

**Revista Latino-americana de
Ambiente Construído & Sustentabilidade**

ISSN 2675-7524 / v. 2, n. 6 (2021)

CIDADE, MEMÓRIA E PROJETO NO VAZIO DO CENTRO DE SÃO PAULO.

Rosana Helena Miranda

Professor Doutor, USP, Brasil
rosanamiranda@usp.br

RESUMO

Este artigo trata do tema de renovação urbana nos bairros operários na cidade de São Paulo. O objeto de estudo apresentado é a leitura do tecido urbano e da memória do período de industrialização da cidade, no final do século XIX e começo do século XX, tendo como objeto a localização e tipologia das vilas operárias que permanecem como conjunto urbano desde a cartografia cadastral de 1930. As vilas operárias foram o modo de morar da classe operária de São Paulo nos distritos que circundam a antiga ferrovia São Paulo Railway e o Rio Tamanduateí. Esses conjuntos fazem parte dos distritos que perderam população a partir do deslocamento da atividade industrial para outras áreas da Região Metropolitana e compõem, com inúmeras fábricas vazias e os galpões da ferrovia, o vazio construído com grande potencial de reocupação do centro da cidade. As vilas e as fábricas marcam ainda a fisionomia e a memória da cidade industrial que atualmente se caracteriza como metrópole de serviços. O adensamento do centro, favorecido pela infraestrutura existente, deve-se pautar por um diálogo com a memória e a geração de empregos. O artigo apresenta resultados da pesquisa realizada em 17 distritos da área central e sua articulação com a atividade de ensino de arquitetura e urbanismo, com objetivo de aproximar os alunos de uma abordagem de projeto e contexto.

PALAVRAS-CHAVE: vilas operárias; patrimônio histórico; memória urbana; morfologia urbana; áreas ociosas.

INTRODUÇÃO

Este artigo apresenta alguns temas e resultados da pesquisa desenvolvida pelo no âmbito da Universidade onde lecionamos. A pesquisa tem focado nos estudos de morfologia urbana dos antigos bairros operários ao redor da área central da cidade. Nesse sentido, foi feito uma delimitação de uma porção urbana na área central de São Paulo para alguns levantamentos sobre o desenho urbano e a arquitetura do casario das vilas operárias de 17 distritos que ladeiam a antiga ferrovia São Paulo Railway, ao longo do percurso das várzeas do Rio Tamanduateí e Rio Tietê em São Paulo, que conformam uma continuidade do espaço urbano da antiga zona industrial da cidade.

O foco dessa pesquisa é desenvolver um modo de leitura e projeto em áreas antigas da cidade com o objetivo de produzir um conhecimento dessas áreas para subsidiar estudos urbanísticos e avançar no ensino de projeto de arquitetura e urbanismo com um olhar interdisciplinar. A pesquisa realizou levantamentos mais aproximados do tecido urbano com vistas a subsidiar processos de preservação do patrimônio histórico e cultural da cidade com foco na arquitetura habitacional e fabril, buscando entender os aspectos arquitetônicos e morfológicos que constituem o vocabulário dessa porção da cidade, cuja identidade é a marca de um período específico de sua história, de sua produção e contexto.

O registro realizado teve como base a cartografia cadastral da cidade e sua superposição, para verificação dos espaços de permanência do casario das vilas desde 1930, quando se realiza o primeiro mapa cadastral da cidade, o voo SARA. Um subproduto da pesquisa foi uma reflexão sobre a reocupação e renovação urbana dos bairros centrais que perderam população e atividade industrial e que apresentam atualmente áreas construídas ociosas.

A necessidade de reocupar o centro colocou alguns problemas ou abordagens sobre como fazê-lo, a identidade dos lugares e suas alternativas de projetos atuais, sua linguagem, sua viabilidade e seu destinatário final no caso de programas habitacionais, assim como a viabilidade econômica de novos empregos junto às áreas residenciais.

OS BAIRROS OPERÁRIOS NA SÃO PAULO DO SÉCULO XX

A cidade de São Paulo, com uma estimativa atual de 12 milhões de habitantes, caracteriza-se como uma metrópole com sua economia predominantemente baseada no setor de comércio e serviços. No entanto, há pouco mais de 60 anos, caracterizava-se como a principal cidade industrial do país. Todas as metrópoles, de alguma forma, se fortaleceram como área econômica e com excessiva concentração de população, porque um dia tiveram uma indústria forte.

No caso de São Paulo, as indústrias se concentraram ao longo da ferrovia e no entorno das várzeas do Rio Tamanduateí e do Rio Tietê. E junto a elas surgiu o casario onde seria a moradia da classe operária paulistana. Segundo AMARAL:

Na virada do século e nas duas primeiras décadas, a habitação popular concentrava-se em alguns setores centrais da cidade, em bairros vizinhos ao centro e em outros que tinham se formado ao redor dos antigos caminhos de saída da cidade; localizava-se também nas vizinhanças das fábricas, que se instalaram próximas às paradas das linhas férreas da São Paulo Railway, Sorocabana, Central do Brasil, ao longo das várzeas ribeirinhas, onde os terrenos eram mais baratos, e de algumas linhas de bonde. As inúmeras chácaras que envolviam o centro antigo foram gradativamente loteadas, dando origem aos bairros. A estrada de ferro São Paulo Railway, inaugurada em 1867, a Central do Brasil e a Sorocabana desempenharam papel importante no direcionamento da ocupação urbana dando origem ao crescimento de bairros populares em torno de suas paradas dentro da área do município de São Paulo.

Em seu início as indústrias estabeleceram-se em áreas próximas às estações ferroviárias com a tendência a se concentrar nos bairros do Brás, Mooca, Pari, Ipiranga; tal concentração, entretanto, não chegou a adquirir grande densidade, fazendo parte da grande área industrial que se instalou ao longo da estrada de ferro Santos-Jundiaí. No decorrer dos anos 20 e 30, as indústrias passam a ocupar os trechos intermediários.

