Hotel Comodoro”, na Avenida Duque de Caxias) e com a multiplicação de grandiosos prédios de apartamentos residenciais, em muitas de suas ruas e avenidas.

Tais contrastes, que resultam da fase de transição por que passa o bairro de Santa Ifigênia, refletem-se muito bem em sua *paisagem urbana*. Já fizemos referência às obras urbanísticas ali empreendidas, de que resultou um sensível embelezamento e um inegável arejamento dêsse trecho das cidade, até bem pouco tempo acanhado e feio. No que se refere aos edifícios, predominam sem dúvida os que datam de fins do século passado e início do atual, sobretudo as casas de um só pavimento, geminadas, com pequenas frentes e alongadas, muitas delas dispondo de porões. Numerosas foram construídas por mestres-de-obra italianos e formavam grupos uniformes de 4, 6 ou mais habitações. Se bem que pobres sob o ponto de vista arquitetônico, representaram para a época um progresso, quando as comparamos com as velhas casas de meados do século XIX, com paredes de taipa, largos beirais, baixas e coladas umas às outras. Essas habitações contam, quase sempre, com porões, pois assim o exigiam as posturas municipais de um período em que ainda não fôra introduzida a impermeabilização do solo. São geralmente cheias de ornatos exteriores, estilo “art nouveau”, com festões e arabescos nas fachadas e nas grades, sem falar em vasos e animais de cerâmica, de incrível mau gosto para os de hoje.

Também alguns sobrados de dois pavimentos (o térreo destinado a lojas, o superior reservado para moradia) ainda podem ser observados sobretudo em ruas mais comerciais, como as de Santa Ifigênia e Florêncio de Abreu; além de sobrados ou chalés puramente residenciais, construídos com um certo requinte, outrora habitados por gente abastada, mas hoje transformados em hotéis, pensões ou repartições públicas, como ainda podem ser encontrados na Rua Brigadeiro Tobias.

Ao lado dessas edificações antigas, em sua maioria com meio século de existência, emergem os edifícios de linhas modernas, de



*Santa Ifigênia, Campos Elísios, Bom Retiro e Luz.*

- cimento armado e de muitos andares, "arranha-céus" em que se alojam escritórios e residências, quando não repartições públicas. Tudo indica que acabarão por predominar, em substituição às construções do passado, tamanha foi a valorização dos terrenos localizados próximos ao Centro; só mesmo eles poderão propiciar rendas correspondentes aos terrenos em que se erguem. Mas essa febre de renovação e de reconstrução possui seu lado negativo: explica a presença de edifícios pobres e acanhados, sem nenhum sinal de reparo ou conservação, cujos proprietários aguardam melhor oportunidade para vendê-los, embora em outros casos o fato se justifique por estarem alugados, com aluguéis congelados por força de lei, o que impossibilita qualquer reforma ou melhoria.

O bairro dos *Campos Elísios* constitui um dos mais interessantes exemplos da transformação que se vem operando, com impressionante rapidez, no interior da metrópole paulista. Não resta dúvida que é a *função residencial* a que nêle pre-

pondera, tal como no passado; todavia, os que ali residem já não pertencem à mesma classe social daqueles que o habitaram há menos de 50 anos atrás. De bairro de gente abastada transformou-se em bairro de classe média e pobre, com uma população nitidamente flutuante.

A decadência desse bairro teve início quando se registrou a formação de novos bairros elegantes — como o de Higienópolis e o da Avenida Paulista, logo preferidos pelas classes abastadas. Deu-se, então, uma espécie de êxodo da gente rica e muitas das antigas e luxuosas residências se transformaram em pensões ou casas de cômodos. Agravando essa decadência, as moradias de tipo médio passaram a abrigar uma população mais pobre, em grande parte gente de cor (negros e mulatos), ocupando seus porões e estabelecendo-se nos quintais, em precários barracos de madeira; multiplicaram-se, por isso, ainda mais, as habitações coletivas, contendo várias famílias sob o mesmo teto.

Em seguida, novas funções ali apareceram, representadas por oficinas mecânicas, depósitos, casas especializadas em acessórios de automóveis e, até mesmo, alguns estabelecimentos industriais — como se pode observar na Alamêda Barão de Limeira e nas vizinhanças da linha férrea, no contato com a Barra Funda. A par disso, proliferaram os botequins e os pequenos restaurantes.

A função residencial continua, sem dúvida, a predominar, apesar dessas numerosas manifestações que simbolizam as funções de caráter econômico. Outras existem, porém, resultantes da presença de numerosos estabelecimentos públicos (entre os quais se destaca o Palácio do Governo) e estabelecimentos de ensino.

A presença de soberbos palacetes, antigas residências de ricos fazendeiros de café, foi a responsável pelo aparecimento de uma *função administrativa*: a antiga residência do Dr. Elias Chaves foi transformada no Palácio dos Campos Elísios, de longa data utilizado como residência dos Presidentes e Governadores do Estado e, em época mais recente, também como sede do próprio Governo. Daí a utilização de vários prédios, situados em suas vizinhanças, como sede de repartições públicas. E a *função cultural* pode ser simbolizada por uma das seções da Faculdade de Filosofia da Universidade de São Paulo (na

antiga residência do Dr. Jorge Street), pela sede da Reitoria desta Universidade e por estabelecimentos de ensino outros, como o "Liceu Coração de Jesus".

A *paisagem urbana* do bairro dos Campos Elísios espelha muito bem tôdas essas vicissitudes. Os velhos palacetes e chalés no tempo em que era o bairro mais chique da cidade ainda lá estão; no entanto, em sua maioria, apresentam um certo ar de decadência e de abandono,



O Palácio dos Campos Elísios. — A atual residência do Governador do Estado foi construída, para lhe servir de moradia, pelo Dr. Elias Chaves, simbolizando muito bem a época em que o bairro era o mais aristocrático da Capital paulista.

com suas fachadas escurecidas, seus telhados cheios de limo, seus jardins sem nenhum trato. Muito mais desolador e deprimente, porém, é o espetáculo oferecido pelos porões, em que se amontoa uma população miserável, em péssimas condições de higiene, de certa maneira bem piores que as reinantes nas favelas e nos "cortiços", enclausurada em recintos úmidos e sem luz; ou a presença, em suas ruas e bares, de vagabundos e de prostitutas de baixa classe, exigindo providências saneadoras da parte do poder público.

O mesmo contraste registrado em Santa Ifigênia, entre os velhos prédios e os "arranha-céus", também pode ser encontrado no bairro em estudo, sobretudo na Alamêda Barão de Limeira e vizinhanças, inclusive em algumas de suas transversais (Rua Helvétia, Alamêdas Glette e Nothman).

## *Bom Retiro e o bairro da Luz*

O bairro do *Bom Retiro*, no passado predominantemente residencial proletário e principalmente habitado por italianos, transformou-se bastante nas últimas décadas, graças ao desenvolvimento da *função industrial* e da *função comercial*. Com efeito, multiplicaram-se as fábricas (malharias, de cerveja, etc.), as pequenas oficinas mecânicas e de roupas feitas, além de estabelecimentos comerciais, varejistas e atacadistas.

Tais funções econômicas se acham concentradas principalmente ao longo da principal rua do bairro — a Rua José Paulino e, em menores proporções, na Rua da Graça. Acabaram por criar um novo elemento em sua estrutura: a presença de israelitas, que ali se instalaram como que num pequeno gueto e que oferecem magníficos exemplos dos tipos encontrados na Europa centro-oriental, com seus gorros pretos, suas barbas e a falar o “yiddish(13)”. Tal fato justifica a existência, ali, de duas sinagogas e de uma peixaria, em que se vendem peixes vivos.

A *função residencial* é representada por habitações modestas, em sua maior parte de caráter coletivo (pensões, cortiços, casas de cômodos). Até pouco tempo, algumas de suas ruas (como a Rua dos Aimorés e a Rua Itaboca) abrigaram o baixo meretrício, para ali deslocado quando a expansão da Área Central e suas transformações urbanísticas alcançaram as Ruas dos Tímbiras, Ipiranga e Amador Bueno, até então maculadas pela prostituição; extintos tais focos, teve lugar a dispersão das meretrizes por outros bairros, inclusive o dos Campos Elísios, tornando mais graves as conseqüências desse problema social e econômico.

O bairro do Bom Retiro nada apresenta de especial em sua *paisagem urbana*. Predomina o casario velho e modesto, em geral datando de fins do século XIX e do início do atual. Mas há dois aspectos dignos de referência: em primeiro lugar, a penetração dos “arranha-céus” residenciais, sobretudo na Rua Prates e vizinhanças; em segundo lugar, a recente conquista da várzea pelo bairro, através dos prolongamentos de muitas de suas ruas e a ligação com a várzea da Barra Funda, no trecho servido pela Avenida Rudge. Daí vem resultando uma certa

---

(13) Veja ARAÚJO (Oscar Egídio de) — *Enquistamentos étnicos*, já cit., em que, à pág. 240, aparece uma planta com a localização da concentração dos judeus no Bom Retiro.





*Bom Retiro e o Jardim da Luz.* — No alto, fronteira ao Jardim da Luz, destaca-se a *Estação da Luz*, junto à qual abre-se extenso pátio de manobras da E. F. Santos-Jundiaí (Foto da "E.N.F.A.", 1950)

separação entre as duas porções do bairro — a que se localiza nas colinas (com suas fábricas, oficinas, casas de comércio, população israelita) e a que se expande pela várzea do Tietê (com população de nível de vida bem mais modesto).

Tendo por eixo a Avenida Tiradentes, o *bairro da Luz* caracteriza-se pela complexidade de suas funções. Pela influência que exerce na vida local, além das marcas em sua paisagem, destaca-se primeiramente a *função administrativa*, sobretudo de caráter policial-militar: desde a primeira metade do século passado ali se encontra a Cadeia Pública; e não longe dela aparecem quartéis de Infantaria e de Cavalaria, o Quartel-General da Fôrça Pública, a Escola Preparatória de Oficiais e o Hospital Militar — o que torna êsse setor da cidade um dos mais importantes no que se refere à segurança pública.

Também a *função cultural* ali se faz representar, bastando lembrar que é no bairro da Luz que se localizam a Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, o Instituto de Pesquisas Tecnológicas, a Faculdade de Farmácia e Odon-

tologia da mesma Universidade, além de estabelecimentos de grau médio e profissionais, entre os quais é digno de menção o Liceu de Artes e Ofícios.

Ao mesmo tempo, lugar de destaque ocupa a *função residencial*, com uma sensível predominância de habitações de tipo médio e modesto, embora ainda se encontrem algumas residências que espelham uma riqueza que remonta ao passado, em geral adaptadas hoje para repartições públicas ou estabelecimentos de ensino.

A *função industrial* não apresenta a importância que seria justo esperar, tendo em vista a proximidade da “E. F. Santos-Jundiaí”; as fábricas são pouco numerosas (destacando-se entre as maiores a de “Camas Patentes” não longe da Ponte Pequena), havendo um número elevado de pequenas oficinas, que se disseminam em sua área, além de “portos de areia” às margens do Tietê, na Ponte Grande.

A *função comercial*, que tanto destaque teve ao tempo em que o Campo do Comércio da Luz era o ponto de reunião de feirantes e de tropeiros, ainda está presente. Todavia, não é a Avenida Tiradentes que concentra o maior número de casas de comércio e, sim, a Rua de São Caetano, via de ligação entre a Luz e os bairros do Canindé, do Pari e do Oriente; predominam nela as lojas de tecidos, de calçados, de ferragens, de louças, etc., numa heterogeneidade própria das radiais de bairros.

Aparentemente estranho é o papel secundário exercido pelas grandes *estações ferroviárias* — a da Luz (da “E. F. Santos-Jundiaí”) e a Júlio Prestes (da “E. F. Sorocabana”) na vida do bairro. Os hotéis, pensões, restaurantes e bares situam-se notadamente nas Ruas Mauá, Brigadeiro Tobias, do Triunfo, General Osório, Couto de Magalhães e Avenida Conceição — em área incluída no bairro de Santa Ifigênia. Acreditamos que o fato encontre sua explicação na existência de vasta área não construída fronteira à Estação da Luz (o Jardim da Luz e a Avenida Tiradentes) e na maior proximidade daquelas vias públicas de Santa Ifigênia em relação ao Centro da cidade.

Essa complexidade de funções reflete-se, ainda uma vez, na *paisagem urbana*. Aos grandes edifícios públicos e escolares e às áreas amplamente ajardinadas (entre as quais se destaca o Jardim da Luz) contra-põem-se quarteirões densamente ocupados por um casario modesto, cujo aspecto denuncia ter pelo menos meio século de existência, e numerosas “vilas” de dezenas de pequenas habitações padronizadas, monótonas e tristonhas (como a “Vila Economizadora” ou a “Vila Sá

Barbosa"). Entre os grandes edifícios se destacam, além de muitos outros: a Estação da Luz, reconstruída em 1900, por muito tempo considerada uma das mais belas do país e cuja torre dominou, por quase três décadas, o panorama da cidade; e o Convento da Luz, um dos poucos remanescentes da arquitetura religiosa de antanho, até meados do século XIX apontado como dos mais notáveis da Capital paulista.

Grandes obras urbanísticas vêm transformando a paisagem do bairro da Luz, graças à recente construção do primeiro trecho da futura Radial Norte (que ligará o Centro ao bairro de Santana, através da Ponte das Bandeiras), como às avenidas marginais do Tietê e à abertura de um dos elos da Avenida Circular (passando pela Rua João Teodoro) que completará a interligação de diversos bairros à Área Central.

A existência de vastos espaços abertos, o relevo favorável, bem como as obras de retificação e canalização do Tietê (em cujas margens surgiram, de longa data, diversos clubes náuticos), asseguram ao bairro da Luz excelentes perspectivas, quer no que se refere ao embelezamento sob o ponto de vista urbanístico, quer quanto à ampliação de sua área urbanizada. Prevista está, de há muito, a localização próximo à Ponte das Bandeiras de monumental Estação Central, destinada a concentrar as linhas das três vias férreas que servem a cidade. Se isto vier a concretizar-se e uma vez efetivada a ligação entre a "Rodovia Presidente Dutra" e a "Via Anhangüera", através da margem direita do Tietê, transformar-se-á o bairro da Luz num dos mais importantes nós de comunicações da Capital paulista.

### *Os bairros setentrionais de além-Tietê*

A margem direita do rio Tietê, numa vasta área que se estende tanto para o Norte, como para Nordeste e Noroeste do núcleo principal da cidade de São Paulo, localizam-se numerosos bairros que se diferenciam sob vários aspectos, mas que apresentam características semelhantes, quer no que concerne ao sítio urbano, quer quanto às funções.

Todos êles se acham nitidamente separados da principal área da metrópole, não apenas pelo largo leito do grande rio paulista, mas sobretudo pela grande várzea por êle construída — vasta e alongada planície aluvial, periodicamente inundada por suas águas antes das obras de retificação e canalização, e, por isso mesmo, mantida vazia até quase os nossos dias. Necessário se tornou a construção de aterros e pontes, em pontos vários do curso fluvial, a fim de permitir o contato entre as duas margens e as duas porções da cidade. Daí a exis-

tência de umas poucas *vias de ligação*, para as quais converge todo o tráfego que se destina aos principais bairros ou dêles procede no rumo do “coração” da Capital. Antes que se desse a interferência da engenharia, corrigindo o curso do Tietê, os bairros da área em foco ficavam praticamente isolados do resto da cidade por ocasião das grandes inundações, sòmente sendo possível o contato entre ambos por meio de botes e canoas, mobilizados para a difícil emergência. Pelo menos em parte, tal circunstância explica a lentidão com que se processou a urbanização dessa área (com núcleos de povoamento datando dos tempos coloniais), o isolamento em que viveu até bem pouco tempo e a predominância de uma população operária ou de classe média, uma vez que os terrenos eram vendidos a baixo preço, mormente tendo-se em vista sua relativa proximidade do Centro.

Outra característica bastante comum é a distinção popular que se faz em relação à maior parte dêsses bairros, entre os trechos situados próximos à várzea e os colocados nas colinas marginais: o *Alto de Santana* se individualiza do restante do bairro; o bairro da *Casa Verde* e o de *Vila Maria* se dividem, na bôca do povo, cada qual, em duas porções bem definidas — a *Alta* e a *Baixa*.

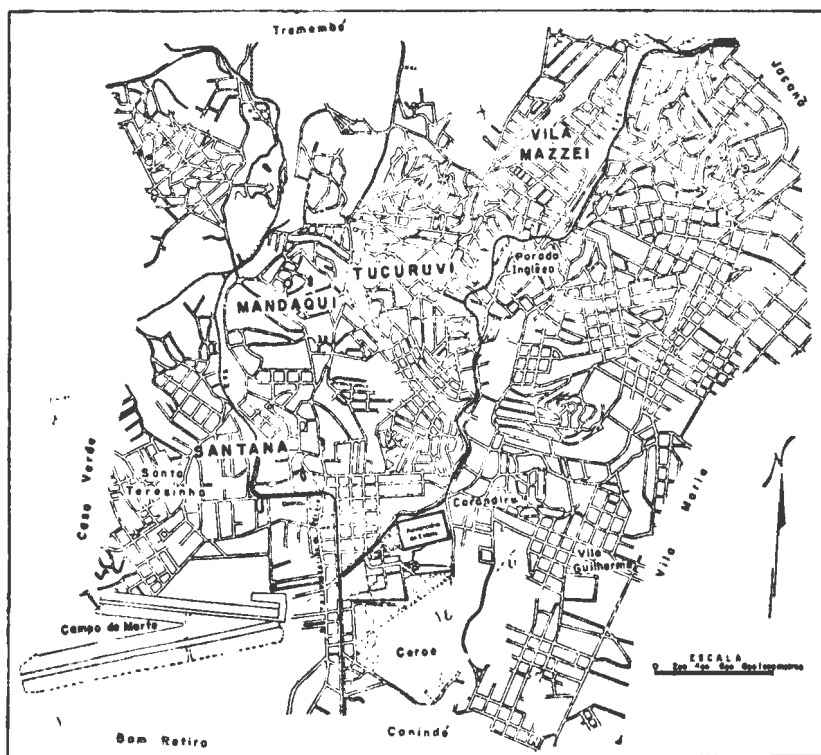
Os núcleos de povoamento mais antigos surgiram bem individualizados, na maioria das vêzes isolados e sem contato direto entre si, apenas ligados ao Centro da cidade. Graças, porém, ao admirável crescimento registrado nos últimos anos (em consequência da melhoria dos meios e das vias de comunicação e, por esta razão, em virtude dos loteamentos ali verificados), os bairros setentrionais de além-Tietê começam a unir-se uns aos outros, sendo de se prever que, muito breve, formarão um único e extenso aglomerado urbano, sem que mais nenhuma solução de continuidade exista entre êles.

Mais para o Norte, no domínio pleno da Serra da Cantareira, tais bairros cedem lugar a *bairros-subúrbios*, quando não a verdadeiros *subúrbios* da Capital paulista, com funções diversas, entre as quais as de caráter rural(14).

Por isso mesmo, maiores dificuldades aqui se nos deparam ao desejarmos utilizar os dados estatísticos referentes à sua população, pois (salvo dois casos — o da Casa Verde e o de Vila Maria) os correspon-

---

(14) Veja o capítulo I do vol. IV desta obra.



*Santana, Mandaqui, Tucuruvi, Vila Mazzei e bairros satélites.*

dentes *subdistritos* apresentam uma forma alongada, estendendo-se desde as margens do Tietê até as cumeadas da Serra da Cantareira, o que significa que ultrapassam largamente o âmbito de nosso estudo.

Apesar disso, aqui registramos as cifras da *população* por subdistritos, de acôrdo com os últimos recenseamentos:

| SUBDISTRITOS               | 1934   | 1940   | 1950   |
|----------------------------|--------|--------|--------|
| Santana . . . . .          | 43 588 | 55 081 | 90 198 |
| Tucuruvi . . . . .         | 24 632 | 33 761 | 88 729 |
| Casa Verde . . . . .       | 13 452 | 22 120 | 58 571 |
| Vila Maria . . . . .       | 5 722  | 15 288 | 54 373 |
| Nossa Senhora do Ó . . . . | 7 866  | 13 436 | 51 012 |

Bem ao contrário do que sucedeu em relação aos bairros da vertente esquerda do Tietê, notável foi o crescimento da população desses subdistritos, particularmente na década de 1940-50, época em que se processou a melhoria das vias de ligação com o núcleo principal da



*Santana e vizinhanças.* (Foto da "Cruzeiro do Sul", 1952).

cidade. Na maioria dêles, o aumento foi realmente espetacular, chegando Vila Maria a decuplicar sua população em apenas 16 anos.

Os *mais densamente povoados* são os que se caracterizam por ser integralmente urbanos: Casa Verde, com 5 799 hab/km<sup>2</sup>, em 1950; Vila Maria, com 4 420 hab/km<sup>2</sup>. Bastante povoados são também: Santana (2 367 hab/km<sup>2</sup>) e Nossa Senhora do Ó (1 453). Quanto ao Tucuruvi, em sua maior parte suburbano e rural, a densidade foi de 996 hab/km<sup>2</sup>, em 1950.

A região em que se assentam tais bairros caracteriza-se por um *relêvo* bastante movimentado, sobretudo porque em parte se encontra fora dos limites da Bacia sedimentar de São Paulo, mas também porque os cursos de água têm suas cabeceiras relativamente próximas de seu nível de base, de que resulta uma ativa e mais violenta ação erosiva. Cumpre acrescentar que a pluviosidade, sobretudo nas vertentes serranas, é bastante elevada, o que contribui para o aumento da erosão. Daí o caráter maturo quando não jovem dos vales dos rios e ribeirões; daí os declives mais fortes registrados mesmo na área de *colinas terciárias*.

Santana — que é o principal bairro da vertente direita do Tietê — localiza-se no divisor de águas dos ribeirões Mandaquí e Tremembé, principais responsáveis pelo modelado do relêvo local, que é dos mais acidentados.

Além das colinas, extensas áreas de *várzeas*, ligadas ao Tietê, aparecem na porção em estudo; em sua maior parte, encontravam-se até bem pouco tempo entregues ao abandono (ora contendo olarias e “portos de areia”, ora transformadas em improvisados campos de futebol), com muito poucas habitações e com simples esboços de arruamentos. Eram “vazios” na paisagem urbana, que só recentemente passaram a ser ocupados.

Nos limites setentrionais dêsses bairros, já em plena área suburbana, ergue-se a importante *Serra da Cantareira*, em largos trechos recoberta pela mata tropical.

A posição de *zona de passagem* para os que demandam a região dos contrafortes ocidentais da Mantiqueira (no rumo de Atibaia, Bragança e o Sul de Minas Gerais) ou para o interior paulista (no rumo de Jundiaí e Campinas, que era o trecho inicial do velho caminho para Goiás) assegurou a existência dos primeiros núcleos de povoamento ali surgidos e acabou por incentivar sua expansão. Essa posição continua, até hoje,

a ter muita importância, refletindo-se, muitas vezes, na estrutura dos bairros.

Além desses caminhos antigos, suma importância teve para a ocupação do trecho em foco o “Tramway da Cantareira”, inicialmente construído para facilitar o contato com o Reservatório de Água daquela serra, mas que acabou transformando-se em veículo da urbanização, além de meio de transporte para a numerosa população ali fixada. Constitui, com suas duas linhas divergentes, um ramal da “E. F. Sorocabana”, que substituiu a bitola de 60cm pela de 1 metro.

Tais vias de comunicação se adaptaram ao acidentado relevo regional, o que justifica a complexidade do traçado das atuais ruas, nascidas com base naquelas e, por isso mesmo, seguindo um plano quase sempre caótico.

Via de regra, a linha férrea procura os vales, seguindo em suas meias-encostas, ao passo que as estradas de rodagem acompanham os espigões divisores.

Tendo como base tais vias de comunicação, particulares ou empresas imobiliárias lotearam antigas fazendas e chácaras, através de *arruamentos* dos mais variados tipos, desde os de plano em xadrez, até os de traçados inorgânicos, obedecendo rigorosamente às curvas de nível (como se vê no “Jardim São Bento”). As pequeninas estações do antigo “Tramway da Cantareira” exercem inegável influência sobre a formação dos *núcleos de povoamento*, em geral mais densos junto delas ou em suas proximidades. Da mesma forma, as linhas de bondes deram nascimento a condensações do “habitat” ao longo e nas vizinhanças das radiais que atravessam Santana, Casa Verde e Vila Maria, áreas até onde chegam seus trilhos. E o mesmo começa a acontecer com as diversas linhas de ônibus que servem tais bairros.

O espantoso crescimento da cidade de São Paulo repercutiu profundamente, sobretudo nos últimos 15 anos, sobre a paisagem dos bairros de além-Tietê, povoando-os de maneira rápida e incessante. Para isso muito contribuíram os loteamentos de fins exclusivamente especulativos, sem nenhuma preocupação em obedecer a qualquer plano urbanístico racional. Daí o aspecto confuso e caótico da estrutura urbana local, que já existia em áreas esparsas (em virtude do crescimento espontâneo) e que se agravou com o aparecimento de numerosas “vilas” planejadas.



## *Núcleos do Brasil colonial ao lado de “vilas” recentíssimas*

Entre os bairros setentrionais de além-Tietê, o de *Santana* destaca-se não apenas por ser o principal, como também por ser dos mais antigos. Suas origens remontam à mais importante propriedade rural dos Jesuítas, em terras paulistanas, no passado: a “Fazenda do Tietê”, que mais conhecida se tornou sob o nome de “Fazenda de Santana”.

Passando a possuí-la em 1673, levaram os padres da Companhia de Jesus mais de meio século para organizá-la convenientemente; em virtude de uma “organização metódica e diligente, tornou-se esta Fazenda suburbana a mais importante do Colégio de São Paulo(15)”.

Com a extinção da ordem inaciana e a incorporação de seus bens à Coroa, a “Fazenda de Santana” passou, em 1760, a ser administrada pela Fazenda Real. Ao iniciar-se o século XIX, transformou-se em um núcleo colonial, sendo suas terras distribuídas, em sesmarias, a diversos ilhéus(16). Tendo fracassado esta tentativa, uma nova se repetiu em 1878, embora somente em 1886 ficasse concluída a medição definitiva de sua área, que abrangia 84 ha; foi, então, dividida em 68 lotes, “com uma parte reservada para pastagem, em comum, dos animais dos colonos(17)”.

Em 1887, continha 136 habitantes, dos quais 94 eram italianos e 39 eram brasileiros. Cultivavam a vinha, batata e milho, tendo os colonos produzido, nesse ano, mercadorias no valor de 13.240\$000, de que os vinhos correspondiam a 10.905\$000(18).

O velho casarão colonial (que contivera a sede da fazenda), assim como as senzalas, as tulhas e a capelinha de Santana somente desapareceram em 1916, quando, em seu lugar, foi construído o Quartel do Exército, situado na Rua Alfredo Pujol(19).

(15) LEITE S. J. (Serafim) — *História da Companhia de Jesus*, vol. VI, pág. 376.

(16) Cf. SANT'ANNA (Nuto) — *Metrópole*, vol. I, pág. 47.

(17) COMISSÃO CENTRAL DE ESTATÍSTICA — *Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Presidente da Província de São Paulo*, pág. 248.

(18) Cf. COMISSÃO CENTRAL DE ESTATÍSTICA, ob. cit., págs. 69-70.

(19) Cf. SANT'ANNA (Nuto) — *Metrópole*, vol. I, pág. 47.



*Água Branca, Nossa Senhora do Ó e bairros próximos (Foto da "Cruzeiro do Sul", 1952).*

Em torno dessa antiga fazenda veio a constituir-se um pequeno núcleo, que foi registrado na planta da cidade incluída na grande obra de RECLUS(20), da mesma forma que na planta de 1897, elaborada por GOMES CARDIM; todavia, nesse findar de século, embora estivesse arruada a porção oriental do então subúrbio, as habitações concentravam-se quase exclusivamente ao longo da atual Rua Alfredo Pujol e no “Caminho para o Cemitério”, que é a Rua Dr. César, de nossos dias. Por outro lado, esboçava-se então o povoamento da Rua dos Voluntários da Pátria.

A fim de atender ao tráfego dos que, com suas tropas de burros, procediam dos contrafortes ocidentais da Mantiqueira e do planalto sul-mineiro, a Câmara de São Paulo, ainda no período colonial, empreendera uma construção de vulto para a época: um *atêrro* de cerca de 3 km, que se iniciava nas proximidades do Convento da Luz e ia terminar na atual Rua Dr. César, propiciando, assim, o acesso à cidade através da várzea inundável do Tietê, mesmo na estação das chuvas.

“Nessa obra, que sofreu diversas interrupções, mas que foi decisiva para o florescimento da zona montesina, gastou-se mais de um século. Por todo o século XVIII, desde o seu primeiro quartel até o primeiro quartel do século XIX, raro foi o ano em que o Senado da Câmara não diligenciasse prosseguir nas obras do aterrado do caminho da Senhora Sant’Ana. O aterrado e a Ponte Grande não saem das atas(21)”.

Apesar da existência dessa via de comunicação, bastante lenta foi a expansão da região de além-Tietê; é que a várzea continuava a inundar-se periodicamente, ocasionando um vasto hiato entre o núcleo principal da cidade e as terras da margem direita do grande rio. As plantas da Capital paulista publicadas em 1905 e em 1916 atestam muito bem como foi lenta a ocupação da região em estudo, mormente se a compararmos com outros setores, como, por exemplo, o de Leste. A construção do “Tramway da Cantareira” e do seu ramal para Guarulhos (que passaram a ser utilizados pela população a partir de 1901) abriu perspectivas novas, pois incentivou o aparecimento de numerosas chácaras dedicadas à produção de hortaliças, da mesma forma que sítios e chácaras destinados mais para descanso do que para fins lucrativos. Por isso

---

(20) RECLUS (Elisée) — *Nouvelle Géographie Universelle*, vol. XIX, Lib. Hachette, Paris, 1894, pág. 371.

(21) SANT’ANNA (Nuto) — *Metrópole*, vol. I, pág. 41.

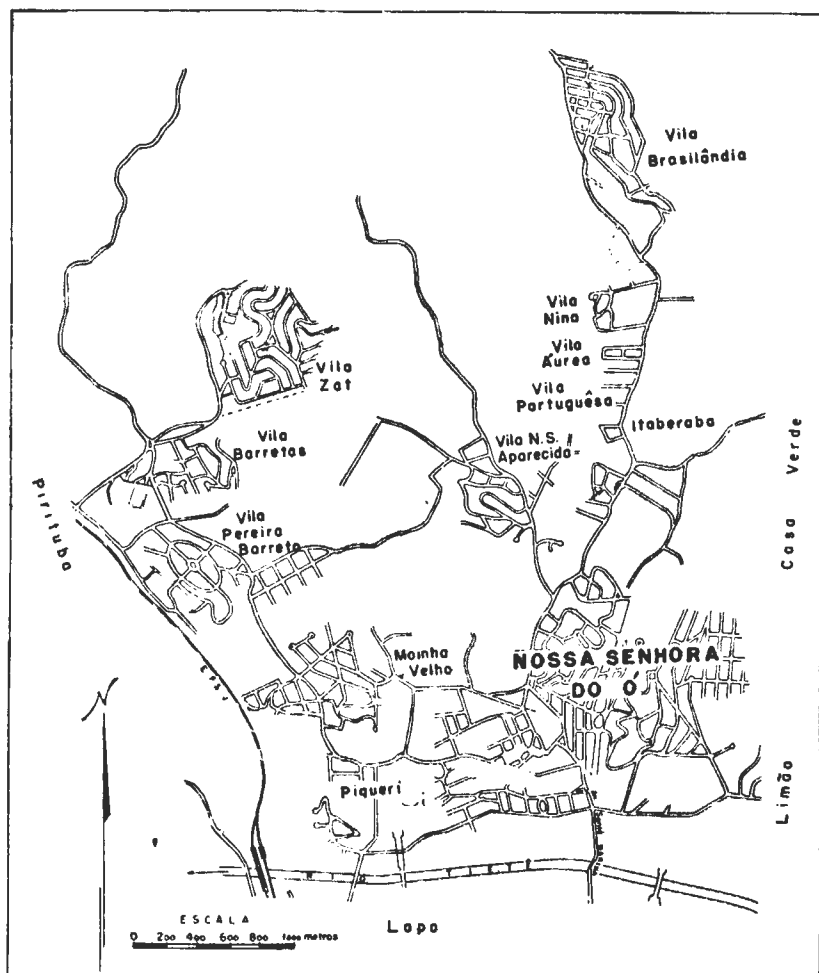
mesmo, nas duas primeiras décadas do século atual, a região nada mais era do que um subúrbio rural.

A urbanização regional teve início particularmente a partir da década de 1920-30, quando se intensificou o loteamento de suas numerosas chácaras; mesmo assim, a construção das casas não acompanhou o ritmo dos loteamentos, permanecendo por vários anos os arruamentos inteiramente desocupados ou com raras e dispersas habitações. Tal fato é comprovado pelas folhas do “Mapa Topográfico do Município de São Paulo”, publicadas em 1930 e levantadas por métodos aerofotogramétricos: a maior parte das “vilas” encontra-se apenas arruada, quase sem nenhuma construção; somente *Santana* e *Casa Verde* destacavam-se como núcleos mais densamente povoados, constituindo os demais, com seu caráter semi-rural, verdadeiros nódulos de povoamento, um pouco mais condensados junto às estações do “Tramway da Cantareira”. Entre êstes últimos, destacavam-se: ao longo da linha principal — *Mandaqui* e *Tremembé*; e ao longo do ramal de Guarulhos — *Tucuruvi*, *Parada Inglesa*, *Vila Mazzei*, *Guapira* (hoje, Jaçanã). Fora dêsses núcleos, o mencionado mapa de 1930 registra um povoamento de caráter linear, mais ou menos rarefeito, à margem de algumas das estradas locais, como as da Água Fria, da Cantareira e do Imirim.

Na direção de Nordeste, os arruamentos já eram numerosos, ao findar a terceira década: *Vila Guilherme*, *Vila Maria*, *Jardim Japão*, *Vila Gustavo* e *Jardim Brasil*, os dois últimos já próximo a Guarulhos.

Tais “vilas”, arruadas mas em geral não ocupadas, que figuram no mapa topográfico de 1930, resultaram de um verdadeiro “boom” verificado entre 1920 e 1925, aproximadamente, no domínio dos loteamentos, de que foram responsáveis muitas empresas que apenas visavam à especulação em torno das parcas economias das classes menos favorecidas.

Para Noroeste, a *Freguesia do Ó* representou durante muito tempo um papel semelhante, embora mais modesto, ao representado por Santana. Suas origens remontam ao século XVII, com a construção de uma capela dedicada a Nossa Senhora da Esperança (1610), na fazenda do famoso sertanista Manuel Prêto e no sopé da colina onde se acha o núcleo prin-



*Nossa Senhora do Ó e "vilas" satélites.*

cipal do bairro. Ao findar o século XVIII, achando-se em ruínas o pequeno templo, uma nova capela foi construída (1794), agora no tôpo da colina que está a cavaleiro da várzea do Tietê e — consagrando a voz do povo — em honra de Nossa Senhora da Expectação do Ó ou, simplesmente, de Nossa Senhora do Ó. Foi com êste nome que passou a ser freguesia em 1796 o aglomerado ali formado, transformando-se num dos subúrbios da Capital paulista. Em 1876, viviam nêle 2 023 habitantes, dedicando-se à plantação de cereais para

seu consumo, à lavoura da cana-de-açúcar e à criação de animais(22).

O censo de 1886 registrou uma população pouco maior — 2 750 habitantes, segundo o já citado “Relatório” da Comissão Central de Estatística.

Como subúrbio paulistano entrou a Freguesia do Ó, no século XX, a viver num isolamento ainda maior, não apenas porque a várzea inundável dificultava os contatos com a cidade, como porque não se encontrava à margem de um caminho muito freqüentado (embora o fôsse um pouco mais no passado, para os que pretendiam alcançar a região de Jundiaí e Campinas ou dali provinham) nem foi beneficiada pelos trilhos do “Tramway da Cantareira”. Pelas mesmas razões os loteamentos foram bem mais raros e ocuparam áreas muito mais restritas, nas suas circunvizinhanças, ao tempo em que se multiplicavam na região de Santana e adjacências. Apenas dois novos bairros foram ali criados dentro das três primeiras décadas do presente século: o do *Limão* e o da *Casa Verde*.

O bairro da *Casa Verde* é um dos poucos que tiveram a ventura de receber a consagração em um livro, que lhe é inteiramente dedicado(23). Onde hoje se encontra existiu uma propriedade rural, que pertenceu a Amador Bueno e que não tardou a ser conhecida pelo nome de “Sítio da Casa Verde”. Depois de passar pelas mãos de muitos proprietários, acabou nas de João Maxwell Rudge (1882), cujos herdeiros, por volta de 1912, deliberaram lotear terras, projetando criar nelas um novo arrabalde da cidade — a *Vila Tietê*. A iniciativa foi bem sucedida e o nome tradicional — *Casa Verde*, ressurgiu, pela voz popular, consagrando-se definitivamente. Os bondes da “Light” até lá chegaram em 1922, assegurando a sobrevivência e o crescimento do bairro; e, ainda na mesma década, viu surgir suas duas igrejas. Em 1937, passou a ser iluminado a eletricidade(24).

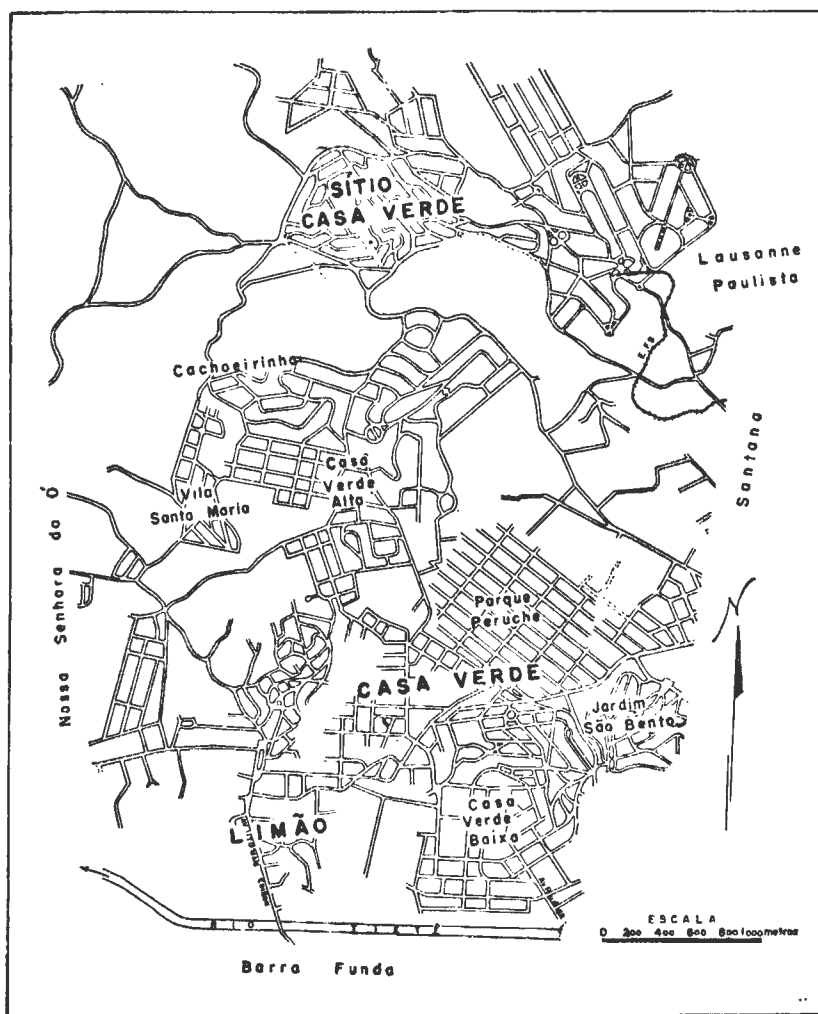
Foi a partir da década de 1940–50 que teve início a efetiva ocupação dessa área da cidade, com a edificação das

---

(22) Cf. MARQUES (Manuel Eufrásio de Azevedo) — *Apontamentos Históricos, Geográficos, Biográficos, Estatísticos e Noticiosos da Província de São Paulo* (1876), 2.<sup>a</sup> edição, Livraria Martins, tomo II, págs. 135–136.

(23) LEITE (Aureliano) — *Pequena História da Casa Verde*, ed. Pocaí, São Paulo, 1940.

(24) Cf. LEITE (Aureliano), ob. cit.



*Os bairros do Limão e da Casa Verde.*

numerosas “vilas” já arruadas desde anos anteriores ou de planejamento recente. Verificou-se, então, um verdadeiro “rush” dos paulistanos rumo à vertente direita do Tietê, que se patenteia quando a percorremos, da Vila Maria aos domínios da Freguesia do Ó, na impressionante quantidade de telhados novos, ou quando comparamos as fotografias aéreas recentes com os mapas daquela década, ou através das próprias estáticas.

Os subdistritos ali situados figuram entre os que apresentaram mais forte *aumento da população* entre 1940 e 1950, conforme as cifras absolutas já citadas o demonstram cabalmente e as *densidades demográficas* também atestam, de maneira não menos significativa, através da seguinte tabela comparativa (hab/km<sup>2</sup>):

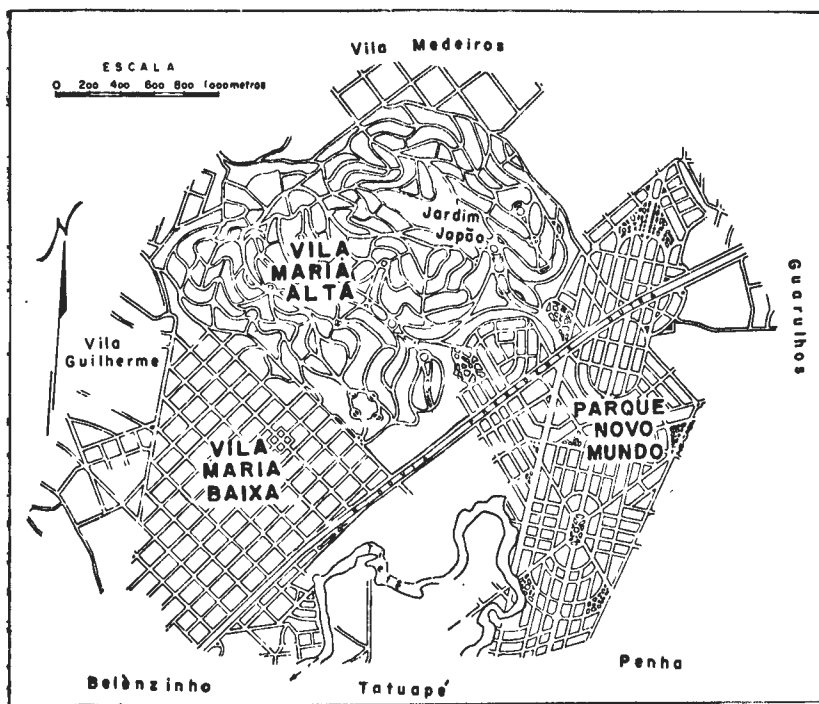
| SUBDISTRITOS          | 1940  | 1950  | AUMENTO |
|-----------------------|-------|-------|---------|
| 1. Casa Verde...      | 2 190 | 5 812 | 3 622   |
| 2. Vila Maria.....    | 1 243 | 4 415 | 3 172   |
| 3. Nossa Senhora do Ó | 383   | 1 433 | 1 050   |
| 4. Santana...         | 1 446 | 2 357 | 911     |
| 5. Tucuruvi... ..     | 379   | 1 006 | 627     |

Os maiores aumentos se registram em bairros localizados ao contato da várzea e das colinas mais baixas (Casa Verde, Vila Maria), exatamente aqueles que se distinguem em duas porções — a *baixa* e a *alta*, no próprio conceito popular. Impressionante, por outro lado, foi a ocupação verificada a Oeste e ao Norte do núcleo setecentista da Freguesia do Ó, quer em direção a Pirituba, quer no rumo da Cantareira, onde pululam as “vilas” de formação recentíssima.

### *As funções dos bairros de além-Tietê*

Entre as funções de caráter econômico, a *função comercial* é a mais importante; destina-se a atender às necessidades dos 300 000 paulistanos que ali residem e concentra-se nas principais radiais e algumas ruas dos diferentes bairros. As Ruas Voluntários da Pátria e Alfredo Pujol, em Santana, destacam-se nesse particular. Fora daí, é sobretudo em cruzamentos das rodovias com as ruas que se observa um número maior de casas de comércio, em evidente dependência dos meios de transporte e da respectiva via de comunicação (empórios, bares, garagens, postos de gasolina, etc.). Já a *função industrial* somente agora começa a apresentar um destaque maior, depois que se processou a conquista da várzea do Tietê e após a inauguração da “Rodovia Presidente Dutra”, pois importantes estabelecimentos fabris iniciam ali suas atividades.





*Vila Maria, Jardim Japão e Parque Novo Mundo.*

A *Rua Voluntários da Pátria* é a artéria vital do bairro de Santana e de suas "vilas" satélites, pois nela se localizam numerosas lojas de fazendas, de calçados, de ferragem, empórios, mercearias, bares, etc., além de agências bancárias, barbearias, salões de beleza, pequenas oficinas, estabelecimentos de ensino. Inicia-se na várzea, próximo ao local onde se erguia, outrora, a *Ponte Grande*, sobre o Tietê (e hoje substituída pela moderna e elegante *Ponte das Bandeiras*, construída um pouco mais a jusante, no eixo da Radial Norte). Em seu trecho inicial, assenta-se a principal rua de Santana sobre o velho atêrro da várzea e prolonga-se até a esquina com a Rua Carandiru; as casas de comércio são em número reduzido, embora se destaquem algumas fábricas, inclusive uma de tapêtes. A partir da Rua Carandiru começa a ascensão da colina, passando-se da cota de 725 metros (na várzea) à de 765 metros, nas vizinhanças da Rua Conselheiro Saraiva. É este exatamente o principal trecho da importante radial e onde se concentram os estabelecimentos já citados, de início; corresponde ao "coração" do bairro de Santana. Segue-se-lhe o terceiro trecho, entre as cotas de 765 e 782 metros, que corresponde ao chamado *Alto de Santana*, tipicamente residencial, onde predominam as habitações da classe média e, no topo da colina, residências realmente finas. Em continuação, já na contra-

encosta, a rua penetra numa área de feição semi-rural e onde se localiza importante sanatório.

