

Ciudad, memoria y proyecto en el vacío del centro de São Paulo

Rosana Helena Miranda

Professor Doutor, USP, Brasil
rosanamiranda@usp.br

RESUMEN

Este artículo trata del tema de renovación urbana en los barrios obreros en la ciudad de São Paulo. El objeto de estudio presentado es la lectura del tejido urbano de la memoria del período de industrialización de la ciudad a finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX teniendo como objeto la localización y tipología de las villas obreras que permanecen como conjunto urbano desde la cartografía catastro de 1930. Las villas obreras fueron el modo de vivir de la clase obrera de São Paulo en los distritos que circundan el antiguo ferrocarril São Paulo Railway y el río Tamanduateí. Estos conjuntos forman parte de los distritos que perdieron población a partir del desplazamiento de la actividad industrial a otras áreas de la Región Metropolitana y componen con numerosas fábricas vacías y los galpones del ferrocarril el vacío construido con gran potencial de reocupación del centro de la ciudad. Las villas y las fábricas marcan aún la fisonomía y la memoria de la ciudad industrial que actualmente se caracteriza como metrópolis de servicios. La ampliación del centro, favorecida por la infraestructura existente, debe guiarse por un diálogo con la memoria y la generación de empleos. El artículo presenta resultados de la investigación realizada en 17 distritos del área central y su articulación con la actividad de enseñanza de arquitectura y urbanismo con el objetivo de acercar a los alumnos a un abordaje de proyecto y contexto.

PALABRAS CLAVE: villas obreras; patrimonio histórico; memoria urbana; morfología urbana; áreas ociosas

INTRODUCCIÓN

Este artículo presenta algunos temas y resultados de la investigación desarrollada en el ámbito de la Universidad de São Paulo, en FAUUSP. La investigación se ha centrado en estudios de morfología urbana de los antiguos barrios obreros de la zona central de la ciudad. En este sentido, se llevó a cabo una delimitación de un tramo urbano en el área central de São Paulo para algunas encuestas sobre el diseño urbano y la arquitectura de las casas de las aldeas obreras en 17 distritos que flanquean el ex Ferrocarril de São Paulo, a lo largo del camino de las llanuras aluviales del río Tamanduateí y del río Tietê en São Paulo, que forman una continuidad del espacio urbano de la antigua zona industrial de la ciudad.

El enfoque de esta investigación es desarrollar una forma de leer y diseñar áreas antiguas de la ciudad con el fin de producir conocimiento de estas áreas para apoyar los estudios urbanos y avanzar en la enseñanza del diseño arquitectónico y el urbanismo con una perspectiva interdisciplinaria. La investigación llevó a cabo un estudio más detallado del tejido urbano con el fin de apoyar procesos de preservación del patrimonio histórico y cultural de la ciudad con un enfoque en la arquitectura habitacional e industrial, buscando comprender los aspectos arquitectónicos y morfológicos que constituyen el vocabulario de esta parte de la ciudad, cuya identidad es la marca de un período específico de su historia, producción y contexto.

El registro realizado se basó en la cartografía catastral de la ciudad y su superposición, para verificar los espacios donde permanecen las casas de los pueblos desde 1930, cuando se realizó el primer mapa catastral de la ciudad, el vuelo SARA.

Otro subproducto de la investigación fue una reflexión sobre la reocupación y renovación urbana de barrios centrales que perdieron población y actividad industrial y que actualmente tienen áreas edificadas ociosas.

La necesidad de reocupación del centro planteó algunos problemas o planteamientos sobre cómo hacerlo, la identidad de los lugares y sus alternativas para los proyectos actuales, su lenguaje, su viabilidad y su destinatario final en el caso de los programas de vivienda, así

como los aspectos económicos. viabilidad de nuevos puestos de trabajo en zonas residenciales.