A paisagem desses bairros populares é objeto de inúmeras descrições: “a segunda década do século foi marcada pela construção de vilas operárias e bastava andar-se pelas ruas do Bom Retiro, do Brás, da Mooca, do Belenzinho, para encontrarmos a rede de vilas construídas, tanto por particulares como por empreendedores industriais. Não eram só vilas mas fileiras de casas, “pequenas habitações quase sempre térreas e sem jardim, geralmente geminadas, mais ou menos iguais. No meio delas surgia de vez em quando a fábrica ou então pequenas oficinas e fabriquetas... As fábricas maiores se destacavam quando não pelas chaminés, pela grande extensão de suas fachadas e seu amplo portão de entrada”. A ferrovia acrescentava novos elementos a esta paisagem: as

passagens de nível, com porteiros e periódicos estrangulamentos de tráfego, as estações e os respectivos pátios de manobras, sempre movimentados e barulhentos, os grandes armazéns de mercadorias alinhados ao longo das vias férreas; as ruas de traçado irregular, que muitas vezes não tinham saída”.

A forma dominante de morar da população paulista era a casa de aluguel; em 1920, apenas 19,2 % dos habitantes viviam em casas próprias. 4. Taschner, Suzana P. Moradia da Pobreza e redesenho da cidade. Mimeo. São Paulo, 1992. A escassez de habitações era uma realidade e o aluguel de imóveis era um filão invejável. As vilas operárias, os quarteirões de casas semelhantes feitas por um mesmo empreendedor, povoaram os mais variados bairros de São Paulo (AMARAL, 1994, p. 20-21).

Essa foi a fisionomia da cidade de São Paulo no fim do século XIX e durante todo o século XX, a cidade recebeu milhares de migrantes de várias partes do país e imigrantes que vieram para trabalhar na indústria e no comércio. O conjunto de distritos estudados abrigaram essas atividades.

A partir dos anos 1950, essa região começa a perder indústrias e há uma redução gradativa da população, que se desloca para a periferia da cidade num primeiro momento pela falta de oferta de moradias baratas no centro, e esgotamento dos primeiros loteamentos conforme tabela 1.

Mais tarde, nos anos 1990, o esvaziamento da área central se acelera pela crise econômica e o aumento dos aluguéis. Os distritos centrais perderam empregos e população, observa-se um *vazio construído* nos bairros, fruto do desemprego, mas também de uma reorganização da produção industrial no mundo em geral, com a fragmentação da produção em diferentes cidades e países, e o vertiginoso crescimento da participação dos países asiáticos na produção industrial.

Na Europa e nos Estados Unidos, esse processo se apresenta em várias cidades a partir dos anos 2000, gerando crises com perdas nas cidades, de arrecadação e empobrecimento da população.

Tabela 1. Taxas de crescimento da população nos distritos centrais da cidade de São Paulo. 1950, 1960, 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010

Unidades Territoriais	Taxas de Crescimento					
	1950/1960	1960/1970	1970/1980	1980/1991	1991/2000	2000/2010
MSP/ Distritos	5,48	4,91	3,67	1,16	0,88	0,76
Ipiranga	1,47	0,22	0,49	-1,33	-0,30	0,78
Barra Funda	1,92	0,93	1,51	-1,02	-2,29	1,04
Lapa	2,15	1,20	1,66	-1,57	-1,71	0,89
Perdizes	2,15	1,20	1,66	-0,69	-0,67	0,82
Vila Leopoldina	1,75	1,45	0,97	-0,45	0,02	3,92
Belém	1,04	-0,46	-0,48	-1,27	-2,49	1,29
Brás	-1,19	-1,74	-0,60	-1,28	-3,14	1,52
Moóca	2,87	1,84	1,29	-1,45	-1,42	1,81
Pari	0,74	-1,19	-1,03	-2,12	-3,95	1,56
Bela Vista	2,16	1,21	2,82	-1,56	-1,41	0,95
Bom Retiro	1,62	-1,64	0,41	-2,47	-3,35	2,45
Cambuci	1,15	-0,02	1,22	-1,72	-2,80	2,55
Consolação	3,16	1,51	2,47	-1,35	-2,20	0,51
Liberdade	2,08	0,47	1,44	-0,71	-2,29	1,11
República	2,99	0,41	1,94	-0,49	-2,11	1,79
Santa Cecília	2,42	0,31	1,30	-0,88	-2,06	1,64
Sé	0,75	-0,90	1,10	-1,74	-3,29	1,63

Fonte: IBGE - SMDU/Dipro – Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano/SMDU - Departamento de Estatística e Produção de informação/Dipro.

Por volta da década de 2010 nos Estados Unidos da América – EUA, uma das maiores potências mundiais, foi criada uma alcunha para as cidades que perderam suas indústrias, e que tiveram papel muito importante como parques industriais dos EUA. Essas cidades foram chamadas de Legacy City, assim como um legado para o país, localizadas no chamado “rust belt”, cinturão da ferrugem, para a memória da população de sua pujança econômica, mas também pelo fato de que possuem um legado de áreas ociosas e abandonadas. Essas cidades têm grande importância local e regional atualmente, pois, possuem uma grande infraestrutura e centros especializados em saúde e educação. Segundo MALLACH:

The future of America's legacy cities is not a minor matter. In 2000, 45 million people -15 percent of the nation's population- lived in these cities and their surrounding metropolitan areas. This in itself should be enough to make the question of what will happen to them a matter of national importance, and make their efforts worthy of careful attention. There are other reasons, though, why the future of America's legacy cities should be seen as important, not only for the people who live there but for all of us.

Disproportionately concentrated as these cities are in the nation's Northeast and near Midwest, the so-called Rust Belt, their course will affect not only themselves and their immediate surroundings but also the future vitality of states like Michigan, New

York, Pennsylvania, and Ohio. Legacy cities offer both resources for and impose burdens on the larger economy. They contain untapped resources of human capital, and billions of dollars in sunk infrastructure investment in roads, transit, sewer and water facilities, parks, and other public facilities. They contain major networks of educational and medical facilities, including such renowned centers as Johns Hopkins, Carnegie-Mellon, and the Cleveland Clinic, while they continue to serve as regional and national centers of culture, art, sport, and entertainment. These assets and resources are of critical importance for a nation struggling with rebuilding its economy and finding its course in the twenty first century.

In their present condition, these cities are also weighty burdens on public resources, due to the municipal and school aid they need to provide public services and due to transfer payments to their residents, who are disproportionately poor, elderly, and disabled. In 2009, the state of New Jersey spent over \$400 million to support Camden's city and school budgets, or over \$5,000 per city resident. Continued deterioration and impoverishment in central cities also act as a drag on suburban economies, which are, even after decades of sprawl and decentralization, still closely interwoven with the fates of their central cities. The Revival of America's older industrial cities will add value to the regional and national economy while reducing the burden that these cities impose in their present condition.