Sem ter a importância dessa artéria, a Rua *Alfredo Pujol* destaca-se entre as demais pela concentração de casas de comércio varejista. Foi nela que se iniciou o bairro de Santana (como vimos) e através dela se faz a ligação com Imirim, Limão, Santa Teresinha (Chora Menino) e Casa Verde.

Inegavelmente, é a função residencial a dominante nos bairros setentrionais de além-Tietê, notadamente para as classes menos favorecidas e, em escala menor, para a classe média. Olhados em conjunto, seu aspecto lembra o dos bairros-subúrbios que se espalham para Leste da Penha ou que se assentam no vale do Tamanduateí, de Vila Prudente até São Caetano do Sul. Constituem magníficos exemplos de bairros “dormitórios”, pois a maior parte de seus habitantes passa o dia trabalhando nas fábricas, no comércio ou nas construções do núcleo principal da cidade, utilizando suas modestas habitações apenas para dormir; tal característica se torna patente quando se observa o fluxo e o refluxo de sua população, nas primeiras horas da manhã e nas que antecedem a noite, respectivamente, superlotando os trens do ramal da “E. F. Sorocabana”, os bondes e os ônibus.

A venda de terrenos em *lotes* pequenos, a preços reduzidos e a longo prazo, constituiu o primeiro fator de atração para a numerosa população proletária ali concentrada. Por outro lado, muitas empresas loteadoras, a fim de apressar a ocupação das novas “vilas”, ofereciam e oferecem, gratuitamente, uma certa quantidade de tijolos e de telhas. Com tais facilidades e aproveitando-se de uma certa benevolência ou displicência dos poderes municipais no que tange aos requisitos das construções, as casinhas padronizadas ou sem estilo definido surgiram como cogumelos, construídas pelos próprios moradores com a ajuda de parentes e amigos, durante as horas de lazer e, sobretudo, aos sábados, domingos, feriados e dias santificados.

A paisagem de muitos desses bairros novos reflete essa quase improvisação em que se processou seu povoamento. Sentimo-la na desobediência às mais elementares posturas municipais, no deplorável estado em que se encontram inúmeras ruas, na carência de meios de transporte, na inexistência de água canalizada e de uma rede de esgotos, na falta de iluminação pública ou domiciliar, de escolas, etc. Os serviços públicos não puderam acompanhar, no mesmo ritmo, essa extraordinária expansão urbana, ali como alhures. Daí os sofrimentos das dezenas de milhares de paulistanos alojados em tais áreas da cidade, que muito têm de pioneiras.

## *Contrastes da paisagem na várzea e nas colinas*

Fatores variados — ligados às características do relevo e da evolução do povoamento, às funções e ao nível de vida da população — deixam marcas sensíveis na paisagem, acentuando o contraste existente entre a área de várzeas e a área de colinas.

É na várzea do Tietê que se localiza o mais antigo aeroporto da cidade — o *Campo de Marte*, com seu campo de pouso e seus numerosos hangares para os aviões; como também é ali que, no Carandiru, se erguem as grandes instalações da *Penitencidária do Estado*, por muito tempo apontada como das melhores do continente.

Por outro lado, os terrenos marginais ao Tietê sempre desempenharam papel de importância na vida esportiva de São Paulo. Ali vieram a surgir clubes de *natação* e de *regatas*, como o “Clube Regatas Tietê”, a “Associação Desportiva Floresta” (ex-Espéria) e a “Associação Atlética São Paulo”, concentrados nas vizinhanças da antiga Ponte Grande, atual Ponte das Bandeiras. Embora mais modestos e de caráter um tanto precário, multiplicam-se na área varzeana os *campos de futebol*, pontos de concentração dos que apreciam tal esporte aos domingos e feriados; constituem eles uma espécie de centros de preparação de jogadores, pois de lá têm saído muitos dos que se celebrizaram no gramado do Estádio Municipal do Pacaembu e fora dêle.

Entre as *áreas residenciais*, destaca-se por sua maior extensão a Vila Maria Baixa, no passado uma das maiores vítimas das inundações periódicas do Tietê. No bairro do Limão e na Baixa Casa Verde, a parte da várzea ocupada por moradias é ainda pouco extensa, achando-se em geral limitada às vias de acesso (Avenidas Tomás Edison e Rudge), com seus aterros, e caracterizando-se pela modéstia das habitações. Mais freqüente em tôda a várzea é a instalação de miseráveis “favelas”, com seus precários barracos de tábuas e lamentáveis condições de vida, as quais muitas vêzes surgem ao lado de depósitos de lixo, malcheirosos e onde se aglo-

meram urubus, oferecendo um espetáculo deprimente e um tanto macabro.

Os *estabelecimentos industriais* de importância, pouco numerosos, localizam-se no bairro do Limão, na Vila Maria Baixa e, bem recentemente, ao longo da “Rodovia Presidente Dutra”. Entre êstes últimos, destaca-se, sem dúvida, o pertencente à firma “Nadir Figueiredo Indústria e Comércio” (material sanitário, louças), na Vila Maria Baixa.

No mais, são as lagoas, os meandros abandonados, os terrenos baldios e a paisagem caótica dos trechos em que se situam ou situavam as olarias e os “portos de areia”.

Mas tal paisagem varzeana, nem sempre agradável aos olhos do observador (e, positivamente, nada atraente para quem penetra na cidade pela “Rodovia Presidente Dutra”), acha-se em vias de completa transformação e poderá tornar-se uma das mais belas da Capital paulista, caso venham a ser executados os grandiosos projetos destinados à sua urbanização.

Com efeito, estão sendo construídas *avenidas marginais*, ladeando o Tietê canalizado, como se encontram projetados numerosos *parques*, inclusive um notável *Parque Náutico*, na chamada Coroa, onde deverão localizar-se clubes de natação e de regatas. Por outro lado, a várzea está fadada a desempenhar função primordial na circulação, quando se tornar uma realidade a ligação entre a “Rodovia Presidente Dutra” e a “Via Anhangüera”, através da avenida marginal direita; ou se um dia se concretizar o arrojado projeto do Eng.<sup>o</sup> Prestes Maia, segundo o qual tôdas as linhas ferroviárias que servem a cidade seriam desviadas para a margem direita do Tietê, concentrando-se em monumental *Estação Terminal* ou *Central*, a ser construída em vasta praça, próximo à Ponte das Bandeiras. Eis algumas das perspectivas que se abrem para a região varzeana dos bairros da Zona Norte da cidade.

Outra paisagem bem diversa oferece a região das colinas da área urbana de além-Tietê, não apenas em virtude de sua topografia, como pela maneira pela qual se processou a ocupação humana.

No que se refere à *estrutura urbana*, corresponde a um pequeno “mosaico”, tamanha é a variedade de seus aspectos e tão diferentes os tipos de arruamentos que apresenta. Ora são “vilas” operárias, mais ou menos padronizadas, ora são residências da classe média, estampando a diversidade de gostos de seus moradores; e, de mistura, pequenas chácaras e grandes sanatórios. Em relação ao plano, predominam os loteamentos geométricos, embora também haja os que se comparam aos

dos “bairros-jardins” e são traçados conforme as curvas de nível; a êste propósito, destaca-se, sem nenhuma dúvida, o “Jardim São Bento”, formado em terras da antiga chácara dos Beneditinos e cujas ruas são asfaltadas, o que significa mais alto preço dos terrenos e residências superiores em qualidade às das “vilas” próximas.

Os *núcleos comerciais*, dessa área colinosa, localizam-se nas proximidades das estações do antigo “Tramway da Cantareira”. É o que se constata no bairro de Santa Teresinha (outrora conhecido pelo nome de Chora Menino), cuja vida comercial se concentra junto à estação, que também corresponde ao ponto final do ônibus daquele nome; como ainda no Tucuruvi, no Tremembé e em várias outras paradas da pequena ferrovia.

Nos limites da área urbanizada surgem bairros que ainda estão numa *fase embrionária*, de que resulta uma paisagem típica. Na Estrada do Imirim, por exemplo, vários loteamentos encontram-se em sua etapa preliminar, caracterizada pela venda dos lotes e pelo início da ocupação; nas áreas arruadas, casas muito novas ou ainda em construção pontilham, de maneira esparsa, a paisagem, ao mesmo tempo que, em edificações provisórias, se alojam os vendedores dos terrenos, com suas tabuletas e cartazes de propaganda.

Mesmo nessas áreas de loteamentos, o aspecto semi-rural está ainda presente, sobretudo pela freqüência com que aparecem as chácaras e as olarias, estas últimas alojadas em planícies alveolares construídas pelos ribeirões, por entre as colinas locais. E quem visita essa zona periférica tem a impressão de um povoamento ganglionar, em virtude das “vilas” operárias mais ou menos isoladas umas das outras, assim como dos núcleos principais dos bairros, dos quais fazem as vezes de verdadeiros “satélites”.

Só nos resta acrescentar que, na região das colinas de além-Tietê, encontram-se alguns locais privilegiados para quem desejar ter uma visão magnífica da principal área da cidade de São Paulo — o bloco maciço dos “arranha-céus” do Centro e o “mar” interminável do casario, que se estende desde a Lapa até à Penha. Basta alcançar o chamado Mirante de Santana, o alto do “Jardim São Bento”, a Alta Casa Verde ou a colina da Freguesia do Ó: a Capital paulista, observada de qualquer desses pontos, aparece em tôda sua grandiosidade e pujança admiráveis.



*O Centro da cidade e os bairros orientais (Foto da "E.N.F.A.", 1950).*

## II. OS BAIRROS ORIENTAIS

*Fatores de unidade e de diferenciação*

A Zona Leste da cidade de São Paulo abrange os bairros que se estendem desde o Parque D. Pedro II (a antiga “Várzea do Carmo”, em que se espraíava outrora o rio Tamanduateí) até à região dominada pela colina da Penha, onde se assenta o velho bairro-subúrbio deste nome, com suas inúmeras “vilas” satélites. Cêrca de 10km, em linha reta, medeiam entre aquêlê parque e os limites extremos dessa vasta área urbana.

Embora ali encontremos núcleos surgidos no seiscentismo, datam outros do século XIX e, muitos dêles, dos últimos 25 anos. Isto não ocasiona, porém, a inexistência de uma certa unidade ou mesmo homogeneidade nesse conjunto de bairros, que se fundamentam na topografia e, sobretudo, na presença de tradicional via de passagem.

O relêvo dessa área é essencialmente caracterizado pelas altitudes modestas, graças à presença das várzeas do Tietê e do Tamanduateí, como de colinas de declives muito suaves, que pequenos afluentes do primeiro modelaram. Não há compartimentos de natureza topográfica, nem obstáculos criados pela natureza capazes de isolar suas parcelas. Quando muito, encontram-se modestos divisores de águas, que fracamente distinguem os pequenos vales muito abertos dos tributários do Tietê.

Por isso mesmo, a região em estudo conheceu, desde o século XVII, um caminho muito freqüentado, quase único, que hoje constitui o leito de duas movimentadíssimas avenidas, na verdade uma só artéria — a Avenida Rangel Pestana e seu natural prolongamento, a Avenida Celso Garcia. Foi em tórno dêsse eixo que se processou o povoamento da porção oriental da cidade, unindo-a ao antigo subúrbio da Penha; continua ela a ser a artéria vital para a qual convergem as inúmeras ruas que servem seus diferentes bairros.

Todavia, dentro dessa inegável unidade, há fatores de diferenciação, que decorrem da evolução urbana e se corpo-

rificam na paisagem. Daí a distinção de, pelo menos, dois grupos de bairros dentro da Zona Leste da cidade, sem falar na existência de um bairro-subúrbio, que é a *Penha*.

A *Penha* e suas “vilas” satélites serão estudadas separadamente, no final da presente parte dedicada à Zona Leste da cidade, em virtude de sua marcante individualidade geográfica.

O primeiro grupo, dentro da Zona Leste, compreende os bairros mais ligados à área central da cidade, de formação mais antiga, mais densamente habitados e que têm na função industrial o traço mais forte de sua caracterização — o *Brás*, a *Mooca*, o *Belém*, o *Belênzinho*, o *Canindé* e o *Pari*. O segundo grupo, de povoamento mais recente, caracteriza-se por ser sobretudo residencial, de classe média e pobre, compreendendo os bairros mais afastados do Centro e situados às margens da importante radial Rangel Pestana-Celso Garcia — o *Tatuapé*, o *Parque São Jorge*, a *Vila Gomes Cardim*, a *Vila Califórnia*, a *Vila Carrão*, a *Vila Formosa*, etc., alguns já perfeitamente individualizados, mas outros muitos em plena formação, constituindo uma infinidade de “vilas” menores.

Ao passo que, na primeira dessas áreas, os bairros se acham estreitamente ligados uns aos outros, sem nenhuma solução de continuidade, formando a parte edificada quarteirões maciços, já na segunda área é comum encontrar-se um espaço vazio ou pouco habitado, geralmente um trecho de várzea ou o leito aberto de um rio ou ribeirão, a separar uns de outros.

No trecho de povoamento mais antigo, a diferenciação entre os bairros baseia-se exclusivamente na tradição ou, melhor, no nome dado pelos primeiros moradores, sem que haja, muitas vezes, coincidência entre eles e as subdivisões político-administrativas.

Certos trechos do subdistrito da *Mooca* fazem parte, de acôrdo com o conceito popular, do bairro do *Belém*; da mesma forma, áreas incluídas no subdistrito do *Tatuapé* são consideradas, pelos seus moradores, como partes do *Belênzinho*.

Aliás — cumpre notar — para boa parte da população paulistana ali não residente a denominação de *Brás* conserva sua primitiva extensão, abrangendo quase todos aquêles bairros incluídos no primeiro grupo.

Os bairros mais novos da Zona Leste, sobretudo os localizados em sua periferia, apresentam muita semelhança



com outras tantas “vilas” encontradas no âmbito metropolitano: os sinais inconfundíveis de sua recente formação, os mesmos problemas, as mesmas funções e a mesma paisagem.

Se deixarmos de lado a Penha e suas “vilas” satélites, verifica-se que as duas áreas até aqui focalizadas compreendem pelo menos cinco *subdistritos* municipais: Pari, Brás, Mooca, Belênzinho e Tatuapé, cuja *população absoluta* foi a seguinte, segundo os três últimos censos:

| SUBDISTRITOS     | 1934   | 1940   | 1950    |
|------------------|--------|--------|---------|
| 1. Pari...       | 36 675 | 37 738 | 41 079  |
| 2. Brás....      | 82 955 | 80 914 | 68 138  |
| 3. Mooca.....    | 45 986 | 50 953 | 48 180  |
| 4. Belênzinho... | 48 165 | 61 749 | 63 435  |
| 5. Tatuapé...    | 63 253 | 54 002 | 135 195 |

Tais cifras são, por si mesmas, bastante expressivas. O subdistrito do *Brás*, exatamente o que mais perto se encontra da Área Central da cidade, tem visto decrescer sua população, a exemplo dos subdistritos daquela porção central. Os subdistritos do *Pari* e do *Belênzinho* têm assistido a um aumento, embora inegavelmente modesto. O da *Mooca* começou, em 1950, a sofrer as conseqüências de sua proximidade com o Centro da cidade. Quanto ao *Tatuapé*, tendo visto sua população diminuir entre 1934 e 1940, registrou a existência de um verdadeiro “rush” para os seus domínios, entre 1940 e 1950, o que corresponde à proliferação das “vilas” em direção a ESE.

Não menos expressivas são as cifras referentes à *densidade demográfica*, em 1940 e em 1950, pois não só retratam tais contrastes, como servem para acentuar as diferenças entre os bairros do primeiro grupo e os do segundo grupo, atrás mencionados. Ei-las (em hab/km<sup>2</sup>):

| SUBDISTRITOS     | 1940   | 1950   | DIFERENÇAS |
|------------------|--------|--------|------------|
| 1. Brás.....     | 18 747 | 17 560 | - 1 187    |
| 2. Mooca.....    | 13 065 | 12 353 | - 712      |
| 3. Belênzinho... | 11 435 | 11 747 | + 312      |
| 4. Pari.....     | 5 806  | 6 319  | + 513      |
| 5. Tatuapé...    | 1 565  | 3 918  | + 2 353    |

### *Entre o Tamanduateí e o Tietê*

A Zona Leste da cidade de São Paulo corresponde à mais extensa área de terras planas e de fraca altitude, dentro do aglomerado paulistano, impressionando fortemente a quem

a percorre o contraste existente com outras áreas situadas nos demais quadrantes. As altitudes oscilam, em geral, entre 725 metros (que é o nível das várzeas) e 750 metros; o relevo acentua-se apenas no rumo de SE, onde se localizam as cabeceiras de pequenos afluentes do Tietê.

Os trechos mais baixos correspondem às *várzeas* do Tamanduateí, nos limites ocidentais da área em estudo, e do Tietê, em toda sua porção setentrional, até iniciar-se a colina da Penha. Em princípios do século XX, toda a chamada “Várzea do Carmo” foi aterrada, sendo o rio Tamanduateí canalizado; é aí que se ergue o atual Parque D. Pedro II. As cotas atuais de 727-728 metros, deste parque, mantêm-se praticamente ao longo da Avenida Rangel Pestana até o Largo da Concórdia, evidenciando o nivelamento dessa área em relação ao terraço fluvial provavelmente outrora ali existente.

A zona de *patamares interfluviais* e de *colinas* apresenta-se muito pouco elevada, no eixo da Avenida Celso Garcia: no Largo Senador Moraes Barros, no Belém, sua altitude é de 732m; na Rua da Mooca, 2 km além do Parque D. Pedro II, em frente ao Grupo Escolar Osvaldo Cruz, atinge 738m, cota esta que se repete no antigo Hipódromo da Mooca. Logo após o Instituto Disciplinar, naquela radial, o vale do ribeirão do Tatuapé abre-se largamente fazendo avançar a várzea na direção do Sul. Segue-se o modesto divisor deste curso de água, elevando-se de novo, até atingir o vale do ribeirão Aricanduva, já nas proximidades da Penha. As colinas se elevam um pouco no rumo de Sul e do Sudeste, embora suas altitudes raramente ultrapassem a cota de 775 metros.

Na zona mais baixa e mais plana assentam-se os bairros do Brás, da Mooca, do Belém e, já no contato com a várzea do Tietê, o Canindé, o Pari e o Catumbi — isto é, núcleos de origem mais antiga.

Os bairros mais novos surgem, em regra, nas suaves colinas e nos patamares ou terraços fluviais. O *Belênzinho* encontra-se, em média, numa altitude de 740 metros; já o Tatuapé, na Praça Sílvia Romero, corresponde à cota de 760m. De maneira geral, os trechos mais altos oscilam entre 745 metros (em patamares da Avenida Celso Garcia) e 775 metros (no alto da “Vila Gomes Cardim”) tomando-se como base a Rua Serra do Japi.

## *O Brás e seus bairros satélites*

Até meados do século XIX, na área onde hoje se concentra uma população avaliada em 360 000 habitantes (comparável à do município de Belo Horizonte, em 1950), entre as duas colinas históricas, separadas por uma distância de 6km — a da cidade e a da Penha, não existia mais do que um velho caminho — o *Caminho da Penha*, mais tarde transformado na Avenida da Intendência e que hoje é a grande artéria denominada Avenidas Rangel Pestana e Celso Garcia.

Quem quer que, vindo de Moji das Cruzes e do vale do Paraíba ou para lá se dirigindo, pretendesse alcançar a cidade de São Paulo ou dela partir, teria forçosamente de percorrê-lo em toda sua extensão. Sua importância começou quando se fez a ligação entre a vila de Anchieta e o vale do Paraíba; e maior se tornou no Bandeirismo, porque — como explica ANTONIL, ao descrever o Roteiro para as Minas Gerais(25) — “no primeiro dia, saindo da vila de São Paulo, vão ordinariamente pousar em Nossa Senhora da Penha, por ser (como eles dizem) o primeiro arranco de casa”. No século XIX, ao iniciar-se seu terceiro quartel, ao longo desse caminho não existia senão uma área tipicamente rural, onde existiam numerosas *chácaras*, as mais próximas das quais se localizavam exatamente onde hoje se encontra o movimentado bairro do Brás. Disso são testemunhos os depoimentos dos viajantes, desde SAINT-HILAIRE (1819-22) até AUGUSTO ZALUAR (1860), como as fotografias existentes no Arquivo Municipal, em que aparecem aspectos da “Chácara Brésser” e da “Chácara Loskiel” por volta de 1860, além de uma visão panorâmica que nos permite sentir o caráter rural dessa vasta área.

Entre tais chácaras situadas no Caminho da Penha, uma existia, desde o século XVIII, de propriedade de um português — José Brás, localizada entre a várzea do Tamanduateí e o atual Largo da Concórdia. A ele se deve a construção, em suas terras, de uma capela dedicada ao Senhor Bom Jesus de *Matosinhos*. Seu nome ficou para sempre ligado ao mais importante dos bairros orientais — o *Brás*.

---

(25) ANTONIL (André João) — *Cultura e Opulência do Brasil por suas Drogas e Minas*, ed. Melhoramentos, São Paulo, 1923, pág. 238.

Essa pequena capela foi reconstruída entre 1800 e 1803, passando a ser muito freqüentada e a ser conhecida pelo nome de *Capela do Senhor Bom Jesus do Brás*. Já em 1818 foi elevada à condição de matriz, por ter sido criada a correspondente freguesia, consagrando-se definitivamente a denominação popular(26).

A nova freguesia, núcleo do bairro atual, cresceu lentamente; em 1836, teria apenas 659 habitantes(27). Todavia, na segunda metade do século XIX, seu progresso se acelerou, sendo de 2 308 hab a sua população, em 1876(28), e de 5 998, dez anos mais tarde(28).

Embora conservasse seu caráter rural até meados do século passado, as primeiras tentativas no sentido de sua urbanização remontam a 1846, quando a Câmara Municipal da cidade ordenou o levantamento de uma planta topográfica da freguesia do Brás, com o objetivo de traçar os primeiros arruamentos(29). De acôrdo com a “Planta da Cidade de São Paulo”, elaborada pela Companhia Cantareira (1881), o bairro nascente possuía já duas ruas principais, ao longo das quais se encontrava a maioria de suas casas — a *Rua do Brás*, antigo Caminho da Penha, hoje Avenida Rangel Pestana, e a *Rua do Gasômetro* — ambas ligadas ao núcleo principal da cidade por meio de aterros construídos através da várzea inundável do Tamanduaté. Por essa época, uma linha de bondes-de-burro servia a população local, embora seu objetivo fôsse ligar a *Estação do Norte* (atual Estação Roosevelt) ao centro da cidade; é que já então se encontrava em funcionamento a linha férrea da “Companhia E. F. São Paulo-Rio de Janeiro”, trecho paulista da atual “E. F. Central do Brasil”, como também a “Estrada de Ferro Inglesa” (atual “E. F. Santos-Jundiaí”). A mencionada planta registra, ainda, a *Rua da Mooca* e mais a *Travessa da Mooca*, que hoje é a Rua Piratininga, elo de ligação entre os atuais bairros do Brás e da Mooca. Por outro lado, esboçava-se um arruamento nas vizinhanças da *Estação do Pari*, pertencente à “E. F. Inglesa”.

(26) Cf. MARQUES (M. E. de Azevedo) — *Apontamentos*, cit., pág. 149; e SANT’ANNA (Núco) — *São Paulo Histórico*, vol. IV, págs. 217-220.

(27) Cf. MÜLLER (Daniel P.) — *Ensaio d’um Quadro Estatístico da Província de São Paulo* (1938).

(28) COMISSÃO CENTRAL DE ESTATÍSTICA, *Relatório* cit., pág. 9.

(29) Cf. BRUNO (Ernani Silva) — *História e Tradições da Cidade de São Paulo*, vol. II, pág. 567.

O maior desenvolvimento do Brás e sua ininterrupta marcha ascensional tiveram lugar na derradeira vintena do século XIX (1880-1900), exatamente no período em que mais se intensificou a imigração européia. De antiga área de chácaras, o Brás passou a ser um *bairro industrial e proletário*: multiplicaram-se as fábricas e oficinas, aproveitando-se da largueza do espaço, do baixo preço dos terrenos varzeanos, da proximidade das vias férreas; e uma onda de novos moradores — os italianos — fez sua população crescer de maneira inesperada e, até então, desconhecida em São Paulo. Proliferaram as construções em série das casas térreas e geminadas; e, no interior dos quarteirões, vieram aparecer os “cortiços”, modestas “vilas” de habitações pobres, onde uma população numerosa vive em deplorável promiscuidade e, em comum, lava suas roupas e prepara seus alimentos. Italianos passaram a ser os tipos humanos mais característicos, o linguajar dos habitantes, a maior parte de seus hábitos. Quem visitasse o Brás no decorrer das duas primeiras décadas do século atual sentir-se-ia como que num bairro de uma cidade da Itália.

Em nossos dias, o bairro do Brás é totalmente diverso. Embora preponderante, o elemento de origem italiana não mais se distingue dos outros paulistanos, diferentes pela origem. Fábricas e “cortiços” ainda lá podem ser encontrados, mas já não chamam quase a atenção do observador. O que se sente ao percorrê-lo, hoje, é a presença de uma verdadeira “cidade” dentro da grande metrópole: não apenas porque sua população é comparável à de cidades como Sorocaba ou Ribeirão Preto, mas pela força de sua “individualidade” geográfica, que se reflete em suas excelentes lojas, em suas agências bancárias, no movimento intenso de suas ruas, em seus magníficos cinemas.

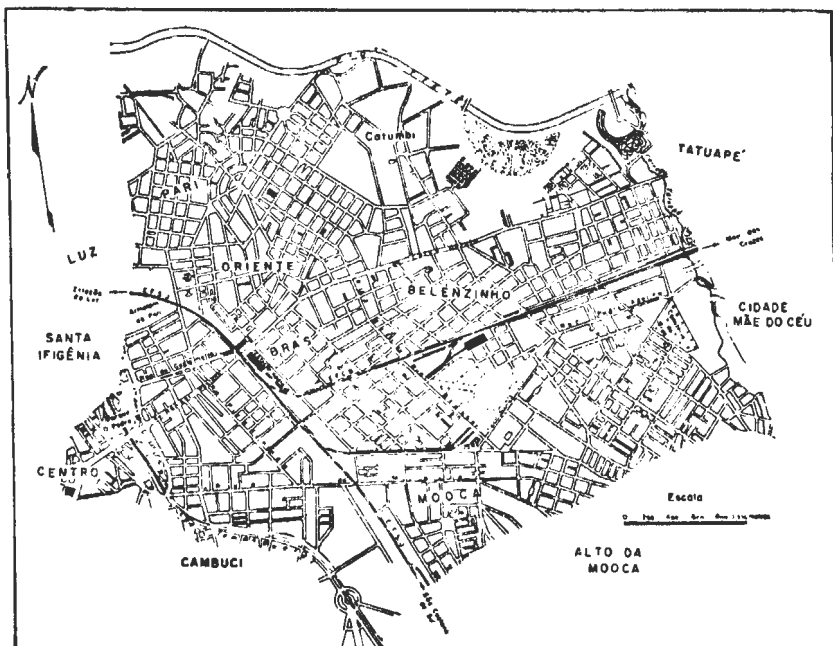
Os moradores do Brás, vivendo tão próximo do Centro, não sentem necessidade de frequentá-lo. Habitam uma célula à parte, dentro do complexo organismo metropolitano. Têm sua vida própria.

Por isso mesmo, o bairro contém o centro de um pequeno “sistema” de bairros, que giram em torno de sua órbita: são os demais bairros orientais da cidade, notadamente os mais antigos, que aparecem como seus “satélites”.

Desenvolvendo-se à sombra do Brás e procurando acompanhá-lo em sua expansão, pouco a pouco vieram a indivi-







*Brás, Belenzinho, Mooca e vizinhanças.*

dualizar-se os bairros do Belém, do Canindé, do Pari e da Mooca. Também receberam parte da onda de imigrantes italianos, como também viram surgir, em suas áreas, muitas fábricas e quarteirões residenciais modestos. A “Planta Geral da Capital de São Paulo”, publicada em 1897 e organizada sob a direção do Dr. GOMES CARDIM, mostra-nos já perfeitamente loteada, no atual Tatuapé, a *Vila Gomes Cardim*. Mas até ali não chegara, nesse findar de século, o povoamento urbano. A prova disso encontramos na planta publicada em 1905, na qual a ocupação urbana se apresenta íntegra e compacta até o Belém; em seguida, surge de maneira tipicamente linear e descontínua, ao longo da atual Avenida Celso Garcia, até atingir a colina da Penha, aparecendo a “Vila Gomes Cardim” com uma ocupação dispersa, isolada dos demais núcleos povoados pela linha da “E. F. Central do Brasil” e por extensos terrenos baldios, na várzea do ribeirão do Tatuapé. E a mesma situação se constata na planta publicada em 1916, como em outras elaboradas na década de 1920–30.



O “Mapa Topográfico do Município de São Paulo”, publicado em 1930, com base em levantamentos aerofotogramétricos, mostra que a ocupação urbana somente era densa e compacta até o vale do Tatuapé, além do qual o aspecto linear e a dispersão do povoamento continuavam a existir, de maneira marcante.

Todavia, o que a referida carta topográfica demonstra muito bem é a extraordinária expansão dos *loteamentos* na porção meridional dos extremos da Zona Leste, onde já aparecem numerosas “vilas” residenciais, entre as quais se destacavam a “Vila Carrão” e a “Vila Aricanduva”.

Data da década de 1940-50 o admirável crescimento dêsse segundo grupo de bairros, que surgiram a leste do vale do Tatuapé e diferem tanto dos mais antigos, de caráter industrial e povoados por ocasião do “rush” imigratório italiano.

### *Um mosaico de funções muito diversas*

Entre as funções dos bairros da Zona Leste destaca-se por sua importância e pelos reflexos, não só na paisagem como na própria vida da metrópole, a *função industrial*, ali desenvolvida graças à conjugação de alguns fatores. É indiscutível que a localização de tais bairros junto a duas importantes linhas férreas (a “Central do Brasil” e, particularmente, a “Santos-Jundiaí”) representou um papel fundamental, no caso; sobretudo através da antiga “E. F. Inglesa” (depois “São Paulo Railway”) chegam até ali as matérias primas e os combustíveis importados, como são transportados os produtos manufaturados, quer para o interior do Estado, quer para outras regiões brasileiras. Também o preço dos terrenos, mais baixo do que nas áreas urbanizadas das colinas ao tempo em que as fábricas lá se instalaram, como a topografia quase horizontal e as facilidades no que se refere à mão-de-obra (graças à concentração dos italianos e seus descendentes) contribuíram para a formação e o desenvolvimento dessa importante função, que acabou por caracterizar o Brás e os bairros próximos.

O que bem a define é a diversificação. Os mais variados tipos de indústrias ali se vêem representados, sem que se note qualquer intuito de especialização; e tal acontece porque suas

fábricas produzem bens de consumo, destinados a suprir os mercados internos. Todavia, destacam-se no parque industrial do Brás e vizinhanças as fábricas de tecidos de algodão, de calçados, de produtos químicos e farmacêuticos, de móveis, produtos alimentícios, além de indústrias metalúrgicas e gráficas.

Tudo isso — como é de se esperar — repercute na paisagem. Quem, do alto de um “arranha-céu” da colina histórica da cidade, contempla o panorama que amplamente se abre no rumo de Leste, não pode deixar de impressionar-se com a paisagem do Brás, do Pari, da Mooca e do Belênzinho: quarteirões compactos em que se acumulam prédios grandes e pequenos, sem jardins e sem quintais; enormes edificações, que chegam a ocupar, às vezes, quarteirões inteiros; chaminés de todos os tipos e tamanhos.

Se penetrarmos nessa área industrial, percorrendo suas ruas, sentiremos a sua força econômica e o dinamismo que a caracteriza, no intenso tráfego de caminhões peçados de



*Os bairros da Luz e do Pari (Foto da “Cruzeiro do Sul”, 1952)*

matérias-primas ou de produtos manufaturados, no vaivém constante da população (homens, mulheres e crianças que se movimentam, sobretudo nas horas de entrada e de saída dos vários turnos de trabalho, durante o dia como à noite), sem os hiatos sensíveis registrados na Área Central ou nos bairros puramente residenciais. Não há nenhum exagero em afirmar-se que a vida pulsa, de maneira intensa, nas 24 horas do dia, do Pari à Mooca, do Brás ao Belênzinho.

A concentração de vastos edifícios, à margem das linhas férreas e nas ruas próximas, particularmente junto à "E. F. Santos-Jundiaí", da Mooca ao Ipiranga, chega a ser impressionante. São as fábricas, mas também os depósitos, os armazéns, os tanques de petróleo e derivados, as construções destinadas ao embarque e desembarque dos produtos — fazendo nascer uma paisagem que faz lembrar a que se encontra junto aos grandes portos, mormente se acrescentarmos os numerosos desvios ferroviários, onde os trens de carga se acham em constante movimento.

A *função comercial* não é menos importante, o que se compreende quando se pensa nos 360 000 paulistanos, ali concentrados, e na vida própria que caracteriza tais bairros.

O comércio atacadista circunscreve-se especialmente à área em que se ergue o Mercado Municipal (com seus anexos), ao longo da Rua Cantareira e nas vizinhanças da Estação do Pari — isto é, ao contato com o Centro e com o bairro de Santa Ifigênia.

O Mercado Municipal é digno de ser visitado, porque reflete perfeitamente a importância do aglomerado urbano, de que é o principal abastecedor. No edifício principal (hoje insuficiente), com suas belas linhas arquitetônicas, encontra-se de tudo: carnes e peixes, aves e ovos, frutas e hortaliças, queijos e farináceos, cereais e latarias de toda qualidade, pássaros, cabritos e coelhos, cestos e objetos de cerâmica, quinilharias — expostos à venda em "boxes" bem arranjados, onde se misturam brasileiros, italianos, japoneses, portugueses e espanhóis. Num de seus anexos, cereais, frutas e hortaliças são vendidos por atacado. Seu movimento é impressionante, intensificando-se às primeiras horas da madrugada, quando chegam os fornecedores e aqueles que ali compram para revender.

O comércio varejista acha-se associado à grande radial Rangel Pestana-Celso Garcia, artéria vital dos bairros da Zona Leste, intensamente trafegada por veículos de toda espécie.



*Área de transição entre o Centro da cidade e os bairros de Santa Ifigênia, da Luz e do Pari (Foto da "E.N.F.A.", 1950).*

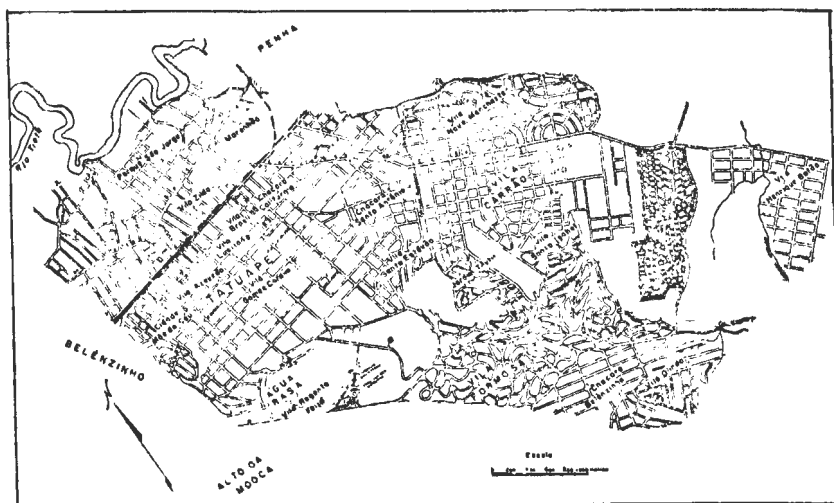
Dentro dela, destaca-se o trecho compreendido entre o Largo do Brás (onde se ergue a Igreja-Matriz, sucessora da primitiva capela, e onde vai ter a Rua Piratininga) até a confluência da Rua Brésser. É ali que se encontram as maiores e as melhores lojas, dentro das mais variadas especialidades, como também agências bancárias, os cinemas, as confeitarias e um número maior de bares. No trecho compreendido entre a Rua Piratininga e as porteiras da "E. F. Santos-Jundiaí(30)", nota-se uma certa especialização comercial, com o predomínio das casas de móveis e tapeçarias, muitas delas pertencentes a israelitas. Já o trecho de maior movimento se encontra nas vizinhanças da Estação Roosevelt (da "E. F. C. B.") e do Largo da Concórdia, graças à presença de numerosos hotéis, pensões, restaurantes, confeitarias e bares.

A paisagem urbana, nessa principal área do comércio varejista, não se distingue pela beleza dos edifícios. Na verdade, a maioria das casas comerciais aloja-se em velhos pardieiros construídos em fins do século passado e em princípios do atual; as reformas feitas nas fachadas de alguns dêles não conseguiram esconder ou disfarçar seu aspecto anti-estético. Os "arranha-céus" de cimento armado são, ainda, em número relativamente pequeno, o que contribui para que o Brás e arredores ofereçam uma fisionomia antiquada, em contraste marcante com a vizinha Área Central da cidade.

Além dessa área, existem alguns outros núcleos secundários de comércio varejista, que se localizam geralmente nas ruas de maior trânsito, como é o caso das ruas Maria Marcolina e Oriente. Já a Rua Piratininga se destaca por sua especialização, pois ali se concentram as casas dedicadas à compra e venda de peças e acessórios (novos e usados) para automóveis em geral. A exemplo do que acontece em outros bairros da cidade, os pontos finais ou iniciais de ônibus tendem a transformar-se em centros comerciais de certa importância; é o que se verifica, por exemplo, no Largo de São José do Belém, ponto de onde se irradiam linhas de ônibus para bairros periféricos. São freqüentes, em tais áreas restritas, as lojas de tecidos, os armarinhos, as casas de calçados e de ferragens,

---

(30) Durante anos a fio, as porteiras do Brás constituíram verdadeiro martírio para a população, em virtude das constantes interrupções do tráfego da Avenida Rangel Pestana, a fim de dar passagem aos comboios da "E. F. Santos-Jundiaí". Todavia, a situação melhorou sensivelmente depois da construção do *Viaduto do Gasômetro*, que veio unir a rua deste nome ao Largo da Concórdia, passando por cima da linha férrea.



*Tatuapé, Vila Carrão e áreas próximas.*

as confeitarias e os bares, até mesmo agências bancárias — comprovando a imperiosa necessidade da descentralização comercial, face à crescente expansão urbana.

Já na periferia da área em estudo, em contato íntimo com o Centro, destaca-se a zona da *Rua 25 de Março*, onde se concentram as lojas de comércio pertencentes a sírio-libaneses e a armênios, o que lhe dá feição muito própria.

A par dessas funções econômicas, lugar de destaque ocupa a *função residencial*. Nos bairros capitaneados pelo Brás, porém, sua importância vem-se tornando, gradativamente, cada vez menor, conforme o atesta a diminuição da população verificada nos derradeiros 20 anos. Tal fato se deve à expansão sempre crescente da função fabril e da função comercial, realizada à custa da demolição ou de adaptação de áreas outrora exclusivamente residenciais. Por outro lado, os aluguéis das casas se tornaram cada vez mais altos, como consequência da valorização dos imóveis, ocasionando o deslocamento das populações menos favorecidas, que passaram a morar nos bairros de formação mais recente, nas numerosas “vilas” periféricas, quando não na zona suburbana. O espetacular crescimento do Tatuapé, entre 1940 e 1950, é bem uma prova desse deslocamento. Os prédios de apartamentos

(que poderiam assegurar a concentração da população) são em pequeno número, limitados à radial e a umas poucas ruas de importância, o que parece testemunhar que o nível de vida da população não pode suportar o pagamento de aluguéis elevados ou mesmo médios.

Atualmente, os mais típicos bairros residenciais encontram-se no Alto do Belém, no Tatuapé, na Vila Carrão e para os lados da Vila Formosa, nas numerosas outras “vilas” ali surgidas. Nêles vive uma população de poucos recursos ou, quando muito, de classe média, o que repercute na fisionomia dêsses bairros novos.

### *Os contrastes da paisagem*

Os bairros da Zona Leste não apresentam nada de original no que se refere ao traçado de suas ruas, em virtude das condições extremamente favoráveis de sua topografia. O caso mais freqüente é o do plano em xadrez, adaptado às mais velhas vias de comunicação, como a radial Rangel Pestana-Celso Garcia ou a Rua da Mooca, no trecho mais antigo, ou a Estrada do Carrão (que se liga à Estrada de Itaquera), no trecho de formação recente.

No entanto, a Zona Leste acha-se em vias de passar por importantes transformações urbanísticas, que certamente irão repercutir em sua estrutura urbana. Queremos referir-nos à abertura da chamada *Radial Leste*, cujo trecho inicial se denomina Avenida Alcântara Machado. Seu traçado ligará diretamente o Parque D. Pedro II à Vila Matilde (na região da Penha), através de uma avenida de 60 metros de largura, já construída até à Rua Piratininga, com dupla via e um viaduto por sobre as linhas férreas. Uma vez concluída, desfogará enormemente o tráfego sempre congestionado das avenidas Rangel Pestana e Celso Garcia, com reais benefícios para a laboriosa população que ali vive.

As edificações dos bairros mais antigos conservam, ainda, em grande parte, o mesmo aspecto da época em que surgiram: uma sucessão de casas térreas, modestas, quase sempre geminadas, com fachadas monótonamente uniformes, construídas em série e, de início, com a preocupação exclusiva de servirem de fontes de renda. Todavia, já podem ser observadas resi-

dências de melhor aspecto, construções com dois pavimentos e com jardins à frente, isoladas das demais e atestando melhor gosto arquitetônico; constituem exceções e aparecem, com maior frequência, na parte mais nova do bairro do Belém.

Nos bairros de formação recente, as casas residenciais são também bastante modestas, raramente com dois pavimentos. Nos da área periférica, as habitações, embora simples, surgem muitas vezes isoladas umas das outras, possuindo pequeno jardim e quintal. Apesar de não disporem de melhoramentos existentes nos trechos mais antigos (como calçamento, água encanada e rede de esgotos), as “vilas” periféricas oferecem um aspecto mais agradável e, sob certos aspectos, melhores condições de vida, por serem mais arejadas e possuírem esporadicamente um ou outro estabelecimento fabril.

Os bairros novos da Zona Leste não conhecem o espetáculo deprimente representado pelos “cortiços”, com sua lamentável promiscuidade, ainda hoje encontrados em ruas do Brás e da Mooca (particularmente nas Ruas Caetano Pinto e Carneiro Leão).

Tais contrastes (que espelham as diferenças de idade e de funções) servem para acentuar a distinção, inicialmente feita, entre os dois grupos de bairros da Zona Leste, embora não sejam capazes de quebrar a unidade existente nessa porção da metrópole paulista: é que todos eles, velhos ou novos, fabris ou residenciais, continuam a ter, presidindo sua vida, um elemento polarizador — a movimentadíssima radial constituída pelas Avenidas Rangel Pestana e Celso Garcia, que representa, ao mesmo tempo, o papel de traço-de-união entre o núcleo principal da cidade e a populosa região da Penha.

### *A região da Penha, porta oriental da cidade de São Paulo (\*)*

Nos extremos orientais da Capital paulista, entre os vales do Tietê e de seu pequeno afluente — o Aricanduva, uma outra área se inicia, com inegável individualidade geográfica: seu núcleo principal é constituído por uma elevação bem marcada — a colina da *Penha*, que domina as terras baixas circundantes; sua história remonta ao século XVII, embora bastante recente seja sua expansão urbana; desde

---

(\*) O estudo referente à *região da Penha*, aqui incluído, é de autoria de AROLD DE AZEVEDO, que contou com a colaboração de ANTÔNIO R. PENTEADO.



muitos anos corresponde à penúltima etapa de todos quantos procuram atingir a cidade de São Paulo, vindos de Leste. A região da Penha foi e continua a ser, ainda hoje, a porta oriental da metrópole trimilionária.

A *colina da Penha* ergue-se, com destaque, no meio de regiões baixas e de várzeas, projetando-se na direção de SW, numa altitude que oscila entre 750 e 800 metros acima do nível do mar. Suas argilas foram fortemente trabalhadas pela erosão, sobretudo na encosta meridional, onde os declives se tornam abruptos, em trechos da vertente do ribeirão Guaiaúna. Já bem mais suave é a vertente setentrional, em virtude de ser menor a rede de drenagem que se encaminha para o vale do Tiquatira.

Tanto ao Norte, como ao Sul e a Leste, novas colinas também aparecem, constituindo os espigões de pequenos tributários do Tietê.

A seu lado, o outro elemento marcante da paisagem é representado pela *várzea do Tietê*, que se abre largamente, numa largura média de 2km, a Ocidente e ao Norte da colina da Penha. Através dela, desenvolve-se o curso sinuoso do grande rio, num difícil emaranhado de meandros e pequenas lagoas, cujo número tende a se multiplicar devido ao trabalho das olarias. Trata-se do trecho hostil à ocupação humana, inundável por ocasião das grandes chuvas, área anecumênica por entre outras superpovoadas.

Ao rio Tietê vão ter, na região em estudo, dois ribeirões: o *Aricanduva*, ao Sul da colina, que se vê engrossado pelas águas do Guaiaúna ou Gamelinha; e o *Tiquatira*, ao Norte, formado pela junção dos ribeirões Ponte Baixa e Santa Luzia. Nos cursos de ambos êsses ribeirões surgem pequenas planícies alveolares, às vêzes transformadas em lagoas temporárias.

Tais características topográficas não poderiam deixar de influir sobre o povoamento, desde que surgira e crescera, distante apenas uma légua, a vila de São Paulo. Por isso mesmo, ao iniciar-se o século XVIII já existiam, no alto da colina, uma capela e um aglomerado nascente, englobados sob o nome de *Nossa Senhora da Penha de França*.

Não se conhece quase nada a respeito das origens desse núcleo. Sabe-se, apenas, que por volta de 1668 Mateus Nunes de Siqueira — que possuía “uma fazenda com ermida e curral de gado”, no Tatuapé



— requereu e obteve “um pedaço de terra dentro da qual há algumas campinas, brejais e restingas de mato que se pode lavrar”, próximo a uma das voltas do Tietê(31). Abrangeria o atual núcleo da Penha? É bem possível.