BARRIOS DE TRABAJADORES EN SÃO PAULO DEL SIGLO XX

La ciudad de São Paulo, con una estimación actual de 12 millones de habitantes, se caracteriza por ser una metrópoli con su economía predominantemente basada en el sector de comercio y servicios. Sin embargo, hace poco más de 60 años, se caracterizaba por ser la principal ciudad industrial del país. Todas las metrópolis, de alguna manera, se han fortalecido como área económica y con una concentración excesiva de población, porque alguna vez tuvieron una industria fuerte. En el caso de São Paulo, las industrias se concentraron a lo largo del ferrocarril y alrededor de las llanuras aluviales del río Tamandateí y del río Tietê. Y con ellos llegaron las casas donde viviría la clase obrera paulista. Segundo AMARAL:

En el cambio de siglo y en las dos primeras décadas, la vivienda popular se concentró en algunos sectores centrales de la ciudad, en barrios aledaños al centro y en otros que se habían formado en torno a las antiguas vías de salida de la ciudad; también se ubicaba en las cercanías de las fábricas, que estaban ubicadas cerca de las paradas de las líneas ferroviarias del Ferrocarril São Paulo, Sorocabana, Central do Brasil, a lo largo de las llanuras aluviales de ribera, donde la tierra era más barata, y algunas líneas de tranvía. Las innumerables fincas que rodeaban el casco antiguo se fueron dividiendo paulatinamente en lotes, dando origen a los barrios. El Ferrocarril São Paulo, inaugurado en 1867, Central do Brasil y Sorocabana jugó un papel importante en la dirección de la ocupación urbana, dando lugar al crecimiento de barrios populares alrededor de sus paradas dentro del área del municipio de São Paulo.

En sus inicios, las industrias se establecieron en áreas cercanas a las estaciones de ferrocarril, con tendencia a concentrarse en los barrios de Brás, Mooca, Pari, Ipiranga; dicha concentración, sin embargo, no adquirió gran densidad, siendo parte de la gran área industrial que se instaló a lo largo de la vía férrea Santos-Jundiaí. Durante los años 20 y 30, las industrias comenzaron a ocupar los tramos intermedios.

El paisaje de estos barrios populares es objeto de innumerables descripciones: “la segunda década del siglo estuvo marcada por la construcción de aldeas obreras y bastaba caminar por las calles de Bom Retiro, Brás, Mooca, Belenzinho, para encontrar la red de pueblos construidos tanto por particulares como por empresarios industriales. No eran solo aldeas sino hileras de casas, “pequeñas viviendas casi siempre de una sola planta y sin jardín, generalmente adosadas, más o menos iguales. En medio de ellas, la fábrica o pequeños talleres y fábricas aparecían de vez en cuando ... Las fábricas más grandes destacaban, si no por sus chimeneas, por la gran extensión de sus fachadas y su gran portón de entrada”. La vía férrea añadió nuevos elementos a este paisaje: los pasos a nivel, con portones y atascamientos periódicos, las estaciones y los respectivos patios de maniobras, siempre concurridos y ruidosos, los grandes

almacenes de mercancías alineados a lo largo de las vías férreas; las calles de trazado irregular, que muchas veces no tenían salida”.

La forma de vida dominante para la población de São Paulo era la casa de alquiler; en 1920, solo el 19,2% de los habitantes vivía en sus propias casas. 4. Taschner, Suzana P. Vivienda para la pobreza y rediseño de la ciudad. Mimeo. São Paulo, 1992. La escasez de viviendas era una realidad y el alquiler de inmuebles era una veta envidiable. Las aldeas obreras, los bloques de viviendas similares construidas por el mismo empresario, poblaron los más variados barrios de São Paulo (AMARAL, 1994, p. 20-21).

Esa fue la fisonomía de la ciudad de São Paulo a fines del siglo XIX ya lo largo del siglo XX, la ciudad recibió a miles de migrantes de diversas partes del país e inmigrantes que llegaban para trabajar en la industria y el comercio. El conjunto de distritos estudiados acogió estas actividades. A partir de la década de 1950, esta región comenzó a perder industrias y hubo una reducción paulatina de la población, que se trasladó a las afueras de la ciudad en un principio por la falta de vivienda barata en el centro y el agotamiento de las primeras subdivisiones como se muestra en la tabla 1.