(MALLACH, 2012, p. XVI).

Essas cidades americanas enfrentam o custo da desindustrialização e apresentam grandes áreas abandonadas, tanto áreas fabris como bairros inteiros. Encontra-se em processo de mudança exigindo investimentos públicos de grande monta, pois reduziram sua arrecadação e a população que permaneceu como moradora está muito empobrecida. Locais que se esvaziaram e perderam atividade econômica, população e renda, como o caso de Detroit – cuja administração municipal decretou a própria falência na crise de 2008 devido à falência na arrecadação. Em alguns casos a situação é tão cruel que inquilinos são obrigados a abandonar suas casas devido ao desemprego e os proprietários tomam atitudes drásticas, como a queima de casas de madeira vazias para que elas não sejam ocupadas por novos moradores sem teto e assim podem reduzir seus impostos, o que leva à redução da arrecadação e aumento da crise urbana.

Esse esvaziamento da cidade é semelhante ao que ocorreu na cidade de São Paulo numa região bastante extensa, mas por razões diferentes. Ocorreu um processo de perda de população no anel intermediário nos bairros industriais, chamados bairros operários, que se formaram desde a primeira fase da industrialização até basicamente a década de 1950. A partir dos anos 1950, modifica-se a presença da indústria no centro e o parque industrial se desloca para a região de Santo André, São Bernardo e São Caetano (ABC) e mais recentemente Diadema.

A mudança e decadência dos usos nessa região formada por 17 distritos que se estendem do distrito do Ipiranga ao distrito da Barra Funda, ao longo da antiga ferrovia São Paulo Railway e de grande parte do Rio Tamanduateí quando atravessa a cidade de São Paulo.

A verticalização é mais intensa em alguns distritos e em outros permanece o casario e a presença das fábricas ainda como paisagem permanente.

O esvaziamento levou de três a quatro décadas desde os anos 50 associado a outros fatores relacionados à dinâmica urbana, que modificou os limites da cidade com o espraiamento para a periferia devido à redução das possibilidades de moradia do trabalhador próximo ao trabalho na área central.

Esse tecido urbano que forma um “*colar de bairros*”, ao redor do centro histórico mais antigo da cidade é formado pelos distritos do Ipiranga até a Barra Funda, junto com o Belém, Brás, Cambuci, Mooca, Pari, Liberdade, Bom Retiro, Luz, Consolação, Perdizes, Lapa, Vila Leopoldina, Santa Cecília, e os distritos propriamente do centro, República e Sé, que têm hoje características modificadas. Essa é a área de estudo da pesquisa “*Renovação urbana – o projeto urbano e história nos bairros centrais da cidade de São Paulo*”.

O conjunto de bairros apresentam uma crescente atividade econômica de serviços e comércio, ou pontas de valorização imobiliária como no Ipiranga, Mooca e na Barra Funda com transformações substanciais de uso, sendo que no mesmo tecido urbano ainda permanece um conjunto de imóveis construídos, mas, vazios. Isso se explica em parte porque existe infraestrutura, e certamente pela proximidade do centro e da complexa rede dos transportes de alta capacidade, como o metrô junto com a ferrovia.

Esses bairros têm uma identidade física cuja fisionomia construtiva é marcante do período da chegada da indústria na cidade e também da moradia da classe operária que se formou nesse período dos anos 1930 com o fortalecimento da atividade industrial em São Paulo.

Assim escolhemos estudar a importância das vilas operárias e das fábricas surgidas nesse período começando pelo mapeamento das vilas e verificar se elas ainda prevaleciam no desenho urbano dos bairros e conhecer sua tipologia e uso atual. E com esse mapeamento tínhamos como objetivo verificar o sentido de permanência desse desenho urbano e a qualidade física desses espaços.

O registro histórico do casario – construído desde o final do século XIX e início do século XX – é o desenho da permanência de bens culturais na cidade, da arquitetura do cotidiano de morar fruto de uma atividade econômica vinda da renda acumulada pelo excedente do café e parte da indústria que se formou naquele período.

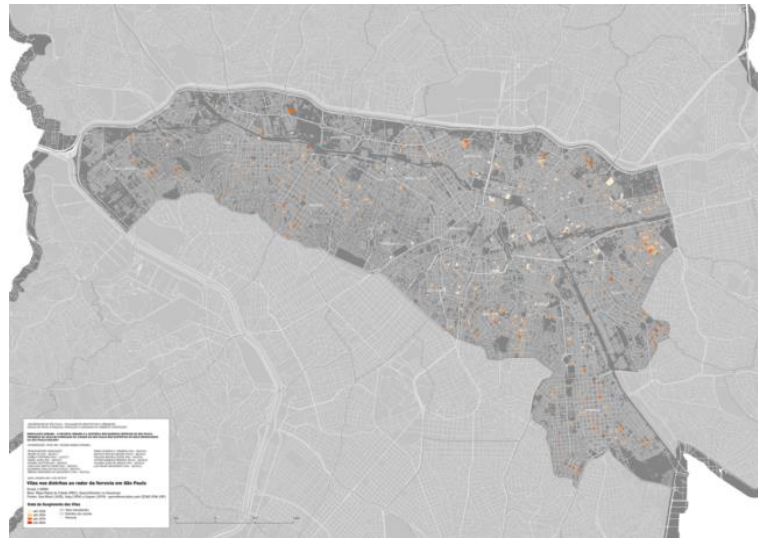
A pesquisa desenvolvida desde 2013 FAUUSP, utilizou a cartografia cadastral da cidade como ferramenta para recuperar historicamente o desenho das formas urbanas. Assim desenvolveu-se o estudo em torno daquelas que foram as moradias operárias no eixo da ferrovia São Paulo Railway, primeiro eixo industrial de São Paulo e, pelos contornos do Rio Tamanduateí, estruturante da paisagem e da memória urbana paulistana.

O estudo trata do tripé memória, habitação e trabalho, sobre as possibilidades de projeto num contexto histórico, para que não se perca a identidade dessa porção da cidade e se garanta a permanência dos bens culturais e de novas habitações para trabalhadores.