Muitas razões vieram assegurar a sobrevivência do povoado assim surgido na segunda metade do seiscentismo. Em primeiro lugar, porque a Penha se transformou numa etapa obrigatória para os que, durante o Bandeirismo, procuravam



*A igreja matriz de Nossa Senhora da Penha, centro de peregrinações*  
(Foto Inácio N. Takeda, 1956).

alcançar as Minas Gerais dos Cataguás, através da planície do Paraíba; os que deixavam a vila de São Paulo ali pousavam, no primeiro dia, por ser “o primeiro arranco de casa(32)”. Por outro lado, o caráter em acrópole e a beleza do panorama, que do alto da colina se descortina, devem ter sido outros motivos para a fixação do homem(33). Todavia, resta men-

(31) Cf. MARQUES (M. E. de Azevedo) — *Apontamentos*, cit., vol. II, pág. 165; e RIBEIRO (José Jacinto) — *Cronologia Paulista*, vol. II (1.<sup>a</sup> parte), pág. 433.

(32) ANTONIL — Ob. cit., pág. 238.

(33) SAINT-HILAIRE faz referências aos encantos da região (cf. *Segunda Viagem do Rio de Janeiro a Minas Gerais e a São Paulo*, Companhia Editora



*Lojas de artigos religiosos, situadas na Rua da Penha (Fotos I. N.Takeda, 1956).*

cionar o fator decisivo: a presença, ali, de um templo em que se venerava uma imagem de Nossa Senhora, afamada por seus milagres.

De fato, o papel religioso da Penha é sobretudo notável em toda a região de São Paulo. Fundada a primeira capela em circunstâncias desconhecidas nos seus detalhes, mas que a tradição procura explicar de maneira miraculosa(34), a fama do novo santuário espalhou-se sem demora por toda a redondeza. Em 1796 foi criada a paróquia; e daí por diante, até nossos dias, tornaram-se comuns as romarias ao templo da pitoresca colina, como também os apelos da população da Paulicéia nos momentos aflitivos, durante as epidemias ou por ocasião das sêcas muito prolongadas, quando a imagem milagrosa se vê conduzida, em procissão, até à Sé metropolitana(35).

Ainda hoje, constitui a Igreja da Penha um movimentado centro de peregrinações. Durante o ano todo, principalmente aos domingos e nas festas de setembro, uma pequena multidão de fiéis desloca-se naquela direção e vai prestar suas homenagens à milagrosa imagem. Daí a impressionante "sala dos milagres", existente na pequenina Igreja do Rosário, literalmente coberta por fotografias, desenhos e reproduções em cêra. Daí a existência de um ativo comércio de artigos religiosos, concentrado no trecho da Rua da Penha, que vai da Praça Oito de Setembro à Igreja Matriz, onde uma vintena de pequenas lojas oferecem à venda estampas, medalhas, terços, imagens e velas. Daí a abundância de bares e confeitarias e o certo ar de feira, que permanentemente se nota na praça principal, graças aos vendedores ambulantes instalados junto às calçadas. Daí, também, o elevado número de "ateliers" de fotografia que ali pode ser observado.

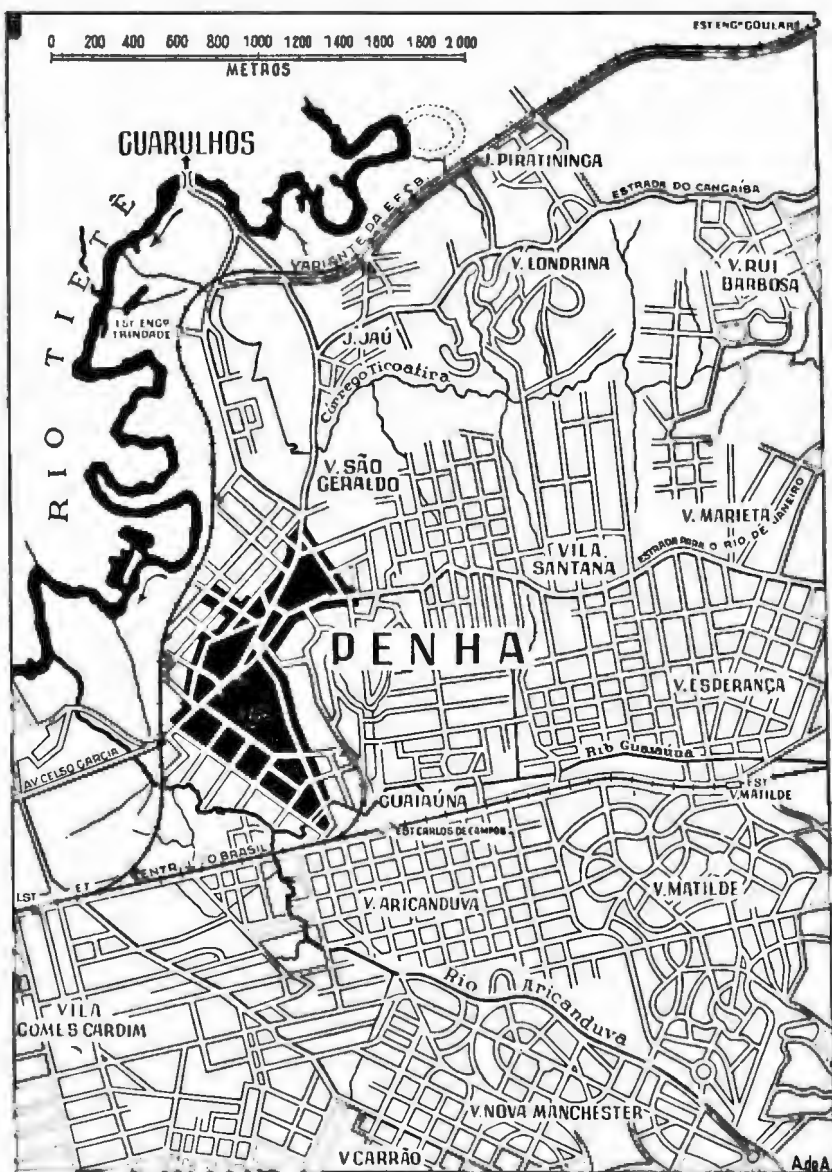
Por todos esses motivos, é a *Rua da Penha* a principal do aglomerado, entrosada, como se acha, ao movimentado nó de comunicações — a Praça Oito de Setembro, ponto final

---

Nacional, pág. 175). KIDDER diz que "de nenhum outro lugar é mais belo o panorama da cidade" (cf. *Reminiscências de Viagem e Permanência no Brasil*, ed. Martins, vol. I, pág. 209). E ZALUAR, ao tratar da Penha, refere-se a esse "delicioso e poético lugar" (cf. *Peregrinação pela Província de São Paulo*, pág. 136).

(34) Cf. CHAGAS (Padre Oscar) — *Manual de Nossa Senhora da Penha*, São Paulo, 1936, págs. 5-6.

(35) Cf. MARTINS (Antônio Egídio) — *São Paulo Antigo*, vol. I, págs. 67-68, e vol. II, pág. 127; e SANT'ANNA (Nuto) — *São Paulo Histórico*, vol. I, págs. 200-201, e vol. III, págs. 163-167.



O crescimento da Penha. — Em negro, aparece a área urbanizada por volta de 1920, limitada praticamente à colina que se debruça por sobre a várzea do Tietê.

das linhas de bondes e de ônibus para o Centro da cidade, como de inúmeras linhas que a põem em contato com Guarulhos, São Miguel Paulista e as diversas “vilas” que lhe são satélites. Mas também digna de referência é a *Rua Dr. João Ribeiro*, que lhe é mais ou menos paralela e que se vê prolongada pela Estrada de São Miguel Paulista.

As principais ruas da Penha são calçadas, embora muitas ainda estejam à espera de tal melhoramento. Variáveis são os tipos de habitação que ali se encontram: as casas de velho estilo, que ainda se vêem próximo à Igreja Matriz, constituem minoria ante o avultado número de modestos bangalôs ou das simples habitações térreas, sem jardim.

Graças às facilidades de comunicações, a Penha constitui, hoje, um *bairro-subúrbio* tipicamente residencial, pois forte porcentagem de sua população é formada por operários, comerciários e funcionários públicos de categoria modesta, que se deslocam diariamente em direção ao Centro ou para trabalhar nas indústrias de Guarulhos e São Miguel Paulista. O espetáculo que nos oferece a Praça Oito de Setembro às primeiras horas da manhã, à hora do almoço e às últimas horas da tarde chega a ser impressionante, testemunhando eloqüentemente essa função residencial.

No entanto, êsse papel vem sendo representado somente a partir de época relativamente recente, não tendo mais de uns 30 anos. Durante muitas décadas, a *população* esteve praticamente concentrada na elegante colina<sup>(36)</sup> e alcançava cifras bem modestas: não chegava a 1 000 habitantes ao iniciar-se o século XIX, era de 1 883 pelo censo realizado em 1872, seria de 2 283 em 1886 e deveria ter uns 3 000, ao findar o mesmo século<sup>(37)</sup>. Hoje, a colina da Penha e as numerosas “vilas” que se espalham ao seu redor contêm, provavelmente, cerca de 130 000 habitantes.

A Penha e suas “vilas” satélites compreendem dois *subdistritos* da Capital: o de Penha de França e o de Vila Matilde. Eis a sua população, de acôrdo com os três últimos censos:

---

(36) Cf. *Planta da Cidade de São Paulo*, editada pela Prefeitura Municipal, São Paulo, 1916.

(37) Cf. RIBEIRO (José Jacinto), obra citada, vol. II, 2.<sup>a</sup> parte, pág. 406; COMISSÃO CENTRAL DE ESTATÍSTICA, *Relatório*, cit., pág. 9; e PINTO (Alfredo Moreira) — *Apostamentos para o Dicionário Geográfico do Brasil*, vol. III.

| SUBDISTRITOS       | 1934   | 1940   | 1950   |
|--------------------|--------|--------|--------|
| 1. Penha de França | 30 716 | 44 369 | 82 814 |
| 2. Vila Matilde..  | 6 119  | 12 141 | 38 253 |

Por conseguinte, em apenas 16 anos, a população aumentou de 36 835 para 121 067 habitantes, quase quadruplicando. Relativamente, o aumento maior se registrou no subdistrito de Vila Matilde, cuja população absoluta sextuplicou. Isto mesmo se patenteia, quando comparamos as *densidades demográficas* de 1940 e 1950 (hab/km<sup>2</sup>):

| SUBDISTRITOS       | 1940  | 1950  | AUMENTO |
|--------------------|-------|-------|---------|
| 1. Penha de França | 1 349 | 2 517 | 1 168   |
| 2. Vila Matilde..  | 575   | 1 812 | 1 237   |

Foi a partir da década de 1920–30 que se registrou a ocupação urbana que tem a Penha por centro. A população não mais pôde ser contida na colina sagrada; derramou-se por suas encostas, atingiu os limites da várzea do Tietê e, sobretudo, conquistou as colinas modeladas pelo Tiquatira e pelo Guaiaúna, quer no rumo de São Miguel Paulista, quer em direção a Itaquera. Essa marcha avassaladora se processou graças ao loteamento de antigas propriedades rurais e obedeceu, como alhures, às grandes vias de comunicação — no caso, particularmente, a Estrada de São Miguel Paulista e a linha-tronco da “Central do Brasil”.

Começaram a surgir, a pouco e pouco, as *vilas satélites* do velho núcleo da Penha: a mais antiga — *Guaiaúna*, surgida em tórno da pequena estação da “Central do Brasil”, em fins do século passado, mas que somente começou a desenvolver-se a partir de 1922, compreende hoje um só e compacto aglomerado, em que se distinguem duas “vilas”: a “Vila Carlos de Campos”, na encosta meridional da colina da Penha, e a “Vila Aricanduva”, do outro lado da linha férrea, no vale do ribeirão do mesmo nome. Por volta de 1922, no vale do ribeirão Guaiaúna, iniciou-se o loteamento de duas outras “vilas”: a *Vila Esperança*, hoje estreitamente ligada ao núcleo da Penha, e a *Vila Matilde*. Até mais ou menos



o ano de 1935, eram essas as vanguardas orientais da região da Penha e, através dela, da própria cidade de São Paulo.

Mas, em 1938, um novo loteamento veio dar origem à *Vila Guilhermina*, a leste da *Vila Matilde*, vanguarda até 1945. Em seguida, o avanço assumiu proporções realmente impressionantes e a ocupação urbana expandiu-se, de maneira ininterrupta, tendo por eixo a linha-tronco da “Central do Brasil”: *Cidade Patriarca*, *Vila Ré*, *Jardim Popular*, *Vila Copacabana*, *Vila Santa Teresa* surgiram como por encanto, englobando no casario da cidade o antigo e pacato subúrbio de *Artur Alvim*, já na região de *Itaquera*.

O mesmo fenômeno se registrou no rumo do Norte, ao longo da Estrada do Cangaíba e do vale do Tiquatira, e em direção de Nordeste, seguindo a Estrada de São Miguel Paulista. As “vilas” se sucedem, de maneira ininterrupta, umas surgidas na década de 1920–30, outras no último decênio: a *Vila São Geraldo* e a *Vila Santana*, voltadas para o vale do Tiquatira; o *Jardim Jaú*, a *Vila Mesquita*, a *Vila Londrina*, o *Jardim Piratininga*, a *Vila Rui Barbosa*, a *Vila Sílvia*, a *Vila Marieta* e outras mais, entre a variante da “Central do Brasil” e às margens da Estrada de São Miguel Paulista, atingindo as vanguardas dêsse povoamento em processo a própria região dêsse velho e hoje industrializado subúrbio paulistano.

Estudando a região e depois de mostrar a importância dos dois eixos do povoamento — a linha-tronco da “Central do Brasil” e a antiga Rodovia São Paulo-Rio (Estrada de São Miguel Paulista), escreveu AROLDO DE AZEVEDO, em 1945: “Em torno dêles, por isso mesmo, vai-se processando essa marcha avassaladora, cujos limites hoje estão em Vila Marieta e Vila Guilhermina, mas amanhã poderão ser encontrados na região de São Miguel ou de Itaquera(38)”. Apenas dez anos decorridos, o “amanhã” passou a ser “hoje”.

O aspecto de tôdas essas “vilas” oferece grandes semelhanças: as mesmas ruas não calçadas e em ladeira, a vencer os declives às vêzes abruptos das colinas terciárias; os mesmos tipos de casas, em geral modestas e como que padronizadas, ora formando quarteirões compactos e uniformes, ora mais ou menos dispersas por entre lotes ainda não edificadas; os

---

(38) AZEVEDO (Aroldo de) — *Subúrbios Orientais de São Paulo*, pág. 96.



Guaiaúna, Vila Esperança e Vila Matilde (artefatos de galalite, papel, celulose, material elétrico, fechaduras e chaves, anilinas, tintas, esmaltes, vernizes, etc.); e nas várzeas, particularmente na do Tietê, existem numerosos “*portos*” de areia e olarias, além de pequenos “*estaleiros*” (em que se fabricam e se consertam barcas) e algumas *chácaras de flôres*.

As atividades ligadas à várzea têm perdido bastante a sua importância, que era relativamente grande por volta de 1945(39). Durante muito tempo, as olarias e os “*portos*” de areia da Penha ocuparam lugar de destaque como fornecedores de tijolos, areia e pedregulhos destinados às construções da metrópole em expansão; mas os “*barreiros*” e os depósitos de areia e de seixos rolados, de tanto explorados, encontram-se quase esgotados. Em consequência, perdeu sua antiga importância uma atividade correlata — a da *construção de barcos*, uma vez que, em sua maior parte, se destinavam, as embarcações, ao transporte daqueles materiais. Por outro lado, a valorização crescente dos terrenos e a febre de construções vieram influir decisivamente para o desaparecimento de muitas *chácaras de flôres*, em geral exploradas sob o regime de arrendamento.

A exemplo do que vem acontecendo desde, pelo menos, o início do século XVIII, a região da Penha continua a representar o importante papel de *porta oriental da cidade de São Paulo*: em seu núcleo principal termina a importante radial constituída pelas avenidas Rangel Pestana-Celso Garcia, da mesma forma que a chamada Radial Leste deverá alcançar Vila Matilde; contornando a colina sagrada passam os trilhos da “E. F. Central do Brasil”, quer os pertencentes à linha-tronco (que segue até Itaquera e Poá, rumo a Moji das Cruzes), quer os da variante (que passa por São Miguel Paulista e Itaquaquecetuba, entroncando-se à antecedente em Calmon Viana); atravessa o velho núcleo e numerosas de suas “vilas” satélites a Estrada de São Miguel Paulista, trecho inicial da antiga Rodovia São Paulo-Rio de Janeiro, que faz a ligação com Moji das Cruzes e as cidades do Vale do Paraíba; e, graças à Avenida de Guarulhos, encontra-se a região em contato direto e permanente com a “Rodovia Presidente Dutra”, artéria vital para as comunicações entre a Capital paulista e a Capital da República.

---

(39) Cf. AZEVEDO (Aroldo de) — *Subúrbios Orientais de São Paulo*, págs. 79-92.

Hoje como ontem, por isso mesmo, quem quer que deixe a cidade de São Paulo ou procure atingi-la, indo ou procedendo das bandas de Leste, passa pela *região da Penha*, através de seu núcleo principal ou numa área em que sua influência se faz sentir. Continua a ser "o primeiro arranco de casa" ou, então, a penúltima etapa dos viajantes que a atravessam.

## BIBLIOGRAFIA

Veja a que figura no final do capítulo seguinte.

## CAPÍTULO V

# Os Bairros da Zona Sul e os Bairros Ocidentais

RENATO DA SILVEIRA MENDES

I. BAIRROS DA ZONA SUL: *Entre dois vales. No vale do Tamanduateí. Glória, Cambuci e Aclimação. Ipiranga, porta sul-oriental da cidade. Alto da Mooca, Vila Prudente e adjacências. Do Espigão Central ao vale do Pinheiros. Os bairros da Liberdade e do Paraíso. Bela Vista ou Bexiga. Vila Mariana e seus satélites. No caminho de Santo Amaro: Indianópolis, Brooklyn Paulista e "vilas" próximas. Os bairros de Sudoeste. Consolação e Higienópolis. Nos domínios da Avenida Paulista. Os "bairros-jardins" da vertente do Pinheiros. Pinheiros porta sul-ocidental da cidade de São Paulo.*

II. OS BAIRROS OCIDENTAIS: *Na confluência de dois vales. Vila Buarque. O bairro de Santa Cecília e a Barra Funda. O bairro das Perdizes. Pacaembu e Sumaré. Água Branca e Vila Pompéia. Lapa, porta ocidental da cidade de São Paulo.*

### I. BAIRROS DA ZONA SUL

COMPREENDIDA em seu mais amplo sentido, a Zona Sul da cidade de São Paulo é a mais vasta e, sob muitos aspectos, a mais importante. Tendo como ponto de referência a Área Central, abre-se num extenso leque, desde Vila Prudente até as proximidades de Santo Amaro e daí até à região de Pinheiros, assentando-se em terras do vale do Tamanduateí, no Espigão Central e em terras drenadas pelo rio Pinheiros.

Bairros antigos e de formação recente; bairros residenciais modestos, de classe média e dos mais finos; bairros industriais e importantes núcleos comerciais — tudo isso aparece nessa vasta e polimorfa porção da Capital paulista.

Obedecendo à posição geográfica dos inúmeros bairros da Zona Sul, estudá-los-emos através de três grandes subgrupos: os do setor *Sudeste*, em que se incluem Glória, Cambuci, Aclimação, Ipiranga, Alto da Mooca, Vila Prudente e outros bairros menores; os do setor Sul “stricto sensu”, com a Liberdade, o Paraíso, a Bela Vista, Vila Mariana, Vila Clementino, Bosque da Saúde, Jabaquara, Indianópolis e Brooklyn Paulista; e os do setor *Sudoeste*, em que se incluem a Consolação, Higienópolis, Avenida Paulista, Cerqueira César, os “bairros-jardins” e Pinheiros.

### *No vale do Tamanduateí*

No setor Sudeste da cidade de São Paulo, encontram-se os bairros que se estendem desde a Área Central até o início da “Via Anchieta”, nas lindes da região do A. B. C. — Glória, Cambuci, Aclimação, Lins de Vasconcelos, Jardim da Glória, Ipiranga, Sacomã, Alto da Mooca, Vila Prudente, Vila Zelina, Vila Alpina, etc., que se diferenciam quer quanto à paisagem, quer quanto às funções. A individualidade de alguns dêles decorre do fato de por muitos anos terem permanecido mais ou menos isolados uns em relação aos outros, além das diferenças quanto à origem e respectivos sítios urbanos.

De longa data, essa porção sul-oriental vem desempenhando um papel sumamente importante como uma das portas da cidade — a que conduz a Santos e ao litoral. Ali se iniciava o antigo *Caminho do Mar*, como hoje tem início a *Via Anchieta*; por ali passam os trilhos da *E. F. Santos-Jundiaí* — vias de passagem e de ligação entre o Planalto e o Litoral, às quais se devem a origem, a evolução e a estrutura da maioria dos bairros ali localizados.

Tal função nada mais é do que a resultante lógica da presença de uma via natural de acesso e de passagem: o vale do *Tamanduateí*, cuja importância se faz sentir não apenas nos aspectos já citados, como no sítio urbano de cada um dos bairros. Em sua maior parte, acham-se êles localizados nas colinas modeladas pelos tributários do Tamanduateí, convindo desde logo observar que a ocupação da sua *várzea* data de época relativamente recente, quando se processaram as obras de retificação e canalização de largo trecho dêsse rio.

O contraste da região das colinas e a da várzea torna-se bastante nítido particularmente no Cambuci, no trecho da Rua da Independência próximo às Avenidas do Estado e D. Pedro I.

O antigo “Caminho do Mar” (que, na área em estudo, se transformou nas ruas da Glória, Lavapés e Independência) descia da Colina Central através de um traçado tortuoso, cheio de curvas, mas sempre junto às colinas. A várzea do Tamanduateí, periodicamente inundável, repelia o velho caminho de tropas como impedia qualquer espécie de povoamento.

As obras de urbanização do vale do Tamanduateí compreenderam, além da canalização e retificação de extensa porção do rio, a construção de um vasto *atêrro*, desde a chamada Várzea do Carmo (atual Parque D. Pedro II) até as colinas que margeiam o histórico ribeirão Ipiranga. Trata-se de uma das mais notáveis obras urbanísticas já empreendidas na Capital paulista, cabendo às colinas do Cambuci o fornecimento do material necessário para êsse *atêrro*. Em consequência, abriu-se a *Avenida do Estado* (que margeia o canal do Tamanduateí), atualmente uma das radiais de mais intenso tráfego.

Outra parcela dêsse vale — a chamada *Várzea do Glicério*, somente em época recente foi efetivamente ocupada em parte, com a localização ali dos grandes blocos de edifícios de apartamentos construídos pelo Instituto de Previdência dos Comerciantes.

Apesar de tais obras de urbanização, a várzea ainda oferece o mesmo problema das inundações, pois os afluentes do Tamanduateí, com seu regime torrencial, não conseguem escoar rapidamente suas águas na estação das chuvas; daí as inundações dos terrenos varzeanos após os aguaceiros do Verão. Além de prejuízos materiais, tais inundações chegam a ocasionar perdas de vida.

As colinas, com suas declividades suaves, de maneira geral, oferecem sítios mais propícios à expansão urbana, embora em muitos trechos as fortes rampas criem sérios problemas para a circulação.

Inicialmente instalados no alto das colinas ou à meia-encosta, os bairros de Sudeste só modernamente se expandiram para as várzeas do Tamanduateí e de seus tributários.

Em sua estrutura urbana, destaca-se de maneira marcante a *radial* Rua da Glória — Rua Lavapés — Rua Independência,

um dos mais belos exemplos da influência de uma via no plano de uma cidade. O antigo caminho de tropas, com seu traçado sinuoso (embora atualmente se apresente alargado, asfaltado e percorrido por linhas de bondes e de ônibus) é uma verdadeira relíquia de quatrocentos anos, uma vez que desempenhou um papel de importância primordial na vida econômica e social da comunidade paulista, ao fazer a ligação entre São Paulo e Santos.

Os arruamentos dos fins do século passado, marginais a essa radial, já se apresentam com traçados retilíneos, nos moldes do plano clássico em tabuleiro de xadrez, embora a topografia um tanto acidentada não aconselhasse tal estrutura.

Na parte mais extensa e mais antiga do bairro do Ipiranga, arruada também em fins do século XIX, as ruas cruzam-se em ângulos retos. Já no setor mais recente, a larga Avenida D. Pedro I, com suas três vias, passou a ser o eixo principal, constituindo um prolongamento da velha radial atrás citada e da nova Avenida do Estado, que margeia o Tamanduateí.

Em contraste com a maioria dos bairros de Sudeste, a *Aclimação*, o *Jardim da Glória* e a *Vila Monumento* destacam-se por seus traçados modernos, que obedecem às curvas de nível das colinas sobre as quais se assentam. Tal característica reflete a idade recente de tais bairros, que podem ser classificados como exemplos de “bairros-jardins”.

Quanto aos bairros periféricos, os planos adotados são os mais variados, pois ficaram inteiramente ao critério das empresas que lotearam suas numerosas “vilas”. Tal como sucede com a maioria dos bairros antigos e modernos da Capital, percebe-se que a via principal, a radial nucleadora do bairro, corresponde a um velho caminho ou antiga estrada: a *Estrada do Oratório* transformou-se na principal via do Alto da Mooca e da Vila Bertioga, concentrando o povoamento e o tráfego mais intenso; da mesma forma que a *Rua Ibitirama*, antiga estrada, põe em ligação o núcleo comercial de Vila Prudente com vários bairros periféricos (Vila Zelina, Vila Alpina). Em geral, essas vias principais são as únicas que se apresentam pavimentadas, na porção do setor Sudeste que vimos focalizando.



A *paisagem* dos bairros de Sudeste reflete perfeitamente as diferenças de origem, as etapas de seu crescimento, a complexidade de suas funções.

Seu recente e extraordinário crescimento é revelado pelas cifras referentes à *população absoluta* dos dois subdistritos que os englobam:

| CENSOS | IPIRANGA | VILA PRUDENTE |
|--------|----------|---------------|
| 1920.. | 12 064   | —             |
| 1934.. | 40 825   | 11 675        |
| 1940.. | 60 563   | 29 764        |
| 1950.. | 114 744  | 90 408        |

Como se vê, o ritmo de crescimento, já bastante elevado entre 1920 e 1940, passou a ser enorme na década de 1940-50: a população quase dobrou no *Ipiranga* e triplicou em *Vila Prudente*, nesse curto lapso de tempo. A êste propósito, cumpre lembrar que o subdistrito de *Vila Prudente* abrange, além do bairro de seu nome, numerosas “vilas” vizinhas (como Vila Zelina, Vila Alpina, etc.), com características verdadeiramente suburbanas; os fatores que explicam seu vertiginoso crescimento prendem-se em grande parte à função residencial de classe proletária e à expansão das indústrias às margens da ferrovia.

### *Glória, Cambuci e Aclimação*

O mais antigo bairro do setor Sudeste começa hoje a se diluir, envolvido que se encontra pela expansão da Área Central. Seu próprio nome vem aos poucos desaparecendo da terminologia popular. Trata-se do bairro da *Glória*, que se estende desde a Praça João Mendes (no trecho em que outrora existiu o Largo Sete de Setembro) até o início da Rua Lavapés e a Várzea do Glicério.

Nos meados do século XIX, entre o “Caminho do Carro de Santo Amaro” e o “Caminho do Mar”, localizavam-se algumas chácaras, além da Casa da Pólvora, do Cemitério dos Aflitos (o mais antigo da cidade), da Santa Casa de Misericórdia, da Fôrça e do Matadouro.

A simples enumeração que vimos de fazer serve para explicar a desvalorização de que foi vítima, por tanto tempo, essa área, expli-

cando ainda, além da presença de um relêvo um tanto movimentado, a pequena expansão da cidade em tal direção, bem ao contrário do que aconteceu com a zona oposta, nas vizinhanças do Largo do Arouche e em Santa Efigênia.

A urbanização da Glória teve início com o loteamento do antigo Cemitério dos Aflitos, que se localizava entre as atuais ruas Galvão Bueno, dos Estudantes e da Glória. O núcleo principal do bairro passou a ser o Largo da Glória, anteriormente denominado Largo do Cemitério, posteriormente Largo de São Paulo e hoje Praça Almeida Júnior.

Foi junto a êsse local que existiu um famoso e histórico casarão, que durante longo tempo serviu de Hospital da Santa Casa de Misericórdia, mas depois foi transformado em movimentada “república” de estudantes, onde viveram, entre outros, Álvares de Azevedo e Bernardo Guimarães(1).

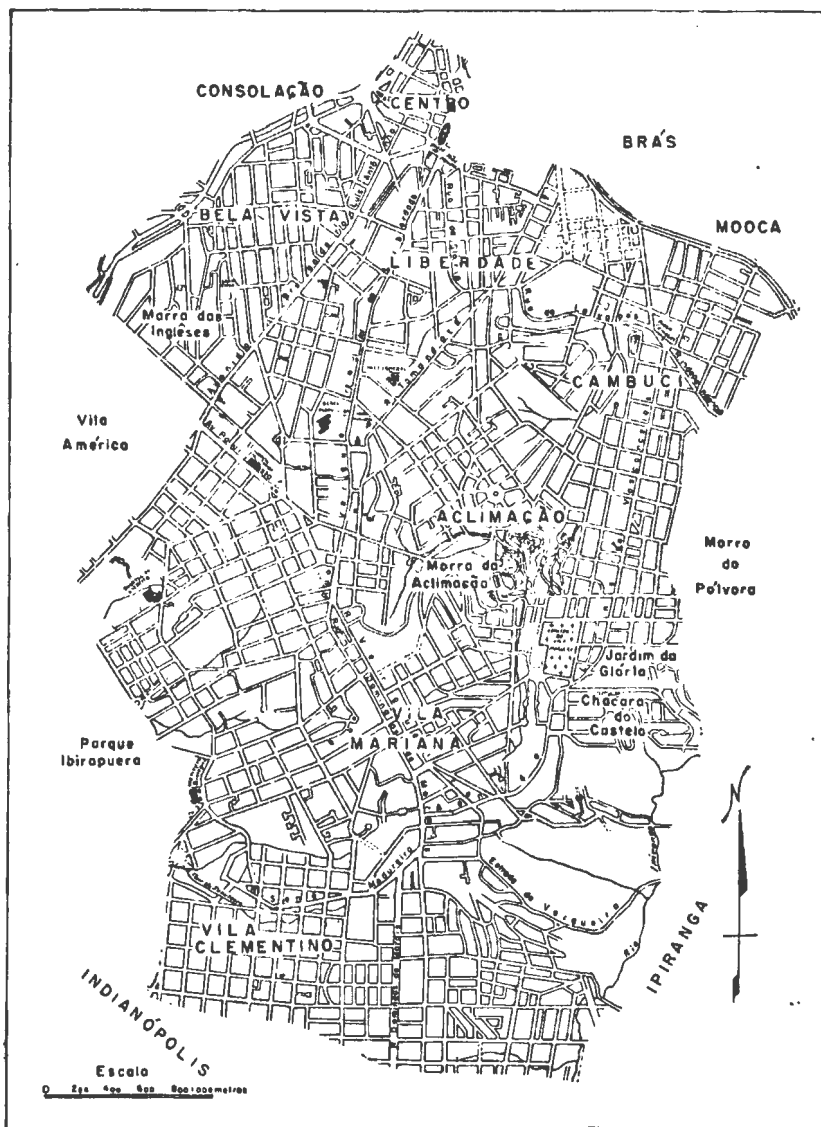
A Glória dos nossos dias, sob muitos aspectos, pode ser considerada uma *área de transição* entre o Centro e os bairros de Sudeste. Daí a quantidade de estabelecimentos comerciais e de pequenas oficinas, habitações coletivas, pensões e hotéis, edifícios de apartamentos e pequenas “vilas”. Ao lado de casas antigas, sobradões ou edifícios térreos, alteiam-se arranha-céus, com escritórios e apartamentos.

Todavia, se compararmos êsse bairro com outros também vizinhos ao Centro, notaremos sem demora que a Glória não sofreu, como aqueles, a invasão em massa dos arranha-céus.

As origens do bairro do *Cambuci* acham-se ligadas à antiga Chácara da Glória, que se situava entre os cursos do Cambuci, do Tamanduateí e do Ipiranga. Após passar por muitas mãos, acabou essa propriedade por ser incorporada à Fazenda Nacional. Foi depois disso que ali se instalou um núcleo colonial (1877), a exemplo do que fôra feito em Santana. Entretanto, em consequência da construção do Museu do Ipiranga e da expansão urbana, a par do fracasso daquela tentativa colonizadora, acabou a Chácara da Glória sendo loteada, em fins do século passado, daí resultando uma série de novas ruas, perpendiculares ao antigo Caminho da Glória (hoje, Rua Lavapés).

---

(1) Veja FREITAS (Afonso A. de) — *Tradições e Reminiscências Paulistas*, págs. 12-16.



*Bela Vista, Liberdade, Paraíso, Cambuci, Aclimação, Vila Mariana e Vila Clementino.*

Em nossos dias, percebe-se perfeitamente a zona velha dêsse bairro, com sua complexidade de funções, desde que, além de residencial, o Cambuci também possui numerosos estabelecimentos comerciais e um número bastante elevado

de fábricas. O comércio acha-se concentrado notadamente na Rua Lavapés e no Largo do Cambuci, embora a função industrial ali também esteja bem representada. Já a área tipicamente residencial corresponde ao trecho novo do bairro, sobretudo o situado na Avenida Lins de Vasconcelos e transversais, desde o Largo do Cambuci até o Jardim da Glória, onde predominam as habitações de classe média.

Daí decorrem contrastes marcantes. Em sua *parte baixa*, de ocupação antiga, seu aspecto nada apresenta de diferente em relação a outros bairros proletários nascidos em fins do século XIX e início do atual, com suas casas baixas e modestas, de mistura com fábricas e oficinas. As “vilas” e “cortiços” estão largamente representados nesse trecho; e o próprio Largo do Cambuci, centro comercial do bairro, evoluiu muito pouco em sua fisionomia. Muito pelo contrário, a *parte alta*, de ocupação mais recente, que se estende ao longo da Avenida Lins de Vasconcelos e adjacências, desde o Largo do Cambuci até as proximidades de Vila Mariana, apresenta uma paisagem completamente diversa. Trata-se de uma área que se desenvolveu principalmente a partir de 1930; conseqüentemente, os edifícios apresentam-se, em sua maioria, com muito melhor aspecto do que os da parte antiga, predominando os sobrados geminados, muitas vezes construídos em série e habitados por uma população pertencente à classe média, ao mesmo tempo que constituem exceções os prédios de mais fino acabamento, isolados e no meio de jardins. Concentrando o tráfego de ônibus e com função comercial de certa importância, a Avenida Lins de Vasconcelos começa a possuir alguns edifícios de apartamentos, modernos pela construção.

Apesar de ser um bairro principalmente residencial, o Cambuci possui muitas oficinas e, mesmo, pequenas fábricas, não apenas na parte baixa, mas também na parte alta e nova.

Sob o ponto de vista arquitetônico, sem dúvida alguma é o *Jardim da Glória* o trecho do bairro que mais se destaca, graças às residências de maior valor que ali se encontram. É servido por uma linha de ônibus elétricos e tem tido um forte impulso, nos últimos anos.

O atual bairro da *Aclimação* corresponde ao antigo “Sítio Tapanhoim”, que se achava localizado entre o ribeirão Cambuci, o córrego do Lavapés, o Caminho do Mar (atual Rua

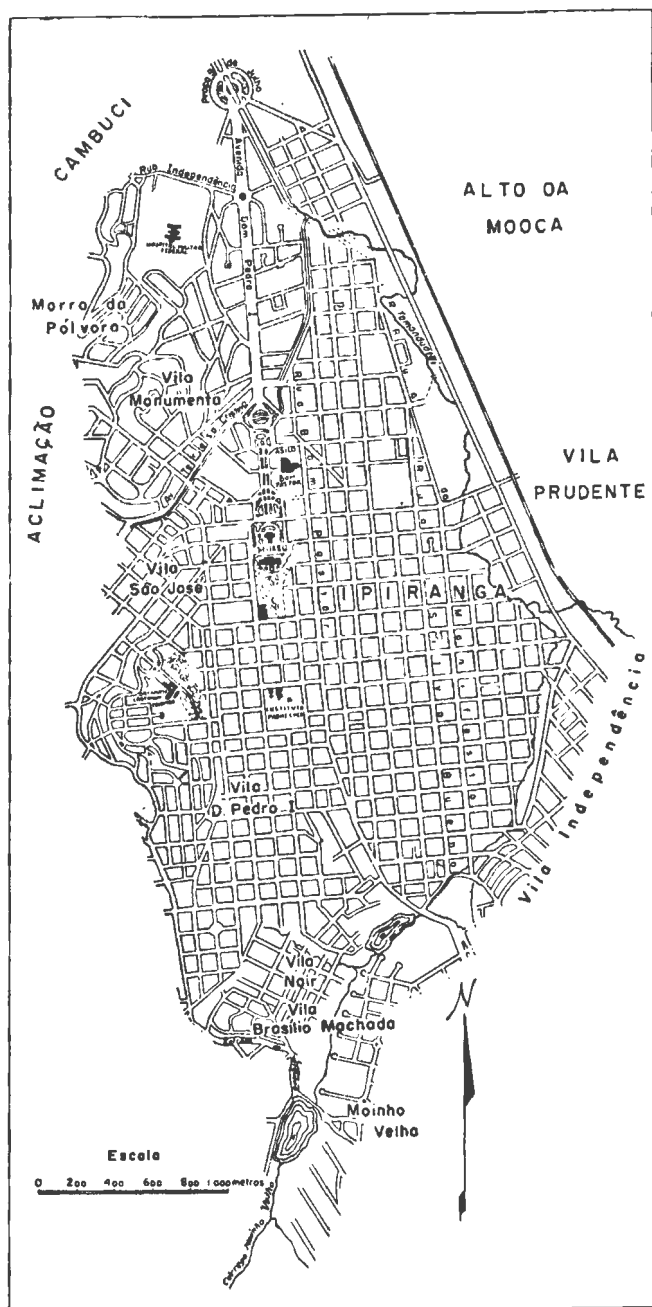
Lavapés) e o Caminho do Carro (Estrada do Vergueiro) e de que fêz parte a Chácara do “Quebra-Bunda”. Depois de loteada essa propriedade, surgiu ali um bairro tipicamente residencial da classe média, embora muitas residências finas possam ser encontradas na Avenida Aclimação e ruas próximas. Seu arruamento de traçado moderno, suas belas residências arborizadas, a par da inexistência de fábricas ou oficinas, fazem com que ocupe uma posição particular dentro do setor Sudeste da cidade. Os ônibus elétricos, que o servem, vieram dar novo impulso à sua expansão, sobretudo em direção a Vila Mariana; e alguns edifícios de apartamentos começam a alterar a fisionomia, que permanecera estável por muito tempo.

É ali que se encontra o *Jardim da Aclimação*, logradouro público que já constituiu um dos atrativos da Capital paulista e onde se cogitou de instalar um Jardim Zoológico. Deixado ao abandono por longos anos, remodelado em parte recentemente, não conseguiu tal recanto, sem dúvida apazível, reconquistar seu antigo prestígio. Seu lago e suas alamêdas arborizadas quase não são freqüentados pela população paulistana.

### *Ipiranga, porta sul-oriental da cidade*

Dentro do setor Sudeste, o bairro do *Ipiranga* aparece como o mais extenso, o mais povoado e o de maior importância, podendo ser comparado a uma verdadeira cidade, tamanha é sua individualidade.

As origens do Ipiranga remontam ao século XVI, quando seu nome já aparece citado como pouso de viajantes, junto ao ribeirão que entrou na História. Todavia, como bairro da Capital paulista, sua existência não tem mais do que uns 60 anos. De fato, datam de fins do século XIX o arruamento e o loteamento da vasta gleba de terras correspondente às colinas situadas entre o ribeirão Ipiranga e o córrego do Moinho Velho, no Sacomã. O velho “Caminho do Mar” (que, vindo do bairro da Glória, coleava os morros do Cambucí e do Piolho, bem próximo à várzea do Tamanduateí) seguia pelo sopé das colinas, obedecendo ao traçado das atuais Ruas Lavapés e Independência, até alcançar o vale do Ipiranga. Em seguida, tomava o rumo da atual Rua Bom Pastor, indo



*Ipiranga e vizinhanças.*

alcançar o Sacomã, de onde partia a “Estrada das Lágrimas”, que mais além se entroncava com a Estrada do Vergueiro.

Até hoje, essa via é importantíssima e faz com que o Ipiranga possa ser considerado a porta sul-oriental da cidade.

O traçado regular, em tabuleiro de xadrez, das ruas do Ipiranga superpôs-se à antiga via de passagem, sendo inegável que representou papel de vital importância para a formação e desenvolvimento do bairro a construção do Palácio destinado a perpetuar o local em que foi proclamada a nossa independência política (1885-92), que não tardou a transformar-se no *Museu do Ipiranga* (1894), de que a Capital pode orgulhar-se.

Vinculando ainda mais o bairro ao acontecimento histórico que ali se registrou em 1822, a nomenclatura de suas ruas rememora os os principais fatos ligados à Independência ou homenageia seus maiores vultos: Rua do Fico, Rua do Grito, Rua 1822, Rua Auriverde, Rua da Guarda de Honra, Rua do Manifesto, Rua dos Patriotas, Rua dos Leais Paulistanos, dos Sorocabanos, dos Ituanos, da Junta Provisória, Clemente Pereira, Cônego Januário, Cipriano Barata, Dona Leopoldina, Gonçalves Ledo, Xavier Curado, Lord Cochrane, Greenfeld, Labatut, etc., etc.

O trecho mais novo do bairro do Ipiranga situa-se ao longo da Avenida D. Pedro I e data das obras urbanísticas levadas a efeito para as comemorações do 1.º centenário da Independência, em 1922, quando foi levantado o grandioso Monumento do Ipiranga, no sopé da colina histórica. Foi então que surgiram as residências, em sua maior parte de classe média, embora existam algumas mansões realmente suntuosas, desde o belo parque em que se ergue o Museu até o curso canalizado do Tamanduatéi.

No que se refere às funções, o Ipiranga assemelha-se a uma verdadeira cidade, pois ali coexistem as funções comercial, industrial e residencial (rica, média e modesta). O trecho mais antigo (que tem por eixo a Rua Bom Pastor), desde o Museu até o Sacomã, é indubitavelmente o que concentra as *atividades fabris* e onde reside a *população proletária*. Encontra-se ali uma espécie de zoneamento espontâneo: as ruas mais próximas à ferrovia e ao vale do Tamanduatéi (como é o caso da Rua do Manifesto) são tipicamente industriais, concentrando as maiores fábricas, sobretudo as de tecidos. Em nível mais alto, ao longo da Rua Silva Bueno, localiza-se a principal



*Ipiranga e Mooca (Foto da "Cruzeiro do Sul", 1952)*

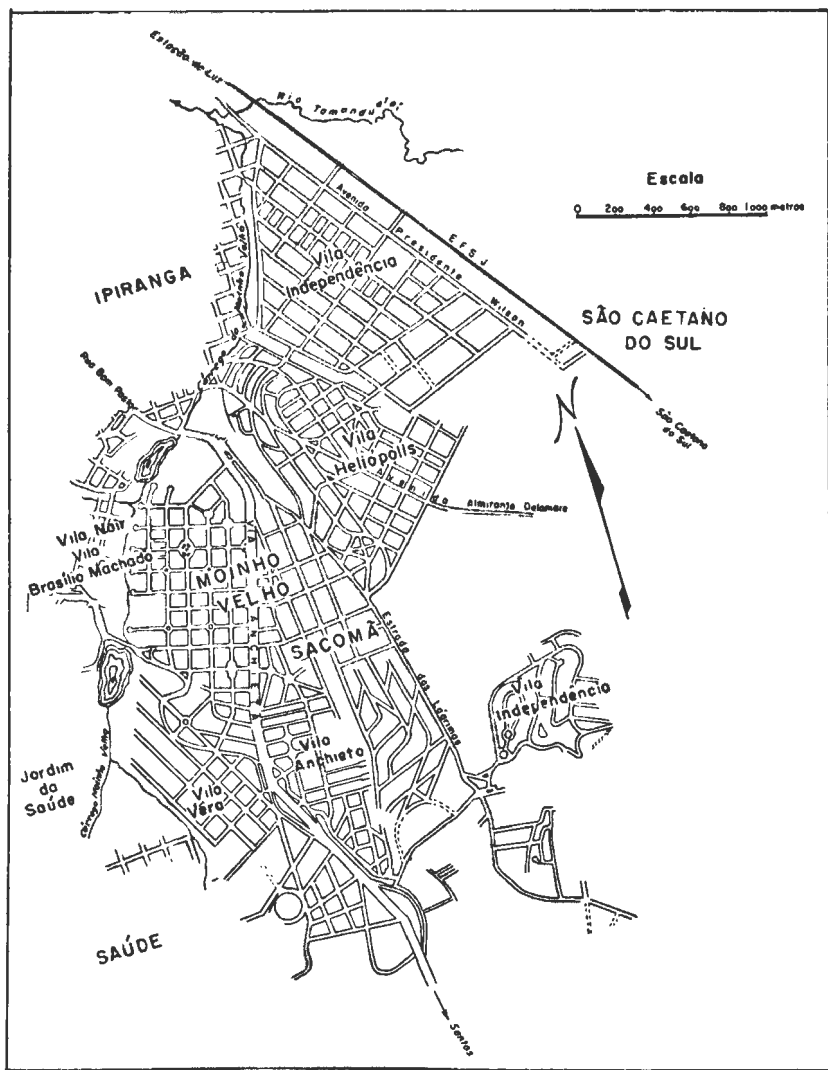


*área comercial* do bairro, com os mais variados tipos de casas de comércio, filiais de bancos, cinemas, mercado distrital, etc. Tal função atinge seu auge nos limites do Ipiranga com o Sacomã — uma das portas da cidade, ponto terminal das linhas de bondes e de ônibus procedentes da área central e ponto de partida de várias linhas de ônibus que ligam o Ipiranga às “vilas” periféricas e aos bairros satélites. Ali se acha o “coração” do bairro, movimentado e com vida própria, a exemplo do que se verifica noutras portas da metrópole — Penha, Pinheiros ou Lapa.

O trecho mais alto do Ipiranga já se caracteriza por sua *função residencial*, notadamente na porção compreendida entre a Rua Bom Pastor e a Avenida Nazaré. Trata-se de um conjunto de quarteirões com residências geralmente modestas, salvo os palacetes e mansões pertencentes a membros da família Jafet, em cujas mãos se encontram as maiores fábricas do bairro.

No trecho mais antigo do Ipiranga destaca-se ainda a *função assistencial*, representada por asilos de órfãos e de inválidos, por hospitais, etc. (o mais recente dos quais é o construído pelo I. A. P. T. C., próximo ao Museu e à Avenida Nazaré).

Naturalmente, tais contrastes deixam marcas muito sensíveis na paisagem. No trecho mais antigo, predominam as habitações modestas e mais pobres, cujos moradores denotam possuir baixo padrão de vida; próximo ao Tamanduateí e dos trilhos da “Santos-Jundiaí”, as vastas construções que abrigam os estabelecimentos fabris fazem lembrar certos trechos do Brás e da Mooca. À meia encosta da colina, ao longo da Rua Silva Bueno, as lojas comerciais instaladas nos andares terrenos dos sobrados constituem o traço marcante, se bem que alguns grandes edifícios se destaquem (como os do Grupo Escolar e do Mercado Distrital). Nas vizinhanças do Museu, os palácios dos Jafet constituem verdadeiras exceções dentro do quadro geral do bairro, de tipo médio ou modesto em seu conjunto. Resta lembrar, enfim, o belo conjunto constituído pelo Museu do Ipiranga (grandiosa construção no estilo Renascença italiana), os magníficos jardins com fontes luminosas que fazem pensar nos que existem em Paris e o imponente Monumento da Independência, à frente do qual se abre a Ave-



*Moinho Velho, Sacomã e "vilas" satélites.*

nida D. Pedro I, onde já começam a surgir alguns edifícios de apartamentos.

Não fôra a presença dêsse harmonioso conjunto, a recordar o importante acontecimento histórico, o Ipiranga não se distinguiria de outros bairros eminentemente fabris e proletários da grande metrópole. Ao grito famoso devem, pois, as avenidas e os palacetes, as fontes e os jardins, que tanto o enfeitam.

Tal contraste era maior ainda há alguns anos atrás, pois a maioria das ruas do trecho baixo não dispunha de pavimentação. Atualmente, a maior parte já se acha asfaltada e o bairro pode contar com uma excelente e larga via pública — a Avenida Nazaré, que veio tornar mais fácil o acesso à Via Anchieta.

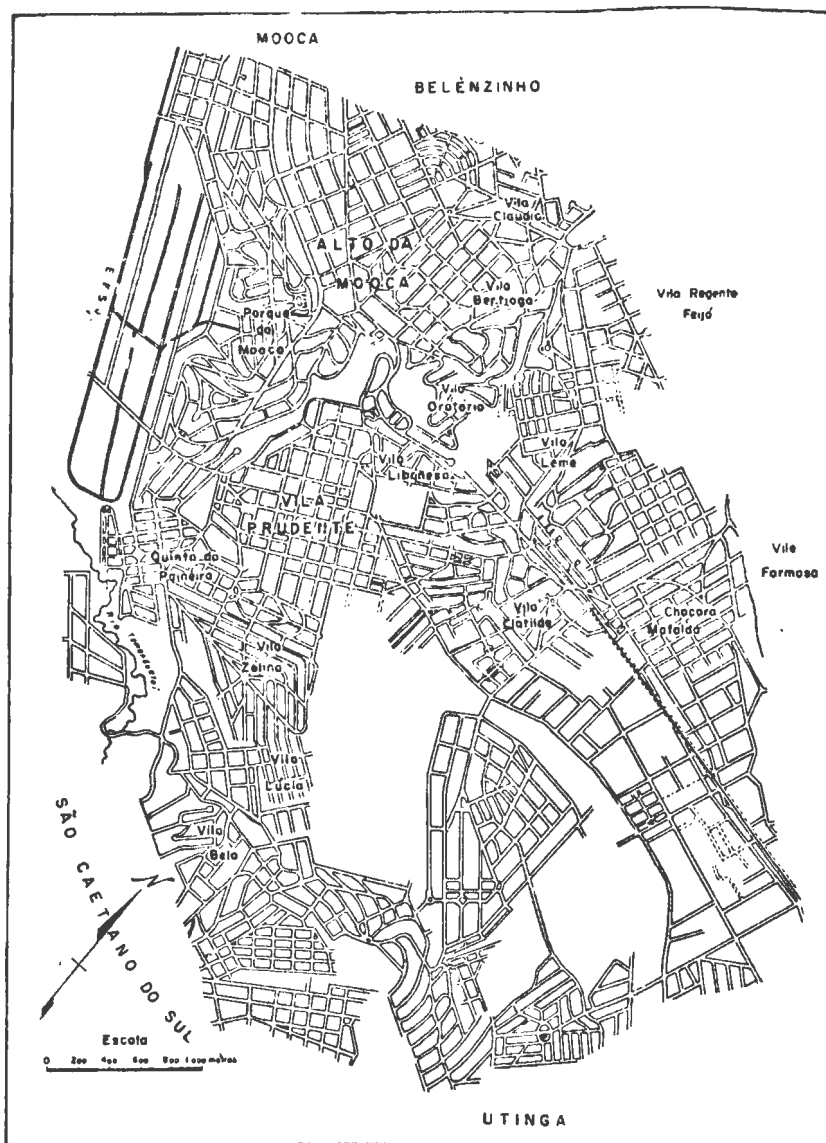
### *Alto da Mooca, Vila Prudente e adjacências*

O bairro do *Alto da Mooca* localiza-se sobre as colinas que se elevam à margem direita do rio Tamanduateí. Surgiu de um loteamento levado a efeito por volta de 1924 por importante empresa imobiliária.

Mais antigo é o de *Vila Prudente*, que resultou da expansão industrial paulistana, pois, em fins do século XIX, ali surgiu o estabelecimento fabril dos Irmãos Falchi; a planta de 1897 mostra-o como um núcleo mais ou menos isolado, à margem direita do Tamanduateí, como se fôra uma espécie de subúrbio ligado ao centro da cidade por uma linha de bondes.

Sobretudo a partir de 1930, finalmente, novos bairros vieram a se constituir — *Vila Zelina*, *Vila Alpina* e numerosas outras vilas situadas para além do Sacomã, ao longo da Estrada das Lágrimas e da Via Anchieta. São núcleos de caráter mais suburbano do que urbano, bastando acentuar que muitas dessas “vilas” periféricas, até bem pouco tempo, não tinham outro meio de comunicação com a Capital a não ser os trens de subúrbio da “E. F. Santos-Jundiaí”.

No que se refere às funções, é a residencial a dominante em tais bairros, se bem que Vila Prudente houvesse surgido como núcleo operário e fabril. Todavia, ao longo da via férrea, observa-se a presença de uma área nitidamente comercial e industrial, como verdadeiro prolongamento da Mooca; é o trecho localizado junto à calha do Tamanduateí (Avenida Presidente Wilson e outras paralelas) onde se erguem as grandes edificações destinadas à montagem de automóveis (Companhia Ford do Brasil), numerosos e vastos armazéns destinados ao depósito de mercadorias de casas atacadistas, depósitos de produtos derivados do petróleo, etc.



*Alto da Mooca, Vila Prudente e adjacências.*

A paisagem de tais bairros difere bastante da que se observa no Ipiranga. O Alto da Mooca possui importante zona residencial ao longo da Avenida Pais de Barros e transversais, com habitações de construção recente, algumas de valor, embora predominem as de classe média; e outra ao longo da antiga Estrada do Oratório e transversais, com casas modestas em maioria, ao lado de oficinas e fábricas. A Vila

*Prudente* destaca-se como bairro residencial proletário, notadamente ao longo da Rua Ibitirama e ruas próximas; liga-se ao Ipiranga e ao centro da cidade através da Rua Pacheco Chaves e possui um núcleo comercial junto ao ponto final da linha de bondes, que serve para acentuar-lhe a individualidade. No mais, vamos encontrar a paisagem comum a outras “vilas” da Capital paulista, com a presença de uma via principal (na maioria das vezes antiga estrada), por onde circulam os ônibus que as ligam ao centro ou mais comumente a um núcleo comercial de bairros mais antigos. Às suas margens abrem-se os loteamentos operários, com pequenas casas isoladas, de recente construção. Mas os serviços públicos acham-se praticamente ausentes em tais áreas: ruas sem iluminação, quarteirões sem água encanada e rede de esgotos, absoluta falta de pavimentação. Elas acabam por se confundir com os subúrbios adjacentes, particularmente com São Caetano do Sul.

### *Do Espigão Central ao vale do Pinheiros*

No rumo do Sul, a cidade de São Paulo alonga-se hoje, através de inúmeros bairros predominantemente residenciais, até o velho núcleo urbano de Santo Amaro, outrora município autônomo e atualmente um dos subdistritos da metrópole paulista. Nessa vasta área, torna-se possível distinguir pelo menos três grupos de bairros, que se diferenciam pelo seu sítio e pela sua paisagem.

O primeiro compreende os bairros que se localizam entre os vários afluentes do Tamanduateí, a SE, e o ribeirão Anhangabaú, com seus pequenos tributários da margem esquerda. Abrange os bairros situados entre o Cambuci e a Consolação, a saber: a *Liberdade*, o *Paraíso* e a *Bela Vista*, esta também conhecida pela designação popular de *Bexiga*.

O segundo grupo localiza-se no espigão divisor entre alguns afluentes do Tamanduateí (particularmente o ribeirão Ipiranga) e os pequenos afluentes da margem direita do rio Pinheiros. Compreende os bairros de *Vila Mariana*, *Vila Clementino*, *Bosque da Saúde*, *Jabaquara* e pequenas “vilas” satélites de tais bairros.

O terceiro grupo, finalmente, situa-se nos terraços da margem direita do rio Pinheiros e nas suaves elevações que se estendem desde o Parque do Ibirapuera até Santo Amaro, abrangendo os bairros de *Indianópolis*, *Brooklyn Paulista*, *Vila Nova Conceição* e outras “vilas” menores.

Embora os dois primeiros grupos se localizem sobre espigões divisores, diferenças marcantes podem ser observadas nas respectivas topografias.

Assim, os bairros da *Liberdade* e da *Bela Vista* são delimitados muito nitidamente pelos vales do Anhangabaú e dos córregos Saracura e Bexiga, que entalharam bastante as colinas e foram os responsáveis pela existência de trechos não urbanizados, só recentemente ocupados efetivamente. Entre a *Liberdade* e o *Cambuci* a separação é pouco nítida, pois a pequena declividade do terreno permitiu uma estreita ligação entre as ruas desses bairros e ocasionou uma ocupação mais contínua.

No segundo grupo, o alto do espigão entre os vales do Pinheiros e do Ipiranga, além de ser mais largo do que o precedente, apresenta encostas de menor declividade, particularmente em direção a Oeste, entre o *Jabaquara* e *Indianópolis*, cujo relêvo é quase tabular — característica topográfica que mais se acentua ainda nos bairros do terceiro grupo. Na realidade, neste trecho, os terraços e baixas colinas quase se confundem com a planície fluvial, o que veio propiciar um sítio magnífico, que a recente expansão da cidade tem sabido bem aproveitar.

No sentido longitudinal, isto é, no rumo das radiais que se estendem na direção geral N-S, observa-se igualmente um marcante contraste entre o primeiro e o segundo grupo de bairros.

Com efeito, a *Avenida da Liberdade*, junto ao largo do mesmo nome, encontra-se na cota de 766 metros, ao passo que a *Rua Vergueiro*, no cruzamento com a Rua do Paraíso, acha-se a 815 metros — o que serve para demonstrar que entre um e outro de tais pontos existe um desnivelamento de quase 50 metros, numa distância de pouco mais de 2km, ao longo do espigão.

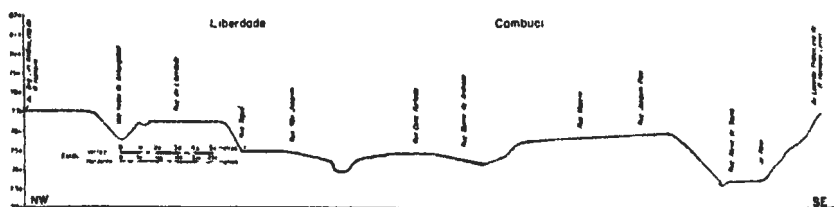
Em Vila Mariana e no Jabaquara, a radial que acompanha o espigão numa extensão de mais de 6km — a *Rua Domingos de Morais* e a *Avenida Jabaquara* — praticamente é quase plana, pois as cotas oscilam entre 811 metros no Largo D. Ana Rosa, 800 metros no cruzamento com a Rua Santa Cruz, 806 metros no início da Alameda das Rosas e 814 metros no começo da Avenida Conceição.

### *Os bairros da Liberdade e do Paraíso*

Foi por entre velhos caminhos que vieram a surgir os bairros da Liberdade e do Paraíso: o *Caminho do Mar*, no Vecho que hoje corresponde à Rua da Glória; o *Caminho trelho* ou *Caminho do Carro que vai para Santo Amaro*, atual

Avenida da Liberdade e trecho da Rua Vergueiro; e o *Caminho Novo de Santo Amaro*, que hoje corresponde à Rua Santo Amaro e à Avenida Brigadeiro Luís Antônio. Resultaram, via de regra, do loteamento de antigas *chácaras* situadas ao longo de tais caminhos, sobretudo no período inicial da extraordinária expansão da cidade (1880-90), quando as áreas por elas ocupadas vieram a ser arruadas.

A Chácara de *D. Alexandrina de Moraes*, por exemplo, principiou a ser dividida em ruas e loteada em 1886, daí resultando largo trecho do bairro do *Paraíso*, desde a Rua Humaitá até a Rua Abílio Soares, em que hoje se acham, entre outras, as Ruas Maestro Cardim, Alfredo Ellis, Martiniano de Carvalho, Artur Prado e *Paraíso*(2).



*Topografia dos bairros da Liberdade e do Cambuci.*

Desde sua formação, os bairros da *Liberdade* e do *Paraíso* caracterizaram-se por serem tipicamente *residenciais* de classe média e, em determinadas vias principais, de classe abastada. Ainda hoje conservam em grande parte tal função, sendo pouco freqüente ali, ao contrário do que se registrou noutros bairros próximos do Centro, a penetração de fábricas e pequenas oficinas, o que talvez possa ser explicado pelo elevado custo dos terrenos e pela escassez da mão-de-obra. Todavia, já o mesmo não se pode dizer em relação à *função comercial*, pois a Avenida da Liberdade e a Rua Vergueiro, bem como a Avenida Brigadeiro Luís Antônio, transformaram-se rapidamente em centros de importante comércio varejista, dos mais variados produtos (particularmente os artigos domésticos). Não se trata propriamente de um comércio local, de bairro, mas de uma espécie de prolongamento da Área Central da cidade, tal como também acontece, por exemplo, em rumo oposto, na Rua do Arouche, largo dêste nome, Ruas Sebastião Pereira e Palmeiras, na Zona Oeste da metrópole paulista. A presença

(2) FREITAS (Afonso de), *Dicionário do Município de São Paulo*, pág. 87.

da casa "Sears Roebuck S. A.", na Praça Osvaldo Cruz, é bem o reflexo da importância dessa crescente função comercial.

Por outro lado, particularmente no trecho inicial e médio da Avenida Brigadeiro Luís Antônio, outras atividades vieram modificar a fisionomia de tais bairros: queremos referir-nos aos *consultórios médicos* e a *hospitais* especializados, muitos dos quais foram instalados em suntuosos palacetes construídos em fins do século passado e início do século atual por fazendeiros enriquecidos graças ao café. Além disso, em áreas que até bem pouco tempo constituíam terrenos baldios, vieram a surgir enormes edifícios, a exemplo do "Hospital da Beneficência Portuguesa", na Rua Maestro Cardim.

No que se refere ao plano das ruas, dois aspectos merecem ser destacados. O primeiro consiste na separação existente entre o bloco de ruas localizadas a Leste da Avenida da Liberdade e Rua Vergueiro e o das situadas a Oeste dessa radial; tal fato resulta de terem sido os arruamentos feitos em chácaras marginais ao antigo caminho para Santo Amaro e, portanto, não obedecerem a nenhum plano de interligação entre as duas áreas — a localizada na encosta oriental do espigão divisor e a situada na vertente ocidental do mesmo. O segundo aspecto consiste na compartimentação estabelecida pelo vale do Anhangabaú, dificultando ou mesmo separando dois núcleos do bairro da Liberdade: o da vertente direita do vale, junto à radial Liberdade-Vergueiro, e o da vertente esquerda, junto à radial Brigadeiro Luís Antônio. Já o bairro do Paraíso, no trecho entre a Rua Maestro Cardim e a Avenida Brigadeiro Luís Antônio, está nitidamente separado da Rua Vergueiro pelo vale bastante encaixado do alto Anhangabaú.

Neste último caso, o vazio correspondente ao citado vale só é transposto em alguns trechos por aterros (como os das ruas Jaceguai e Pedroso). A ausência de edificações, em tal trecho, permitiu à administração municipal o planejamento de importante radial, ora em construção — a Avenida Anhangabaú, que deverá ligar o Centro da cidade a Vila Mariana e ao Ibirapuera, a exemplo do que se fez no vale do Saracura, onde hoje se encontra a movimentada Avenida Nove de Julho.

No que se refere ao arruamento, registrou-se nos bairros em estudo o mesmo fato também registrado noutros bairros surgidos em fins do século XIX: o traçado retilíneo, cruzan-



do-se as ruas em ângulos retos, salvo umas poucas vias de traçado irregular (como é caso das Ruas São Joaquim e Siqueira Campos, na Liberdade, ou a Rua Treze de Maio, no Paraíso).

A *paisagem urbana* reflete muito bem as origens de tais bairros, sendo numerosos os edifícios cuja construção remonta à fase inicial de sua urbanização. Esses velhos prédios são dos mais variados tipos, pois ali se vêem sobrados e casas térreas geminadas, construções padronizadas ao gosto do início do século, ao lado de finos palacetes que se elevam no meio de jardins. De maneira geral, a Liberdade apresenta-se como um bairro mais pobre do que o Paraíso, no que concerne às construções. Este último, particularmente no seu trecho mais alto, no espigão (entre a Avenida Brigadeiro Luís Antônio e Ruas Treze de Maio e Maestro Cardim), possui residências realmente luxuosas, ao lado de habitações de classe média e de prédios de apartamentos, que cada vez se tornam mais numerosos; tais arranha-céus, como é óbvio, localizam-se nos terrenos mais valorizados, ao longo das radiais (sobretudo na Avenida Brigadeiro Luís Antônio), embora seu número seja ainda pequeno em comparação com o de outros bairros que lhes são comparáveis (como o de Higienópolis, por exemplo).

Os bairros da Liberdade e do Paraíso caracterizam-se por apresentarem um *aspecto heterogêneo* em sua fisionomia, a refletir os contrastes do nível de vida de seus habitantes e a lenta mais ininterrupta transformação que se registra em sua função. Nota-se ali uma certa *estabilidade*, bem ao contrário do "rejuvenescimento" da paisagem urbana registrado noutros bairros da Paulicéia.

### *Bela Vista ou Bexiga*

O bairro da *Bela Vista* começou a ter existência por volta de 1880, em consequência dos arruamentos levados a efeito na antiga *Chácara do Bexiga*, nome popular tradicional derivado de outro mais remoto — os *Campos do Bexiga*, que se estendiam pelas barrocas dos ribeirões Saracura, Bexiga e Anhangabaú e vieram a celebrar-se como local de refúgio em que se açoitavam escravos fugidos e desordeiros do velho São Paulo(3).

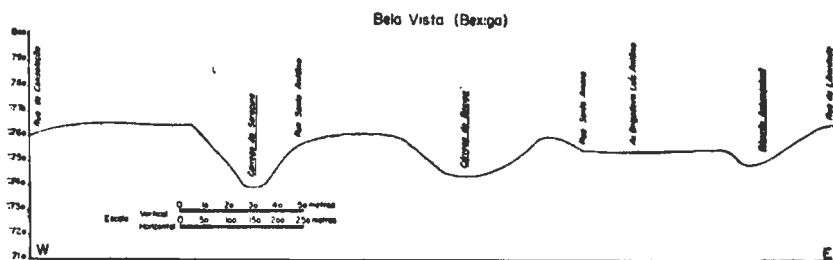
---

(3) Cf. BRUNO (Ernani da Silva), obra citada, vol. III, pág. 1448.

No vale principal do Anhangabaú, onde hoje existe a vasta Praça da Bandeira, encontrava-se o *Piques* — lugar em que, nos princípios do século XIX, existia uma rancho de tropeiros, junto ao qual se erguia o “Curral do Conselho”. Até meados do século passado, tal porção da cidade continuou a representar o papel de uma de suas portas, ponto de pouso das tropas que iam no rumo do Sul ou de lá procediam.

Na planta elaborada pela Companhia Cantareira (1880) e na de autoria de Jules Martin (1881), o bairro do Bexiga já aparece arruado, demonstrando que a área já se achava urbanizada.

Em fotografia existente no Arquivo Municipal, provavelmente tirada em 1860, pode-se observar perfeitamente duas ruas nesse local



*Topografia do bairro da Bela Vista.*

— a de Santo Amaro e a de Santo Antônio (então denominada Vale d'Andorra), com suas típicas construções de feição colonial. A Rua de Santo Amaro apresentava, nessa época, grande semelhança com outras ladeiras existentes na colina central, como as correspondentes à Rua Tabatinguera, Ladeira do Pôrto Geral ou Rua Dr. Falcão. Suas casas eram baixas, acachapadas, unidas umas às outras, com telhados de duas águas e largos beirais. Entretanto, num contraste marcante, não longe desse trecho e perdendo-se no horizonte, a fotografia em questão mostra-nos a existência de vastos espaços vazios que chegavam às cabeceiras do ribeirão Anhangabaú, no Espigão Central.

Foi em fins do século XIX que teve lugar a ocupação efetiva dessa nova área urbana, surgindo o bairro do Bexiga como um núcleo residencial de classes modestas, geralmente preferido pelos imigrantes italianos recém-chegados, a exemplo do que acontecia com o Brás ou o Bom Retiro.

Tudo indica que tal urbanização se processou de forma muito rápida, pois de outra maneira o bairro em estudo não apresentaria a uniformidade, até há bem pouco existente, no que se refere aos tipos

de construções, em sua maior parte térreas e geminadas, destinadas quase sempre à locação. Seu estilo corresponde ao que estêve em moda na derradeira vintena do século XIX.

Embora houvesse surgido como bairro residencial de classes modestas, a *Bela Vista* de nossos dias (denominação que engloba o antigo Bexiga) caracteriza-se por ser eclética sob o ponto de vista funcional, graças à expansão da Área Central, que fêz ali nascerem numerosas atividades ligadas ao comércio e à indústria, como outras de caráter artístico-cultural.

Dá a presença de algumas *fábricas* importantes (como uma de calçados localizada na Rua Major Diogo), como também de inúmeras *oficinas mecânicas, garagens, "ateliers"* destinados à confecção de roupas, *tipografias*, etc., concentrados particularmente nas Ruas Santo Amaro, Major Quedinho, Major Diogo, Conselheiro Ramalho. Dá a presença de *teatros*, como o "Teatro Brasileiro de Comédia", na Rua Major Diogo, o "Teatro Bela Vista", na Rua Conselheiro Ramalho, o "Teatro Maria Della Costa", na Rua Paim.

Contrastando com tais funções, tipicamente residencial e de caráter fino é o chamado *Morro dos Ingêleses*, que se encontra numa área de transição entre a Bela Vista e a Avenida Paulista.

Entretanto, tal evolução funcional não tem afetado profundamente o caráter residencial do bairro. Trata-se do subdistrito de maior densidade demográfica da Capital paulista, com 17 731 hab. por km<sup>2</sup>, em 1950. Ao contrário do Brás, tal densidade sofreu pequena diminuição entre 1940 e 1950, registrando-se somente 515 habitantes por km<sup>2</sup> a menos em relação àquele ano, o que lhe assegurou o primeiro pôsto nesse particular.

O mapa da distribuição da população, em 1950, dá-nos perfeita idéia não apenas da forte concentração demográfica ali existente, como também da posição excepcional ocupada por êsse bairro em relação aos núcleos vizinhos.

Muito típicas são a estrutura e a paisagem urbana da Bela Vista. Suas ruas são mais estreitas que a de outros bairros surgidos contemporaneamente: têm 10 metros, quando as de Campos Elísios, Vila Buarque ou Liberdade se apresentam com 15 metros. Diferente é seu plano, se o compararmos com o dêstes últimos bairros (sobretudo com o de Campos Elísios), pois os quarteirões são retangulares em geral na base de 100 por 220-250 metros.

As casas, em sua maior parte geminadas e térreas, assentam-se em lotes estreitos e alongados (em média com 5m de frente, por 40 e 50m de fundo), quase inteiramente ocupados em virtude do adensamento da população. Daí a frequência com que aparecem as casas com porões habitados, as numerosas “vilas” ou “cortiços” que penetram pelos quarteirões adentro e os barracões que se erguem no fundo dos quintais. A Bela Vista e, em particular, o Bexiga propriamente dito, constitui um dos bairros paulistanos em que se registra a maior concentração de habitações coletivas de classes pobres.

Dois elementos humanos completamente diversos acotovelam-se nessas modestas habitações do bairro: de um lado, os *italianos* e seus descendentes, ali fixados desde as duas últimas décadas do século XIX, o que justifica a presença da freqüentadíssima Igreja de Nossa Senhora da Achirópita, na Rua Major Diogo; de outro, os *negros*, concentrados em miseráveis “cortiços” ou em verdadeiras favelas localizadas nos socavões não urbanizados das cabeceiras dos ribeirões locais. Por isso mesmo, não pequenos foram os atritos verificados entre uns e outros, na época em que a Itália de Mussolini realizou a conquista do Império da Etiópia (1936).

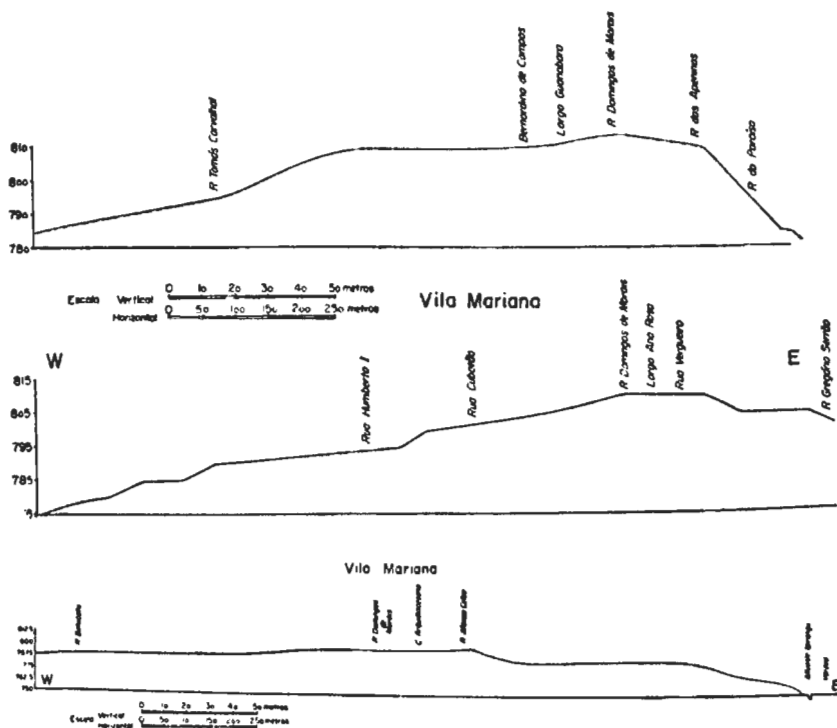
Com a penetração cada vez mais crescente dos prédios de apartamentos em várias de suas ruas (sobretudo nas Ruas Santo Antônio, Major Quedinho e Rocha), a paisagem urbana tem sofrido profundas modificações. E o mesmo podemos afirmar em relação à própria estrutura da população, uma vez que, devido à proximidade do Centro e à valorização dos terrenos, se vem registrando uma cada vez maior penetração da classe média, cujos representantes são os moradores de tais edifícios de apartamentos, ao mesmo tempo que se verifica o recuo dos elementos menos favorecidos. A par disso, as melhores instalações das casas de comércio ou de pequenos estabelecimentos industriais contribuem, também, para que aos poucos esteja desaparecendo a fisionomia tradicional do velho Bexiga.

A construção da *Avenida Nove de Julho*, instalada no vale do ribeirão Saracura e que se inicia no antigo Piques (Praça da Bandeira), serpenteando, através de suas duas vias, em direção ao Espigão Central (Túnel Nove de Julho), veio abrir perspectivas novas para o bairro e contribuir para essa substancial modificação da paisagem urbana, pelo menos nos trechos correspondentes às encostas do vale. Uma sucessão de arranha-céus já começa a ocupar o lugar de velhos terrenos baldios e de antigos fundos de quintais.

## Vila Mariana e seus satélites

Os bairros que, na Zona Sul, se estendem pelo espigão divisor do ribeirão Ipiranga e dos afluentes do rio Pinheiros, diferem bastante dos antecedentes.

Suas origens prendem-se a uma pequena estrada de ferro que ligava a cidade de São Paulo ao núcleo outrora distante



Topografia de Vila Mariana.

de Santo Amaro, construída entre 1883 e 1886, espécie de linha de bondes a vapor, de que fazia parte um ramal especialmente destinado ao transporte de carne do novo Matadouro que a Prefeitura Municipal fêz construir na Vila Clementino.

Esse Matadouro, inaugurado em 1887, veio substituir o que existia, desde 1852, na Rua Humaitá (Liberdade), o qual acabou por se tornar



de maneira rápida o seu povoamento, havendo para isso contribuído, sem a menor dúvida, a instalação ali da Escola Paulista de Medicina e de seu Hospital anexo — o “Hospital São Paulo”.

O *Bosque da Saúde* não passava, até uns 20 anos atrás, de um aprazível local para piqueniques e passeios campestres, o que levou até lá os trilhos de bondes da “Light”. O arruamento e o loteamento é obra bem recente, o que explica a preponderância absoluta das construções novas em toda essa área contígua a Vila Mariana.

Algo de semelhante sucedeu com o *Parque Jabaquara*, pois surgiu como simples local de passeios da população paulistana e assim permaneceu por muitos anos, sendo bastante recente a sua ocupação através de arruamento, loteamento e povoamento.

O crescimento dêsses dois últimos bairros, nos últimos 10 ou 15 anos, tem sido realmente admirável, a exemplo do que se registrou noutras áreas da periferia da Capital. Basta confrontar os dados dos três derradeiros censos referentes ao subdistrito da *Saúde*, unidade político-administrativa a que correspondem:

| A N O S | HABITANTES |
|---------|------------|
| 1934..  | 27 676     |
| 1940..  | 41 614     |
| 1950..  | 107 827    |

No que se refere à *densidade demográfica*, as cifras não são menos expressivas, pois passou de 1 261 hab. por km<sup>2</sup> em 1940 para 3 300 em 1950, o que significa um acréscimo de 2 039 hab/km<sup>2</sup> em apenas uma década.

Vila Mariana e seus bairros satélites surgiram e mantêm-se como *bairros residenciais* típicos de classe média e de gente de nível de vida modesto. Todavia, a exemplo do que aconteceu noutros bairros paulistanos, a *função industrial* também ali penetrou, particularmente na Vila Mariana, onde são hoje numerosas as fábricas e oficinas (produtos farmacêuticos, artigos de toucador e de eletricidade, etc.).

Entre tais indústrias, destaca-se pelo seu vulto a *Cervejaria Brahma*, cujos vastos edifícios se elevam na Praça Rodrigues de Abreu, antigo Largo Guanabara.

A *função comercial* está presente na radial Ruas Vergueiro-Domingos de Moraes, particularmente entre a confluência da Rua do Paraíso e o Largo D. Ana Rosa; neste último existe uma concentração comercial de origem recente, mas realmente importante. Trata-se de um comércio varejista de âmbito local, abrangendo os mais variados ramos, desde o de produtos alimentícios até lojas de fazendas, calçados, móveis, etc.

Além dessa faixa comercial da Vila Mariana, destacam-se alguns núcleos com idêntica função nos bairros do Bosque da Saúde e do Jabaquara, sendo tal atividade pouco importante na Vila Clementino, bairro eminentemente residencial, que apenas conhece alguns empórios, açougues e farmácias, localizados nas vizinhanças do "Hospital São Paulo".

Merece ser assinalado, a propósito, o contraste existente entre a parte mais antiga do setor em estudo (Vila Mariana) e a parte de formação recente (Bosque da Saúde e Jabaquara): ao passo que no primeiro a zona comercial se estende de forma linear, acompanhando a já citada radial, nos bairros novos a tendência é a formação de nódulos comerciais, nos cruzamentos das vias principais, nos pontos finais ou iniciais das linhas de ônibus.

É o caso, por exemplo, do que se observa no Jabaquara, onde importante centro comercial se desenvolveu em torno da Praça da Árvore, na confluência da Avenida Jabaquara com a Avenida Bosque da Saúde, com lojas dos mais variados artigos, filiais de bancos, "ateliers", gabinetes dentários, consultórios médicos, farmácias, cinema, etc., além de numerosas barracas destinadas à venda de terrenos.

Isto sem falar noutros dois núcleos comerciais, localizados na Avenida Jabaquara — um em pleno desenvolvimento, nas proximidades da Igreja de São Judas Tadeu (verdadeiro santuário de larga porção da cidade, movimentadíssimo sobretudo no dia 28 de cada mês e na data do padroeiro — 28 de outubro), e outro ainda embrionário, nas vizinhanças da garagem da C. M. T. C., situada naquele bairro.

Tais centros comerciais novos possuem um raio de ação muito extenso, pois se estabelecem geralmente junto aos nós de comunicações para as "vilas" e bairros vizinhos, pontos de onde partem as linhas de ônibus para a periferia e subúrbios da cidade, a exemplo do que também acontece no Sacomã, na Penha, em Santana, na Lapa ou em Pinheiros.



A par dessas funções, outra pode ainda ser citada — uma *função cultural*, que se exterioriza no elevado número de estabelecimentos de ensino secundário (particularmente ao longo da Rua Domingos de Morais e proximidades) e até mesmo em importantes centros de ensino superior e de pesquisa científica.

Na Vila Clementino encontra-se não apenas a *Escola Paulista de Medicina* (inicialmente uma instituição particular, mas hoje federalizada), como também o *Instituto Biológico*, pertencente à Secretaria da Agricultura.

Bem mais além, na Água Funda, ergue-se um dos “pulmões” da cidade — o *Parque do Estado*, com sua bela reserva florestal, seu Orquidário e seu Herbário, tendo em suas vizinhanças o *Observatório Astronômico e Geofísico* do Estado e uma *Estação Experimental* da Secretaria da Agricultura.

Vila Mariana reflete muito bem, em sua *estrutura urbana*, a época de sua formação, se bem que o plano das ruas apresente certa irregularidade, ao contrário do que acontece com outros bairros que lhe são contemporâneos.

De fato, da Rua Domingos de Morais partem várias ruas que se encaminham para a encosta voltada para o vale do rio Pinheiros através de um traçado irregular, de certo modo adaptado à topografia esculpida pelos pequenos afluentes do mencionado rio; é o que acontece com a Rua José Antônio Coelho, Avenida Rodrigues Alves, ruas Joaquim Távora e França Pinto.

Observado em seu conjunto, porém, o bairro atesta uma certa preocupação em adotar o plano retangular, tal como acontece com a área servida pelas Ruas Cubatão, Oscar Pôrto e transversais.

Na Vila Clementino já é o plano em tabuleiro de xadrez perfeito o dominante, notadamente entre os córregos do Curume e Uberaba, entre a Rua Domingos de Morais e a Avenida Ibirapuera. Uma única exceção existe, nesse particular: trata-se do trecho atravessado pelas ruas Tangará e Sena Madureira (em parte), cujo traçado em diagonal e tortuoso recorda o velho caminho que ia ter ao Matadouro e à Rua Loefgren.

Nas demais “vilas”, notável é a variedade de planos que se registra. Se em Mirandópolis o traçado dos quarteirões é retangular, no Bosque da Saúde já se apresenta inorgânico

como nos chamados bairros-jardins e na Vila da Saúde os quarteirões são ora quadrados, ora retangulares.

Tudo isso reflete a inexistência de uma planificação urbana, tendo sido os arruamentos recentes traçados de acôrdo com a fantasia ou o gôsto dos proprietários das áreas loteadas, senão dos topógrafos que se encarregaram dêsse mister.

Da mesma forma, a *paisagem urbana* também reflete, no seu conjunto, a diversidade de origens e de funções dêsses bairros. Vila Mariana, no trecho próximo à radial, apresenta grandes semelhanças com os bairros da Liberdade e do Paraíso no que se refere às edificações, caracterizando-se por uma diversidade de tipos de construções, desde as habitações modestas, térreas e geminadas, até os sobrados e palacetes de certo luxo, pelo menos para a época em que foram construídos. Salvo em alguns trechos, não se nota ali nada que indique remodelação no tipo de construção, sendo em número relativamente pequeno os prédios de apartamentos, com vários andares.

Dois blocos de prédios de apartamentos destacam-se em Vila Mariana, encontrando-se o primeiro no Largo D. Ana Rosa (condomínio do Banco Hipotecário “Lar Brasileiro”) e o segundo na Rua Santa Cruz, junto à várzea do Ipiranga (de propriedade do Instituto de Previdência do Estado e destinado a locação).

Nos últimos cinco ou dez anos, a Vila Clementino beneficiou-se bastante com as obras de asfaltamento das suas ruas transformando-se num bairro residencial de certa importância, onde são freqüentes os edifícios modernos, palacetes isolados e mesmo casas de aluguel construídas com esmêro. Trata-se de um bairro em que predomina a classe média.

O asfaltamento das vias públicas de Mirandópolis — trecho dos mais novos de Vila Mariana, situado nos limites do Bosque da Saúde e que tem por via principal a Rua Luís Góis — ocasionou um forte impulso no ritmo das construções, em época recente. Os telhados novos de casas modestas ou de classe média também caracterizam as “vilas” que vieram a surgir em tórno do Bosque da Saúde e do Parque Jabaquara.

São, essas “vilas”, verdadeiras *áreas pioneiras* da metrópole quadricentenária, com suas ruas sem calçamento e não dispendo ainda de iluminação pública, água encanada e rede de esgotos.

*No caminho de Santo Amaro:  
Indianópolis, Brooklyn Paulista  
e “vilas” próximas*

Desde o Parque Ibirapuera até Santo Amaro, tendo por eixo a Avenida de Santo Amaro, surgem outros bairros da Zona Sul que se assentam sobre colinas de fraca declividade e sobre terraços pertencentes à vertente esquerda do rio Pinheiros.

No começo do século XX, duas vias ligavam a cidade de São Paulo ao atual bairro-subúrbio de Santo Amaro: a *linha de bondes* da “Light” (que substituíra a pequena ferrovia construída entre 1883 e 1886) e a *estrada de rodagem* que, nos mapas da época, figura ora com o nome de Estrada de Santo Amaro, ora com o de Estrada do Caaguaçu.

A *linha de bondes* construída pela “Light”, hoje existente, não segue rigorosamente o trajeto da antiga estrada de ferro, pois do alto de Vila Mariana (Largo D. Ana Rosa) desce pela Avenida Conselheiro Rodrigues Alves até os limites do Parque Ibirapuera, de onde vai alcançar Santo Amaro através de uma reta de 8km.

A estrada de rodagem passou a denominar-se *Rua de Santo Amaro* (cf. “Planta Geral da Cidade de São Paulo” de 1905) e, posteriormente, *Avenida Brigadeiro Luís Antônio*, desde a Área Central até Ibirapuera, conservando deste ponto em diante o nome de *Estrada de Santo Amaro*, substituído recentemente por *Avenida de Santo Amaro*, depois de devidamente alargada e dispondo de via dupla.

Os primeiros loteamentos surgiram à margem da linha de bondes da “Light”, deles resultando a formação de dois núcleos urbanos de maior importância: *Indianópolis* e *Brooklyn Paulista*. Por se tratar de uma espécie de estrada de ferro suburbana, com paradas mais ou menos distanciadas umas das outras e tendo seu leito isolado por meio de cercas de arame, o “Tramway” de Santo Amaro não representou um papel idêntico ao das demais linhas de bondes da cidade; ao invés de um povoamento linear, deu nascimento a uma série de núcleos, formados em torno dos pontos de parada, a exemplo do que ocorreu com o antigo “Tramway da Cantareira”.

Por isso mesmo, a “Planta Topográfica do Município de São Paulo”, organizada pela Sara do Brasil, S. A. (1930), registra apenas

dois núcleos isolados — o de *Indianópolis* e o da *Vila Uberabinha*, situados respectivamente a Leste e a Oeste da citada linha de bondes, ainda visivelmente pouco habitados. Nada informa a respeito do Brooklyn Paulista porque, nessa época, fazia parte êle do então município de Santo Amaro.

O desenvolvimento de Indianópolis e do Brooklyn Paulista teve lugar a partir de 1940, a exemplo do que se verificou noutros setores da cidade. E tal fato pode ser comprovado por alguns dados estatísticos correspondentes aos últimos recenseamentos e referentes à população.

Os bairros em estudo fazem parte de dois subdistritos — o de *Indianópolis* e o de *Ibirapuera*, cuja população foi a seguinte nas duas décadas anteriores (em habitantes):

| A N O S   | INDIANÓPOLIS | IBIRAPUERA |
|-----------|--------------|------------|
| 1934..    | 7 492        | —          |
| 1940..... | 10 790       | 7 571      |
| 1950.. .. | 28 710       | 27 390     |

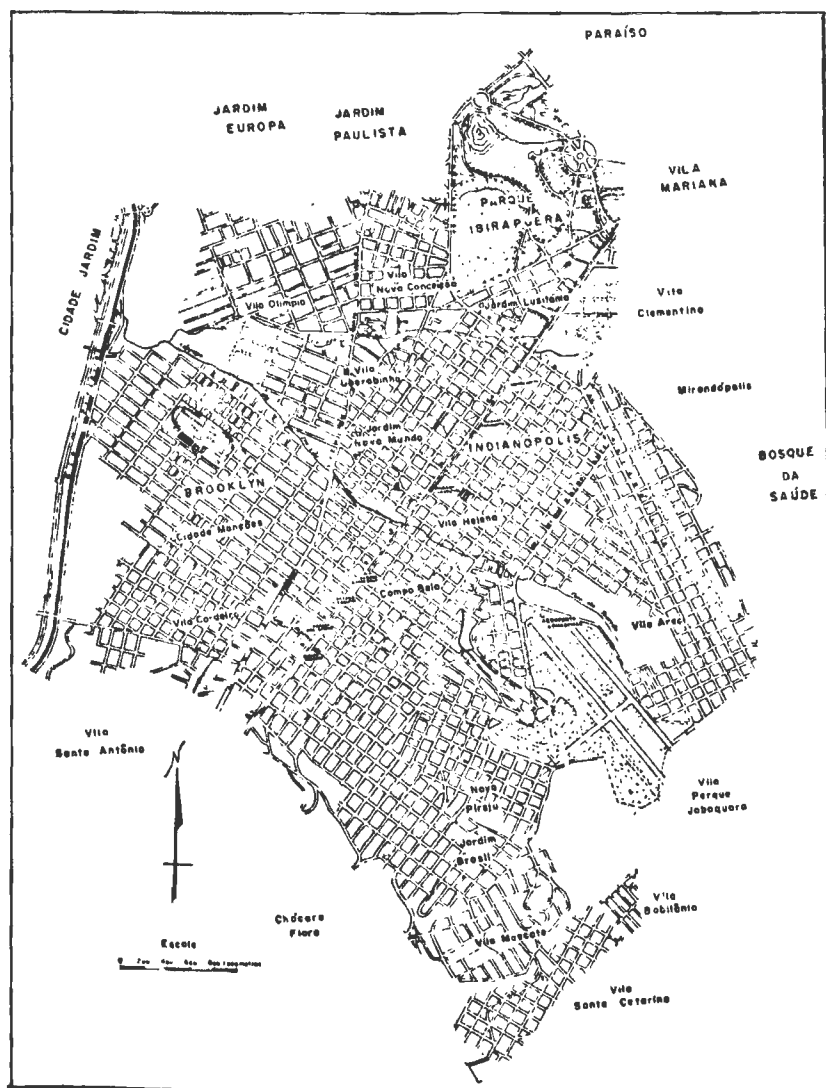
Em 1934, o atual subdistrito de Ibirapuera (em que se inclui o Brooklyn Paulista) fazia parte do município de Santo Amaro.

Quanto à densidade demográfica, Indianópolis passou de 1 383 hab/km<sup>2</sup> em 1940 para 2 322, ao passo que Ibirapuera passou de 200 para 515 hab/km<sup>2</sup>.

O alargamento e o asfaltamento da atual *Avenida de Santo Amaro* veio transformá-la no verdadeiro eixo dos bairros em estudo, intensificando notavelmente o povoamento, graças às facilidades de ligação entre êles e o Centro da cidade, através de ônibus e de “lotações”.

Já o mesmo não sucedeu com a chamada *Auto-Estrada* que vai ter a Interlagos (região de Santo Amaro), construída por uma empresa particular por volta de 1929. No setor por ela servido só muito recentemente se vem registrando um povoamento maior.

Outro fator de importância para o rápido desenvolvimento dessa área deve ser considerado o *Aeroporto de Congonhas*, construído junto à referida Auto-Estrada (atual Ave-



*Vila Nova Conceição, Brooklyn Paulista, Indianópolis e áreas próximas.*

nida Washington Luís). Trata-se de uma iniciativa de caráter particular, concluída em 1936, que foi logo depois aproveitada pelo Governo do Estado, o qual ali empreendeu, em época recente, importantes melhoramentos, transformando-o num grande e moderno aeroporto, à altura do extraordinário movimento que apresenta.