Um dos fortes elementos da paisagem e da infraestrutura urbana, é a ferrovia São Paulo Railway. A ferrovia foi construída no ano de 1867, no século XIX, ao longo da margem do Rio Tamanduateí, que já havia sido um meio de acesso à vila colonial e transporte para os colonos portugueses, índios e jesuítas à sede da Capitania de São Vicente. Um dos fortes elementos da paisagem e da infraestrutura urbana, é a ferrovia São Paulo Railway. A ferrovia foi construída no ano de 1867, no século XIX, ao longo da margem do Rio Tamanduateí, que já

havia sido um meio de acesso à vila colonial e transporte para os colonos portugueses, índios e jesuítas à sede da Capitania de São Vicente.

Figura 1. Mapa da área de estudo com as vilas existentes por distrito e por período de aparecimento.



Fonte: Base MDC, Geosampa, PMSP, 2004. Elaboração - Pesquisa coordenada pela autora.

A sede da capitania havia sido transferida para o planalto acima da Serra do Mar em função das terras inóspitas do sítio do litoral para o plantio da cana de açúcar através do caminho conhecido pelos jesuítas da experiência indígena. Esse contexto histórico viria a se constituir nos bairros do trabalho urbano com as indústrias e as moradias operárias.

No início, os proprietários da indústria construíram “vilas” e instalações sociais para a classe trabalhadora para atrair mão de obra imigrante. Mais tarde, foram construídas “vilas” para serem oferecidas no mercado de locação para a demanda de moradia para os trabalhadores, cujos recursos eram das famílias de cafeicultores, do excedente da economia cafeeira e cuja atividade se transformou numa nova atividade econômica na cidade. Segundo AMARAL:

Não houve, nas três primeiras décadas deste século, uma ruptura entre o setor industrial que gradualmente se desenvolvia e o setor agrícola de exportação; ambos se complementavam “houve uma unidade entre o café e a indústria”⁷. É fora de dúvida que, na sua origem, a grande expansão urbana de São Paulo teve fortes vínculos com a atividade cafeeira. Mas, é necessário ressaltar, como fazem inúmeros estudiosos, dentre os quais destacamos Flávio Saes⁸ e Paul Singer⁹, que a sobrevivência da cidade, uma vez instalada a indústria, passa a depender fundamentalmente dela. F. Saes, entretanto, procurando evitar uma visão dicotômica, usual no estudo da economia paulista até 1930, de que nela só haveria lugar para café e indústria, mostra que “São Paulo, antes de ser núcleo industrial, já era um centro administrativo, comercial e financeiro que dá suporte a outras atividades urbanas, como serviços de utilidade pública, atividade imobiliária e indústria da construção”.

Em seu início, as indústrias estabeleceram-se em áreas próximas às estações ferroviárias com a tendência a se concentrar nos bairros do

Brás, Moóca, Pari, Ipiranga; tal concentração, entretanto, não chegou a adquirir grande densidade, fazendo parte da grande área industrial que se instalou ao longo da estrada de ferro Santos – Jundiaí. No decorrer dos anos 20 e 30, as indústrias passam a ocupar os trechos intermediários (AMARAL, 1994, p. 21).

O mapeamento georreferenciado das vilas nas cartografias cadastrais da cidade nos permitiu localizar a arquitetura pré-existente através do desenho das quadras e dos conjuntos arquitetônicos, e sua permanência em décadas posteriores. Essa arquitetura e o desenho urbano que se manteve ao longo de décadas constitui-se numa espécie de vocabulário de referência para futuros projetos no contexto contemporâneo. Para esse mapeamento, foram utilizadas as cartografias cadastrais dos voos Sara Brasil (1930), VASP (1954) e Gegran (1974), comparados com o Mapa Digital da Cidade-MDC do voo de 2004 disponibilizado pela Prefeitura de São Paulo.

A pesquisa deu continuidade ao trabalho desenvolvido na tese de doutorado¹. O ponto de partida daquele estudo foi o bairro da Mooca, e a necessidade de preservação do patrimônio histórico na cidade e sua convivência com novos projetos. Buscou-se entender o “tecido da memória” dos bairros operários em São Paulo com o objetivo de desenvolver o ensino de projetos de arquitetura e urbanismo focados com a renovação urbanística nesses bairros. Essa prática de projeto de arquitetura e urbanismo vem sendo realizada em disciplina optativa do curso da FAUUSP. A leitura da morfologia urbana é ensinada como parte do processo de projeto.

O estudo de conceitos de morfologia urbana da pesquisa aproximou-se de alguns estudos da escola muratoriana de morfologia urbana, a partir dos seminários do International Seminar of Urban Form – ISUF, e as ênfases de sua abordagem. Neste caso, tivemos como objetivo incluir o estudo da história e da geografia dos bairros como parte da leitura da cidade que subsidiará o desenvolvimento de projetos. Busca-se uma reflexão sobre quais são os elementos históricos e arquitetônicos a serem preservados e de que maneira eles dialogam com novos projetos.

Leitura e Projeto são processos que constituem uma unidade metodológica na construção das diretrizes da renovação urbana. No caso de São Paulo, o objetivo é propor projetos que evitem a gentrificação, acentuada já na cidade, nas favelas, nos cortiços e loteamentos ou ocupações irregulares.

Os desenhos e escritos deixados pelo professor da FAUUSP José Cláudio Gomes como referência à ideia de estrutura da paisagem, no seu estudo sobre o trecho entre as cidades do Serro e Diamantina, como sendo uma macro paisagem, e as diferentes escalas de abordagem em sua pesquisa, influenciaram no método do estudo dessa porção do território da cidade de São Paulo.