Indianópolis, Brooklyn Paulista e outros bairros menores (como Vila Nova Conceição) caracterizam-se por serem predominantemente *bairros residenciais* da classe média, embora há poucos anos atrás possuísem uma fisionomia suburbana. Com a melhoria das comunicações e o conseqüente aumento verificado na sua população, passaram a integrar-se completamente na vida da cidade, além de adquirir novas funções, particularmente a *função industrial*.

Devido ao ambiente suburbano e semi-rural, que os caracterizava até pouco tempo, vieram a instalar-se em suas principais vias numerosos *restaurantes* campestres, "*dancings*" e "*boites*", tal como ocorreu na região da Cantareira e noutros pontos da periferia urbana. Ao mesmo tempo, *clubes* recreativos e esportivos ali se foram fixar, como também *estabelecimentos hospitalares*, atraídos pelos preços relativamente baixos dos terrenos e dos largos espaços desocupados.

Embora já importante, a *função industrial* não chegou a alterar completamente o caráter residencial de tais bairros. As fábricas existentes (produtos químicos e farmacêuticos, metalurgias, artigos de eletricidade, etc.), estão bastante dispersas, não chegando a formar propriamente um núcleo fabril.

No que se refere à *função comercial*, nota-se já a formação de um núcleo de comércio varejista de relativa importância, localizado no Largo de Moema, junto ao ponto de parada da linha de bondes, como também no trecho inicial da Avenida Santo Amaro.

A *estrutura urbana* desses bairros apresenta uma sensível uniformidade, que se deve, antes de mais nada, ao traçado das vias públicas; do Parque Ibirapuera até Santo Amaro, numa distância linear de cerca de 8km e numa faixa de aproximadamente 4km de largura, os arruamentos caracterizam-se por obedecerem a um traçado geométrico perfeito, sendo os quarteirões constituídos ora por quadrados de 100m de lado (Brooklyn Paulista, em seu trecho antigo, Indianópolis, Moema, Vila Helena, Vila Uberabinha, etc.), ora por retângulos de 100 por 200m (no chamado Brooklyn Novo, a Oeste da Avenida de Santo Amaro).

O relevo quase tabular das colinas e dos terraços fluviais favoreceu bastante tal traçado, que deixa de ser regular apenas nas proximidades das duas antigas estradas de rodagem — a Auto-Estrada (Avenida Washington Luís) e a Avenida de Santo Amaro.

A *paisagem urbana* vê-se interrompida em sua continuidade pelos diversos vales pertencentes aos córregos que,

descendo do Espigão Central, vão ter ao rio Pinheiros, pela margem direita; nêles encontram-se “vazios” do povoamento. No dia, porém, em que tais pequenos cursos de água forem devidamente canalizados, o casario estender-se-á de maneira contínua e compacta até Santo Amaro.

Como ocorre na maior parte dos bairros novos da Capital paulista, numerosas são as ruas que não dispõem de qualquer melhoramento urbano, sem conhecer a pavimentação ou a iluminação pública, sem gozar das vantagens de uma rede de água e de esgotos. É que o crescimento excepcionalmente rápido de tais bairros (como de tantos outros) não tem sido acompanhado no mesmo ritmo pelas providências dos poderes públicos, registrando-se apenas soluções parciais e precárias para os angustiosos problemas que afligem as populações que ali vivem.

A êste propósito, cumpre acentuar que as emprêsas loteadoras preocuparam-se exclusivamente com a abertura das ruas e a venda dos lotes (a prestações e a preços vantajosos), o que não aconteceu nos chamados “bairros-jardins”, típicos de classes mais abastadas, cujos preços elevados dos terrenos foram compensados por melhoramentos urbanos (pelo menos água encanada e rede de esgotos).

Sendo bairros de formação recente e onde predomina a classe média, as casas de residência caracterizam-se pelo seu bom aspecto, sendo muitas delas construídas isoladamente em relação às construções vizinhas e com jardins à frente. Particularmente a Avenida República do Líbano (antiga Avenida Indianópolis) destaca-se pelo grande número de ricas residências, quando não verdadeiros palacetes, sobretudo no trecho compreendido entre o Parque Ibirapuera e a Avenida Washington Luís.

Na paisagem urbana local, sobressai um dos mais belos e atraentes recantos da metrópole paulista: é o *Parque Ibirapuera*, durante muitos anos um simples bosque artificial, mas hoje dispondo de jardins, lagos e modernas construções de cimento armado, resultado do plano de Oscar Niemeyer para abrigar a Exposição do Quarto Centenário da cidade. Completam-no o grandioso e arrojado *Monumento das Bandeiras*, de autoria de Vítor Brecheret, e o imponente *Obelisco* que relembra a Revolução Constitucionalista de 1932 e guarda os despojos de seus heróis.

Mais além, destaca-se também o já citado *Aeroporto de Congonhas* cujas modernas construções vieram valorizar extraordinariamente o setor em estudo. Trata-se de uma espécie de magnífico “hall” de entrada da Capital paulista para todos quantos a alcancem por via aérea, procedentes do país ou do estrangeiro.

## *Os bairros de Sudoeste*

Dentro ainda da Zona Sul, mas em seu setor Sudoeste, aparece um importante grupo de bairros que se estendem desde a periferia do Centro até as margens do rio Pinheiros. É ali que se encontram os bairros da Consolação, de Higienópolis, da Vila América ou da Avenida Paulista, do Jardim Paulista, do Jardim América, Jardim Europa, Itaim, Cerqueira César e Pinheiros.

Os dois primeiros — *Consolação* e *Higienópolis*, constituem uma subunidade dentro desse setor. Localizam-se nas colinas e no espigão divisor do ribeirão Saracura (atualmente canalizado e contendo em seu vale extenso trecho da Avenida Nove de Julho) e do ribeirão Pacaembu (igualmente canalizado e em cujo vale se alonga a Avenida Pacaembu).

Segue-se a área que está sob a influência da *Avenida Paulista* (Vila América e Cerqueira César), localizada sobre o grande Espigão Central e suas abas, desde a Rua do Paraíso até o Alto do Sumaré, linha de “divortium aquarum” entre a vertente do Tamanduateí e do Tietê, para o lado Norte, e a vertente do Pinheiros, para o lado Sul.

Os demais bairros atrás citados — *Jardim América*, *Jardim Europa*, *Jardim Paulista* e *Itaim*, belos exemplos de “bairros-jardins” da metrópole paulista, situam-se nas colinas de suaves declividades e nos terraços da vertente da margem direita do rio Pinheiros.

São três áreas distintas, dentro do setor Sudoeste, que diferem não somente por suas origens, estrutura e paisagem urbana, como também pelas características de seu sítio.

Nos bairros da *Consolação* e de *Higienópolis*, as colinas elevam-se paulatinamente desde o Centro da cidade até o Espigão Central, através de rampas não muito fortes e de uma série de escalonamentos ou patamares.

No início da Rua da Consolação encontra-se a cota de 756m de altitude e junto à Igreja Matriz a de 760m, conservando-se mais ou menos esta última cota até à esquina da Rua Maria Antônia, onde surge a primeira rampa mais forte, que vai até à Rua Piauí (783m). Desse ponto em diante, até o topo do Espigão, após pequeno trecho quase



plano, a Rua da Consolação passa a vencer nova rampa, da Rua Sergipe até à Rua Coronel José Eusébio, atingindo os 795m no portão do Cemitério, para finalmente alcançar a cota de 815m no trecho entre a Rua Maceió e a Avenida Paulista.

Registra-se, por conseguinte, um desnivelamento de cerca de 60 metros entre os pontos extremos citados, numa extensão aproximada de 2 500 metros.

A área que se encontra sob a influência da *Avenida Paulista* (Vila América e Cerqueira César) assenta-se diretamente sobre o Espigão Central, embora abranja trechos das duas vertentes, sobretudo a do rio Pinheiros. Salvo no tôpo (que corresponde exatamente à importante e aristocrática artéria), a declividade é bastante acentuada, ao contrário do trecho anterior. Basta dizer que a porção restante da Rua da Consolação, localizada na vertente do Pinheiros, numa extensão de apenas 1 300 metros, vai da cota de 815m (*Avenida Paulista*) até a de 750m (Rua Estados Unidos), acusando um desnível de 65 metros.

As ruas que descem para a baixada do rio Pinheiros — Ruas Haddock Lobo, Augusta, Peixoto Gomide, Pamplona, etc., — possuem também rampas muito pronunciadas, a partir da *Alameda Santos*, convindo observar que o maior desnivelamento se registra na *Alameda Rocha Azevedo*.

Já o mesmo não acontece com a *Avenida Rebouças*, na qual os cortes e terraplenagens vieram a torná-la muito menos íngreme. De outro lado, a *Avenida Nove de Julho* ocupa um lugar à parte, desde que vence o Espigão Central através de seus dois túneis, o que lhe deu uma topografia suavemente ondulada. Por isso mesmo, são essas duas avenidas as que, juntamente com a *Avenida Paulista*, suportam o mais forte trânsito na área em aprêço, quer de automóveis, quer de ônibus e caminhões.

Os *bairros-jardins* localizam-se num sítio urbano inteiramente diverso dos anteriores, numa área quase inteiramente plana correspondente à planície do rio Pinheiros.

De fato, o Jardim América está na sua maior parte assentado na cota de 745m (que é a altitude das Ruas Atlântica, Guadalupe Colômbia, Canadá, etc., e da própria *Avenida Brasil*), mal chegando a 3 metros os desnivelamentos ali existentes.

No Jardim Paulista, as diferenças de nível são um pouco maiores, oscilando as cotas entre 745m (*Avenida Brasil* e ruas próximas) e 740m (trecho da Rua Maestro Elias Lobo). O mesmo se dá com o Itaim,

localizado entre dois pequenos afluentes do Pinheiros, pois a Rua Bibi está a 735m e o trecho final da Rua Tabapuã encontra-se na cota de 730m.

Os maiores desníveis são registrados no Jardim Europa, se bem que não ultrapassem 10 metros. Com efeito, a cota de 740m corresponde às Ruas Áustria, Alemanha, Portugal, França, etc., ao passo que as Ruas Rússia, Bélgica e o trecho final da Avenida Europa se encontram na cota de 730m.

## *Consolação e Higienópolis*

O bairro da *Consolação* veio a se formar tendo como eixo um movimentado caminho de tropas, que punha a cidade de São Paulo em contato com as vilas de Sorocaba e Itu, passando pelo antigo aldeamento de índios de Pinheiros, e através delas com o extremo Sul do país. Assim nasceu a atual Rua da Consolação.

O monumento erigido há algumas décadas junto ao Obelisco do tradicional Largo do Piques, ponto inicial desse caminho de tropas, procurou perpetuar, através dos azulejos desenhados por Wasth Rodrigues, um tipo de transporte que desempenhou papel primordial na vida econômica do Brasil até o início da era das vias férreas.

Todavia, enquanto representou esse papel de via de saída ou de entrada da Capital paulista, escasso foi o povoamento ao longo da artéria nascente, pois até o início da década de 1880-90 continuava a ser a Igreja da Consolação um dos limites da área urbana, tal como já observara Luís D'ALINCOURT em 1818(6).

É o que se pode verificar, consultando a planta da cidade, mandada executar pela Companhia Cantareira (1881), onde se observa um povoamento puramente linear ao longo da Rua da Consolação, que mal ultrapassava a Igreja Matriz. Aliás, a paróquia da Consolação somente foi criada em 1870, tendo sido desmembrada da de Santa Ifigênia(7).

Por outro lado, quando a Câmara Municipal cogitou, em 1855, de construir um *Cemitério* no então Campo Redondo (atual Praça Princesa Isabel), contra tal idéia se levantou o Dr. Carlos Frederico Rath, mostrando os inconvenientes da medida e sugerindo fôsse esco-

(6) D'ALINCOURT (Luís), *Memória sobre a Viagem do Porto de Santos à Cidade de Cuiabá*, Livraria Martins, São Paulo, 1953, pág. 43.

(7) Cf. MARQUES (M. E. de Azevedo), *Apointamentos*, tomo I, Livraria Martins, São Paulo, 1954, pág. 197.

lhido o "alto da Consolação, lugar bastante afastado da cidade e sem moradores(8)" — sugestão que acabou por ser aceita e efetivou-se em 1858.

Mais ainda: em 1878, em terras da chácara pertencente ao Major Benedito Antônio da Silva, no alto da Consolação, foi iniciada a construção do primeiro *Reservatório de Águas* da cidade, a cargo da Companhia Cantareira(9).

O loteamento de várias chácaras (como, por exemplo, a de Martinho da Silva Prado, na década de 1880-90) ocasionou um rápido povoamento do bairro, tal como ocorrera com outros próximos ao velho Centro — Liberdade, Bela Vista e Santa Ifigênia. Posteriormente, a abertura da Avenida Paulista (1891) e a sua ligação com a Rua da Consolação, seguida pela instalação da linha de bondes, vieram incentivar ainda mais tal desenvolvimento, fazendo com que, ao iniciar-se o século XX, o bairro aparecesse já povoado em sua maior parte.

O censo de 1872 registrou para a paróquia da Consolação uma população de 3 357. No entanto, o de 1886 acusou a presença de 8 269 habitantes(10).

Ao iniciar-se o século atual, MOREIRA PINTO descreveu a Rua da Consolação como sendo "pouco larga, extensa, tortuosa, algum tanto plana no princípio, em ladeira depois e quase plana no fim", percorrida em toda sua extensão por duas linhas de bondes. Nela ficavam "o Velódromo Paulista, o Seminário da Glória, a Matriz da Consolação, o Cemitério Velho, o Hospital do Isolamento e os palacetes do Dr. Nicolau Queirós e do Sr. Antônio Queirós(11)".

De maneira idêntica ao que ocorreu com a Liberdade, o bairro da Consolação surgiu como *bairro residencial* de classes média e modesta, se bem que palacetes de construção mais apurada viessem a surgir em algumas de suas ruas (Augusta, Frei Caneca, Bela Cintra), denotando a fortuna de seus proprietários. Hoje, embora tal característica continue presente, tem assistido ao crescente desenvolvimento da *função comercial* sobretudo nas Ruas da Consolação e Augusta, como também, embora menos caracterizada, da *função industrial* (oficinas, "ateliers", garagens, algumas fábricas).

(8) Cf. MARTINS (Antônio Egídio), ob. cit., vol. II, pág. 5.

(9) Cf. MARTINS (Antônio Egídio), ob. cit., vol. II, pág. 145.

(10) Cf. COMISSÃO CENTRAL DE ESTATÍSTICA, *Relatório* (1888), pág. 9.

(11) PINTO (Alfredo Moreira), *A Cidade de São Paulo em 1900*, pág. 247.

Muito bem definida, entretanto, é sua *função cultural*, de maneira particular na área compreendida entre a Igreja Matriz e a Rua Piauí, se a estendermos até às fronteiras de Higienópolis e Vila Buarque.

Basta lembrar a presença do conjunto de edifícios pertencentes à *Fundação Mackenzie* (localizados na antiga Chácara Lane), dos que abrigam a *Faculdade de Filosofia* “*Sedes Sapientiae*” e o *Colégio das Cônegas de Santo Agostinho* (da Rua Marquês de Paranaguá até à Rua Caio Prado), do *Colégio Visconde de Porto Seguro* (antiga Escola Alemã), da *Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras* e da *Faculdade de Ciências Econômicas e Administrativas* da Universidade de São Paulo, do *Colégio Rio Branco*, da *Faculdade de Arquitetura e Urbanismo* da citada Universidade e, já em plena Vila Buarque, a *Escola de Sociologia e Política*.

Denotando a transformação por que tem passado em suas funções, a população do subdistrito da Consolação tem permanecido mais ou menos estacionária nos últimos anos, conforme atestam as cifras seguintes:

| A N O S   | HABITANTES |
|-----------|------------|
| 1934..    | 30 299     |
| 1940..... | 32 858     |
| 1950..... | 35 718     |

Como se vê, registrou-se um aumento, embora bastante modesto. É que a transformação de antigas residências em casas de comércio, oficinas, “ateliers” e estabelecimentos de ensino foi compensada pela construção de numerosos prédios de apartamentos, particularmente nas Ruas Augusta, Frei Caneca e algumas transversais da Rua da Consolação.

No que se refere à *estrutura*, o bairro da Consolação apresenta-se com características semelhantes às do da Liberdade. Tendo por base duas vias principais — as Ruas da Consolação e Augusta (já um tanto irregulares em seu traçado), estendem-se numerosas outras ruas, paralelas e transversais, sem obedecer a qualquer plano orgânico. Reflete essa irregularidade o arruamento de várias chácaras situadas à margem de antigos caminhos, realizado sem que o presidisse nenhum critério. Daí uma sensível falta de entrosamento de muitas

dessas vias públicas, como a heterogeneidade que se registra quanto à extensão e a forma dos quarteirões.

Curioso será acentuar que os últimos loteamentos levados a efeito nessa área tiveram lugar em trechos próximos ao Centro, em terrenos do antigo Velódromo e nas vizinhanças da atual Avenida Nove de Julho. Conseqüentemente, as edificações têm em geral menos de 20 anos junto à citada avenida e menos de 30 anos no antigo Velódromo, ao passo que as construções da maior parte do bairro remontam aos fins do século XIX e início do atual.

As diferenças existentes quanto à época dos edifícios e aos tipos de loteamento, juntamente com a presença de grandes construções que abrigam estabelecimentos de ensino (algumas delas localizadas no meio de espaços ajardinados) são os responsáveis por muitos contrastes registrados na *paisagem* do bairro da Consolação.

Enquanto na maior extensão da Rua da Consolação ainda preponderam as casas antigas, o mesmo não acontece em relação às Ruas Augusta e Frei Caneca, onde numerosos prédios de apartamentos vieram substituir antigos sobrados, casas geminadas e outras construções de mais de meio século. Apenas em seu trecho inicial, a velha artéria que deu nome ao bairro apresenta uma seqüência quase ininterrupta de magníficos arranha-céus, que fazem parte integrante do bloco impressionante que caracteriza a Área Central da cidade; e, no meio deles, em posição ímpar, destaca-se o imponente edifício da *Biblioteca Municipal*, cuja silhueta reproduz uma avantajada estante de livros.

Em ligação estreita com a Consolação, estende-se um outro bairro totalmente diferente — o de *Higienópolis*, que nasceu como bairro residencial das classes abastada e média, em posição mais elevada, a refletir uma tendência em voga em fins do século XIX e a exemplo do que se verificou noutras áreas da cidade em expansão (Vila Mariana, Paraíso, Vila América, alto da Consolação).

Coube a Martinho Burchard realizar o arruamento e o loteamento, na década de 1890-1900, da vasta gleba de terras situada entre a Rua da Consolação e o vale do ribeirão Pacaembu. O novo bairro, com seu nome atraente e tão significativo, surgiu nos 550 000m<sup>2</sup> que até então haviam ficado à margem da expansão urbana, passando a contar com uma larga avenida — a Avenida Higienópolis (cujo trecho final constituía uma espécie de terraço — o de Saint-Germain,

dominando magnífico panorama), além de importante artéria — a Rua Itatiaia, que nada mais é do que a atual Avenida Angélica, no trecho compreendido entre aquela avenida e a Avenida Paulista. Com tais bases foi que se abriram numerosas ruas novas, que lhes são paralelas ou transversais, a maior parte delas com designações em que se homenageiam os Estados brasileiros. Foi somente mais tarde que se fez a ligação da mencionada Rua Itatiaia com o bairro de Santa Cecília (na atual Praça Marechal Deodoro), vindo a surgir movimentada artéria que é hoje a Avenida Angélica.

Conhecendo o novo bairro quando não tinha mais do que dez anos de existência e designando-o pelo nome de *Boulevard Burchard*, ALFREDO MOREIRA PINTO não pôde esconder seu entusiasmo e deixou-nos estas palavras, que bem merecem ser transcritas na íntegra(12):

“Esplêndido, magnífico, belíssimo, tais foram as exclamações que irromperam dos meus lábios ao visitar êsse “boulevard”, criação recente do infatigável Sr. Martinho Burchard, um teuto-paulista, um empreendedor arrojado, um verdadeiro “yankee”.

Êsse “boulevard”, único que existe em São Paulo, fica no bairro da Consolação, a talvez uns 50 metros acima da cidade, oferecendo de todos os pontos em que está situado os mais risonhos e encantadores panoramas.

Prende-se aos bairros da Consolação e Santa Cecília, tem uma extensão de 550 mil metros quadrados e é percorrido pelos bondes de Higienópolis.

É cortado pela Avenida Circular, que o põe em comunicação com a Avenida Paulista e com os bairros das Palmeiras, dos Campos Elísios e da Liberdade.

Suas ruas, em número de 14, são retas, largas, perpendiculares umas às outras, tôdas caprichosamente arborizadas, com plátanos, magnólias, catalpas, carvalhos e com os nomes de Itatiaia, Itambé, Sabará, Cubatão, Aracaju, Itacolomi, Bahia, Maranhão, Sergipe, Piauí, Alagoas, Mato Grosso e Goiás.

Delas a mais bonita, por sua largura e extensão, é a Itatiaia, arborizada, reta, tendo uma pequena curva quase no fim, plana, terminando em uma ligeira ondulação. Tem 20 metros de largo sobre dois e meio quilômetros de comprimento.

Tem o “boulevard” duas praças: a do Piauí(13) e a de Santa Lúcia(14), esta no entroncamento de cinco ruas, e o belo terraço *Saint Germain*, de onde se avistam os bairros das Perdizes, do Ó, de Santana,

---

(12) PINTO (Alfredo Moreira), ob. cit., págs. 250–251.

(13) Atual Praça Vilaboim.

(14) Atual Praça Buenos Aires.

a Serra da Cantareira e muito próximo uma série de morros, que se recostam uns sôbre outros(15).

Possui atualmente o "boulevard" muitas casas apalacetadas, luxuosas, de diferentes gostos, em meio de poéticos jardins ou de verdejantes parques.

Deve em futuro bem próximo êsse belo "boulevard" ser um ponto obrigado de passeio para os "touristes" que procuram São Paulo".

Surgindo como um bairro residencial de gente rica, Higienópolis destacou-se, desde sua formação, pela regularidade do traçado, boa pavimentação e arborização de suas vias públicas, como também pela existência de finas residências, verdadeiros palácios construídos no meio de jardins, a lembrar certas mansões da França, onde foram instalar-se alguns dos magnatas do café e ricos comerciantes. Como bairro aristocrático da Paulicéia substituiu o de Campos Elísios, ultrapassando-o em beleza e bom gosto; e nessa posição manteve-se durante todo o primeiro quartel do século XX.

Unânime é o testemunho de quantos conheceram São Paulo em tal período, particularmente os estrangeiros, que não regatearam elogios ao se referirem ao bairro de Higienópolis(16), cuja principal artéria — no dizer de BERTARELLI — "podia competir vitoriosamente com as mais belas vias públicas das cidades européias(17)".

Essa função residencial prepondera ainda, embora alguns estabelecimentos comerciais (destinados à venda de quadros e antiguidades, por exemplo) se tenham instalado em antigas casas de residência da Avenida Angélica. Merece registro o fato de, até o presente, sem que houvesse qualquer preocupação de zoneamento, ser escassa a penetração de casas de comércio e de oficinas e "ateliers", bem ao contrário do que sucedeu noutros bairros residenciais — fato que pode ser explicado pelo alto preço dos imóveis e pelas características da população que ali habita.

Higienópolis é um dos bairros que mais rapidamente se vem transformando em sua fisionomia. Já são poucos os

(15) Evidentemente, o autor refere-se à vertente esquerda do vale do Pacaembu.

(16) Cf. WRIGHT (Marie R.), *The New Brazil*, Filadélfia, 1907, pág. 212; e WALLE (Paul), *Au Brésil — De l'Uruguay au Rio São Francisco*, Paris, 1910, pág. 152.

(17) BERTARELLI (Ernesto), *Il Brasile Meridionale* (1914), pág. 46.

exemplos que restam das soberbas mansões construídas há mais de 50 anos e de que a residência da família Prado (Vila Veridiana) pode constituir um símbolo. A maior parte desapareceu para ceder lugar a arranha-céus destinados a conter apartamentos, que se sucedem quase sem interrupção. Em consequência, vem-se registrando a penetração cada vez maior de elementos pertencentes à classe média ou, senão, menos abastada do que as que caracterizavam o bairro até 1940, aproximadamente(18).

Tal proliferação incessante dos prédios de apartamentos já ocasionou uma reação da parte de muitos de seus antigos moradores, nada satisfeitos com a ininterrupta supressão dos parques e espaços ajardinados que davam tanto encanto ao bairro, noutros tempos. Não é só: cria problemas, cada vez mais sérios, no que se refere ao abastecimento d'água e especialmente à rede de esgotos, construída para um número infinitamente menor em relação àquele que atualmente precisa atender.

Tudo isso serve para evidenciar a falta que faz e os inconvenientes que gera o fato de não existir um plano urbanístico capaz de regulamentar o crescimento da metrópole, assim como as transformações verificadas na paisagem urbana.

## *Nos domínios da Avenida Paulista*

O espigão divisor dos rios Tietê e Pinheiros — que os antigos conheciam pelo nome de *Alto do Caaguaçu* — contém hoje uma das mais belas avenidas da metrópole — a *Avenida Paulista* e constitui a espinha-dorsal de um bairro aristocrático. Sua história ainda não tem 70 anos.

Deve-se sua abertura à iniciativa de um cidadão uruguaio radicado em São Paulo — *Joaquim Eugênio de Lima*, que se associou a dois outros elementos empreendedores dedicados aos negócios imobiliários — José Borges de Figueiredo e João Augusto García.

Em 1890, depois de adquirirem várias glebas de terrenos, inclusive a *Chácara Bela Cintra*, num valor total de pouco mais de 100 contos de réis, os três sócios contrataram os serviços de um agrimensor para a

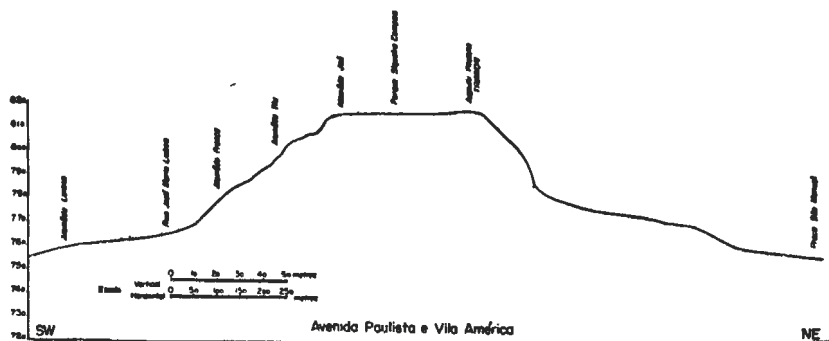
---

(18) O estudo de DONALD PIERSON — *Habitações de São Paulo — Estudo comparativo* (Revista do Arquivo Municipal, vol. LXXXI, págs. 199-238), levado a efeito em 1941, demonstra bem o caráter das residências de luxo de Higienópolis, do Pacaembu e do Jardim América, em forte contraste com as moradias paupérrimas do Bexiga, da Mooca e do Canindé.



execução dos trabalhos da nova via pública(19), fazendo realizar obras de terraplenagem, arruamento, pavimentação, arborização e abertura de vias transversais, entre as quais um grande atêrro de custo bastante elevado no local onde mais tarde se erigiu o chamado Trianon (fronteiro ao atual "Parque Siqueira Campos"), o que permitiu que a nova avenida se estendesse num mesmo plano desde a rua da Consolação à do Paraíso.

A 8 de dezembro de 1891 foi solenemente inaugurada a *Avenida Paulista*, com seus 30 metros de largura e 2 800 metros de extensão, passando desde logo a constituir um dos motivos de orgulho dos paulistanos.



O espigão da Avenida Paulista.

"Construída sôbre um espigão, no lugar de uma antiga fazenda e no ponto mais elevado da cidade, pois fica a 847 metros de altitude" — escrevia MOREIRA PINTO, em 1900 — rinha ela uns 50 prédios ao iniciar-se o século atual, todos êles recuados pelo menos 10 metros em relação ao alinhamento e separados por um espaço nunca inferior a 2 metros. "É esta avenida a mais importante da cidade. Plana, quase reta, tendo apenas duas ligeiras sinuosidades, extensa, oferecendo dos dois lados esplêndidos panoramas, com prédios suntuosos, constitui ela justo orgulho dos paulistas quando a apresentam ao estrangeiro admirador de nossas inúmeras belezas naturais(20)".

Em 1908, foi pavimentada com asfalto, teve seus passeios alargados e remodelada a arborização, com o plantio de ipês, como se as críticas que lhe fêz MOREIRA PINTO(21) fôsssem inteiramente aceitas.

Uma das principais funções que a nova artéria passou a ter foi tornar-se um dos elos da primeira grande circular

(19) A respeito da Avenida Paulista encontram-se úteis subsídios em artigos publicados em "O Estado de São Paulo" (13 de junho de 1952 e 29 de novembro do mesmo ano), como na biografia de Eugênio de Lima ("Um pioneiro em São Paulo") — tudo de autoria de ROCHA AZEVEDO FILHO.

(20) PINTO (Alfredo Moreira), Ob. cit., págs. 251-252.

(21) Ob. cit., pág. 253.



Luís e o Colégio Dante Alighieri, o primeiro dirigido pelos padres jesuítas, o segundo pertencente a uma fundação de origem italiana).

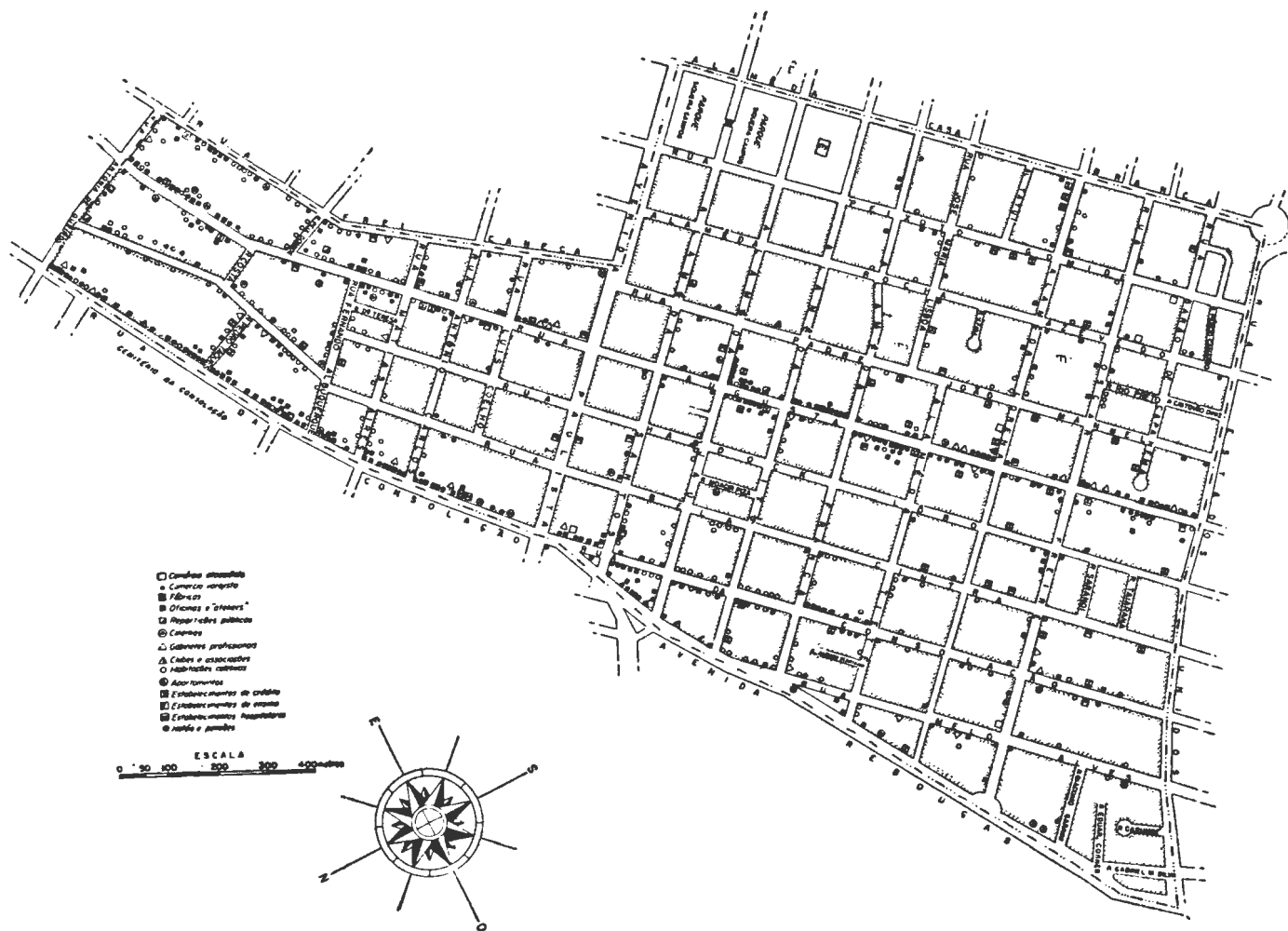
Na vertente do rio Pinheiros, numa rampa escalonada e de forte declividade, assenta-se a trama de ruas perpendiculares e paralelas à Avenida Paulista, num plano em xadrez, constituindo um bairro residencial predominantemente de classe média — a *Vila América*, denominação que aparece em plantas do início do século, mas que o povo parece não haver consagrado, já que designa tal porção da cidade ora pelo nome de *Avenida*, ora pelo de *Jardim Paulista*.

As várias ruas paralelas à Avenida Paulista (como as Alamêdas Santos, Jaú, Itu, Franca, Tietê e Loiena), assim como a maioria das que lhe são perpendiculares (Alamêda Rocha Azevedo, Rua Peixoto Gomide, Alamêda Casa Branca, Alamêda Campinas, Alamêda Eugênio de Lima) conservam sua função residencial da classe média, com a predominância de sobrados geminados, muitas vezes construídos em série, se bem que possam ser encontradas residências isoladas, algumas realmente ricas, sobretudo nas proximidades da Avenida Paulista.

Entretanto, a *função comercial* adquiriu grande importância em trechos pertencentes a essa área, localizados na Rua Pamplona e, especialmente, na Rua Augusta. Nesta última, na porção compreendida entre a Alamêda Jaú e a Rua Estados Unidos, a concentração comercial assumiu, nos últimos anos, proporções inesperadas, apresentando mesmo o aspecto de um Centro em miniatura, quer pelo número de casas de comércio das mais diversas especialidades, quer pela qualidade de tais lojas, quer pela presença de agências bancárias, cinemas e confeitarias. Das mais finas é a clientela dessa área comercial, preferida não só pelo tipo de lojas, como pela possibilidade de estacionamento de automóveis no próprio local.

Tal concentração comercial difere substancialmente de outros “centros” de bairros, porque sua clientela não é constituída apenas pelos moradores das vizinhanças, mas por gente que procede de bairros vizinhos. É que, nos “bairros-jardins” da vertente do Pinheiros (como o Jardim América, o Jardim Europa, o Jardim Paulistano, etc.), por força de determinação contratual das empresas loteadoras, é vedada a presença de casas de comércio ou estabelecimentos fabris.

A grande radial, aberta em 1939, — a *Avenida Nove de Julho*, que vence o Espigão Central através de seus dois



Planta funcional do subdistrito de Cerqueira César, em 1950. — As ruas Augusta e da Consolação destacam-se, nitidamente, entre as demais, pela complexidade de suas funções.

túneis paralelos, permitiu um acesso muito mais rápido aos bairros que se acham próximos da Avenida Paulista; apesar de suas duas vias e da sua largura, já começa a dar mostras de ser insuficiente para conter a intensidade do trânsito de veículos, pois é a principal via que une o Centro da cidade aos bairros da Zona Sul. Nos trechos em que foram aproveitadas ruas já existentes (como as Ruas Salvador Pires e Chile) continua a ser tipicamente residencial; e assim continuará, certamente, por ser uma radial destinada ao rápido escoamento do tráfego, não cortada por ruas transversais (salvo a Rua Estados Unidos) e sem possibilidade para o estacionamento permanente de veículos.

Tal como ocorre com a Avenida Higienópolis, a Avenida Paulista começa a assistir à invasão dos *prédios de apartamentos*, construídos em cimento armado e com muitos andares, fato que se torna mais marcante nas proximidades das suas mais importantes transversais — a Avenida Brigadeiro Luís Antônio, a Rua Augusta e a Rua da Consolação.

A substituição dos palacetes construídos no meio de grandes jardins pelos “arranha-céus” e, conseqüentemente, a completa transformação da paisagem urbana ao longo da Avenida Paulista constituem uma tendência generalizada, nos derradeiros anos, observada nos bairros que se haviam destacado como os mais finos, a partir de fins do século XIX e até à década de 1930–40. Um conjunto de fatores explica perfeitamente o fato: 1. a extraordinária valorização dos terrenos; 2. em conseqüência, a necessidade de obter lucros mais compensadores; 3. a decadência material de muitas dessas residências senhoriais, cuja construção remontava a mais de meio século; 4. a impossibilidade de alugá-los; 5. a circunstância de pertencerem a muitos herdeiros; 6. a difusão do sistema de construção de apartamentos em condomínio e a longo prazo; 7. a incessante inflação e conseqüente desvalorização da moeda. Em seu conjunto ou apenas um certo número de tais causas tem sido o responsável por essa transformação da fisionomia de largos trechos da metrópole paulista.

Daí a fase de transição por que passa a Avenida Paulista, onde as residências individuais vão, aos poucos, cedendo lugar aos elevados prédios de cimento armado. O mesmo fato se registra, embora em menores proporções, nas principais perpendiculares que se encaminham para a planície do rio Pinheiros. Todavia, nas demais ruas, ainda continuam a predominar os sobrados isolados ou geminados, típicos da classe média.

Na paisagem da área atravessada pela Avenida Paulista, lugar de destaque ocupa, desde longa data, o *Parque Siqueira*



O Hospital das Clínicas e um trecho do Jardim América (Foto da "E.N.F.A.", 1950).

*Campos*, que se assenta logo a Oeste dos túneis da Avenida Nove de Julho. Trata-se de verdadeira relíquia da antiga mata tropical que coroa o Espigão — o *Caaguaçu*, a “mata grande” de outros tempos, pequenino “pulmão” dêsse trecho da cidade, onde o paulistano pode refugiar-se sob a sombra das grandes árvores, recanto tranqüilo que se aloja no meio da agitação da cidade trilionária, com suas alamêdas asfaltadas e seus locais reservados para as crianças.

Cumprir conservá-lo tal como está, já que ampliá-lo é impossível, tanto mais que os grandes espaços ajardinados das antigas residências abastadas vão aos poucos desaparecendo, suplantados pelas estruturas de cimento armado.

Em íntima ligação com a Avenida Paulista encontramos ainda a *Vila Cerqueira César*, bairro que no conceito popular absolutamente não coincide com o subdistrito do mesmo nome. Localiza-se na encosta do Espigão Central voltada para a planície do rio Pinheiros, tendo por limites aproximados as Avenidas Rebouças e Dr. Arnaldo e a Rua Cardeal Arcoverde.

Suas origens remontam a um loteamento efetuado em fins do século passado por José Oswald de Andrade em terras da “Chácara Água Branca dos Pinheiros” e do “Sítio Rio Verde”, onde hoje se encontram os primeiros quarteirões da Rua Teodoro Sampaio (22). Em linhas gerais, seu traçado obedeceu ao de muitos outros bairros surgidos na mesma época, tendo sido destinado como zona residencial de classe média. A extensão da linha de bondes da “Light” da Rua da Consolação até o início da Rua Teodoro Sampaio (Cemitério do Araújo) e, posteriormente, até o então afastado bairro de Pinheiros, ocasionou seu rápido povoamento, tendo por eixo aquela radial — a Rua Teodoro Sampaio.

A função residencial continua ainda hoje a ser a predominante nesse bairro, embora numerosas casas de comércio se tenham estabelecido ao longo da Rua Teodoro Sampaio, dedicando-se à venda dos mais variados produtos, de maneira em geral modesta e com uma clientela puramente local, tal como acontece noutros bairros afastados do Centro.

Duas zonas se distinguem com certa nitidez na Vila Cerqueira César: a mais antiga, que tem por eixo a *Rua Teodoro Sampaio*, em

(22) Cf. ANDRADE (Oswald de), *Memórias*, em “O Estado de São Paulo”, 22 de novembro de 1953.





que vive uma população de nível de vida mais modesto; e a mais nova, estreitamente ligada à *Avenida Rebouças* (que passou a ter duas vias na década de 1930-40), área que foi urbanizada nos moldes dos "bairros-jardins" e, por isso mesmo, contém habitações de padrão superior. Daí o contraste existente entre ambas.

No trecho compreendido entre as duas artérias que vão ter ao bairro-subúrbio de Pinheiros — as Ruas *Teodoro Sampaio* e *Cardeal Arcoverde*, o traçado das ruas obedece a um plano geométrico, mas com quarteirões quadrangulares, cada um com cerca de 200m por 100. Tal traçado não condiz com a topografia, já que essa área corresponde à encosta meridional do Espigão; daí a forte declividade daquelas ruas e as ondulações de suas transversais, a exemplo do que também acontece na chamada Vila América. Retrata, porém, a mentalidade um tanto simplista dos urbanistas da época, que desconheciam o sistema de fazer com que as ruas obedecessem às curvas de nível, desenvolvendo-se através de rampas suaves, como foi realizado no Pacaembu e no Sumaré.

O mesmo traçado geométrico aparece no trecho dominado pela *Avenida Rebouças*, se bem que sem os mesmos inconvenientes, em virtude da topografia ser bastante mais favorável.

Quem percorre o bairro em estudo sente perfeitamente as duas fases de sua evolução ao observar os tipos de construção. No trecho mais antigo, o predomínio cabe às casas de aspecto modesto, geminadas quase sempre, construídas em série e destinadas a locação. Ao passo que, no trecho novo, são numerosos os palacetes de certo luxo, cercados de jardins, como não são raros os prédios de apartamentos.

Dois traços marcantes concorrem para caracterizar a Vila Cerqueira César. Em primeiro lugar, a presença em sua parte alta, junto à Avenida Dr. Arnaldo, de um verdadeiro *Centro Médico-Hospitalar*, que constitui o grandioso conjunto de edifícios em que se acham instalados o Instituto Adolfo Lutz (antigo Hospital de Isolamento), a Faculdade de Medicina, o Hospital das Clínicas e seus anexos, o Instituto Oscar Freire e a Faculdade de Higiene — todos integrados na Universidade de São Paulo. De outro lado, a presença de *Cemitérios*, quer junto à Avenida Dr. Arnaldo (Cemitérios do Araçá, do Santíssimo Sacramento e do Redentor, este último dos Protestantes), quer junto à Rua Cardeal Arcoverde (Cemitério São Paulo).

O crescimento espetacular da cidade de São Paulo, quanto à área ocupada e quanto à população, vem criando problemas de toda ordem, inclusive no que diz respeito aos *campos-santos*. Antes de mais nada, foram estes envolvidos pela expansão da metrópole e, de isolados que eram, passaram a ficar no meio de bairros residenciais. Além disso, já são insuficientes, em virtude do sistema dos jazigos perpétuos. O cemitério da Consolação já não mais possui espaços livres; o do Araçá está prestes a atingir o limite de sua capacidade; e o São Paulo, embora muito recente, caminha para o mesmo destino.

### *Os "bairros-jardins" da vertente do Pinheiros*

Na segunda década do século atual um notável empreendimento urbanístico veio dar à capital paulista um novo tipo de bairro. Queremos referir-nos ao *Jardim América*, bairro residencial de luxo criado por iniciativa da "Companhia City" (empresa de capitais ingleses fundada em 1912), que adquiriu a extensa gleba de terras planas localizada à margem esquerda do rio Pinheiros(23).

Trata-se de uma área de relevo tabular, constituída por terraços e planícies fluviais, na qual a citada empresa imobiliária, depois de drenar os trechos de várzeas, abriu novas vias públicas pavimentadas a asfalto e arborizadas, ao mesmo tempo que a provia dos indispensáveis serviços públicos (rede de águas, esgotos, luz elétrica e gás). Em face da topografia favorável, poderia a "Companhia City" ter adotado o plano clássico em xadrez; não o fez, porém (e aqui está o grande mérito da iniciativa), preferindo adotar o plano inorgânico, como se as ruas fossem as alamêdas de um vasto jardim. Fez mais: dividiu a gleba em grandes lotes (1 000m<sup>2</sup>, em média), determinando em seus contratos que as residências deveriam ser suficientemente afastadas da via pública e das vizinhas, ao mesmo tempo que proibiu a instalação, em tais terrenos, de qualquer tipo de atividade comercial ou industrial. Como é natural, embora a venda fôsse a prazo, o preço dos terrenos era elevado. Foi assim que, por volta de 1915-16, ganhou São Paulo um bairro residencial de luxo.

---

(23) Veja SARAIVA (Amadeu de Barros), *As recentes criações urbanas em São Paulo*, em "Arquitetura no Brasil", vol. V, n.º 29, Rio de Janeiro, junho-julho de 1926.

O desenvolvimento do *Jardim América* processou-se com certa lentidão nos primeiros 10 anos que se sucederam à sua criação; é que muitos proprietários haviam adquirido seus terrenos apenas para fins de especulação, à espera de uma garantida valorização. A partir de 1925, entretanto, intensificaram-se as construções e a década de 1930-40 assistiu à sua completa urbanização, passando a constituir um dos recantos mais aprazíveis da metrópole movimentada, onde a beleza de suas ruas ensombradas e sinuosas se casa admiravelmente bem com os modernos e luxuosos palacetes construídos no meio de jardins bem cuidados.

O exemplo frutificou, sem demora. Seguindo a mesma orientação, pelo menos em sua parte urbanística, outras empresas imobiliárias promoveram o loteamento de novas áreas, quer na própria planície aluvial do Pinheiros, quer nas colinas que se erguem à sua margem esquerda. E assim vieram a formar-se o *Jardim Europa*, o *Jardim Paulista*, o *Jardim Paulistano* e a *Cidade-Jardim*, além de outros mais, hoje simplesmente arruados.