AS VILAS COMO MORADIA DA CLASSE OPERÁRIA NA CARTOGRAFIA DE SÃO PAULO

Os primeiros bairros operários de São Paulo se localizaram junto às primeiras indústrias. O casario surgiu sem a infraestrutura adequada em áreas insalubre nas várzeas dos

¹ Mooca: lugar de fazer casa. <https://teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16131/tde-17052013-110205/pt-br.php>

rios. Já as indústrias e a ferrovia se situaram num pequeno terraço de cascalho próximo ao Rio Tamandateí. A ferrovia surgiu para ligar o Porto à produção do café e São Paulo era ainda uma pequena vila. Segundo AB'SABER:

E as ligações que eram feitas até 1870 com o litoral para o transporte do café por muares, de repente têm na região de São Paulo, uma ligação nova, um tentáculo novo, mas de interligação entre o porto e o planalto, que foi a São Paulo Railway. Eu devo dizer a vocês que todos os que estudam o advento das ferrovias na região de São Paulo, com ligação entre litoral e planalto, chegam à conclusão que essa ferrovia passou por São Paulo por acaso. A intenção dos ingleses que aplicaram e investiram no Brasil do Sudeste, na região de São Paulo-Santos, foi a de colocar a estrada de um porto a uma porta de sertão. Portanto, por acaso, ela passava pela pequena São Paulo, que era apenas uma capital administrativa ainda, com muitos poucos recursos de controle das suas vastas hinterlândias cafeeiras. E o resultado é que só um pouco mais adiante, depois que se ligou Santos a Jundiá, Jundiá tomada como uma espécie de boca de sertão, é que a estrada passou a ter uma influência direta sobre a cidade de São Paulo. No início, ela cruzou e criou problemas para a cidade, ela criou um problema de aquém-linha e além-linha. Em sociologia urbana, o problema de certas implantações urbanas de tecnologia avançada para época, na verdade acabam separando corpos da cidade. Então a cidade ficou como que estancada entre as linhas férreas do Brás ao Centro e da Luz ao Centro, e tudo que estava além-linha tinha um caráter de periferia difusa, inclusive mais tarde tendo outros problemas muito sérios (AB'SABER, 1963, p. 205).

A observação das tipologias de vila definidas pelo estudo da Empresa Municipal de Urbanização – EMURB do Projeto Cura na década de 1970² foi realizada na cartografia cadastral disponível. Tendo em vista o grande número de vilas ainda existentes nos 17 distritos, definiu-se uma amostra de 9 distritos com situações urbanísticas particulares de entendimento sobre a dinâmica urbana em processo para o registro fotográfico. Depois do georreferenciamento das vilas se organizou os mapas na escala 1: 1000 onde se pode identificar cada conjunto nas quadras e sua localização do ponto de vista urbanístico.

O mapeamento foi verificado no uso do Google Maps em 2019, ano da verificação última revisão, para confirmar a permanência da vila e seu uso. O uso do software QGis facilitou o mapeamento em diferentes bases. Foi identificado o endereço a partir da morfologia da vila e a contagem dos imóveis e/ou lotes existentes em cada conjunto. A cada

² PMSP, EMURB. Vilas e Conjuntos Habitacionais Área Cura Brás Bresser Relatório III, outubro de 1978.

Definição de vila segundo a EMURB: “Agrupamentos de habitações originalmente semelhantes, com acesso através de um espaço comum de uso local. Caracterizam um tipo de ocupação de solo urbano, definido pela ocupação de áreas internas nas quadras do tecido urbano através do conjunto de pequenos lotes com acesso a uma área de uso comum que pode apresentar diferentes tipos (travessa ou rua particular, viela, corredor, viela com pátio). Cada domicílio ocupa um imóvel com lote subdividido, sendo que os jardins, pátios ou corredores de acesso, são comuns a todos os domicílios.”

Rua particular - via de ligação entre ruas locais do sistema viário.

Vuela na via de acesso único ou que se ramifica findando em paredes cegas de fundo de lote ou pátios internos.

Vuela com pátio na via de acesso que se abre em espaço maior gerando um pátio de uso comum.

Corredor na via com largura reduzida tendo um dos lados ocupado por habitações e o outro como limite do lote.

um foi atribuído um número identificador ID, dentro de cada distrito, para que se processasse a contagem e organização de um banco de dados com a cronologia do aparecimento da vila e, portanto, a cada conjunto também foi associado um período de surgimento. Assim, foi possível identificar os conjuntos mais antigos que permaneceram no desenho da cidade e a sua fase de surgimento, além de identificar as vilas que foram total ou parcialmente demolidas.

No total dos distritos foram identificadas 768 vilas ainda existentes nos 17 distritos com um total de 10.458 casas e/ou lotes, conforme a tabela 2.

Tabela 2. Vilas nos distritos centrais da cidade de São Paulo por período de aparecimento.

DISTRITO	DENSIDADE DEMOGRÁFICA (hab/ha)	POPULAÇÃO TOTAL (2010)	VILAS EXISTENTES	VILAS SURGIDAS ATÉ 1930	VILAS SURGIDAS 1930-1954	VILAS SURGIDAS 1954-1974	VILAS SURGIDAS 1974-2004	VILAS DEMOLIDAS	NÚMERO DE CASAS
Barra Funda	25,68	14.383	11	3	7	4	0	3	284
Bela Vista	267,15	69.460	14	8	5	1	0	0	205
Belém	75,10	45.057	97	26	62	9	0	0	1778
Bom Retiro	84,73	33.892	46	27	16	5	0	2	765
Brás	83,61	29.265	61	55	8	0	0	2	1154
Cambuci	94,74	36.948	57	29	30	2	0	4	734
Consolação	155,04	57.365	9	7	3	0	0	1	107
Ipiranga	101,78	106.865	103	11	49	42	1	0	1218
Lapa	65,74	65.739	62	18	24	22	0	2	487
Liberdade	186,74	69.092	44	7	32	7	0	2	587
Mooca	98,34	75.724	77	25	32	20	0	0	1024
Pari	59,65	17.299	35	26	12	3	0	6	404
Perdizes	182,23	111.161	74	3	45	26	1	1	673
República	247,74	56.981	7	12	2	0	0	7	136
Santa Cecília	214,66	83.717	26	10	15	1	1	1	333
Sé	112,62	23.651	12	12	1	0	0	1	291
Vila Leopoldina	54,84	39.485	33	1	7	24	2	1	278
Total		936.084	768	280	350	166	5	33	10458

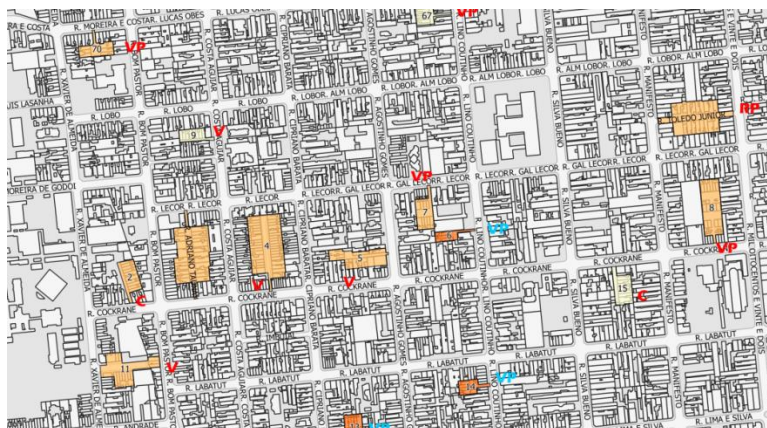
Fonte: Pesquisa da autora, publicado em anais de evento do ICOMOS. 2019