Em seu conjunto, os “bairros-jardins” formam um dos mais homogêneos trechos da cidade no que se refere às funções, à estrutura e à paisagem urbanas.

São bairros exclusivamente residenciais de classe rica, sem que outra qualquer função com esta coexista, salvo quanto a clubes esportivos e sociais; mesmo assim, incluem-se êstes entre os melhores e mais bem freqüentados da Capital, como acontece com o “Clube Paulistano”, a “Sociedade Harmonia de Tênis” e o “Esporte Clube Pinheiros”, cujos salões e campos de esportes reúnem a aristocracia paulistana.

Refletindo as características de tais bairros, a densidade demográfica é bem menor do que a de outros bairros residenciais próximos. A população que nêles vive, por outro lado, caracteriza-se por ser homogênea quanto ao alto padrão de vida, mas heterogênea quanto à sua composição, pois ali encontramos representantes de velhas estirpes paulistas, enriquecidos pelo café ou pelo comércio e a indústria, ao lado de inúmeros estrangeiros (sobretudo ingleses e norte-americanos), donos ou altos funcionários de empresas ou estabelecimentos de crédito, cuja vida se processa num círculo mais ou menos fechado, bem ao contrário do que sucede com os estrangeiros que habitam os bairros mais pobres ou de classe média.



*Jardim Europa e os loteamentos de além-Pinheiros (Foto da "Cruzeiro do Sul", 1952).*

O traçado inorgânico das vias públicas, que se alongam através de graciosas sinuosidades e apresentam uma arborização uniforme, ao lado dos tipos de construção preferidos (que são dos mais variados — clássico, normando, colonial e moderno ou funcional) vem completar a perfeita individualização da paisagem de tais “bairros-jardins”.

Na margem esquerda do rio Pinheiros, em contato com êsses bairros aristocráticos, ergue-se o Hipódromo do *Jockey Clube* de São Paulo, de recente construção e que veio substituir a velha pista de corridas situada na Mooca. Faz parte da Cidade-Jardim, ainda hoje escassamente povoada.

Para além da Cidade-Jardim, a especulação imobiliária criou muito recentemente uma série de novos bairros — o *Jardim Guedala*, o *Jardim Leonor* e o *Jardim Morumbi*, cuja planificação obedeceu aos mesmos métodos dos citados “bairros-jardins”. Aham-se nos limites da área urbanizada e constituem uma das “frentes pioneiras” da metrópole em marcha.

Trata-se de vasta área quase inteiramente despovoada, com um número insignificante de residências, mas que possui os principais melhoramentos urbanos (pavimentação a asfalto, água, esgoto, luz), em contraste com a maioria dos bairros periféricos das Zonas Norte e Leste, onde os loteamentos se limitaram exclusivamente à simples abertura de ruas, sem qualquer outro benefício para a população ali aglomerada.

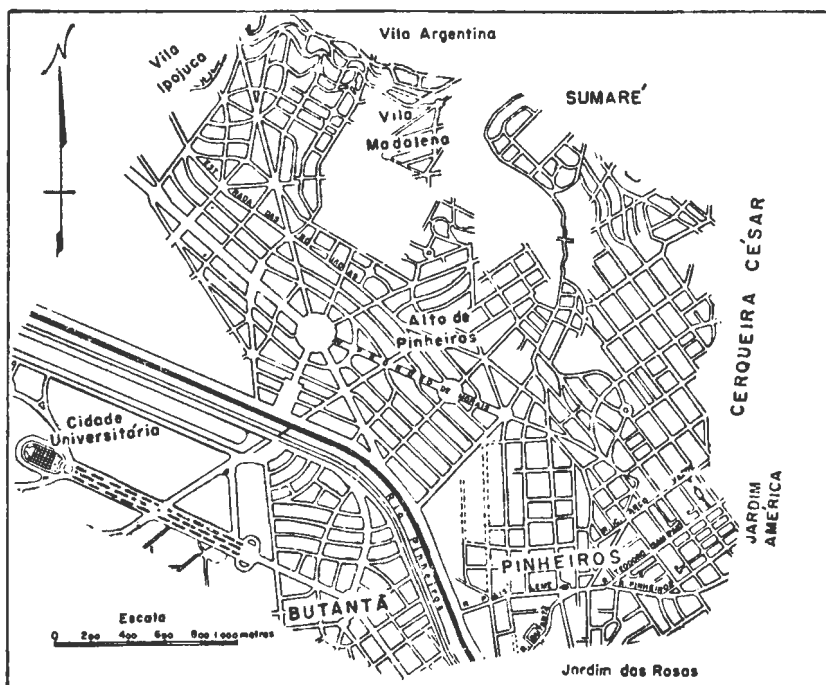
Em contraste com os “bairros-jardins” e contíguo a êles existe, no setor sudoeste, um bairro do tipo popular — o *Itaim* ou *Bibi*, oriundo do loteamento da antiga “Chácara do Itaim”, existente à margem direita do rio Pinheiros, entre a Vila Nova Conceição e o Jardim Europa. Localizado em zona de várzea e de baixos terraços, com drenagem insuficiente, tem sido uma vítima de inundações por ocasião das grandes chuvas. Surgiu na década de 1920-30 e foi rapidamente ocupado por uma população modesta ou de classe média.

Por isso mesmo, o bairro do Itaim constitui uma espécie de “ilha” no meio de outros bairros residenciais, pois difere substancialmente, por sua população e pela paisagem que apresenta, dos que o circundam, quer no setor dos “bairros-jardins”, quer no setor dominado pela Avenida de Santo Amaro.

### *Pinheiros, porta sul-ocidental da cidade de São Paulo (\*)*

O bairro-subúrbio de *Pinheiros* é um dos mais antigos núcleos periféricos da cidade de São Paulo. Depois de viver por muitos anos isolado, como simples etapa da estrada que demanda o Sul, viu-se definitivamente envolvido pelos tentáculos da metrópole trilionária.

Acha-se situado a WSW da cidade e assenta-se não longe do curso hoje retificado do rio Pinheiros. Seu núcleo principal (que tem por centro o Largo de Pinheiros) está localizado sobre um terraço fluvial, cuja altitude média oscila entre 725 e 750 metros. Mas o casario expande-se atualmente, quer em direção



*Pinheiros, Alto de Pinheiros e parte do Butantã.*

(\*) O presente estudo do bairro-subúrbio de *Pinheiros* foi elaborado por AROLDO DE AZEVEDO, com a colaboração de DIVA BELTRÃO DE MEDEIROS, DÓLI DE CASTRO FERREIRA e MYRIAN FRANÇA FERREIRA.

à várzea (720–725m), quer por sobre as colinas terciárias, cujas ondulações suaves alcançam as altitudes de 750–800 metros.

Suas origens remontam ao século XVI, quando os índios Guaianás deixaram a vila de São Paulo e ali ergueram uma nova aldeia, sob as vistas vigilantes do Padre José de Anchieta(24). Sobre o terraço que se ergue a cavaleiro do rio, na cota de 731 metros (atual Largo de Pinheiros) ergueu-se a primitiva igreja de *Nossa Senhora dos Pinheiros da Conceição*, hoje sob a invocação de Nossa Senhora do Monte Serrate, consolidando o núcleo nascente e atraindo povoadores brancos.

Tal igreja representou um papel muito importante para a sobrevivência do aglomerado, transformando-se em local de romarias da própria população paulistana. Já em 1608, a ata da sessão da Câmara de São Paulo referente a 6 de setembro informa que “não averia jemte pronta por resp.<sup>to</sup> da romaria de nosa snra. dos pinheiros”; e deixou de haver sessão no dia 8 de setembro de 1663 “por ser dia de nosa sra. dos pinheiros(25)”.

A par disso, sua posição geográfica, como porta de entrada ou de saída da vila, depois cidade de São Paulo, para todos quantos procediam do Sul ou para lá rumavam foi fator de não menor importância para assegurar a estabilidade da aldeia dos Pinheiros.

A pouco e pouco foram os indígenas sendo expulsos das suas terras. Em 1686, não iriam além de 16(26) e, ao findar-se o século XVIII, “os infelizes indígenas, descendentes dos antigos donos das terras, não possuíam quase nada mais(27)”.

SAINT-HILAIRE, quando a conheceu ao término da segunda década do século XIX, viu apenas “casas esparsas e construídas inteiramente como as dos luso-brasileiros”, tôdas “muito pequenas e em mau estado de conservação”, estando algumas

(24) Cf. DEUS (Frei Gaspar da Madre de), *Memórias para a História da Capitania de São Vicente*; e MARQUES (M. E. de Azevedo), *Apontamentos*.

(25) Cf. ARROYO (Leonardo), *Igrejas de São Paulo*, Livraria José Olímpio, Rio de Janeiro, 1954, pág. 73.

(26) Cf. SAINT-HILAIRE (Auguste de), *Viagem à Província de São Paulo*, Livraria Martins, São Paulo, 1940, pág. 215.

(27) DEUS (Frei Gaspar da Madre de), ob. cit.



*O centro comercial do bairro de Pinheiros (Fotos I. N. Takeda, 1956).*



“completamente abandonadas”. Sua igreja era “muito bonita na parte exterior, mas também muito pequena(28)”.

Na segunda metade do século passado, embora continuasse isolada, já fazia parte de uma das paróquias da cidade. Escrevendo em 1876, AZEVEDO MARQUES informa que Pinheiros era “um pequeno arraial da paróquia da Consolação”, que dispunha de “uma cadeira de instrução pública primária para ambos os sexos”, como também de “uma barreira estabelecida para a cobrança do impôsto de taxa de passagens”, que rendera, no ano fiscal de 1869-70, 13:751\$700(29).

Deve-se à criação da Vila Cerqueira César e ao seu rápido crescimento o fato de haver sido Pinheiros envolvido pela área urbana da Capital. Apesar disso, porém, continua a apresentar uma inegável individualidade, que repousa no passado e que se fortalece por muitas características, quer de sua população, quer de suas funções.

Indubitavelmente, Pinheiros inclui-se na categoria daqueles *bairros-subúrbios* da Paulicéia (de que a Penha e Lapa são outros exemplos expressivos), pois possui elementos que servem para incluí-lo entre os bairros, ao lado de outros que nos fazem pensar nos subúrbios. É como se fôra uma pequena cidade dentro da grande metrópole, com uma vida funcional bastante complexa.

Conta com um número elevado de médicos, dentistas e advogados, cujos consultórios estão muitas vezes nas próprias residências (como acontece nas pequenas cidades), embora já existam prédios especialmente destinados a contê-los. A par de uma típica função residencial de classe média e modesta, constitui um destacado centro de comércio e possui um avultado número de pequenas e médias indústrias (manufaturas, laboratórios, oficinas mecânicas, etc.), além de conter diversas agências bancárias.

O “coração” de Pinheiros encontra-se no *Largo de Pinheiros* e imediações, abrangendo a área correspondente aos primeiros quarteirões das ruas que nêle vão ter (Teodoro Sampaio, Cardeal Arcoverde, Butantã e Pinheiros). Lá se encontra a Igreja Matriz de Nossa Senhora de Monte Serrate, que veio

(28) SAINT-HILAIRE (Auguste de), ob. cit., pág. 215.

(29) MARQUES (M. E. Azevedo), ob. cit., vol. II, pág. 171.

substituir a velha igreja de outrora. Ali fazem ponto numerosas linhas de ônibus e de bondes, os últimos pondo-o em contato com o Centro da cidade, os primeiros ligando-o não só ao Centro, como ao Butantã, a Osasco, às numerosas “vilas” periféricas e aos municípios vizinhos. Lá se acha concentrado o comércio varejista, notável por sua variedade. Daí o intenso movimento que o caracteriza, só arrefecido aos domingos e feriados, quando a Igreja e o cinema passam a ser os pontos de reunião de sua população.

Fora do Largo de Pinheiros, algumas ruas que lhe estão próximas merecem ser destacadas. A *Rua Teodoro Sampaio*, em seu trecho baixo, contém o Mercado Distrital (de grande importância para o lugar), além das lojas mais finas (móveis, modas, joalharias, materiais elétricos e de óptica, etc.). A *Rua Pinheiros* caracteriza-se por seu comércio especializado, a varejo e por atacado, de gêneros alimentícios, particularmente cereais. Já na *Rua Cardeal Arcoverde*, em seu trecho baixo, predominam as casas comerciais pertencentes a japoneses (com seus letreiros bilíngües); é nela que se encontra a sede da importantíssima “Cooperativa Agrícola de Cotia”, cujo âmbito de ação chega a ser estadual e que se especializa na distribuição de hortaliças e ovos, notadamente. A *Rua Butantã*, por ser a via de passagem para o rumo Sul, caracteriza-se pela concentração das casas destinadas à venda de peças e acessórios para automóveis, como de oficinas mecânicas e postos de gasolina.

A *função bancária* acha-se representada por diversas agências de bancos da Capital, localizadas principalmente no trecho inferior da Rua Teodoro Sampaio e na Rua Butantã.

No Largo de Pinheiros, grande é o número de *corretores de imóveis*, que procuram fazer negócios quer em pequenas barracas, quer em desvãos de portas de casas comerciais, refletindo a febre de loteamentos que domina a periferia da cidade, nesse setor.

É Pinheiros o *centro abastecedor* de vasta área vizinha, particularmente os bairros rurais do Caxingui, do Ferreira e do Tabuão.

A par dessas funções de caráter econômico, Pinheiros possui uma importante *função residencial*, que se exterioriza por uma incrível variedade de tipos de habitação. Ali podem ainda ser encontradas relíquias de outros tempos (como um

prédio situado na Rua Eugênio de Medeiros, junto à esquina da Rua Butantã, cuja construção data de 1887), como já se vêem diversos prédios de apartamentos. Embora predominem as residências de tipo médio e modesto, não são poucas as habitações finas, comparáveis com as existentes nos “bairros-jardins”. Estas últimas são particularmente numerosas no chamado *Alto de Pinheiros*, trecho arruado e loteado pela “Companhia City” nos baixos terraços que se alongam pela margem direita do rio Pinheiros, tendo por eixo a antiga Estrada das Boiadas e a Rua Pedroso de Moraes.

Pelo seu plano inorgânico e pelo tipo de suas construções, o Alto de Pinheiros pode ser comparado com os “bairros-jardins” mais atrás referidos.

Aldeia de índios do século XVI, ponto de pouso de viajantes e lugar de concentração de romeiros a partir do século XVII, Pinheiros conseguiu, modestamente embora, conservar sua individualidade própria durante quatro séculos. Alcançada pelos tentáculos da metrópole, num pequenino exemplo de “conurbação”, nem por isso perdeu suas características essenciais. Continua a ter sua vida própria apesar das inúmeras ligações que a prendem à cidade. É que, por sua posição geográfica e pelos contatos que mantém com vasta área rural vizinha, continua a ser o que tem sido desde o período colonial: uma das *portas de entrada* da cidade de São Paulo, além de uma espécie de pequena “capital” para a região até onde sua influência se faz sentir.

Para os lados de WSW e para Oeste, caminha hoje decididamente a cidade de São Paulo. São os domínios do *Butantã*, subúrbio que já se vai urbanizando como prolongamento natural de Pinheiros e que tem por eixo a Avenida Vital Brasil, área residencial modesta que se vê dominada, do alto da colina em que se encontra, pelo famoso *Instituto do Butantã*, mas cujo destino está condicionado a três fatores bem diversos: a *Cidade Universitária*, cuja construção se processa, embora morosamente, na planície aluvial da margem esquerda do Pinheiros; a *Vila Industrial Jaguaré*, bairro fabril de futuro promissor, em fácil ligação com a Lapa e o Alto de Pinheiros, além de servido pela nova linha da E. F. Sorocabana, que deverá entroncar-se no ramal de Mairinque a Santos; e a *Casa do Bandeirante*, local de peregrinação cívica, em boa hora reconstruída com base no que restava da velha sede de fazenda do afamado Afonso Sardinha.

## II. OS BAIRROS OCIDENTAIS

*Na confluência de dois vales*

A última área de bairros, que nos cabe examinar, corresponde aos que se encontram a Oeste da cidade e que são, a partir do Centro: *Vila Buarque, Santa Cecília, Barra Funda, Perdizes, Água Branca, Pacaembu, Sumaré, Vila Pompéia e Lapa*. Em virtude da grande área que ocupam, muitos contrastes oferecem quanto ao sítio urbano, assentando-se uns sobre a várzea inundável do Tietê, outros sobre os terraços e as colinas tabulares modeladas pelos pequenos afluentes do grande rio, outros ainda nos espigões divisores e vales fortemente entalhados correspondentes às cabeceiras daqueles cursos d'água. Em seu extremo ocidental, os vales do Tietê e do Pinheiros confundem-se numa só e extensa várzea, no ponto em que ambas as correntes se entrosam.

A *várzea do Tietê* está presente no trecho da Barra Funda localizado entre o rio, as estradas de ferro “Santos-Jundiaí” e “Sorocabana” e as Avenidas Rudge e Tomás Edison, no que expressivamente o povo chama *Várzea da Barra Funda*. Entre a última das avenidas citadas e a Avenida Santa Marina, a várzea está em grande parte ainda por ser ocupada, constituindo verdadeira reserva para a expansão urbana, que deverá utilizá-la quando se concluírem as obras de retificação e canalização do Tietê. Para Oeste, as “vilas” periféricas da Lapa alcançam o ponto de confluência deste grande rio com seu afluente — o Pinheiros.

O trecho dos *terraços fluviais* e das *colinas tabulares* corresponde ao setor de mais antigo povoamento dentro da área em estudo, pois vem sendo aproveitado desde os tempos coloniais, quando caminhos de tropas ali foram abertos com destino a Jundiaí e Campinas, através da Água Branca, da Freguesia do Ó e do bairro do Anastácio. Por isso mesmo, foi durante muito tempo ocupado por chácaras, sítios, fazendas e pousos de tropas, embriões de partes dos atuais bairros de Santa Cecília, Barra Funda, Água Branca e Lapa.

Ao passo que na várzea se encontra a cota de 721 metros (Rua do Bosque, localizada na porção mais alta da Barra Funda), as cotas oscilam entre 725 metros (Largo Brigadeiro Galvão, próximo à estação da Barra Funda, da "E. F. Sorocabana") e 738 metros (cruzamento da Rua Lopes de Oliveira com a Rua Barra Funda).

No bairro de Santa Cecília, a radial formada pelas ruas Sebastião Pereira-Palmeiras-Avenida General Olímpio da Silveira (até o cruzamento da Rua Conselheiro Brotero) mantém-se, em tôda sua extensão, na cota aproximada de 740 metros. A partir desta altitude, elevam-se as colinas suavemente até à Avenida Higienópolis, que está a 770 metros. Por isso mesmo, fraca é a declividade existente nas ruas que fazem a ligação entre os bairros de Santa Cecília e Higienópolis (Dona Veridiana, Martim Francisco, Avenida Angélica, Conselheiro Brotero). No cruzamento da Alamêda Barros com a Rua Martim Francisco a altitude é de 746 metros, enquanto que na Rua Jaguaribe, esquina de Aureliano Coutinho, a cota é de 755 metros.

Maiores desnivelamentos encontram-se nas vertentes de *vales* de alguns ribeirões (hoje canalizados), quer na Vila Buarque, como em Santa Cecília. É o caso do vale de pequeno córrego ainda existente em 1881(30), que saía da Rua da Consolação, fronteiro à Igreja, e alcançava o atual Largo do Arouche (onde existia uma lagoa), para atingir enfim o Tietê; corresponde ao trecho hoje situado entre as Ruas Amaral Gurgel e Rego Freitas(31).

Outro desnivelamento percebe-se na Alamêda Barros, entre as Ruas Albuquerque Lins e Conselheiro Brotero; corresponde ao vale de um córrego hoje canalizado, mas que ainda existia na primeira década do século atual(32).

Tais vales, atualmente bastante disfarçados pela presença do casario, são em V muito aberto e com encostas suaves.

Finalmente, há os bairros que se localizam nos *espigões divisores* e em *vales* fortemente entalhados, o que lhes dá uma fisionomia tôda particular. São assim Perdizes, Vila Pompéia e Sumaré, como também o Pacaembu, assentado no vale e nas encostas do ribeirão do seu nome, hoje canalizado.

(30) Veja *Planta da Cidade de São Paulo*, de JULES MARTIN (1881),

(31) AFONSO A. DE FREITAS, no *Dicionário do Município de São Paulo*, pág. 226, esclarece que tal córrego, depois de formar o Tanque ou Lagoa do Arouche, seguia na direção da Rua Frederico Steidel e da Rua Helvetia, formando nova lagoa entre as atuais Alamêdas Glete, Barão de Limeira e Nothman, para dar nascimento ao córrego do Carvalho e desaguar no Tietê. Tôdas essas águas superficiais teriam sido canalizadas e desapareceram em fins do século XIX.

(32) Veja *Planta da Cidade de São Paulo* de 1905.

Nas Perdizes e na Vila Pompéia, observam-se fortes desnivelamentos nas principais ruas de acesso ao Espigão Central da cidade. Belo exemplo encontramos na Rua Cardoso de Almeida: acha-se a 742 metros junto ao Largo Padre Péricles e até à confluência da Rua Turiaçu; em seguida, apresenta uma primeira rampa, que termina na cota de 779 metros, no cruzamento da Rua Homem de Melo; segue-se um pequeno patamar que vai até à Rua Bartira, onde começa a segunda rampa, que vai terminar no Alto das Perdizes (Rua Caiubi), na cota de 800 metros. Numa extensão de cerca de 1km, essa importante rua apresenta um desnível de 58 metros. Em prosseguimento, na outra encosta, desce violentamente até à cota de 775 metros (cruzamento com a Rua Zequinha de Abreu), para novamente atingir a altitude de 800 metros (cruzamento com a Rua Ilhéus).

Fato semelhante verifica-se com a Avenida Pompéia, pois inicia-se na cota de 725 metros (Avenida Francisco Matarazzo) e termina no espigão à altitude de 775 metros (Avenida Alfonso Bovero), registrando um desnível de 50 metros em menos de 1km.

Por outro lado, a topografia acidentada faz com que numerosas ruas das Perdizes e de Vila Pompéia, que se desenvolvem perpendicularmente em relação às citadas, apresentem também fortes desnivelamentos, sobretudo junto às cabeceiras dos pequenos tributários do Tietê. É o caso da Rua João Ramalho (Perdizes), que se vê prolongada pela Rua Padre Chico (Vila Pompéia), hoje uma importante via de ligação entre a Vila Romana, Vila Pompéia, Perdizes e Pacaembu. Os vales e colinas que tem de vencer representam papel de importância porque servem para distinguir uma série de núcleos de povoamento, cujos limites correspondem aos fundos de vales: Perdizes acha-se separada da Vila Pompéia por um pequeno afluente do córrego da Água Branca, da mesma forma que a Vila Pompéia se acha separada da Vila Romana pelo córrego da Água Preta. Tais limites naturais, porém, tendem a desaparecer, em face das ligações entre as ruas através dos fundos dos vales e da conseqüente urbanização de tais trechos anecumênicos.

O Pacaembu constitui um magnífico exemplo de urbanização racional de todo um vale — o do ribeirão Pacaembu, inteiramente desocupado até mais ou menos 1925, refúgio de lavadeiras e de malandros. Os declives muito acentuados de ambas as vertentes e a natureza alagadiça do fundo desse vale pareciam impróprios para a criação de um bairro; no entanto, ao findar-se a década de 1920-30 já a "Companhia City" havia iniciado sua conquista, acabando por transformá-lo em um novo tipo de "bairro-jardim". No fundo do vale foi aberta a larga Avenida Pacaembu, com duas vias, que se desenvolve aproximadamente na cota de 730 metros desde o Largo Brigadeiro Galvão até à Praça do Estádio Municipal; e em ambas as encostas estabeleceu-se uma engenhosa trama de ruas sinuosas, que se enroscam pelas escarpadas vertentes, muitas vezes seguindo as curvas de nível (como a Rua Itápolis ou a Rua Itaguaçu, esta última acompanhando mais ou menos a cota de 765 metros).

Já o Sumaré e “vilas” próximas — o trecho mais novo do setor em estudo — surgiu na porção mais ocidental do Espigão Central, exatamente a mais elevada, e espalhou-se por ambas as suas vertentes. A Avenida Dr. Arnaldo e parte da Avenida Alfonso Bovero correspondem ao tópo desse espigão Tietê-Pinheiros, que alcança 830 metros de altitude junto ao Reservatório de Água do Sumaré. As ruas que se desenvolvem nas vertentes abruptas procuram seguir as curvas de nível ou descrevem amplas sinuosidades, a exemplo do que acontece no Pacaembu.

### *Vila Buarque*

Pelo nome de *Vila Buarque* compreende-se um pequeno trecho da cidade, que se inicia nas vizinhanças do Centro (Rua Araújo e Rua do Arouche), estendendo-se até o Largo do Arouche e abrangendo a área delimitada “grosso modo” pelas Ruas Jaguaribe, Dona Veridiana, Maria Antônia e Consolação. Sua principal artéria é hoje a Rua Marquês de Itu.

A trama de suas ruas obedece a uma grande regularidade entrecruzando-se em ângulos retos e constituindo quarteirões retangulares. Resultou do loteamento da *Chácara do Marechal Arouche*, que se destinava à cultura de chá, nas primeiras décadas do século XIX. Posteriormente, passou essa propriedade ao Dr. Antônio Pinto do Rêgo Freitas, cabendo aos seus herdeiros vendê-la, em 1893, a um grupo de capitalistas por pouco mais de 1 000 contos de réis. Foi, então, arruada e loteada(33).

Na antiga chácara do Marechal Arouche — cuja sede, velho casarão de 12 janelas de frente, se erguia na atual Rua Santa Isabel n.º 3 e serviu de moradia à família Rêgo Freitas(34), até que foi demolida, na década de 1930–40, cedendo lugar ao prédio do atual Colégio “Osvaldo Cruz” — abriram-se as ruas que hoje conhecemos: Bento Freitas, Rêgo Freitas, Amaral Gurgel, Cesário Mota, Dr. Vila Nova, Marquês de Itu, General Jardim, Major Seitorio e Santa Isabel.

Após êsse arruamento realizado em fins do século passado, foi Vila Buarque ocupada em poucos anos por construções geralmente destinadas a locação. Dois fatos comprovam a extraordinária rapidez do povoamento do novo bairro paulis-

(33) Cf. MARTINS (Antônio Egídio), *São Paulo Antigo*, vol. I, pág. 137.

(34) Cf. FREITAS (Afonso A. de), *Dicionário*, pág. 225.

tano: em primeiro lugar, o de se achar completamente ocupado segundo a planta da cidade publicada em 1905; em segundo lugar, a notável homogeneidade do tipo de suas construções até bem pouco tempo (antes que se desse a invasão dos prédios de apartamentos), pertencentes em sua grande maioria ao modelo clássico das casas térreas com porões, geminadas, com pequena frente, em contato direto com a rua, construídas em série sobretudo por empreiteiros italianos em fins do século XIX e início do século atual.

Nasceu como bairro residencial de classe média, embora em seus extremos ocidentais (vizinhanças da Rua Dona Veridiana) fôsem construídas ricas moradias de famílias abastadas. Desde, porém, que a Área Central da cidade se pôs a avançar no rumo de Oeste, através da Rua Barão de Itapetininga, teve início a transformação da Vila Buarque, funcional e paisagisticamente falando. Passou a fazer parte da zona periférica do Centro, a exemplo do que ocorreu com trechos da Consolação e de Santa Ifigênia. Viu-se ocupada por uma população extraordinariamente variada quanto à condição social e ao padrão de vida. Suas funções modificaram-se substancialmente, como assistimos a uma rápida mutação em sua fisionomia arquitetônica. E tudo isso se processou em menos de 15 anos.

Vila Buarque, durante mais de três décadas, foi um bairro eminentemente *residencial*; conforme a "Planta Geral da Cidade de São Paulo", elaborada pela Comissão Geográfica e Geológica, em 1914 existiam ali apenas dois centros de diversões, uma garagem e uma fábrica de chapéus. Além disso, passou a conter o grandioso conjunto de construções da *Santa Casa de Misericórdia*, que abrange todo o quarteirão compreendido pelas Ruas Cesário Mota, Jaguaribe, Dona Veridiana e Marquês de Itu.

Presentemente, continua sendo um bairro residencial, mas extraordinariamente heterogêneo, com moradias de classe média, velhos pardieiros transformados em cortiços, porões infectos superlotados por gente pobre, pensões e casas de cômodos, além de apartamentos de luxo de uma população de alta classe.

Mas a *função comercial* acha-se ali muito bem representada, sobretudo em sua parte vizinha ao Centro, onde se alinham casas de gêneros alimentícios, floriculturas, casas de móveis, depósitos de atacadistas, empresas de transporte, etc. Tal atividade acha-se mais concentrada nos trechos iniciais das Ruas Marquês de Itu, Bento Freitas e Rêgo Freitas. Também tipicamente comerciais são hoje a Rua do Arouche e o Largo dêste nome, embora pela natureza de suas lojas (artigos de luxo, fazen-



das, jóias, artigos domésticos, ferragens, etc.), apresentem características que os tornam verdadeiras vanguardas da Área Central da cidade.

Além disso, não menos importante é sua *função industrial*, que se apresenta sob a forma de fábricas de material elétrico, laboratórios, tipografias, oficinas de carpintaria e, particularmente, oficinas mecânicas destinadas a conserto de automóveis. É o que se vê sobretudo nas Ruas General Jardim, Santa Isabel, Amaral Gurgel e Major Sertório.

A par dessas funções tão variadas, Vila Buarque passou a ser, em época recente, um movimentado centro de vida noturna, graças à concentração de “boites” e *restaurants* freqüentados por gente chique, estabelecimentos êsses que se multiplicam pelas ruas próximas ao Centro.

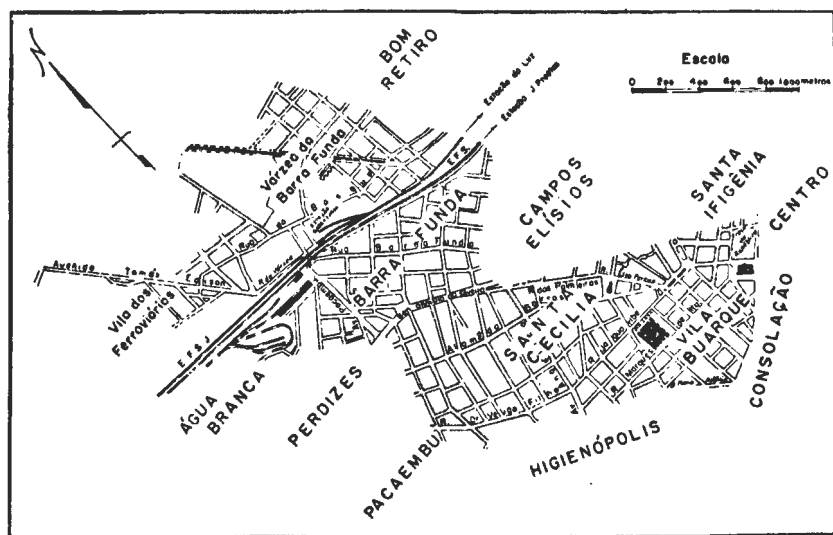
Com seu plano regular, típico do tempo em que se formou, Vila Buarque não possui nenhuma radial digna dêste nome, pois situa-se entre duas movimentadas radiais — a Rua da Consolação, que segue no rumo de Sudoeste, e as que são constituídas pelas Ruas do Arouche e Vieira de Carvalho, que se reúnem no Largo do Arouche e se prolongam, no rumo de Oeste, pela radial Ruas Sebastião Pereira-Palmeiras-Avenida General Olímpio da Silveira. Mesmo assim, porém, notável é o trânsito que se processa sobretudo na Rua Marquês de Itu e na Rua Major Sertório, cada qual num sentido diferente.

A Rua Amaral Gurgel, de rua secundária que é, está fadada a tornar-se um dos elos da grande circular que ligará a Avenida Duque de Caxias e o Largo do Arouche aos bairros da Consolação e da Liberdade, como aos das Zonas Norte e Leste.

Quem percorre hoje a Vila Buarque sente perfeitamente as duas fases de sua evolução. Lá ainda estão muitos prédios construídos em série, na maioria térreos e geminados, com porões e pequena frente dando diretamente para a rua; são construções em sua maioria deixadas à ação do tempo, com fachadas desbotadas, vidros quebrados e venezianas desaprumadas, numa demonstração evidente de que os seus proprietários apenas aguardam uma oportunidade para vendê-los a bom preço a empresas construtoras de prédios de apartamentos. Em violento contraste, multiplicam-se por todo o bairro (de preferência nas vizinhanças do Centro da cidade) os “arranha-céus”, com escritórios e apartamentos residenciais, construídos muitos, em fase de construção outros tantos. Vila Buarque passa por uma fase de transição no que se refere à sua paisagem;

dentro de poucos anos os paulistanos que não tenham acompanhado tamanha transformação certamente não reconhecerão o tranqüilo bairro surgido na antiga chácara do Marechal Arouche.

Tendo crescido rapidamente em extensão ao iniciar-se o século, Vila Buarque cresce agora, no mesmo ritmo, mas em sentido vertical. Essa transformação terá, naturalmente, outras muitas conseqüências: afastará dali a população humilde e pobre que hoje habita miseravelmente em seus cortiços e seus porões, como também a gente modesta que vive nas suas pensões; passará a ser, de novo, um bairro residencial de classe média e fina, ao mesmo tempo que verá reforçadas as características que a tornam, atualmente, uma parcela da periferia da Área Central da metrópole paulista.



*Vila Buarque, Santa Cecília e Barra Funda.*

### *O bairro de Santa Cecília e a Barra Funda*

*Santa Cecília* é um bairro paulistano que, em certos trechos, se assemelha à Vila Buarque, no que se refere às suas funções e à sua paisagem. Tendo em vista suas origens e sua evolução, acha-se limitado pelo trecho inicial da Rua Jagua-

ribe, parte da Rua Dona Veridiana, Ruas Dr. Veiga Filho, Tupi e trechos das Avenidas General Olímpio da Silveira e São João.

Tal delimitação (com a imprecisão que sempre existe neste particular) corresponde ao conceito popular e, não, à divisão administrativa, pois os limites do *subdistrito* de Santa Cecília são muito mais amplos, abrangendo, além da mencionada área, os bairros de Campos Elísios e da Barra Funda e atingindo o rio Tietê.

Resultou do loteamento de várias chácaras, feito em épocas diferentes, o que se reflete em sua fisionomia.

Os primeiros núcleos de povoamento surgiram ao longo do antigo *caminho de tropas* que, do atual Largo do Arouche, seguia no rumo de Oeste com destino a Água Branca, Anastácio e Jundiaí, isto é, o mesmo itinerário hoje fixado pelas Ruas Sebastião Pereira, Palmeiras e Avenida General Olímpio da Silveira.

Em a *Nova Planta da Cidade de São Paulo e Subúrbios*, publicada por JULES MARTIN em 1881, encontramos assinalada a Rua do Paraíso (atual Sebastião Pereira), bem como a primitiva Igreja de Santa Cecília, além da qual prosseguia o "Caminho d'Água Branca". Duas chácaras ali têm sua presença registrada: a do Conselheiro Martim Francisco e a "Chácara das Palmeiras".

O primeiro arruamento e conseqüente loteamento teve lugar entre 1890 e 1900, aproximadamente, quando foram partilhadas a "Chácara Jaguaribe" e as pertencentes a D. Veridiana Prado e ao Conselheiro Martim Francisco. Nesse mesmo fim de século, abriu-se a Avenida Angélica em terrenos pertencentes a D. Maria Angélica de Souza Queirós Barros, o que facilitou a ligação entre os dois bairros então criados — o de Santa Cecília e o de Higienópolis.

MOREIRA PINTO refere-se ao *Largo de Santa Cecília*, "no bairro do seu nome, com a Igreja de Santa Cecília, a capelinha de Santa Cruz e um chafariz" e "ponto de parada dos bondes da Rua Vitória(35)". Não menciona a Avenida Angélica, mas, ao tratar do que chama de "Boulevard" Burchard, fala numa Avenida Circular e na Rua Itatiaia, que não são outra coisa senão aquela importante artéria(36). Ao tratar

(35) PINTO (Alfredo Moreira), *A Cidade de São Paulo em 1900*, pág. 263.

(36) PINTO (A. Moreira), *ob. cit.*, págs. 250 e 251.

das Ruas General Jardim e Marquês de Itu, informa que terminavam na Rua D. Veridiana(37). Por outro lado, registra a existência das Ruas Sebastião Pereira e Palmeiras(38).

Foi em época bem mais recente, aproximadamente na década de 1910-20, que se processou o arruamento do trecho onde se encontram as Ruas Brasília Machado, Rosa e Silva, Gabriel Ribeiro dos Santos e parte das Ruas São Vicente de Paulo, Albuquerque Lins, Conselheiro Brotero, Tupi e Alamêda Barros — porção que fazia parte da “Chácara das Palmeiras”, propriedade rural bastante extensa, cuja sede ficava no prédio onde hoje se acha instalada a “Casa Pia de São Vicente de Paulo”, na Alamêda Barros.

O nome dado a uma de suas principais ruas e até mesmo a designação de *Bairro das Palmeiras* (que figura em algumas plantas das primeiras décadas do século atual) mostram bem a importância dessa antiga *Chácara das Palmeiras*, que, segundo anúncio publicado em 1872, ao ser posta à venda, possuía “mais de 25 alqueires de terras em parte cultivadas, com grande pomar, plantações de chá, mandioca e capim”, além de uma “casa de moradia, reedificada, pintada e empapelada”, que dava “cômodo para grande família” e “outros edifícios, armazéns, cocheiras, estrebarias, senzalas, etc.”, tudo “em bom estado(39)”.

Após sucessivos retalhamentos, o que restou dêsses 25 alqueires veio a constituir exatamente o derradeiro trecho a ser urbanizado do atual bairro de Santa Cecília(40).

Fato digno de menção é o de não se ter conservado o nome de Palmeiras a êsse setor do bairro, permanecendo tal designação apenas para o trecho da radial entre o Largo de Santa Cecília e a Praça Marechal Deodoro. Tendo em vista a tendência, infelizmente tão generalizada, de substituir nomes tradicionais de nossas vias públicas pelo de personalidades em evidência no momento, não será para admirar que até mesmo êsse venha a ser riscado da nomenclatura da cidade. O que será de lastimar-se.

Santa Cecília surgiu e continua sendo um *bairro residencial* típico, de classe média e modesta no trecho mais antigo (salvo casos excepcionais de residências luxuosas, nas vizinhanças da Rua D. Veridiana), como também de classes

---

(37) Ob. cit., págs. 245 e 246.

(38) Ob. cit., págs. 262 e 263.

(39) Cf. MARTINS (Antônio Egídio), *São Paulo Antigo*, vol. II, pág. 132.

(40) Veja *Planta da Cidade de São Paulo*, publicada em 1916, na qual vários quarteirões dêsse trecho aparecem sem construções.

abastadas, semelhantes às de Higienópolis, no trecho a Oeste da Avenida Angélica. O fato é sensível não apenas à observação direta, mas se confirma através do mapa da densidade demográfica referente ao censo de 1950.

A *função comercial* acha-se concentrada sobretudo ao longo da importante radial que atravessa o bairro (Ruas Sebastião Pereira e Palmeiras, Largo de Santa Cecília, Avenida General Olímpio da Silveira), onde se alinham numerosas e variadas lojas, algumas de âmbito muito maior do que o bairro em que se encontram.

Trata-se de uma zona comercial de artigos de uso doméstico, como lojas de ferlagens, louças, aparelhos elétricos, além de várias casas de móveis e tapeçarias, de tecidos, calçados, etc.

Simbolizando muito bem a extensa área de influência dessa zona comercial encontramos a loja "Clipper", importante "magasin" paulistano, que fez levantar um prédio de vários andares no Largo de Santa Cecília e mantém um serviço próprio de "caminhonetes" (peruas) destinado a transportar gratuitamente os fregueses do Centro da Cidade (Praça do Patriarca) até o Largo de Santa Cecília e vice-versa.

A Avenida São João (limite convencional entre o bairro de Santa Cecília e o de Campos Elísios), embora alargada na década de 1930-40, não atraíu o comércio tanto como poderia ter acontecido. Após o cruzamento com a Avenida Duque de Caxias, alinham-se numerosas casas de acessórios de automóveis, casas atacadistas, depósitos, bares, etc., o que bem demonstra sua função de via de saída da cidade no rumo de Oeste.

Já na Praça Marechal Deodoro a área comercial apresenta outras características, pois se compara à de outros muitos bairros, quer pelo âmbito local, quer pela natureza de seu comércio (confeitarias, padarias, bares, artigos de eletricidade, decorações, farmácias, salões de barbeiro e cabeleireiro, cinema, etc.).

A *função industrial* também existe no bairro de Santa Cecília, mas é pouco importante, limitando-se à presença de oficinas mecânicas destinadas ao conserto de automóveis, oficinas de carpintaria e marcenaria, etc., achando-se mais concentrada junto à Alamêda Barros e transversais (Ruas Martim Francisco e Barão de Tatuí).

Além disso, poderemos falar numa *função médico-hospitalar*, bem representada pelo Hospital Samaritano (Rua Conselheiro Brotero) e pelo Hospital Santa Cecília (Praça Marechal Deodoro), da mesma forma que uma *função cultural*, que se patenteia pela existência de alguns estabelecimentos de ensino.

No que se refere a *estrutura*, o trecho mais antigo difere bastante do mais moderno. Suas ruas retilíneas desdobram-se de maneira um tanto irregular, ocasionando quarteirões de formas variadas (retangulares, triangulares, trapezoidais), em consequência de resultarem de arruamentos feitos em chácaras diferentes e não simultâneamente ou em obediência ao traçado de pequenos cursos d'água, hoje canalizados(41). Já o trecho mais recente obedece a um plano sensivelmente mais regular, em que se notam quarteirões retangulares bastante extensos, de maneira particular nas vias paralelas à Avenida Angélica, na área compreendida entre a Alamêda Barros e a Rua Baronesa de Itu.

Desenvolvendo-se no sentido Leste-Oeste, três vias têm início no Largo do Arouche, ponto inicial do povoamento do setor em estudo e de onde partia o velho caminho de tropas que se dirigia para Jundiá: são as Ruas Sebastião Pereira-Palmeiras, Frederico Abranches-Alamêda Barros e Jaguaribe-Veiga Filho.

Duas avenidas desempenham papel de importância como artérias de ligação entre bairros: a *Avenida Angélica*, um dos elos da grande circular que contorna a Área Central pelo quadrante Sul; e a *Avenida São João*, importante elo dessa mesma circular e movimentada radial para o rumo Oeste(42).

O alargamento da antiga Rua São João e seu prolongamento em direção a Oeste, permitindo mais fácil comunicação entre o Centro e os bairros ocidentais, teve início em 1911 e processou-se muito lentamente, por etapas; basta lembrar que foi somente em 1928 que ficou inteiramente concluído o trecho entre a Avenida Duque de Caxias e a Praça Marechal Deodoro. Inicia-se no topo da colina central, na Praça Antônio Prado, estendendo-se por cerca de 3km, na largura de 30 metros, até à Rua Conselheiro Brotero, depois de atravessar a Praça Marechal Deodoro. Sua continuação natural passou a ser a Avenida General Olímpio da Silveira (outrora o trecho final da Rua das Palmeiras), que atinge o Largo Padre Péricles, nas Perdizes, continuando para Oeste com o nome de Avenida Conde Francisco Matarazzo (antiga Avenida Água Branca).

---

(41) A Rua Martím Francisco, por exemplo, parece haver sido aberta à meia-encosta de um pequeno vale por onde corria um córrego que figura na *Planta da Cidade de São Paulo* de JULES MARTIN (1881).

(42) Consulte-se, a propósito, o estudo de LUCILA HERMANN, *A função das cidades e suas diferentes áreas culturais*, em "Anais do IX Congresso Brasileiro de Geografia", vol. III, em que analisa essa radial e constitui um dos raros estudos de ecologia urbana referentes à Capital paulista.

Os mesmos contrastes registrados na estrutura aparecem também na *paisagem* de Santa Cecília. No trecho mais antigo, predominam os edifícios típicos da época em que surgiu — residências térreas, geminadas ou separadas por estreita passagem lateral, pequena frente e terreno alongado — já por tantas vezes por nós assinalados noutros bairros formados ao findar o século XIX ou ao iniciar-se o século atual; os palacetes mais finos, construídos no meio de jardins, constituem exceções. A partir de época recente, teve lugar ali também a invasão dos arranha-céus, destinados a apartamentos residenciais. Em certas ruas (sobretudo entre a Avenida São João e a Alameda Barros), raro é o quarteirão que não ostenta hoje seu prédio de apartamentos.

No trecho mais novo, quem quer que o percorra sente a semelhança existente com o bairro de Higienópolis, podendo com êste ser confundido. As residências de tipo moderno e luxuosas, os palacetes cercados de jardins, moradias de classe média predominam notavelmente, destacando-se as que aparecem nas Ruas Brasília Machado e Gabriel Ribeiro dos Santos. Ao seu lado, os grandes prédios de apartamentos começam a surgir em pontos vários.

A Avenida Angélica passa, atualmente, por idêntica transformação, da mesma forma que a radial Avenida São João-General Olímpio da Silveira.

A Praça Marechal Deodoro, hoje praticamente circundada por edifícios de apartamentos e contendo um aprazível jardim, destaca-se por haver sido, fora do Centro, o primeiro trecho da cidade a conhecer tal tipo de habitação coletiva; no alinhamento da Avenida São João ainda hoje podem ser notados os altos prédios, cuja construção é anterior a 1930.

Entre Santa Cecília, os Campos Elísios e a várzea do Tietê localiza-se um outro bairro — da *Barra Funda*, diferente dêsses seus vizinhos e apresentando alguma semelhança com o Bom Retiro.

Suas origens prendem-se à *Chácara do Carvalho*, de propriedade do Conselheiro Antônio Prado e cuja sede abriga atualmente o “Ginásio das Missionárias do Sagrado Coração de Jesus”. Arruada e loteada em fins do século XIX, deu nascimento ao bairro que tem por limites meridionais a Praça Marechal Deodoro e a Alameda Eduardo Prado, onde hoje

estão as Ruas Brigadeiro Galvão, Barra Funda, Vitorino Carmilo e suas transversais (Albuquerque Lins, Lopes de Oliveira e outras) (43). De formação mais recente é o trecho varzeano — a Várzea da Barra Funda, arruada na segunda década do século e povoada nos derradeiros 20 anos (44).