O mapeamento permitiu identificar tratar-se de um espaço urbano contínuo de um universo bastante significativo na morfologia dos bairros centrais de São Paulo. No ano de 2004, o distrito que possuía mais vilas era o Ipiranga (103). Num outro grupo, aparecem os distritos do Belém (97), Mooca (77), Perdizes (74), Lapa (62), Brás (61), Cambuci (57). Depois, com um quantitativo abaixo de 50 vilas, mas, com um número ainda significativo, aparecem os distritos do Bom Retiro (46), Liberdade (44), Pari (35) e Vila Leopoldina (33). O restante dos distritos que possuem menos que 20 vilas são de Santa Cecília (26), Bela Vista (14), Sé (12), Barra Funda (11), Consolação e República.

Os distritos que apresentam um conjunto de vilas mais antigas³ obedecem à seguinte ordem: Brás, Cambuci, Bom Retiro, Belém, Pari, Mooca; num segundo bloco seguem-se os distritos da Lapa, Sé, República, Ipiranga e um terceiro bloco com uma quantidade muito pequena de vilas, os distritos da Bela Vista, Consolação, Liberdade, Barra Funda, Perdizes e Vila Leopoldina (até 10 vilas). Ou seja, são distritos em que a construção de vilas é mais recente. Até 1930 existiam 280 vilas na área de estudo, já em 1954 esse número salta para 630, em 1974 para 796 e em 2004 havia 801 vilas. A partir de 2004 (MDC), último período com cartografia cadastral disponível, 33 vilas foram demolidas.

³Surgidas até 1930 no mapa do voo SARA.

Figura 2. Trecho de levantamento de vilas com o tipo de conjunto no distrito do Ipiranga



Fonte: Pesquisa da autora. 2019.

Junto com a indústria veio a vila operária como modo de viver nos bairros que surgiram da subdivisão das chácaras de recreio dos barões de café. Certamente essa foi uma tipologia de ocupação de alta densidade dos quarteirões, ocupando todos os espaços para essa atividade econômica imobiliária, que acompanhou o processo de industrialização de São Paulo. Os bairros na várzea dos rios Tamanduateí e Tietê iriam se constituir como moradia da classe operária antes da formação da metrópole paulista. Sobre uma cidade colonial de taipa, sobrepõe-se uma cidade de tijolos, técnica trazida pela mão de obra italiana. A cidade passa da arquitetura colonial de taipa de barro e pau a pique, para o tijolo e depois para o concreto durante o século XX. A pesquisa buscou a confirmação pela presença da morfologia desses conjuntos arquitetônicos e dos aspectos simbólicos em relação a esses bairros através da sua configuração principal e da essência de sua formação.

A zona ao longo da ferrovia de São Paulo é o “porto” de São Paulo e, portanto, deve-se examinar a viabilidade da retomada da indústria de ponta, de alta tecnologia associada a outros usos. O termo “atividade bruta” significa que grandes estruturas são necessárias no seu funcionamento e a indústria também tem esse tipo de atividade, com um retro porto formado por depósitos que ainda funcionam em alguns trechos da área de estudo. O propósito desse estudo é a hipótese de um projeto maior de requalificação de toda essa região com uma nova indústria silenciosa de alta tecnologia e com uma expansão de uma nova área de habitação na cidade. A indústria poderia se instalar também de maneira inovadora, através da associação de grupos de trabalhadores numa espécie de coworking. Da indústria de confecções, alimentação, moveleira, calçados, arte, informática, produção artística, gráfica, educativa e guardando a memória do início da nossa era industrial. Também da indústria de ponta de alta tecnologia associada à pesquisa científica.

No estudo realizado no bairro da Mooca, essas hipóteses apareceram de forma meio errática, tocou-se levemente no debate sobre a existência do bairro da várzea, suas possibilidades de renovação, e este é um dos pressupostos para a recuperação dos bairros centrais, solucionando o problema das enchentes de forma inovadora e destampando o Rio Tamanduateí. No entanto, apesar das enchentes permanecerem ao longo de todo o século XX, a memória da autora foi a de uma vida alegre, do mundo do trabalho do bairro operário, mas da convivência solidária da vizinhança. Durante o dia, era o local de trabalho e para crianças na

escola; no fim da tarde era o local das crianças brincarem e das conversas nas ruas; à noite era um bairro residencial misto, local de moradia próxima ao trabalho, de descanso e recolhimento. Atualmente os cortiços, segundo o site Habita Sampa da Prefeitura, predominam como habitação desqualificada em quase toda a área de estudo principalmente nos bairros mais antigos.

Quando se concluiu o levantamento cartográfico das vilas em 2019 e pôde-se observar que o espaço de moradia da classe operária permaneceu no tempo, somente 33 vilas desapareceram em quase 100 anos. A pesquisa está articulada com um projeto de ensino através de uma disciplina optativa onde os alunos descobrem espaços de projeto nos distritos estudados a cada ano, onde já foram estudados os distritos do Brás, que resultou numa publicação da FAUUSP⁴, do Cambuci e do Ipiranga cuja publicação encontra-se em produção.

Os 9 distritos escolhidos para o levantamento fotográfico foram: Belém, Mooca, Brás na porção leste, Ipiranga e Cambuci, Pari na direção nordeste, Lapa e Perdizes na zona oeste e Santa Cecília na região central. O objetivo foi identificar uma amostra das vilas com as diferentes tipologias e prioritariamente as que foram construídas até 1930, algumas de 1954 devido à predominância delas em alguns dos distritos, a localização e os processos de ocupação e verticalização em curso. Nesses mesmos distritos, foram escolhidas algumas fábricas que já apareciam no mapa de 1930 para o levantamento fotográfico também.

O desafio que se coloca é a questão do método de leitura e projeto da cidade, do tratamento das diferentes dimensões históricas e fazer projetos nesse contexto com vistas à possibilidade de alterações na legislação e projetos de redesenho do espaço urbano. Além disso, busca-se criar uma cultura da elaboração de projetos que modifiquem o olhar da iniciativa privada na produção de arquitetura de habitação em áreas históricas. Criar um olhar atento para o contexto e desvendar as camadas subalternas da história e da paisagem.

Os exemplos elaborados na atividade de ensino pretendem mostrar possibilidades de projetos voltados para a demanda por habitação no centro e renovação dos bairros centrais. O propósito dessa produção se encontra dentro da lógica em que a sala de aula é um campo de se produzir conhecimento e esse conhecimento deve cumprir um papel social.

Os estudos específicos na disciplina optativa envolvem a complementação de informações de cada um dos distritos qualitativamente, como as casas em série, a identificação dos distritos que se encontram em transformação intensa como o Pari, a Mooca, ou a Barra Funda; e principalmente identificar as áreas potenciais de projeto.

A identidade visual na área de estudo é marcada pelo casario e também pelas fábricas. As fábricas de tijolo aparente são uma marca das primeiras indústrias aqui e em outros países como Inglaterra, Estados Unidos e Itália. Pode se dizer que a arquitetura era italiana, devido à presença desses imigrantes que introduziram o tijolo na fisionomia da cidade de São Paulo, mas levantamos a hipótese de que o desenho urbano, ou urbanismo, era inglês. Isso porque as características desses conjuntos nos remetem às cidades operárias na Inglaterra com o casario sequencial em renque sem recuo nas ruas, com janelas altas que fazem do pé direito alto, numa relação com o espaço interno das residências. Visualmente predomina a estrutura do conjunto arquitetônico e não da casa do lote isolado.

⁴ <http://www.livrosabertos.sibi.usp.br/portaldelivrosUSP/catalog/view/391/343/1400>

Figura 3. Vila de 1930 no Distrito do Cambuci. Tipologia do conjunto “Corredor”



Foto Alexandre Takashi. Pesquisa coordenada pela autora. 2021

Figura 4. Vila de 1930 no Distrito do Cambuci. Tipologia do conjunto “Corredor”



Foto Alexandre Takashi. Pesquisa coordenada pela autora. 2021

O uso da sobreposição de cartografias já fora usado de maneira empírica na tese “Mooca: lugar de fazer casa” com o objetivo de buscar a gênese do bairro da Mooca. No entanto, os escritos do arquiteto italiano Saverio Muratori (1910-1973) sobre Veneza mostram que ele tinha realizado essa estratificação dos períodos históricos de maneira bastante profunda ao estudar os quarteirões da cidade.

Verificou-se nas fotos de 1954 do vôo do Vasp é a existência de uma nova tipologia, que era um avanço em relação a esse casario antigo em renque das antigas vilas operárias, os pequenos prédios residenciais sobre as fábricas. Em termos de desenho urbano, é algo precursor com relação à ideia difundida atualmente da mistura de usos, do uso da fachada ativa incorporada no atual Plano Diretor da cidade, ou seja, as fachadas ativas já existiam nesses bairros operários com uma visão mais avançada de edifícios sobre fábricas.

O significado de cada lugar onde se vai projetar faz parte da leitura da cidade. No caso da área objeto da pesquisa, isto surgiu a partir de um sentimento de pertencimento ao local histórico: o Rio Tamandateí fez parte da nossa infância, da memória de vivência na cidade, primeira motivação do recorte da pesquisa. No estudo da Mooca, a questão do pertencimento era uma chave na proposta para se combater a questão do abandono da juventude, e envolvê-la na questão do conhecimento da história da cidade e do restauro daquilo que valia a pena se preservar. Dessa problemática surgiu a ideia da “Oficina do jovem historiador” como programa de profissionalização de jovens na área do patrimônio histórico.

O casario dos bairros operários se transformou o tempo inteiro em cada fase da cidade, mas o desenho urbano permaneceu em 100 anos de existência. São mais de 700 conjuntos urbanos de vilas, sendo que os distritos mais antigos como o Brás concentram a maior parte deles, assim como os outros distritos mais próximos da área da colina histórica. Nos distritos Sé e República, que são o núcleo urbano histórico mais antigo, as vilas já desapareceram diferentemente dos distritos vizinhos como o Cambuci, o Brás, o Belém e a Mooca e o Ipiranga. E, nos distritos mais distantes, mais afastados do núcleo mais antigo, elas diminuem a presença, mas, as casas em série nas ruas ainda têm um peso grande na paisagem dos bairros.

É interessante pensar que isso é um tecido de memória, é uma rede de identidade, uma rede de caminhos da memória. É nesse sentido a importância de como se tratará a inserção de novos projetos. Esse tema é de particular importância quando se trata da questão de se reocupar o centro com novas habitações. Pensar neste universo como um tecido contínuo, um percurso na cidade para se examinar como um bloco e não com a visão atual das operações urbanas que têm a lógica do capital de renovação, de aplicar recursos para abrir novas áreas de especulação. Apesar de a legislação urbanística tentar segurar esse processo, na prática os projetos de habitação que têm sido construídos no centro não atendem à população que hoje ocupa os prédios vazios como forma de resistência na área central.

Há uma desconexão entre a ação pública e a realidade social e histórica colocada. É um tripé no qual não há diálogo entre si. A essência crítica do debate sobre renovação urbana é a questão da gentrificação. Os projetos nos bairros centrais devem contemplar prioritariamente a habitação de interesse social.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

PORQUE A ESCOLHA DOS DISTRITOS CENTRAIS

A relação da parte e o todo como método de entendimento da imbricação dos fenômenos do desenho urbano e novos projetos. O recorte de estudo na pesquisa que seguiu o eixo da ferrovia da CPTM, antiga São Paulo Railway seguindo o caminho paralelo ao Rio Tamandateí que significou uma das principais vias de acesso à vila colonial de São Paulo por considerar que essa área constitui um grande vazio construído que possui grande potencial de adensamento. A escolha das vilas operárias junto às fábricas e as vilas construídas para aluguel como primeiro objeto de estudo seguiu uma premissa de que o uso residencial e sua arquitetura constituem a maior e mais dinâmica ocupação urbana, onde a cidade se constrói e reconstrói nas diferentes etapas de seu desenvolvimento.

A primeira motivação para essa escolha foi a memória afetiva na escolha da área de estudo, a segunda foi a localização com toda infraestrutura e a terceira foi a possibilidade de um novo arranjo de atividades industriais com tecnologia de ponta associada a investimentos em formação de jovens no campo científico e no campo cultural ligados ao patrimônio histórico e outros campos artísticos.