Em virtude de sua localização em terrenos baixos e por ser atravessada pelos trilhos de duas vias férreas (a “Sorocabana” e a “Santos-Jundiaí”), a Barra Funda foi sempre, desde suas origens, um bairro de classe modesta, salvo nas vizinhanças dos Campos Elísios, particularmente a Alamêda Eduardo Prado(45).

No passado, existia um contraste muito forte entre os Campos Elísios (aristocrático) e a Barra Funda (popular), contraste que hoje já não mais se nota, em virtude da decadência registrada no primeiro.

A *função residencial* continua a ser importante na maior parte da Barra Funda, com o predomínio das classes média e pobre. Sentimo-lo nas vizinhanças dos Campos Elísios, onde muitas casas contêm habitações coletivas do pior tipo (“cabeças-de-porco”), e principalmente no trecho de além-via férrea (Barra Funda Baixa), na área atravessada pelas Rua do Bosque, Avenida Rudge e Avenida Tomás Edison. As moradias de classe rica são hoje raras, como também os prédios de apartamentos.

A *função comercial* desenvolveu-se de preferência ao longo da Rua Barra Funda, embora também apareça na Rua Brigadeiro Galvão, através de numerosas casas de calçados, de armarinho e fazendas, de ferragens, confeitarias, bares, etc., além de casas atacadistas, sobretudo nas vizinhanças da Estação da Barra Funda (E. F. “Sorocabana”), junto à qual o Largo Brigadeiro Galvão concentra o comércio de bananas.

A *função industrial* também existe e caracteriza-se por estar disseminada, embora mais concentrada nas vizinhanças das vias férreas (serrarias) e na Rua Brigadeiro Galvão e adja-

---

(43) Nesse trecho existiram um hipódromo e uma coudelaria de cavalos de corrida, cf. Souza (Everardo Vallim Pereira de), *A Paulicéia há 60 anos*, Revista do Arquivo Municipal, vol. CXI, pág. 59.

(44) A *Planta da Cidade de São Paulo* de 1916 mostra essa área arruada, mas com poucos quarteirões edificados, próximo às ferrovias (Ruas da Várzea, Salta-Salta, Garibaldi, do Bosque).

(45) O mapa das densidades demográficas em 1950 mostra muito bem a concentração de habitantes na Barra Funda.



cências (oficinas mecânicas). Além das atividades citadas, encontram-se fábricas de produtos metalúrgicos, produtos alimentícios, funilarias, oficinas de encanamentos, etc.

Por isso mesmo, Barra Funda é um bairro heterogêneo e complexo, em que se mesclam atividades as mais diversas e uma população que se diferencia por seu nível de vida. Sua estrutura é bastante simples, graças às vantagens oferecidas pela topografia; apenas no trecho varzeano essa simplicidade desaparece, pois o plano das ruas é ali desordenado, achando-se muitas vias públicas ainda sem pavimentação e sujeitas a inundações por parte dos afluentes do Tietê, quando não se transformam em lamentáveis lodaçais.

Os trabalhos de regularização e canalização do Tietê vieram pôr fim às danosas inundações do grande rio, mas não foram completados na parte referente aos seus pequenos afluentes. A Barra Funda Baixa, que se liga ao bairro do Limão, na Zona Norte, está à espera de inúmeros melhoramentos, entre os quais o prolongamento da Avenida Pacaembu no rumo de Santana e a construção de um viaduto que venha eliminar as porteiras hoje existentes na travessia das ferrovias, motivo de atravancamento do tráfego de conseqüências penosas para seus moradores.

A Barra Funda caracteriza-se pelo predomínio das moradias de aspecto modesto, térreas e geminadas, com pequenas frentes, além de "cortiços" e "vilas" construídas em ruas particulares, a exemplo do que se vê em certos trechos do Bom Retiro e do Bexiga. Construções mais recentes e de melhor conforto abrigam famílias de classe média, ao mesmo tempo que alguns prédios de apartamentos já fizeram sua aparição (notadamente nas Ruas Barra Funda e Brigadeiro Galvão), num contraste chocante com a fisionomia geral do bairro.

Encontra-se na Barra Funda uma das maiores concentrações do elemento negro dentro da metrópole paulista.

### *O bairro das Perdizes*

Sob o ponto de vista político-administrativo, o *subdistrito das Perdizes* estende-se desde o espigão do Sumaré até à várzea do Tietê e desde a Avenida Pacaembu até os limites

ocidentais da Vila Pompéia (Rua Miranda de Azevedo), o que significa que abrange total ou parcialmente nada menos de cinco bairros — Perdizes, Pacaembu, Sumaré, Vila Pompéia e Água Branca.

O bairro das *Perdizes*, que aqui vamos focalizar, nada mais é do que uma parcela dêsse extenso subdistrito e individualiza-se no conceito do povo por suas origens, suas funções e pela própria paisagem. Localiza-se aproximadamente dentro da área delimitada pelas Ruas Traipu, Atibaia, Wanderley, Caiovas, Turiaçu, Cardoso de Almeida e Largo Padre Péricles.

A origem de seu nome é ainda controvertida: pensam alguns que se prende às perdizes outrora existentes nos campos em que o bairro hoje se assenta, ao passo que ANTÔNIO EGÍDIO MARTINS afirma que tal denominação provém da criação de perdizes que ali mantinha uma de suas antigas moradoras(46).

Tudo indica que o bairro das Perdizes surgiu na última década do século XIX. A *Planta da Cidade de São Paulo*, do engenheiro GOMES CARDIM (1897), registra o Largo das Perdizes (atual Praça Padre Péricles), com sua igreja, e algumas ruas próximas ao “Caminho da Água Branca”, entre as quais as Ruas Turiaçu e Tabor (atual Cardoso de Almeida). Na planta publicada em 1905 nota-se um escasso povoamento nos primeiros quarteirões daquelas ruas, como noutras próximas. A planta de 1916 já revela uma evolução bem maior, quer ao longo da Rua Cardoso de Almeida, quer em alguns quarteirões das Ruas Monte Alegre, Turiaçu, Itapicuru, Paraguaçu, etc. Na *Planta Topográfica do Município de São Paulo*, levantada pela SARA DO BRASIL S. A. (1930), vários quarteirões das Ruas Ministro Godói, Dr. Franco da Rocha, Caetés, Minerva, etc., ainda permaneciam sem qualquer construção, embora se observe uma concentração maior de prédios ao longo da Rua Cardoso de Almeida e ruas mais próximas, além de um povoamento linear ao longo da Rua Turiaçu, no rumo da Vila Pompéia. Por outro lado, registra um povoamento ainda escasso na Rua João Ramalho e transversais, ainda na direção da Vila Pompéia. Foi somente a partir da década de 1940-50 que se intensificou a efetiva ocupação do bairro, quer nas ruas que vão ter ao Pacaembu (como as

---

(46) MARTINS (A. Egídio), *São Paulo Antigo*, vol. II, pág. 133.

Ruas Traipu, Atibaia e transversais), como sobretudo na porção ocidental, em direção ao Sumaré e à Vila Pompéia. E, mais recentemente, surgiram numerosas residências na Rua Campevas e transversais, da mesma forma que se processou o arruamento das cabeceiras do córrego da Água Branca e de seus pequenos tributários, trecho de relêvo movimentadíssimo, que exigiu grandes obras de terraplenagem, cortes e aterros. Hoje, são bastante escassos os terrenos vagos, tamanha foi a rapidez do ritmo de construções ali registrado.

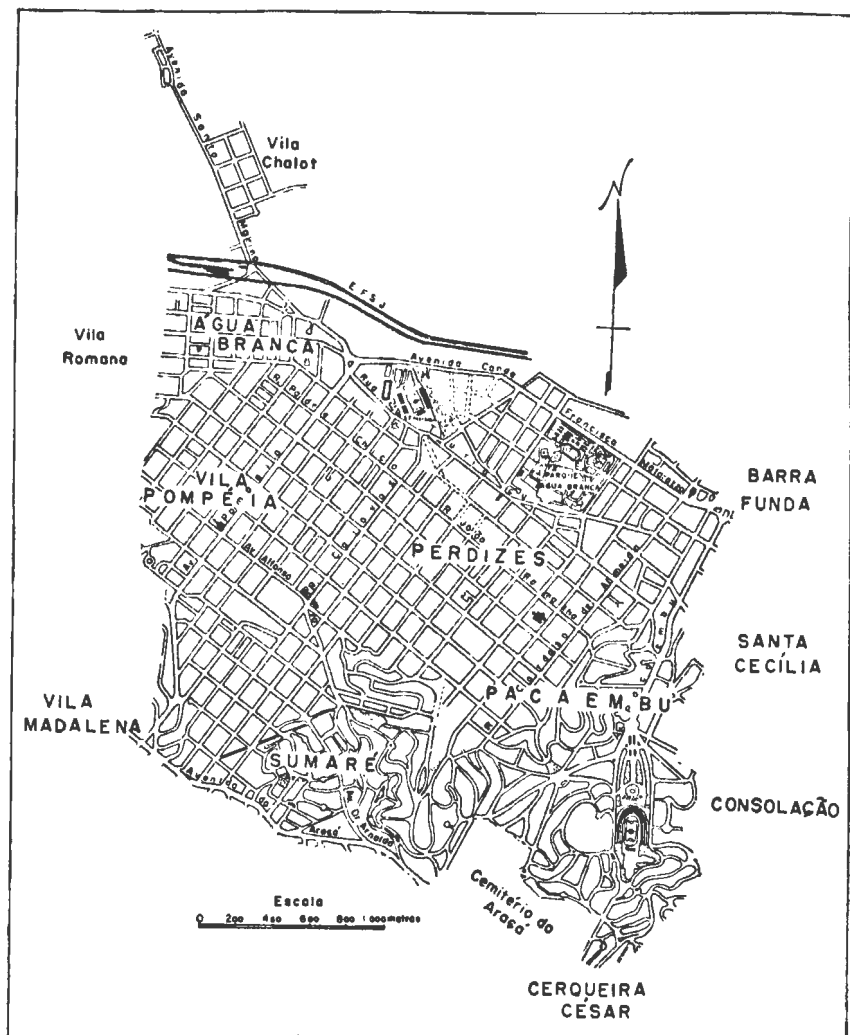
Infelizmente, não dispomos de dados demográficos referentes ao bairro em estudo, mas exclusivamente ao *subdistrito das Perdizes*, vale dizer para uma área muitas vezes maior. Mesmo assim, servem êles para dar uma idéia do admirável crescimento dessa área da cidade:

| A N O S | HABITANTES | DENSIDADE<br>(Hab/km <sup>2</sup> ) |
|---------|------------|-------------------------------------|
| 1920..  | 8 449      | —                                   |
| 1934..  | 31 573     | —                                   |
| 1940..  | 44 225     | 5 083                               |
| 1950..  | 68 823     | 7 896                               |

O bairro das Perdizes nasceu e continua a ser um *bairro residencial* por excelência, particularmente das classes média e rica, que lhe deram preferência pela sua altitude e pelos amplos horizontes que dali se descortinam, embora tivessem de enfrentar muitos problemas, sobretudo referentes a transportes e abastecimento de água.

Para atender às necessidades de sua numerosa população, passou a contar também com importante *função comercial*, com casas de comércio varejista, que servem ainda os bairros próximos.

Neste particular, distinguem-se três núcleos principais. O primeiro, que é o mais importante, localiza-se no *Largo Padre Péricles* (antigo Largo das Perdizes), prolongando-se pelo trecho baixo da *Rua Cardoso de Almeida* e estendendo-se através da *Rua Turiaçu*, mais ou menos até seu cruzamento com a Rua Monte Alegre. Contém confeitarias, mercearias, açougues, tinturarias, drogaria, salões de cabeleireiro, lojas de calçados, ferragens, móveis e decorações, cinema, etc. Próximo ao cruzamento das Ruas Cardoso de Almeida e Turiaçu já existe uma agência bancária.



*Perdizes, Água Branca, Vila Pompéia, Sumaré e Pacaembu.*

O segundo núcleo comercial situa-se no chamado *Alto das Perdizes*, nos pontos finais da linha de bondes (Rua Caiubi) e dos ônibus elétricos (Rua Prof. João Arruda), tendo por eixo a Rua Cardoso de Almeida. Surgiu recentemente como consequência do desenvolvimento dos bairros do Pacaembu e do Sumaré.

Mais diversificado e menos concentrado é o terceiro núcleo comercial, que se localiza na *Rua João Ramalho*, aproximadamente entre as ruas Campevas e Caiovas, surgido em consequência de ali se ter fixado

o ponto final da linha de ônibus “João Ramalho”. Com suas mercearias, bares, açougues, quitandas, lojas de ferragens, farmácias, bazares, salões de cabeleiros, etc., abastece o trecho que acaba por se confundir com a Vila Pompéia.

Pouco importante é a *função industrial*, representada por pequenas fábricas e oficinas, especialmente nas ruas Turiaçu e João Ramalho, o que se explica pelo elevado custo dos terrenos e pela dificuldade de obter mão-de-obra no próprio bairro.

De maior destaque, sem dúvida, é sua *função cultural*, graças à presença de vários estabelecimentos de ensino de grau elementar e médio (como o “Colégio Santa Marcelina” e o “Colégio Batista Brasileiro”, que ocupam grandes áreas de terreno), como também de nível superior, desde que ali se instalou, no antigo Convento das Carmelitas, na Rua Monte Alegre, a sede da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, com sua Faculdade Paulista de Direito e sua Faculdade de Filosofia de São Bento.

Na sua maior extensão, o bairro das Perdizes apresenta um *plano* em xadrez, embora façam exceção as ruas situadas no contato com o Sumaré, adaptadas à topografia. A presença de quarteirões retangulares e quadrangulares num relêvo bastante movimentado, como é o desse bairro, ocasiona a existência de declives muito fortes em várias de suas ruas, a começar pela principal — a Rua Cardoso de Almeida, mas também nas que lhe são paralelas e transversais.

A topografia atormentada é a responsável pela abrupta interrupção de certas ruas, que terminam em barrocas íngremes (como acontece com as Ruas Monte Alegre, Homem de Melo e Bartira).

A projetada e sempre adiada canalização dos formadores do córrego da Água Branca, da mesma forma que a abertura da Avenida Sumaré viriam beneficiar grandemente o bairro, pois disporia de importante via de ligação interbairros, como sanearia muitos trechos, eliminaria as inundações e ofereceria novos espaços para a expansão urbana.

Dentro do plano geralmente regular das vias públicas do bairro, a Rua Turiaçu chama a atenção pelo seu traçado irregular e tortuoso. Tal fato revela bem sua origem de velho caminho de tropas para o rumo de Oeste, já que a Avenida Conde Francisco Matarazzo (antiga Avenida Água Branca) só foi aberta em fins do século passado. Ao contrário desta, que corre próximo à várzea do Tietê, o antigo caminho preferiu um nível mais alto, sempre livre das inundações.

Nos trechos mais antigos do bairro (Rua Cardoso de Almeida e adjacências, Ruas Monte Alegre e Paraguaçu), são



*Perdizes, Água Branca, Vila Pompéia, Sumaré e Pacaembu*  
(Foto da "Cruzeiro do Sul", 1952).

numerosas as casas térreas geminadas, semelhantes às que caracterizam a parte mais velha de Santa Cecília. Predominam, porém, os prédios assobradados e os palacetes isolados, não apenas nesses trechos, como também nos de origem mais recente. As residências mais finas situam-se no Alto das Perdizes, assim como na vertente do Pacaembu. Por outro lado, são comuns certos tipos de residências de classe média, sobrados semi-isolados, com pequenos jardins à frente, de maneira particular nas Ruas Itapicuru, Homem de Melo, João Ramalho (parte alta), Bartira, Caiubi, Monte Alegre, Ministro Godói, Dr. Franco da Rocha e Caetés.

Entre a Rua Campevas e as ruas de Vila Pompéia situa-se uma área bem diversa, com residências de classe média e mais modestas, de construção recente, muitas vezes geminadas e em série. Trata-se de uma zona de transição entre Perdizes e Vila Pompéia, bastante esquecida pelos poderes públicos, já que a maioria de suas ruas não dispõe de calçamento, apesar de viver ali uma densa população.

Contrastando com a paisagem dominante, sobressaem algumas vastas construções (como as da Universidade Católica e dos colégios já citados) e altos edifícios de apartamentos, que mais se concentram no Largo Padre Péricles, na parte baixa da Rua Cardoso de Almeida e na Rua Turiaçu, como ainda em certos pontos do Alto das Perdizes. Mas o contraste é maior na quadra situada entre as Ruas Homem de Melo, Ministro Godói, Dr. Franco da Rocha e João Ramalho, onde o "Lar Brasileiro" está construindo um portentoso conjunto de edifícios de apartamentos de 14 e 17 andares, no meio de um parque em que, até bem pouco tempo, se erguia um sanatório para doenças nervosas. Se o exemplo fôr seguido por outros, a paisagem do bairro das Perdizes sofrerá violenta transformação.

### *Pacaembu e Sumaré*

Em íntimo contato com as Perdizes, mas também com Higienópolis e o Sumaré, assenta-se o bairro do *Pacaembu* sobre o vale do ribeirão de seu nome, ocupando ambas as encostas, desde as cabeceiras (nos fundos do Cemitério do Araújo) até confundir-se com a Barra Funda.

Trata-se de um dos mais modernos bairros da cidade de São Paulo, mas seu nome aparece nas crônicas paulistanas desde os tempos coloniais, tal como o Ipiranga, o Jaguaré, o Jabaquara ou o Ibirapuera, belos exemplos da toponímia indígena.



*O bairro do Pacaembu. — O Estádio Municipal e sua vasta praça fronteíra alojam-se em um vale, por entre colinas (Foto da "E.N.F.A.", 1950).*



De fato, o *Caminho do Alto do Pacaembu* ou o *Sítio do Pacaembu* vêm mencionados em documentos que remontam aos primeiros séculos da Capital paulista. Em meados do século XVIII, transformou-se em área destinada ao isolamento de escravos variolosos(47); e, já no século passado, conteve uma propriedade rural em que se cultivava o chá(48).

Com a expansão urbana registrada a partir de fins do século XIX, o vale do Pacaembu restou como um grande vazio a separar Higienópolis das Perdizes, pois as condições topográficas e a existência de uma planície aluvial inundável por ocasião das chuvas não atraíam os que, na época, se dedicavam aos loteamentos urbanos. Particularmente as cabeceiras do ribeirão Pacaembu constituíam um valhacouto de vagabundos e desordeiros.

Coube à “Companhia City” (que em 1916 havia criado o Jardim América e em 1921 o Alto da Lapa) empreender a urbanização do vale do Pacaembu, transformando-o num dos “bairros-jardins” da cidade. Depois de adquirir suas terras em 1925, deu início ao arruamento e ao loteamento ao findar-se a década de 1920-30.

A primeira tarefa consistiu na canalização do ribeirão Pacaembu, sobre ele assentando uma larga avenida arborizada, em duas vias. Em seguida, foram executados importantes trabalhos de terraplenagem, com cortes e aterros, de maneira a amenizar a forte declividade das encostas do vale, ao mesmo tempo que foram abertas numerosas ruas, cujo traçado procurou amoldar-se o mais possível à acidentada topografia.

Um tanto lento foi o povoamento do bairro do *Pacaembu*. A “Planta Topográfica do Município de São Paulo”, publicada em 1930, mostra uns poucos edifícios na Avenida Pacaembu (lado das Perdizes), entre as Ruas Cândido Espinheira e Paraguaçu, como também no lado de Higienópolis (Rua Avaré) e nas Ruas Bragança e Atibaia (vertente esquerda). O primeiro surto urbanístico teve lugar na década de 1930-40, recebendo forte estímulo depois que ali começou a ser construído o Estádio Municipal; não tardou que a maioria dos lotes fôsse ocupada por belas moradias. Na década seguinte, registrou-se a urbanização do trecho denominado *Pacaembu*.

(47) Cf. SANT'ANNA (Nuto), *São Paulo Histórico*, vol. V, pág. 224.

(48) Cf. BRUNO (Ernani da Silva), *História e Tradições da Cidade de São Paulo*, tomo II, pág. 642.

zinho (1945) e, posteriormente, a área das cabeceiras do ribeirão, situada nos fundos do Cemitério do Araçá, de propriedade da Santa Casa de Misericórdia. Hoje, raros são os lotes que ainda não contêm casas de moradia, construídas ou em construção.

O Pacaembu é, sem dúvida, quase exclusivamente, um *bairro residencial* de luxo; e isto se explica pelo alto custo dos lotes (não apenas por m<sup>2</sup>, mas devido a terem uma área média de 600m<sup>2</sup>) e por não permitirem os contratos da empresa loteadora construções medíocres. Suas finas residências são comparáveis às do Jardim América; entretanto, o que fortemente diferencia êsses dois “bairros-jardins” é a topografia.

Excepcionalmente, nas vizinhanças da Praça Wendel Wilkie, encontra-se um prédio de apartamentos, de relativa altura, em cujo andar térreo existe uma pequena concentração de *casas de comércio* (mercearia, açougue, quitanda, farmácia).

O plano inorgânico dêsse bairro, com suas ruas sinuosas e em rampas suaves, revela um traçado perfeitamente adaptado ao relêvo atormentado do vale em que se aloja. Há uma certa graça no seu conjunto, que deriva dessa adaptação das vias públicas à topografia e dos prodígios de engenharia que tiveram de fazer os construtores de suas belas residências. Sob certos ângulos, o Pacaembu aparece-nos como se fôra um presépio, com suas casas equilibradas à borda do vale, muitas delas com dois andares à frente e três ou quatro nos fundos.

Elemento importante constitui, nesse bairro, o majestoso *Estádio Municipal*, que ocupa uma área de 75 000m<sup>2</sup>, doada pela empresa loteadora à Prefeitura Municipal. Aproveitando de maneira inteligente o grotão de uma das cabeceiras do ribeirão Pacaembu, a importante praça de esportes assenta-se sobre o fundo e as duas encostas do vale, numa harmoniosa e feliz adaptação ao relêvo, ao mesmo tempo que se abre largamente para a grande praça que lhe é fronteira.

Quem observa o Pacaembu do fim da Avenida Higienópolis ou da encosta do lado das Perdizes não vê mais “uma série de morros, que se recostam uns sobre os outros” — conforme as palavras de MOREIRA PINTO, escritas em 1900(49) —, mas um denso aglomerado

---

(49) Cf. PINTO (Alfredo Moreira), *A Cidade de São Paulo em 1900*, pág. 251.

de residências, empoleiradas em ambas as vertentes ou assentadas no fundo do vale, cercadas de jardins, que se alinham ao longo das ruas e avenidas asfaltadas e arborizadas. É um dos mais pitorescos e originais bairros da metrópole.

Contrastando com essa fisionomia tão moderna, a que se acrescentam as linhas arquitetônicas do Estádio Municipal, ergue-se, vetusta, a construção antiga em que se aloja o *Asilo Sampaio Viana*, destinado a menores desamparados.

Bastante semelhante sob muitos aspectos, se bem que um pouco mais modesto, é o *Sumaré* — o mais novo dentre os bairros ocidentais, sobretudo se lhe acrescentarmos as “vilas” satélites. Situa-se exatamente sobre o espigão divisor Tietê-Pinheiros, desde o Cemitério do Araçá até à Vila Pompéia, tendo por eixo as avenidas Dr. Arnaldo e Prof. Alfonso Bovero; e espraia-se por ambas as encostas, ocupando seus vales secundários.

Ao terminar a década de 1920-30, o bairro já estava arruado(50), embora a planta da cidade publicada em 1924 nada registrasse em tal sentido. Mas suas casas eram em número muito reduzido, aparecendo nas encostas voltadas para as Perdizes (Avenida Sumaré, Praça Macaé, Rua Pombal). A Avenida Dr. Arnaldo e suas transversais achavam-se inteiramente despovoadas.

Foi na década de 1940-50 que teve lugar a efetiva ocupação do novo bairro, sendo em 1940 muito escassa sua população(51).

O estabelecimento, nas vizinhanças do ponto mais alto do espigão, da chamada *Cidade do Rádio* (estúdios das estações de rádio Tupi e Difusora) e o estabelecimento de uma linha de ônibus até pouco além, vieram estimular o crescimento do Sumaré nos derradeiros anos, fazendo com que um casário compacto viesse preencher o vazio existente entre o Pacaembu, as Perdizes e a Vila Pompéia.

As duas mais recentes vanguardas dessa expansão encontram-se no chamado *Sumarêzinho* (que corresponde aos antigos “Campos da Escolástica”, situados entre o Sumaré propriamente dito e a Vila Pompéia) e na vertente do rio Pinheiros (entre a Avenida Dr. Arnaldo e a Avenida do Araçá).

O Sumaré é um *bairro residencial* de classe média e rica, salvo no já mencionado Sumarêzinho, onde aparece uma população mais modesta, ao lado da de classe média. A *função comercial* tem um âmbito puramente local (empórios, açougues,

(50) Cf. *Planta Topográfica da Cidade de São Paulo*, 1930.

(51) Cf. a *Planta da Repartição Demográfica*, organizada pelo Departamento de Cultura da Prefeitura Municipal para a C. M. T. C., de acordo com os dados do censo de 1940.



*O bairro do Sumaré. — Com seu traçado adaptado à topografia, o Sumaré contém o ponto mais alto da área urbana da Capital paulista. No último plano da fotografia, o Centro da cidade (Foto PAULO FLORENÇANO).*

farmácias, quitandas, etc.), achando-se mais concentrados em determinados pontos da Avenida Dr. Arnaldo (proximidades da confluência da Rua Oscar Freire e Avenida do Araújo) e da Avenida Prof. Alfonso Bovero (ponto final dos ônibus).

Assemelha-se ao Pacaembu, embora difira quanto ao sítio urbano, verdadeiro inverso num e noutro: o Sumaré sôbre o espigão divisor e descendo pelas encostas, o Pacaembu no fundo de um vale e a subir por ambas as vertentes. Se o Pacaembu tem na avenida de seu nome, assentada no fundo do vale, sua principal artéria, o Sumaré a tem na Avenida Dr. Arnaldo, que percorre a crista do espigão, chegando a aproximar-se da cota de 830 metros (a mais alta da cidade), de onde se pode descortinar um vasto panorama em que bem patente se torna a grandeza da metrópole. Mas em ambos se encontra o mesmo plano inorgânico, que faz com que as ruas como que se enroscuem nas encostas, numa tentativa de adaptar-se o mais possível à acidentada topografia.

Tal estrutura, aliada à presença de muitas residências finas, isoladas e rodeadas por jardins, leva-nos a comparar o Sumaré a outros bairros residenciais de alta classe. Todavia, muitos trechos seus não contam com melhoramentos comuns aos "bairros-jardins", inclusive no que se refere à pavimentação a asfalto e à iluminação pública. O Sumarézinho, particularmente, muito espera dos poderes municipais.

Alguns prédios de apartamentos já começam a surgir nesse bairro, sobretudo na Avenida Prof. Alfonso Bovero, para os lados da Vila Pompéia.

Perspectivas novas se abrem em relação ao trecho voltado para o rio Pinheiros, agora em pleno desenvolvimento. Suas ruas já pavimentadas e o alto custo dos terrenos prenunciam que a área residencial de luxo do Sumaré encaminha-se naquela direção.

### *Água Branca e Vila Pompéia (\*)*

A partir do Largo Padre Péricles, nas Perdizes, seguindo-se rumo a Oeste e acompanhando a Avenida Conde Francisco Matarazzo, que é continuada pelas Ruas Carlos Vicari e

---

(\*) A presente parte foi elaborada com a colaboração de ANTÔNIO ROCHA PENTEADO e AROLD DE AZEVEDO.

Guaicurus, penetra-se numa das áreas menos definidas desse setor da cidade. É a chamada *Água Branca*. Deveremos considerá-la um simples bairro, como tantos outros, ou uma zona de transição entre as Perdizes, a Vila Pompéia e a Lapa? Onde situá-la exatamente: ao longo da antiga Avenida Água Branca (hoje Conde Matarazzo) ou nas vizinhanças da estação ferroviária que traz o seu nome?

O problema realmente é complexo. Trata-se de uma designação tradicional, ligada ao velho caminho de tropas que atravessava o córrego da Água Branca, afluente do córrego da Água Preta, tributário do Tietê. SAINT-HILAIRE por mais de uma vez se referiu à *Fazenda da Água Branca*(52), que estaria situada a uma légua da cidade de São Paulo, no caminho de Itu. A “E. F. Santos-Jundiaí” não teve dúvidas em dar tal nome à estação localizada junto à Avenida Santa Marina, na várzea do Tietê, caminho da Freguesia do Ó. O atual “Parque Fernando Costa”, do Departamento de Indústria Animal da Secretaria da Agricultura, foi chamado e continua a sê-lo pela boca do povo — *Parque da Água Branca*, da mesma forma que assim designa a grande avenida na qual o mesmo se encontra. A Igreja existente na Praça Cornélia, cujo orago é São João Vianney, é a matriz da *paróquia da Água Branca*.

Deixar de admitir a existência de um bairro denominado *Água Branca* seria negar a evidência. A dificuldade maior consiste em situá-lo com precisão. Tentaremos fazê-lo compreendendo, sob tal denominação, a área de várzeas, terraços e baixas colinas que se alonga desde a Barra Funda e as Perdizes até às imediações da estação ferroviária e da Igreja Matriz, tendo por limites meridionais esquemáticos as Ruas Turiaçu e Clélia e como limite ocidental aproximado a Rua Cláudio.

Sua principal artéria é a *Avenida Conde Francisco Matarazzo*, antiga Avenida Água Branca, que foi aberta ao findar-se o século XIX, mas que permaneceu despovoada durante muitos anos.

As plantas antigas de São Paulo não assinalam qualquer ocupação às margens dessa avenida, salvo o *Parque Antártica*, no lado ímpar,

---

(52) SAINT-HILAIRE (Auguste de), *Viagem à Província de São Paulo*, Livraria Martins, São Paulo, 1940, capítulo VIII.

e algumas fábricas e serrarias, no lado par(53). Na *Planta Topográfica* publicada em 1930, já aparece ocupada quase tôda a avenida, embora estejam vazios os quarteirões das Ruas Germaine Burchard, D. Ana Pimentel, Melo Palhêta e Antártica, como a maior parte das Ruas Costa Júnior e Airosa Galvão. A ocupação efetiva dessa porção meridional só se processou na década 1940-50, ao contrário do que sucedeu com a porção que margeia as ferrovias, ocupada há muito mais tempo. Atualmente, a área que continha o "Parque Antártica" está sendo loteada.

A partir da confluência com a Avenida Pompéia, muda de direção essa importante via, retomando o traçado espontâneo de um velho caminho de tropas, que ia ter à Freguesia do O e à Lapa. Aí encontram-se as Ruas *Carlos Vicari* e *Guaicurus*. Trata-se do núcleo que se formou nas vizinhanças da estação da "Santos-Jundiaí" e expandiu-se para o Sul até à Rua Clélia e à Praça Cornélia, onde se ergue a Igreja de São João Vianney.

A ocupação desse trecho remonta ao fim da década de 1920-30 ou início da década seguinte. Foi somente por volta de 1930 que se abriu a Rua Clélia, fazendo-se a ligação com a antiga Avenida da Água Branca.

Sob muitos aspectos, é a *função industrial* a mais importante no bairro da Água Branca. Surgiu em fins do século passado(54), com a "Cerâmica Paulista" (1893) e a "Fábrica de Cervejas Antártica", a que se seguiram muitos outros estabelecimentos, situados todos nos terrenos vizinhos à várzea do Tietê. São numerosos os armazéns, as serrarias, os estabelecimentos das "Indústrias Reunidas F. Matarazzo" (sabão, velas, banha, etc.), o "Curtume Franco-Brasileiro", metalúrgicas, fábricas de meia, etc., e, já ao norte das ferrovias, na Avenida Santa Marina, a "Companhia Vidraria Santa Marina" e a "Fábrica Nacional de Vidro Plano".

Evidentemente, o fator principal da formação dessa área industrial reside na proximidade das estradas de ferro "Sorocabana" e "Santos-Jundiaí", sem falar no menor custo dos terrenos da várzea.

Apesar da presença de tais indústrias e dos inconvenientes que trazem (sobretudo as que produzem odores desagradáveis),

(53) Veja as plantas da cidade de São Paulo de 1905 e 1916.

(54) Veja a planta da cidade de 1897 e a obra *Nasce uma Metrópole*, editada pela "Companhia Antártica Paulista".

a Água Branca é também um *bairro residencial*, mais modesto nas vizinhanças da estação ferroviária, mas de classe média e rica na sua porção meridional, sobretudo nas ruas existentes entre o “Parque Fernando Costa” e o antigo “Parque Antártica(55)”.

Não se pode falar numa *função comercial*, na Água Branca, desde que suas casas de comércio são em número reduzido e acham-se disseminadas, não passando de pequenas confeitarias e bares. Todavia, bem recentemente, a “Sears Roebuck S. A.” ali instalou um importante “magasin” idêntico ao que possui no Paraíso, o que significa um elemento novo para a vida funcional do bairro.

A *Avenida Conde Francisco Matarazzo*, pavimentada a asfalto, arborizada e com 30 metros de largura, suporta um tráfego intensíssimo, pois é a via de ligação entre a cidade e o bairro-subúrbio da Lapa. As ruas que nela vão ter, do lado ímpar, obedecem a um plano regular.

Denotando outra origem e diferente etapa da evolução do bairro, bem diverso é o trecho servido pela *Rua Carlos Vicari*, início da *Rua Guaicurus* e vizinhanças da *Praça Cornélia*, pois é irregular em seu plano, geométrico apenas no trecho atravessado pela *Rua Clélia* e transversais.

Em consequência de suas características, cheia de contrastes é a *paisagem urbana* na Água Branca. Residências finas, verdadeiros palacetes, surgem ao lado de casas modestas, de serrarias e de grandes estabelecimentos fabris. Construções mais antigas caracterizam a *Avenida Conde Francisco Matarazzo* como as vizinhanças da estação ferroviária, bem ao contrário das construções modernas que aparecem no trecho meridional e mais alto do bairro.

As melhores residências podem ser encontradas notadamente na *Rua Germaine Burchard* e ruas próximas. Já as Ruas Costa Júnior e Tanabi são heterogêneas, pois os palacetes surgem ao lado de casas geminadas ou semi-isoladas, de classe média, a exemplo do que se vê na área servida pela *Rua Clélia*. As mais pobres habitações encontram-se na *Rua Carlos Vicari* e *Rua Guaicurus* (trecho inicial), como nas proximidades da estação da via férrea. Em contraposição, as Ruas Costa Júnior e Tanabi já possuem alguns prédios de apartamentos.

---

(55) Em relação à distribuição por classes sociais na Água Branca veja o estudo de Lucila Hermann: “A função das cidades e suas diferentes áreas culturais” em “Anais do IX Congresso Brasileiro de Geografia”, vol. III.



Por suas grandes construções, espaços ajardinados, praça de esportes, aquário, viveiros e pequeno Jardim Zoológico, merece referência especial o *Parque Fernando Costa*, sede do Departamento de Indústria Animal, onde se realizam periodicamente exposições de animais.

A presença de cocheiras e de numerosos animais, com o inevitável mau cheiro e o acúmulo de moscas que ocasiona, constitui um sério inconveniente dêsse Parque, que tem dado motivo a constantes reclamações dos que habitam em suas vizinhanças.

Também merece uma referência a praça de esportes do *Esporte Clube Palmeiras*, com seu campo de futebol, piscina, quadras de tênis, etc., situado num dos trechos do antigo *Parque Antártica*. Êste último, em vias de desaparecimento, constituiu um famoso centro de diversões para os paulistanos das primeiras décadas do século atual. Sua vasta área arborizada brevemente se transformará num trecho residencial do bairro da Água Branca.

Ao Sul da Água Branca e em contato com as Perdizes, o Sumaré e a região da Lapa, encontra-se o bairro de *Vila Pompéia*, cujo casario ocupa os terraços do Tietê (725-730m), as colinas e as encostas do espigão divisor Tietê-Pinheiros, alcançando a cota de 795 metros em seu ponto mais elevado.

A exemplo da maioria dos bairros paulistanos, seus limites são imprecisos, embora possamos considerar a Rua Caiovas como sendo o ponto de contato com as Perdizes e o córrego da Água Preta o que marca, com a Vila Romana, o início da região da Lapa. A separação com as Perdizes é menos nítida, uma vez que as ruas dêste bairro (como Wanderley, Caiubi, Bartira, João Ramalho, etc.), embora separadas por um vale, vêm-se continuadas por outras pertencentes à Vila Pompéia (Coronel Melo Oliveira, Desembargador Vale, Ministro Ferreira Alves, Padre Chico, etc.).

A Vila Pompéia é um bairro de formação recente: em 1914, suas principais ruas já estavam traçadas, mas escassíssimo era o número de suas casas(56); e assim continuou até o fim da terceira década do presente século, quando passou a ser ocupada de maneira mais efetiva(57).

Um dos motivos que deve ter influído na lentidão de seu crescimento foi a ausência de linhas de bondes, problema que só foi resolvido quando se instalaram as primeiras linhas de ônibus.

(56) Veja a *Planta da Cidade de São Paulo* de 1914.

(57) Veja as plantas da cidade referentes aos anos de 1916, 1924 e 1930.

A expansão recente do bairro é comprovada pelos mapas de densidade demográfica elaborados pelo Departamento de Cultura de acôrdo com os censos de 1940 e 1950, pois registram para a Vila Pompéia uma densidade mais elevada que a das Perdizes, Água Branca, Pacaembu e Sumaré.

Trata-se de um típico *bairro residencial* de classes média e modesta, o que se explica pelo custo menos elevado de seus terrenos em comparação com o de outras áreas do subdistrito das Perdizes.

A *função comercial* apresenta pequena importância, através de empórios, padarias, açougues, quitandas, etc., mais ou menos dispersos, além de uma concentração maior no ponto final das linhas de ônibus, na Avenida Prof. Alfonso Bovero, próximo à sua confluência com a Avenida Pompéia, onde o comércio é mais variado, se bem que de âmbito puramente local.

Também modesta é a *função industrial*, sobretudo se a a compararmos com a da Água Branca, embora seja muito mais importante do que a das Perdizes. Além de oficinas mecânicas, encontram-se alguns estabelecimentos fabris de destaque, particularmente no contato com a Água Branca e a Vila Romana, onde aparece o “Pastifício Antonini”, fábricas de artigos de eletricidade e outras menores.

Vila Pompéia apresenta um plano geométrico em xadrez, dentro do qual ocupa posição de relêvo a *Avenida Pompéia*, arborizada, com duas vias, espécie de espinha dorsal do bairro. As demais ruas, transversais ou paralelas, são retilíneas e da mesma largura, notando-se que houve uma louvável preocupação em entrosar suas transversais com as ruas das Perdizes.

Bem diferente é a estrutura do trecho mais novo do bairro, voltado para o rio Pinheiros — a *Vila Anglo-Brasileira*, como o que se acha nas cabeceiras do córrego da Água Preta, pois resultou de importantes trabalhos de terraplenagem em virtude do relêvo movimentadíssimo e apresenta um arruamento de tipo moderno.

Recente como é, a Vila Pompéia distingue-se por suas construções bem diferentes das dos bairros formados em fins do século XIX ou início do século atual. As que se erguem na Avenida Pompéia (que tem, próximo ao seu ponto mais alto, a igreja do bairro) são de melhor aspecto, em geral iso-

ladas e com pequenos jardins, a exemplo das que aparecem nas ruas voltadas para o lado das Perdizes. Ao contrário, para Oeste daquela avenida, em contato com a Vila Romana, predominam as casas térreas e os pequenos sobrados construídos em série, destinados a locação, com frentes reduzidas, indicando a presença de população menos favorecida(58). Alguns prédios de apartamentos começam a fazer sua aparição, mas de maneira ainda reduzida, sobretudo nas proximidades do ponto final das linhas de ônibus (Avenida Prof. Alfonso Bovero). Fora daí, resta-nos registrar a presença de residências proletárias de tipo padronizado na Vila Anglo-Brasileira, onde existe uma certa concentração de húngaros, poloneses, lituanos, etc.

O bairro de Vila Pompéia (que, ao iniciar-se, era bem mais modesto do que hoje, conforme atestam suas construções mais antigas) tem-se valorizado bastante nos últimos anos, em virtude de poder contar com melhor serviço de comunicações com o Centro da cidade e por haver recebido muitos melhoramentos (entre os quais a pavimentação e a arborização da maior parte de suas ruas).

### *Lapa, porta ocidental da cidade de São Paulo (\*)*

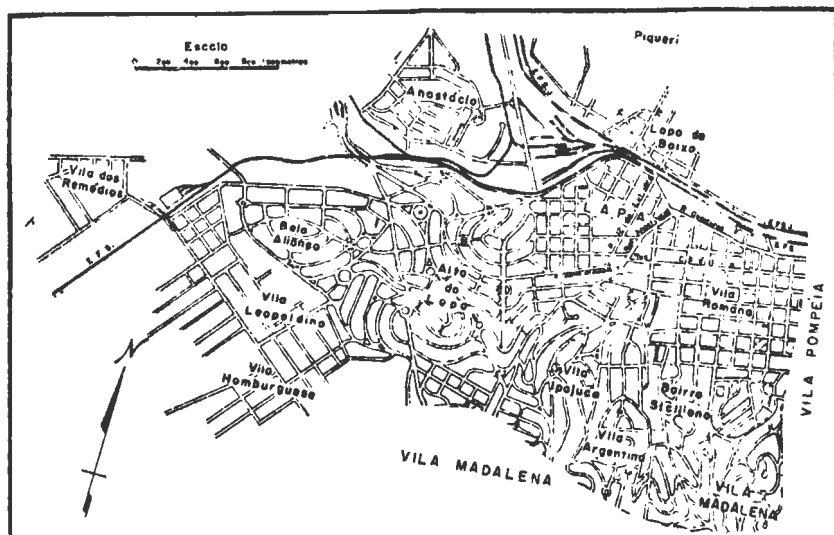
Quem se encaminha para Oeste, através da Vila Pompéia ou da Água Branca, penetra na *Vila Romana* e, com ela, na área de influência de um importante bairro-subúrbio paulistano — a *Lapa*, tomado êste nome no seu mais amplo sentido. Trata-se de uma área outrora afastada, mas hoje alcançada pelos tentáculos da metrópole, sem que exista qualquer solução de continuidade entre esta e aquela. No entanto, quando a percorremos, sentimos que possui uma fisionomia própria, vive sob muitos aspectos uma existência à parte e apresenta nítida individualidade. Não é a paisagem que assegura a individualidade da Lapa, mas a maior concentração de sua população e sua vida funcional, apesar dos múltiplos e fortes laços que a

(58) Cumpre acentuar que as avaliações do valor dos terrenos, estabelecidas pela Prefeitura Municipal para fins de cobrança de impostos, são sensivelmente mais elevadas em relação ao trecho situado a Leste da Avenida Pompéia (lado das Perdizes) do que os referentes ao trecho ocidental.

(\*) O presente estudo, referente à *Lapa*, é de autoria de AROLDO DE AZEVEDO com a colaboração de ANTÔNIO ROCHA PENTEADO.

ligam à cidade. Verifica-se aqui um fato idêntico ao que se registra em relação à Penha, situada exatamente em posição oposta.

Antes de tudo, é a Lapa a *porta de entrada* obrigatória para quantos venham de Oeste, procedentes de Jundiaí e de Campinas. Situa-se no vértice de um ângulo fluvial constituído por duas grandes várzeas irmãs — a do rio Tietê e a de seu afluente, o rio Pinheiros, ambas numa altitude de 700-725 metros sôbre o nível do mar. Mas desenvolve-se



*Lapa e "vilas" satélites.*

sobretudo ao Sul da várzea do Tietê, assentando-se sôbre terraços fluviais e baixas colinas, cujas altitudes chegam a atingir a cota de 750 metros. Acaba, por fim, alcançando o esporão ocidental do Espigão Central, já numa altitude que chega a ser superior a 800 metros.

O trecho mais baixo da Lapa (725-730m) acha-se imediatamente ao Sul da várzea do Tietê e corresponde a um *terraço fluvial*, o que explica sua topografia bastante plana. É ali que se encontra a chamada *Lapa de Baixo* (localizada entre as ferrovias e o curso do Tietê), da mesma forma que o *centro comercial* da Lapa (delimitado pelas Ruas Cincinato Pompeonet, Clemente Álvares, Anastácio e Doze de Outubro).

O segundo nível, situado ao Sul do anterior, corresponde a *colinas* de tôpo aplainado, que favorecem o traçado das ruas. Acha-se numa

altitude de 740-750 metros e abrange o trecho atravessado pela Rua Anastácio, até à esquina da Rua Tito.

Finalmente, ao Sul e para Oeste desse trecho, surge o terceiro nível, em altitudes superiores a 750 metros, com uma topografia muito mais movimentada, que denuncia a vanguarda do *Espigão Central* da cidade. Corresponde às "vilas" periféricas e ao chamado Alto da Lapa, cujo plano se acha adaptado ao relevo.

Embora tenha ainda muito para onde desenvolver-se, a Lapa acha-se naturalmente limitada em sua expansão, desde que as várzeas que a circundam por três lados só agora começam a ser conquistadas pelo homem.

Mais de 90 000 habitantes vivem no *subdistrito da Lapa*, o que significa que podemos compará-lo com algumas das maiores cidades paulistas. Entretanto, este número só foi alcançado em época bastante recente, porque muito curta é a sua história. E se àquela cifra acrescentarmos a referente ao subdistrito de *Vila Madalena*, que do primeiro foi há pouco desmembrado, vamos encontrar um aglomerado de cerca de 120 000 habitantes.

Eis as cifras da *população absoluta* dos dois subdistritos correspondentes à região da Lapa:

| ANOS      | L A P A | VILA MADALENA |
|-----------|---------|---------------|
| 1934....  | 45 378  | —             |
| 1940... . | 60 959  | —             |
| 1950... . | 87 516  | 30 983        |

Em 1940, o subdistrito da Lapa tinha uma *densidade* de 1 056 hab/km<sup>2</sup>. Em 1950, Lapa e Vila Madalena reunidas aparecem com 8 787 hab/km<sup>2</sup> — um aumento realmente impressionante.

As notícias mais antigas a respeito dessa extensa porção ocidental da cidade remontam ao século XVIII. Teriam ali existido pelo menos duas importantes glebas de terra — a *Fazenda do Anastácio* e o *Sítio do Emboaçava*, ambas atravessadas pelo velho *Caminho dos Goiases*, o qual, passando por Jundiáí, tomava o rumo de Moji-Mirim e ia atingir o planalto de Goiás, via muito freqüentada pelas tropas de burros e por boiadas que demandavam a Paulicéia(59).

(59) Ainda hoje existe, ao Sul da região, a *Estrada das Boiadas*, que alcança Pinheiros e certamente esaria ligada a esse velho caminho colonial.



*Rua Doze de Outubro, centro comercial da Lapa. (Fotos I. N. Takeda, 1956).*

A *Fazenda do Anastácio* estendia-se para Oeste, próximo ao Tietê e legou seu nome ao atual Bairro ou Vila Anastácio, nome que recorda o coronel Anastácio de Freitas Trancoso, seu proprietário até princípios do século XIX e que ali manteve cultura de cereais, café e chá. Entretanto, é o *Sítio do Emboaçava* que mais direto interesse apresenta para o nosso caso, pois correspondia à maior parte do núcleo principal da Lapa de hoje.

Ao que parece, durante quase todo o século XIX, a região vegetou em modesta obscuridade, não passando de simples área rural e não apresentando nada que despertasse o interesse dos que por ali transitavam. Pelo menos não mereceu nenhuma referência de SAINT-HILAIRE, por exemplo (tão minucioso sempre em suas descrições), que a atravessou no primeiro quartel do século XIX e silencia completamente sobre o trecho que nos interessa, limitando-se a mencionar a "Fazenda da Água Branca", conforme já foi registrado noutra parte do presente capítulo.

Tal situação perdurou até à última década do século passado. Foi somente por volta de 1890 que se iniciou o loteamento de alguns trechos seus: a *Vila Romana*, em 1888; a *Vila Sofia*, que corresponde ao núcleo principal de nossos dias; e a *Vila Leopoldina*, as duas últimas em 1890. Só então começou, propriamente, a ter existência a Lapa, embora não passasse de modestíssimo subúrbio da Capital paulista.

Uma planta rústica, datada de 1898 e que figura no *Arquivo Aguirra*, dá-nos perfeita idéia do que seria a Lapa ao findar o século passado: a Capela da Lapa, uma "venda", cinco ou seis casas que se alinhavam ao longo da chamada "Estrada de Jundiáí", atual Rua do Anastácio. Nada mais. As "vilas" atrás mencionadas não passariam, certamente, de meros loteamentos.

Os primeiros anos do século atual assistiram ao rápido desenvolvimento do pequenino aglomerado suburbano. Mas o seu crescimento fêz-se à margem do da Capital, embora dêle fôsse um reflexo. A prova disso pode ser obtida consultando-se as numerosas plantas da cidade de São Paulo, publicadas nos primeiros 20 anos do século, nas quais se verifica que, até 1918, os limites da zona urbana no rumo de Oeste se encontravam no bairro das Perdizes. Nessa época, a atual Avenida Conde Francisco Matarazzo representava uma espécie de "cordão umbilical", unindo a Lapa à metrópole paulista.

O primeiro fator do crescimento da Lapa foi, sem dúvida, a existência ali de uma velha *via de passagem* — o ponto de junção entre a chamada “Estrada de Jundiá” (reminiscência do velho Caminho dos Goíases) e o chamado “Carreador da Lapa”, que se dirigia para a cidade de São Paulo.

Realmente, representou sempre tal via o papel de espinha dorsal do núcleo em expansão, embora permanecesse por longo tempo mais ou menos em estado latente. Logo, porém, que outros fatores a estimularam, sua importância apareceu em tôda plenitude.

Ainda hoje, as comunicações continuam a obedecer a essa mesma antiga via: a “Estrada de Jundiá” nada mais é do que a atual *Rua Barão de Jundiá*, que se vê prolongada pela *Rua do Anastácio*; o velho “Carreador da Lapa” chama-se, hoje, *Rua Guaicurus* e *Rua Carlos Vicari*, prolongando-se até o coração da cidade pela importante radial de Oeste, constituída pelas Avenidas Conde Francisco Matarazzo, General Olímpio da Silveira e São João.

Foi somente por volta de 1930 que se abriu uma outra via de importância — a *Rua Clélia*, que faz a ligação entre a Lapa e a Água Branca, desafogando o tráfego que tão fortemente sobrecarrega a anterior.

Além desse fator, pelo menos dois outros podem ser apontados como co-responsáveis pelo crescimento da Lapa: 1) o *loteamento* das grandes propriedades, capaz de evitar o crescente ônus do imposto territorial e de que resultou o aparecimento de numerosas “vilas”; 2) a *expansão industrial* da Capital paulista, que acabou por alcançar a região, transformando-a num de seus bairros industriais, graças ao baixo preço dos terrenos (na época em que se iniciou a instalação das fábricas) e à presença das duas ferrovias que por ali passam com seus trilhos — a “Sorocabana” e a “Santos-Jundiá”.

De qualquer forma, por este ou por aquêlo motivo, confirmou-se com a Lapa o velho embora discutível aforismo geográfico: as cidades caminham para Oeste.

Dentro da extensa área que vimos focalizando, distingue-se perfeitamente seu principal núcleo — a *Lapa propriamente dita*, que se acha próximo às estações ferroviárias e corresponde ao embrião registrado pela planta de 1898. Corresponde ao trecho compreendido pelas Ruas Cincinato Pompeonet, Clemente Alves, Anastácio e Doze de Outubro. É o “coração” do bairro-subúrbio, seu mais importante centro comercial, local de movimento intenso.



As principais casas de comércio acham-se concentradas sobretudo nas Ruas *Doze de Outubro* e *Cincinato Pomponet*; são joalharias, lojas de fazendas e armarinhos, de óptica e fotografia, bares e cafés. Ali estão filiais de importantes lojas do Centro (como a “Três Leões”), além de agências bancárias e da Caixa Econômica e do principal cinema. Nada menos de 11 linhas de ônibus têm lá seu ponto final. É o local preferido para o “footing” noturno e domingueiro.

Essa área comercial já alcançou a Rua Barão de Jundiá e, através da Rua do Anastácio, já quase atingiu a Rua Tito, trecho em que se destacam as casas de móveis, artigos domésticos, armarinhos, empórios, etc. Por outro lado, nas transversais à Rua Doze de Outubro aparecem lojas de brinquedos, artigos elétricos, peças para automóveis, etc.

Dois fatos curiosos há a assinalar, relativamente a esse núcleo principal: em primeiro lugar, a *Igreja Matriz* (situada na Rua do Anastácio, velha via de passagem) parece representar pequeno papel na vida local, ao contrário da regra geral, havendo certamente contribuído para isso o fato de não existir, à sua frente, nenhum largo ou praça; em segundo lugar, o *Largo da Lapa* (localizado ao Norte das linhas férreas) ao inverso do que se poderia supor, também nenhum significado tem para o aglomerado, sendo apenas um modesto e sossegado recanto, como qualquer outro.

A chamada *Lapa de Baixo* — trecho compreendido entre as ferrovias e o rio Tietê — é uma das mais antigas porções do bairro-subúrbio em estudo, mas está fadada a estagnar-se, desde que não tem possibilidades de expandir-se, pelo menos dentro das circunstâncias atuais.

Seu aspecto, aliás, é de abandono, em flagrante contraste com o vizinho núcleo principal, onde pompeia a Rua Doze de Outubro.

Entre a Lapa propriamente dita e a Água Branca e Vila Pompéia, encontra-se a *Vila Romana*(60), com seu traçado em xadrez, no topo de uma colina de 740-760 metros, área residencial de classe média e modesta, com pequenas casas com jardim à frente ou sem êle, uns poucos prédios de apartamentos, mas que também possui, disseminados, muitos estabelecimentos fabris ou pequenas oficinas.

Para o Sul e Sudoeste, abre-se o chamado *Alto da Lapa*, mais uma criação urbanística da “Companhia City”, que permaneceu estacionário durante muitos anos (notadamente pelas

---

(60) Examinando-se a nomenclatura da *Vila Romana*, “vive-se” um pouco em plena Roma antiga: ruas Roma, Cipião, Clélia, Vespasiano, Tito, Dúlio, Mário, Caio Graco, Espártaco, Catão, Fábia, Camilo, Coriolano, etc.



*A Lapa e suas vizinhanças* (Foto da "Cruzeiro do Sul", 1952).

dificuldades de comunicações), mas em pleno florescimento a partir de 1940-50. Seu traçado é inorgânico, inteligentemente adaptado à topografia de colinas; as ruas são arborizadas e estão hoje pavimentadas a asfalto; as residências que ali se encontram podem ser comparadas com as de outros “bairros-jardins”, pois a maioria de seus habitantes pertence às classes mais favorecidas.

Em continuação, surgem dois núcleos bem diferentes: a *Vila Leopoldina* e a *Vila Hamburguesa*, situadas sobre terraços fluviais, com planos geométricos, áreas residenciais modestas, habitadas sobretudo por operários, entre os quais muitos provêm da Europa Central ou descendem de elementos dali originários. Embora estreitamente ligadas à Lapa propriamente dita, têm um pequeno núcleo comercial, concentrado na Rua do Corredor (*Vila Leopoldina*).

Outras “vilas” menores, tipicamente operárias, sucedem-se no rumo do Tietê: *Vila Ribeiro de Barros* e *Vila dos Remédios*.

Para Oeste, encontra-se um verdadeiro bairro da Lapa: é o *Anastácio* ou *Vila Anastácio*, assentado sobre um terraço e circunscrito por um antigo meandro do Tietê, hoje estrangulado. Trata-se de importante núcleo residencial operário, bastante individualizado, cuja vida local gira em torno de pequena praça e da Rua Bartolomeu Pais.

No rumo do Sul e de Sudeste, outras “vilas” aparecem, alojadas numa topografia bastante atormentada — a *Vila Augusta*, a *Vila Ipojuca* e a *Vila Argentina*, que se vêem prolongadas, para Leste, pelo *Bairro Siciliano*, localizado ao Sul da *Vila Romana*. A mais importante, pois constitui uma espécie de “centro” de todas elas, é a *Vila Ipojuca*, a primeira que ali se formou.

São vilas habitadas, em geral, por operários (a maioria de origem italiana, húngara, polonesa, lituana, etc.), que vivem em modestas casas térreas, de tipo padronizado, geminadas muitas vezes. Inúmeras de suas ruas não são calçadas e não dispõem de melhoramentos urbanos essenciais.

Por isso mesmo, destacada é a *função residencial* dessa porção ocidental da Capital paulista, que congrega nada menos de 4% da sua população total. Os que ali vivem trabalham

na própria Lapa ou em suas “vilas”, embora a maior parte se desloque pela manhã rumo ao centro e para outros bairros industriais, para regressar à hora do almoço ou simplesmente ao anoitecer — o que explica a intensidade do tráfego em suas vias de ligação, os bondes, ônibus e trens suburbanos sempre superlotados. Concentrando uma elevada população operária e de classe média, ao lado de uma evidente minoria mais abastada, a região da Lapa reflete, nos tipos de habitação, os contrastes existentes nos 120 mil paulistanos que ali residem.

Daí as residências pequenas e padronizadas das numerosas “vilas” satélites; as de tipo médio que caracterizam certos setores, como a Vila Romana; e as de tipo fino, com certo gosto arquitetônico e belos jardins, de muitas ruas do Alto da Lapa e da Rua Barão de Jundiá (lado ímpar).

Entretanto, sob muitos aspectos, é a *função industrial* que dá à Lapa um traço marcante, colocando-a entre as mais importantes áreas fabris da metrópole paulista. Quase duas centenas de estabelecimentos industriais aparecem ali, concentrados principalmente na Lapa propriamente dita e na Vila Romana, onde dois grupos de indústrias se destacam de modo muito nítido: as *indústrias metalúrgicas* (metalurgias, feragens, fundições, manufatura de ferro e aço, etc.) e as *indústrias têxteis e conexas* (meias, “jerseys”, fiação e tecelagem, malhas, passamanarias, etc.), que correspondem a cerca de 50% de seu parque industrial. O restante se distribui entre *outras atividades* muito diversificadas (artefatos de couro, brinquedos, fósforos, borracha, madeira e mobiliário, adubos e produtos químicos, cerâmica e conexas, produtos alimentares, etc.).

Os terrenos mais baratos da várzea e dos terraços baixos, a par da presença de duas vias férreas — a “Sorocabana” e a “Santos-Jundiá” e da facilidade de mão-de-obra foram, inegavelmente, fatores de capital importância para o aparecimento e o desenvolvimento dessa função industrial. Mais recentemente, outros fatores vieram contribuir para seu fortalecimento, sobretudo a abertura de novas vias de trânsito (como a Rua Clélia, que atinge o cruzamento das Avenidas Pompéia e Conde Francisco Matarazzo) e a retificação do rio Tietê (que veio permitir o aproveitamento de extensas áreas até bem pouco tempo castigadas pelas inundações periódicas).

Daí a quantidade de estabelecimentos localizados nas proximidades das ferrovias, muitos dos quais com desvios ferroviários próprios,

particularmente as *serrarias* que aparecem entre a Água Branca e a Lapa pròpriamente dita. Daí a presença das grandes oficinas da E. F. Santos-Jundiaí, com seus milhares de operários. Daí os importantes estabelecimentos existentes na chamada Lapa de Baixo (*Indústrias Martins Ferreira, Serraria Lameirão, Moinho da Lapa S. A.*, etc.), e os numerosos *armazéns* gerais que se alinham junto às vias férreas.

Na Vila Romana, as indústrias são mais variadas e menos concentradas, espalhando-se na área que tem por eixo a Rua Clélia, desde a Lapa pròpriamente dita até à Vila Pompéia: inúmeras tecelagens e malharias, fábricas de produtos alimentícios, de máquinas (máquinas de costura *Leonam*), metalúrgicas, etc., além de um número elevado de oficinas mecânicas para automóveis, ligadas ao intenso tráfego de veículos motorizados. Isto sem falar no importante estabelecimento gráfico da *Companhia Melhoramentos de São Paulo, Indústrias de Papel*.

Antigo subúrbio mais ou menos isolado, que a metrópole em expansão agregou à sua área urbana; com seu movimentado e complexo centro comercial muito bem individualizado; com sua população operária e de classe média dominante, a viver em habitações modestas que se alinham, numa certa monotonia, por uma infinidade de ruas sem arborização e às vezes sem calçamento, e misturam-se, em muitos trechos, com as oficinas e as fábricas; servida por duas ferrovias das mais importantes do Estado e por uma auto-estrada — a *Via Anhangüera*, tôdas partindo em demanda do interior e dali fazendo vir suas riquezas — a Lapa continua a representar, hoje como ontem, seu grande papel de porta ocidental da cidade de São Paulo. Para quem nesta penetra, é um símbolo do dinamismo e do trabalho construtivo que caracterizam a metrópole trimilionária.

## BIBLIOGRAFIA

### I. Estudos especiais:

AZEVEDO (Aroldo de) — *A Penha e suas "vilas" satélites*, em "Anuário da Faculdade de Filosofia "Sedes Sapientiae", São Paulo, 1945.

AZEVEDO FILHO (Rocha) — *A Avenida Paulista*, em "O Estado de São Paulo", 13 de junho de 1952.  
— *Os idealizadores e realizadores*

*da Avenida Paulista*, em "O Estado de São Paulo", 29 de novembro de 1952.

BACELAR (Celina Street) e FREITAS (Aidêe) — *Olarias e portos de areia da várzea da Penha*, em "Anuário da Faculdade de Filosofia "Sedes Sapientiae" (1948), São Paulo, 1949.

CHAGAS (Padre Oscar) — *Manual de Nossa Senhora da Penha*, São Paulo, 1936.

LAMBERTI (João) — *Apontamentos para a história do Tucuruvi*, São Paulo, 1941.

LEITE (Aureliano) — *Pequena História da Casa Verde*, ed. Pocaí, São Paulo, 1940.

SARAIVA (Amadeu de Barros) — *As recentes criações urbanísticas de São Paulo*, em "Arquitetura no Brasil", vol. V, Rio de Janeiro, junho-julho de 1926.

## II. Estudos gerais e subsidiários :

ANDRADE (Oswald de) — *Memórias*, em "O Estado de São Paulo".

ANTONIL (André João) — *Cultura e Opulência do Brasil por suas Drogas e Minas*, ed. Melhoramentos, São Paulo, 1923.

ARAÚJO (Oscar Egídio de) — *Enquêtamentos étnicos*, em "Revista do Arquivo Municipal", vol. LXV. — *Latinos e não-latinos no Município de São Paulo*, em "Revista do Arquivo Municipal", vol. LXXV.

ARROYO (Leonardo) — *Igrejas de São Paulo*, Livraria José Olímpio, Rio de Janeiro, 1954.

AVÉ-LALLEMANT (Roberto) — *Viagem pelo Sul do Brasil*, 2 vols., ed. Instituto Nacional do Livro, Rio de Janeiro, 1953.

AYROSA (Plínio) — *Nomenclatura das ruas de São Paulo*, em "Revista do Arquivo Municipal", São Paulo.

AZEVEDO (Aroldo de) — *Subúrbios Orientais de São Paulo*, tese de concurso à cátedra de Geografia do Brasil da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1945.

AZEVEDO FILHO (Rocha) — *Um pioneiro em São Paulo: Joaquim Eugênio de Lima*, São Paulo, 1954.

BARROS (Maria Paes de) — *No tempo de dantes*, Ed. Brasiliense, São Paulo, 1946.

BERNÁRDEZ (Manuel) — *El Brasil — Su vida, su trabajo, su futuro*, Buenos Aires, 1908.

BERTARELLI (Ernesto) — *Il Brasile Meridionale — Ricordi e impressioni*, Tipografia Editrice Nazionale, Roma, 1914.

BRUNO (Ernani Silva) — *História e Tradições da Cidade de São Paulo*, 3 vols., Livraria José Olímpio, Rio de Janeiro, 1954.

CAPRI (Roberto) — *O Estado de São Paulo e seus municípios*. Tipo-

grafia Pocaí & Weiss, São Paulo, 1913. — *São Paulo em 1921-22*, São Paulo, 1922.

COMISSÃO CENTRAL DE ESTATÍSTICA — *Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Presidente da Província de São Paulo*, Tipografia King, São Paulo, 1888.

D'ALINCOURT (Luís) — *Memória sobre a viagem do porto de Santos à cidade de Cuiabá*, Livraria Martins, São Paulo, 1953.

DEBENEDETTI (E.) e SALMONI (A.) — *Architettura italiana a San Paolo*, ed. Instituto Cultura Ítalo-Brasileiro, São Paulo.

DENIS (Pierre) — *Le Brésil au XXe. siècle*, 4.<sup>a</sup> edição, Lib. Colin, Paris, 1911. *O Brasil no século XX*, tradução portuguesa, ed. José Bastos & Cia., Lisboa.

DEUS (Frei Gaspar da Madre de) — *Memórias para a História da Capitania de São Vicente*, ed. Melhoramentos, São Paulo.

EGAS (Eugênio) — *Os Municípios Paulistas*, vol. I, São Paulo, 1925.

EMPRESA DE PUBLICAÇÕES ASSOCIADAS — *São Paulo, metrópole do século XX*, São Paulo, 1942.

EYLAN (Claude) — *Étapes Brésiliennes*, Lib. Plon, Paris, 1940.

FLORENÇANO (Paulo C.) — *Nasce uma Metrópole*, ed. Companhia Antártica Paulista, Livraria Martins, São Paulo, 1954.

FREITAS (Afonso A. de) — *Geografia do Estado de São Paulo*, ed. Escolas Profissionais Salesianas, São Paulo, 1906. — *Plan'História da Cidade de São Paulo, 1800-1874*, em "Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo", vol. XVI (1911), São Paulo, 1914. — *Tradições e Reminiscências paulistanas*, ed. Monteiro Lobato & Cia., São Paulo, 1921. — *Dicionário His-*

- tórico, *Topográfico e Etnográfico do Município de São Paulo*, Gráfica Paulista, São Paulo, 1930.
- GAPPEF (L.) — *Visions du Brésil*, Livraria F. Alves, Rio de Janeiro, 1912.
- HARNISCH (Wolfgang Hoffmann) — *O Brasil que eu vi*, ed. Melhoramentos, São Paulo.
- HERMANN (Lucila) — *A função das cidades e suas diferentes áreas culturais*, em "Anais do IX Congresso Brasileiro de Geografia", vol. III, Rio de Janeiro, 1944.
- HUNNICUTT (Benjamin H.) — *Brazil looks forward*, ed. I. B. G. E., Rio de Janeiro, 1945.
- JAMES (Preston E.) — *Rio de Janeiro and São Paulo*, em "Geographical Review", vol. XXIII, Nova York, 1933. — *Latin America*, ed. Lothrop, Lee & Shepard, Nova York, 1942.
- KIDDER (Daniel P.) — *Reminiscências de viagens e permanência no Brasil*, vol. I, Livraria Martins, São Paulo, 1940.
- KIDDER (Daniel P.) e FLETCHER (James C.) — *O Brasil e os Brasileiros*, vol. II, Companhia Editora Nacional, São Paulo, 1941.
- KOSERITZ (Carl von) — *Imagens do Brasil*, Livraria Martins, São Paulo, 1943.
- LEÃO (Mário Lopes) — *O crescimento da população da cidade de São Paulo*, em "Engenharia", III, n.º 33, São Paulo, 1945. — *O Metropolitano em São Paulo*, São Paulo, 1945.
- LEITE S. J. (Serafim) — *História da Companhia de Jesus no Brasil*, vol. VI, Imprensa Nacional, Rio de Janeiro, 1945.
- LLOYD (Reginald) — *Impressões do Brasil no século XX*, Lloyd's Greater Britain Pub. Co., Londres, 1913.
- LODI (Carlos) — *Sviluppo e problemi di San Paolo*, em "Urbanística", n.º 7, Roma, 1951.
- MAIA (Francisco Prestes) — *Plano de avenidas para a cidade de São Paulo*, Prefeitura Municipal, ed. Melhoramentos, São Paulo, 1930. — *Os Melhoramentos de São Paulo*, Prefeit. Municipal, São Paulo, 1945.
- MARQUES (Cícero) — *De Pastora a Rainha (Memórias)*, ed. Rádio Pan-americana, São Paulo, 1944.
- MARQUES (Manuel Eufrásio de Azevedo) — *Apontamentos Históricos, Geográficos, Biográficos, Estatísticos e Noticiosos da Província de São Paulo*, tomo II, ed. Laemmert, Rio de Janeiro, 1879; 2.ª edição, Livraria Martins, São Paulo, 1952.
- MARTINS (Antônio Egídio) — *São Paulo Antigo - 1554 a 1910*, 2 tomos, Livraria F. Alves, Rio de Janeiro, 1911-12.
- MILANO (Miguel) — *Os Fantasmas de São Paulo antiga*, Livraria Saraiva, São Paulo, 1949.
- MONBEIG (Pierre) — *La croissance de la ville de São Paulo*, em "Revue de Géographie Alpine", Grenoble, 1953. — *Aspectos geográficos do crescimento da cidade de São Paulo*, em "Boletim Paulista de Geografia", n.º 16, São Paulo, março de 1954.
- MOURA (Francisco Inácio Xavier de Assis) — *Almanaque Administrativo, Comercial e Industrial da Província de São Paulo para o ano bissexto de 1884*, Tipografia Jorge Seckler, São Paulo, 1883.
- MOURA (Paulo Cursino de) — *São Paulo de Outrora (Evocações da metrópole)*, ed. Melhoramentos, São Paulo, 1932; reedição Livraria Martins, São Paulo, 1954.
- MÜLLER (Daniel P.) — *Ensaio dum Quadro Estatístico da Província de São Paulo*, Tipografia Costa da Silveira, São Paulo, 1838; reedição literal de "O Estado de São Paulo", São Paulo, 1923.
- PIERSON (Donald) — *Habitações de São Paulo - Estudo comparativo*, em "Revista do Arquivo Municipal", vol. LXXXI.
- PINTO (Alfredo Moreira) — *Apontamentos para o Dicionário Geográfico do Brasil*, vol. III *A Cidade de São Paulo em 1900 (Impressões de viagem)*, Imprensa Nacional, Rio de Janeiro, 1900.
- RAFFARD (Henrique) — *Alguns dias na Paulicéia*, em "Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro", vol. LV (2.ª parte).
- RECLUS (Elisée) — *Nouvelle Géographie Universelle*, vol. XIX, Lib. Hachette, Paris, 1894. — *Estados Unidos do Brasil*, Livraria Garnier, Rio de Janeiro, 1900.
- RIBEIRO (José Jacinto) — *Cronologia Paulista*, vol. II, 1.ª parte, São Paulo, 1899-1901.
- RUDOLFER (Bruno) e VOCI (Antônio le) — *O transporte coletivo na cidade*

- de São Paulo, Prefeitura Municipal, São Paulo, 1943.
- SAINT-HILAIRE (Auguste de) — *Segunda viagem do Rio de Janeiro a Minas Gerais e a São Paulo*, Companhia Editora Nacional, São Paulo, 1938. — *Viagem à Província de São Paulo*, Livraria Martins, São Paulo, 1940.
- SANT'ANNA (Nuto) — *São Paulo Histórico*, ed. Departamento de Cultura, São Paulo, 1937. — *Metrópole*, ed. Departamento de Cultura, São Paulo, 1950.
- SORRE (Max.) — *Les fondements, de la Géographie Humaine*, tomo III (*L'habitat*), Lib. Armand Colin, Paris, 1952.
- SOUZA (Everardo Valim Pereira de) — *A Paulicéia há 60 anos*, em "Revista do Arquivo Municipal", vol. CXI.
- SOCIEDADE EDITORA INDEPENDÊNCIA — *A Capital paulista comemorando o centenário da Independência*, São Paulo, 1920.
- SPIX (J. B. von) e MARTIUS (C. F. P. von) — *Viagem pelo Brasil*, vol. I, Imprensa Nacional, Rio de Janeiro, 1938.
- TRICART (J.) — *Cours de Géographie Humaine*, fasc. II, primeira parte (*L'habitat urbain — Méthodes et problèmes*), ed. Centre de Documentation Universitaire, Paris.
- TSCHUDI (J. J. von) — *Viagem às Províncias do Rio de Janeiro e São Paulo*, Livraria Martins, São Paulo, 1953.
- VALLOTON (Henri) — *Brésil, terre d'amour et de beauté*, Lib. Payot, Lausanne, 1945.
- WALLE (Paul) — *Au Brésil — De l'Uruguay au Rio São Francisco*, ed. E. Guilmoto, Paris, 1910.
- WIART (Cte. Carton de) — *Mes vacances au Brésil*, ed. Desclée de Brouwer & Cie., Bruges, 1928.
- WRIGHT (Marie Robinson) — *The New Brazil*, ed. George Barrie & Sons, Filadélfia, 1907.
- ZALUAR (Augusto Emílio) — *Peregrinação pela Província de São Paulo — 1860-61*. Ed. Cultura, São Paulo, 1943; e ed. Livraria Martins, São Paulo, 1953.

### III. Documentação cartográfica :

- 1841 — *Planta da Imperial Cidade de São Paulo*, levantada em 1810 pelo Capitão de Engenheiros Rufino J. Felizardo da Costa e copiada em 1841 com tôdas as alterações.
- 1881 — *Planta da Cidade de S. Paulo*, elaborada por Jules Martin.
- 1881 — *Planta Cadastral da Cidade de São Paulo*, elaborada pela Companhia Cantareira, na escala de 1 : 20 000.
- 1897 — *Planta Geral da Capital de São Paulo*, organizada sob a direção do Dr. Gomes Cardim, Intendente de Obras, na escala de 1 : 20 000.
- 1905 — *Planta Geral da Cidade de São Paulo*, adotada pela Prefeitura Municipal para uso de suas repartições e levantada e organizada pelo Eng.º Civil Alexandre Mariano Cococi e Luís Frutuoso F. Costa, na escala de 1 : 20 000.
- 1914 — *Planta Geral da Cidade de São Paulo*, com indicações diversas, organizada pela Comissão Geográfica e Geológica, sendo chefe o Eng.º João Pedro Cardoso, na escala de 1 : 20 000.
- 1916 — *Planta da Cidade de São Paulo*, levantada pela Divisão Cadastral da 2.ª Seção da Diretoria de Obras e Viação da Prefeitura Municipal, edição provisória, na escala de 1 : 20 000.
- 1930 — *Mapa Topográfico do Município de São Paulo*, executado pela Empresa "Sara do Brasil S. A.", pelo método Nistri de aerofotogrametria, para a Prefeitura Municipal de São Paulo, nas escalas de 1 : 20 000 e 1 : 5 000.
- 1952 — *Mapas das densidades demográficas*, organizados pelo Departamento de Cultura da Prefeitura Municipal de São Paulo para a C. M. T. C., com base nos censos de 1934, 1940 e 1950.



## ÍNDICE DAS GRAVURAS



# ÍNDICE DAS GRAVURAS

(Volume III)

|                                            | Págs.           |
|--------------------------------------------|-----------------|
| 1. Mapa funcional da cidade de São Paulo.. | .... entre IV/V |

## I. O PARQUE INDUSTRIAL PAULISTANO

|                                                                                                                                                   |       |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| 2. Indústrias da cidade de São Paulo (1914) .                                                                                                     | 38/39 |
| 3. Um grande estabelecimento fabril....                                                                                                           | 40    |
| 4. A região industrial paulistana.....                                                                                                            | 43    |
| 5. Repartição geográfica dos estabelecimentos da indústria têxtil, na região de São Paulo (1949-50).....                                          | 44    |
| 6. Repartição geográfica dos estabelecimentos da indústria de produtos alimentares, bebidas e estimulantes, na região de São Paulo (1949-50)..... | 56    |
| 7. Repartição geográfica dos estabelecimentos das indústrias metalúrgicas e mecânicas, na região de São Paulo (1949-50).....                      | 59    |
| 8. Repartição geográfica dos estabelecimentos das indústrias químicas e farmacêuticas, na região de São Paulo (1949-50).....                      | 63    |
| 9. Repartição geográfica dos estabelecimentos da indústria da horticultura, na região de São Paulo (1949-50).....                                 | 64    |
| 10. Repartição geográfica dos estabelecimentos das indústrias de papel e papelão, na região de São Paulo (1949-50).....                           | 66    |
| 11. Repartição geográfica dos estabelecimentos da indústria de calçados, na região de São Paulo (1949-50) ..                                      | 67    |
| 12. Paisagem industrial de São Paulo.....                                                                                                         | 70    |
| 13. Intensidade do tráfego rodoviário de estradas do interior do Estado, ligadas à Metrópole.....                                                 | 86    |
| 14. Intensidade do tráfego rodoviário entre São Paulo e as regiões vizinhas. ....                                                                 | 87    |

## II. O PROBLEMA DA ENERGIA ELÉTRICA

|                                                                             |     |
|-----------------------------------------------------------------------------|-----|
| 15. A Serra do Mar e a Usina do Cubatão.....                                | 109 |
| 16. O sistema hidrelétrico da região de São Paulo..                         | 110 |
| 17. O sistema hidrelétrico da Usina do Cubatão.....                         | 112 |
| 18. Distribuição da energia elétrica na cidade de São Paulo e arredores.... | 116 |

## III. A ÁREA CENTRAL DA CIDADE

|                                                                                |     |
|--------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 19. O Centro de São Paulo e o problema de sua delimitação..                    | 123 |
| 20. Grandiosa perspectiva da área central da cidade.....                       | 124 |
| 21. Repartição da população no centro da cidade e suas vizinhanças (1950)..... | 127 |
| 22. O Largo de São Bento na década de 1880-90..                                | 134 |

|                                                                       | Págs.   |
|-----------------------------------------------------------------------|---------|
| 23. O "coração" da cidade de São Paulo .....                          | 138/139 |
| 24. O vale do Anhangabaú e o Viaduto do Chá .....                     | 140     |
| 25. A atual Praça da República ao iniciar-se a década de 1890-1900 .. | 142     |
| 26. O centro da cidade e sua expansão .....                           | 143     |
| 27. Topografia da área central da cidade de São Paulo ..              | 146     |
| 28. O Centro da cidade e o bairro da Bela Vista .....                 | 148     |
| 29. Valor dos terrenos no Centro e vizinhanças (1952) ..              | 152     |
| 30. O núcleo mais antigo do Centro da cidade .....                    | 154     |
| 31. Complexidade funcional do Centro e suas vizinhanças ..            | 157     |
| 32. Função comercial no Centro da cidade (1952) .....                 | 160     |
| 33. Função industrial no Centro da cidade (1952) ..                   | 162     |
| 34. Profissões liberais no Centro da cidade (1952) .....              | 164     |
| 35. Função bancária no Centro da cidade (1952) .....                  | 165     |
| 36. O Núcleo Novo da área central da cidade .....                     | 168     |
| 37. Viaduto do Chá, artéria movimentada ..                            | 170     |
| 38. Rua 15 de Novembro ..                                             | 172     |
| 39. Avenida São João .....                                            | 174     |
| 40. O Centro da cidade, sua área periférica e a zona de transição ..  | 176     |

#### IV. OS BAIRROS DA ZONA NORTE E OS BAIRROS ORIENTAIS

|                                                                                                       |         |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|
| 41. Avenida São João .....                                                                            | 190     |
| 42. O Centro da cidade e os bairros circunvizinhos ..                                                 | 192     |
| 43. A cidade de São Paulo em 1881 ..                                                                  | 197     |
| 44. O bairro de Santa Ifigênia .....                                                                  | 198     |
| 45. Santa Ifigênia, Campos Elísios, Bom Retiro e Luz ..                                               | 201     |
| 46. O Palácio dos Campos Elísios ..                                                                   | 203     |
| 47. Bom Retiro e o Jardim da Luz .....                                                                | 205     |
| 48. Santana, Mandaqui, Tucuruvi, Vila Mazzei e bairros satélites ..                                   | 209     |
| 49. Santana e vizinhanças .....                                                                       | 210     |
| 50. Água Branca, Nossa Senhora do O' e bairros próximos ..                                            | 214     |
| 51. Nossa Senhora do O' e "vilas" satélites ..                                                        | 217     |
| 52. Os bairros do Limão e da Casa Verde .....                                                         | 219     |
| 53. Vila Maria, Jardim Japão e Parque Novo Mundo ..                                                   | 221     |
| 54. O Centro da cidade e os bairros orientais ..                                                      | 226     |
| 55. O bairro do Brás .....                                                                            | 234/235 |
| 56. Brás, Belénzinho, Mooca e vizinhanças ..                                                          | 236     |
| 57. Os bairros da Luz e do Pari .....                                                                 | 238     |
| 58. Área de transição entre o Centro da cidade e os bairros de Santa Ifigênia, da Luz e do Pari ..... | 240     |
| 59. Tatuapé, Vila Carrão e áreas próximas .....                                                       | 242     |
| 60. A colina da Penha e as várzeas circunvizinhas .....                                               | 246     |
| 61. A igreja matriz de Nossa Senhora da Penha, centro de peregrinações .....                          | 247     |
| 62. Lojas de artigos religiosos, situadas na Rua da Penha ..                                          | 242     |
| 63. O crescimento da Penha .....                                                                      | 250     |
| 64. Penha, Vila Matilde e "vilas" satélites ..                                                        | 254     |

#### V. OS BAIRROS DA ZONA SUL E OS BAIRROS OCIDENTAIS

|                                                                                              |     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 65. Bela Vista, Liberdade, Paraíso, Cambucí, Aclimação, Vila Mariana e Vila Clementino ..... | 263 |
| 66. Ipiranga e vizinhanças ..                                                                | 266 |
| 67. Ipiranga e Mooca .....                                                                   | 268 |
| 68. Moinho Velho, Sacomã e "vilas" satélites ..                                              | 270 |
| 69. Alto da Mooca, Vila Prudente e adjacências .....                                         | 272 |
| 70. Topografia dos bairros da Liberdade e do Cambucí .....                                   | 275 |

|                                                                                                    | Págs. |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| 71. Topografia do bairro da Bela Vista..                                                           | 278   |
| 72. Topografia de Vila Mariana.....                                                                | 281   |
| 73. Topografia de Vila Clementino.....                                                             | 282   |
| 74. Vila Nova Conceição, Brooklyn Paulista, Indianópolis e áreas próximas.....                     | 289   |
| 75. O espigão da Avenida Paulista .....                                                            | 301   |
| 76. Topografia de um trecho da Rua Augusta.....                                                    | 302   |
| 77. Planta funcional do subdistrito de Cerqueira César, em 1950...                                 | 304   |
| 78. O Hospital das Clínicas e um trecho do Jardim América.....                                     | 306   |
| 79. Consolação, Cerqueira César, Vila América e os "bairros-jardins" da vertente do Pinheiros..... | 308   |
| 80. Jardim Europa e os loteamentos de além-Pinheiros...                                            | 312   |
| 81. Pinheiros, Alto de Pinheiros e parte do Bucanã..                                               | 314   |
| 82. O centro comercial do bairro de Pinheiros...                                                   | 316   |
| 83. Vila Buarque, Santa Cecília e Barra Funda.....                                                 | 326   |
| 84. Perdizes, Água Branca, Vila Pompéia, Sumaré e Pacaembu...                                      | 336   |
| 85. Perdizes, Água Branca, Vila Pompéia, Sumaré e Pacaembu..                                       | 338   |
| 86. O bairro do Pacaembu..                                                                         | 340   |
| 87. O bairro do Sumaré.....                                                                        | 344   |
| 88. Lapa e "vilas" satélites.....                                                                  | 352   |
| 89. Rua Doze de Outubro, centro comercial da Lapa...                                               | 354   |
| 90. A Lapa e suas vizinhanças..                                                                    | 358   |



## ÍNDICE DA MATÉRIA





# ÍNDICE DA MATÉRIA

(Volume III)

## ASPECTOS DA METRÓPOLE PAULISTA

|                                                                                              | Págs. |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| Cap. I — <i>O parque industrial paulistano</i> — por DIRCEU LINO DE MATTOS.....              | 5     |
| A industrialização de São Paulo e seus fatores.....                                          | 5     |
| O café e o desenvolvimento das indústrias paulistanas.....                                   | 7     |
| A contribuição do imigrante para o surto industrial de São Paulo                             | 11    |
| O algodão também contribuiu para o nosso desenvolvimento industrial.....                     | 15    |
| Dois fatores correlatos: clientela e mão-de-obra disponível..                                | 17    |
| Outros fatores correlatos: tarifas, guerras e crises..                                       | 19    |
| A situação geográfica e a indústria de São Paulo..                                           | 20    |
| Os embriões da vida industrial paulistana..                                                  | 25    |
| As primeiras fábricas.....                                                                   | 26    |
| As indústrias paulistanas na segunda metade do século XIX..                                  | 28    |
| O desenvolvimento industrial de São Paulo no século XX..                                     | 32    |
| As indústrias paulistanas: a produção de tecidos..                                           | 43    |
| As indústrias de alimentação.....                                                            | 49    |
| As indústrias metalúrgicas e mecânicas..                                                     | 57    |
| As indústrias químicas e farmacêuticas..                                                     | 61    |
| Outras indústrias paulistanas.....                                                           | 64    |
| A paisagem industrial de São Paulo.....                                                      | 69    |
| Fatores e problemas da produção industrial..                                                 | 72    |
| As matérias-primas..                                                                         | 73    |
| A mão-de-obra..                                                                              | 76    |
| Os capitais...                                                                               | 79    |
| Os mercados...                                                                               | 82    |
| Os transportes.....                                                                          | 84    |
| Perspectivas para o futuro..                                                                 | 91    |
| Bibliografia..                                                                               | 93    |
| Cap. II — <i>O problema da energia elétrica</i> — por MARIA DE LOURDES P. SOUZA RADESCA..... | 99    |
| A região de São Paulo e seus problemas.....                                                  | 99    |
| A utilização da energia elétrica no município de São Paulo...                                | 100   |
| O sistema hidrelétrico da região de São Paulo.....                                           | 105   |
| As condições naturais e a produção de energia elétrica..                                     | 106   |
| São Paulo e a crise de energia elétrica.....                                                 | 115   |
| A indústria hidrelétrica e as modificações introduzidas na paisagem paulistana..             | 118   |
| Bibliografia.....                                                                            | 119   |

|                                                                                                               | Pags. |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| Cap. III — <i>A área central da cidade</i> — por N. L. MÜLLER . . . . .                                       | 121   |
| A área central da cidade e o problema de sua delimitação . . .                                                | 121   |
| As grandes etapas da evolução da área central . . . . .                                                       | 128   |
| O Centro da cidade e sua estrutura . . . . .                                                                  | 144   |
| O Centro da cidade e suas funções . . . . .                                                                   | 156   |
| A individualidade da área central . . . . .                                                                   | 169   |
| A zona de transição do Centro e o problema de sua delimitação . .                                             | 175   |
| Os principais característicos da zona de transição . . . . .                                                  | 177   |
| Bibliografia . . . . .                                                                                        | 181   |
| Cap. IV — <i>Os Bairros da Zona Norte e os Bairros Orientais</i> — por<br>RENATO DA SILVEIRA MENDES . . . . . | 183   |
| Barômetros da expansão urbana . . . . .                                                                       | 183   |
| Bairros e subdistritos não se confundem . . . . .                                                             | 184   |
| Uma tentativa de classificação . . . . .                                                                      | 186   |

## I. BAIRROS DA ZONA NORTE

|                                                                   |     |
|-------------------------------------------------------------------|-----|
| Os bairros setentrionais e seus contrastes . . . . .              | 189 |
| Os bairros da vertente esquerda do Tietê . . . . .                | 191 |
| Santa Ifigênia e Campos Elísios . . . . .                         | 199 |
| Bom Retiro e o bairro da Luz . . . . .                            | 204 |
| Os bairros setentrionais de além-Tietê . . . . .                  | 207 |
| Núcleos do Brasil colonial ao lado de "vilas" recentíssimas . . . | 213 |
| As funções dos bairros de além-Tietê . . . . .                    | 220 |
| Contrastes da paisagem na várzea e nas colinas . . . . .          | 223 |

## II. OS BAIRROS ORIENTAIS

|                                                                |     |
|----------------------------------------------------------------|-----|
| Fatores de unidade e de diferenciação . . . . .                | 227 |
| Entre o Tamanduateí e o Tietê . . . . .                        | 229 |
| O Brás e seus bairros satélites . . . . .                      | 231 |
| Um mosaico de funções muito diversas . . . . .                 | 237 |
| Os contrastes da paisagem . . . . .                            | 243 |
| A região da Penha, porta oriental da cidade de São Paulo . . . | 244 |

|                                                                                                             |     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Cap. V — <i>Os Bairros da Zona Sul e os Bairros Ocidentais</i> — por<br>RENATO DA SILVEIRA MENDES . . . . . | 257 |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|

## I. BAIRROS DA ZONA SUL

|                                                      |     |
|------------------------------------------------------|-----|
| Entre dois vales . . . . .                           | 257 |
| No vale do Tamanduateí . . . . .                     | 258 |
| Glória, Cambuci e Aclimação . . . . .                | 261 |
| Ipiranga, porta sul-oriental da cidade . . . . .     | 265 |
| Alto da Mooca, Vila Prudente e adjacências . . . . . | 171 |
| Do Espigão Central ao vale do Pinheiros . . . . .    | 273 |
| Os bairros da Liberdade e do Paraíso . . . . .       | 274 |

|                                                                                    | Pags. |
|------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| Bela Vista ou Bexiga.....                                                          | 277   |
| Vila Mariana e seus satélites.....                                                 | 281   |
| No caminho de Santo Amaro: Indianópolis, Brooklyn Paulista e "vilas" próximas..... | 287   |
| Os bairros de Sudoeste.....                                                        | 292   |
| Consolação e Higienópolis.....                                                     | 294   |
| Nos domínios da Avenida Paulista.....                                              | 300   |
| Os "bairros-jardins" da vertente do Pinheiros.....                                 | 310   |
| Pinheiros, porta sul-ocidental da cidade de São Paulo..                            | 314   |

## II. OS BAIRROS OCIDENTAIS

|                                                |     |
|------------------------------------------------|-----|
| Na confluência de dois vales.. .. .            | 320 |
| Vila Buarque.....                              | 323 |
| O bairro de Santa Cecília e a Barra Funda..    | 326 |
| O bairro das Perdizes..                        | 333 |
| Pacaembu e Sumaré.....                         | 339 |
| Água Branca e Vila Pompéia.....                | 345 |
| Lapa, porta ocidental da cidade de São Paulo.. | 351 |
| Bibliografia..                                 | 361 |



|                              |     |
|------------------------------|-----|
| <i>Índice das gravuras..</i> | 365 |
| <i>Índice da matéria..</i>   | 371 |

# A CIDADE DE SÃO PAULO

*Estudos de geografia urbana*



VOLUME III

ASPECTOS DA METRÓPOLE PAULISTA

~~~~~

BRASILIANA
(SÉRIE GRANDE FORMATO)

Volume 14-B

Direção de
AMÉRICO JACOBINA LACOMBE

~~~~~

1958

---

*Obra executada nas oficinas da*  
São Paulo Editora S. A. — São Paulo, Brasil

SOUKUP

0 1 2 3 4 5  
QUILÔMETROS

1955



Mapa  
funcional  
da Cidade de São Paulo

cf. Deptº de Urbanismo - Prefeitura Municipal

ASSOCIAÇÃO DOS GEÓGRAFOS BRASILEIROS  
Seção Regional de São Paulo



# A Cidade de São Paulo

*Estudos de geografia urbana*

*Por um grupo de geógrafos, sob a direção de*

AROLDO DE AZEVEDO

VOLUME III

ASPECTOS DA METRÓPOLE PAULISTA

COMPANHIA EDITORA NACIONAL  
SÃO PAULO

Bibl. Central

*Cartografia de*  
JOÃO SOUKUP

★

*Desenhos de*  
JOSÉ RUFINO e ANTÔNIO MONTE

★

*Vinhetas de*  
MANOEL VICTOR FILHO