A indústria teve um peso muito grande na formação dos bairros centrais e a metrópole paulistana surge desse parque industrial e sua atividade subsidiária. A transformação estrutural no mundo do trabalho transforma o espaço. Essa transformação é também do espaço globalizado, um caminho sem volta devido ao avanço da tecnologia na produção e o desemprego estrutural que é decorrente desse avanço e que atualmente só oferece o emprego precário de alta rotatividade e pouco investimento em formação. Nesse sentido, reocupar o centro significa pensar também em novos empregos.

Esses aspectos são os elementos de resistência na paisagem cultural que podem ser considerados como estrutura do tecido urbano. No caso dessa pesquisa a ideia de *estrutura* pode ser considerada o conjunto dos seguintes elementos:

1. Esse perímetro é a área de estudo de moradia da classe operária, aqui no conceito de ROSSI de área-residência.
2. Essa é a área do *locus* onde surgiu a potência de São Paulo como área industrial que depois viria a ser metrópole.
3. Os conjuntos que restaram do período industrial de São Paulo possuem uma identidade com a arquitetura dos mestres de obras italianos, na passagem do eclético do fim do século XIX, e no momento da mistura das culturas, onde há o domínio do tijolo.
4. Essa área ainda pode ser das classes populares, pois a periferia se esgotou como área de expansão da cidade. O perímetro possui potencial de espaços ociosos e identidade cultural. É propício à ocupação dos espaços ociosos com o adensamento com uma perspectiva de diálogo de configuração arquitetônica, isto é, baixo gabarito com alta densidade.
5. O porto em São Paulo ficou 760 metros abaixo do nível do planalto, diferentemente da maioria das outras metrópoles brasileiras, pois quase todas estão no litoral ou na beira de um grande rio. Em São Paulo, a antiga área industrial tem um grande potencial de se manter como área de atividade econômica e é um desperdício para a metrópole paulistana esvaziar esse “lugar” da indústria.

Experiências em outros países mostram que é possível a convivência de atividades econômicas de grande porte como o caso de Hamburgo no norte da Alemanha, um dos maiores portos do mundo, onde está se realizando o projeto de renovação conhecido como “Hafencity” na orla do porto da cidade. Um projeto sofisticado que envolve projetos de habitação, escritórios, equipamentos culturais como o edifício da Filarmônica, projetado pelos arquitetos Jacques Herzog e Pierre de Meuron em frente ao porto de Hamburgo, um projeto de referência, de caráter turístico. O porto, assim como a indústria, possui uma qualidade de serviços e atividades econômicas que pode se denominar como “bruta” e, no entanto, no caso de Hamburgo, além de local de trabalho com grandes estruturas, encontram-se atividades turísticas e de lazer, bem como de moradia.

Importante é a fisionomia dos distritos da área central de São Paulo, do Ipiranga até a Barra Funda, com predominância de um casario, uma presença muito grande ainda da identidade arquitetônica do período, do início da industrialização em São Paulo até os anos 50 e 60. Essa massa de edifícios, de conjuntos arquitetônicos residenciais, conjuntos fabris e conjuntos arquitetônicos ligados à ferrovia, sugere manter uma cidade mais horizontal e a verticalização deve acontecer apenas em pontos nodais do sistema de transporte. A habitação para população de baixa renda na área central deve seguir uma diretriz de alta densidade com baixa altura dos edifícios.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AB'SABER, Aziz Nacib. **São Paulo: revisão de uma metrópole**. Conferências temáticas ministradas no Instituto de Estudos Avançados - IEA USP em abril de 1996. Gravadas pela autora desse artigo.

AB'SABER, Aziz Nacib. **Originalidade do sítio da cidade de São Paulo**. *Revista Acrópole*, São Paulo, n; 295, ano XXV, 1963, p. 205.

AMARAL, Maria Ruth Sampaio do. **O papel da iniciativa privada na formação da periferia paulistana**. *Revista Espaço e Debates*, São Paulo, n. 37, ano XIV, 1994.

BLAY, Eva A. *Eu não tenho onde morar. Vilas operárias na cidade de São Paulo*. São Paulo: Nobel, 1985.

EMURB, PMSP. **Vilas e Conjuntos habitacionais**. Área Cura Brás Bresser Relatório III, outubro de 1978.

GOMES, José Claudio. **Cadernos pessoais**. 1997 a 2015.

IBGE **Censos Demográficos**, 1950, 1960, 1970, 1980, 1991, 2000, 2010, **Sinopses Preliminares dos Censos Demográficos de 1950 e 1960**. SMDU/Dipro – **Retroestimativas e Recomposição dos Distritos para os anos 1950,1960 e 1970**. Elaboração: Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano/SMDU - Departamento de Estatística e Produção de informação/Dipro.

MALLACH, Allan. **Introduction in Rebuilding America's Legacy Cities – New Directions for the Industrial Heartland**. Published by The American Assembly, Columbia University. 2012.

MATOS, Dirceu Lino. **O parque industrial paulistano**. In AZEVEDO, Aroldo de. (Org.). *A cidade de São Paulo, estudos de geografia urbana*. São Paulo: Nacional, 1958.

MILANO, CARLA. **Prelúdio modernista: construindo a habitação operária em São Paulo**. 1989. Mestrado. FAUUSP.

MIRANDA, R. H. **Mooça: Lugar de fazer casa**. Doutorado. FAUUSP. 2002.

MIRANDA, R. H. **Renovação urbana em São Paulo: Mooça lugar de fazer casa**. NEA Edições Acadêmicas. 2015. Alemanha.

MIRANDA, R. H.; GARCIA, Helena Sá B. P., MARANCA, Isabela R. P.; DA SILVA, Daniel A.; PACHECO, Michelle K. **A presença das vilas na construção da morfologia urbana dos bairros operários centrais de São Paulo**. <https://www.even3.com.br/anais/iiisimposioicomosbrasil/148718-a-presenca-das-vilas-na-construcao-da-morfologia-urbana-dos-bairros-operarios-centrais-de-sao-paulo/>

MURATORI, Saverio. **Studi per una operante storia urbana di Venezia**. Istituto Poligrafico Dello Stato. 1959.

TASCHNER, Suzana P. **Moradia da Pobreza e redesenho da cidade**. São Paulo: Mimeo, 1992.