**Tabla 1. Tasas de crecimiento poblacional en los distritos centrales de la ciudad de São Paulo.
1950, 1960, 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010**

Unidades Territoriais	Tasas de Crecimiento					
	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.

Posteriormente, en la década de los noventa, el vaciamiento de la zona central se aceleró por la crisis económica y el aumento de las rentas. Los distritos centrales perdieron empleo y población, hay un vacío construido en los barrios, fruto del desempleo, pero también de una reorganización de la producción industrial en el mundo en general, con la fragmentación de la producción en diferentes ciudades y países, y la vertiginosa crecimiento de la participación de los países asiáticos en la producción industrial.

En Europa y Estados Unidos, este proceso ha estado presente en varias ciudades desde la década de 2000, generando crisis con pérdidas en las ciudades, ingresos y empobrecimiento de la población.

Alrededor de la década de 2010 en los Estados Unidos de América - EE. UU. Una de las mayores potencias mundiales, se creó un apodo para las ciudades que perdieron sus industrias y que tenían un papel muy importante como parques industriales en los EE. UU. Estas ciudades fueron denominadas Legacy City, además de un legado para el país, ubicadas en el llamado "cinturón del óxido", el cinturón del óxido, para el recuerdo de la población de su fortaleza económica, pero también porque tienen un legado de áreas ociosas. y abandonado. Estas ciudades son actualmente de gran importancia local y regional, ya que cuentan con una gran infraestructura y centros especializados en salud y educación. Según MALLACH:

El futuro de las ciudades heredadas de Estados Unidos no es un asunto menor. En 2000, 45 millones de personas -15 por ciento de la población del país- vivían en estas ciudades y sus áreas metropolitanas circundantes. Esto en sí mismo debería ser suficiente para hacer que la cuestión de lo que les sucederá sea un asunto de importancia nacional y hacer que sus esfuerzos merezcan una atención cuidadosa. Sin embargo, existen otras razones por las que el futuro de las ciudades heredadas de Estados Unidos debe considerarse importante, no solo para las personas que viven allí, sino para todos nosotros.

Concentradas desproporcionadamente, estas ciudades se encuentran en el noreste de la nación y cerca del medio oeste, el llamado Rust Belt, su curso afectará no solo a ellos mismos y a su entorno inmediato, sino también a la vitalidad futura de estados como Michigan, Nueva York, Pensilvania y Ohio. Las ciudades heredadas ofrecen recursos e imponen cargas a la economía en general. Contienen recursos de capital humano sin explotar y miles de millones de dólares en inversiones de infraestructura hundidas en carreteras, tránsito, instalaciones de alcantarillado y agua, parques y otras instalaciones públicas. Contienen importantes redes de instalaciones educativas y médicas, incluidos centros de renombre como Johns Hopkins, Carnegie-Mellon y Cleveland Clinic, mientras continúan prestando servicios a centros regionales y nacionales de cultura, arte, deporte y entretenimiento. Estos activos y recursos son de vital importancia para una nación que lucha por reconstruir su economía y encontrar su rumbo en el siglo XXI.

En su estado actual, estas ciudades también son una pesada carga para los recursos públicos, debido a las ayudas municipales y escolares, necesitan brindar servicios públicos y debido a

transferencias de pagos a sus residentes, que son desproporcionadamente pobres, ancianos y discapacitados. En 2009, el estado de Nueva Jersey gastó más de \$ 400 millones para apoyar los presupuestos escolares y de la ciudad de Camden, o más de \$ 5,000 por residente de la ciudad. El continuo deterioro y empobrecimiento en las ciudades centrales también actúa como un lastre para las economías suburbanas, que, incluso después de décadas de expansión y descentralización, todavía están estrechamente entrelazadas con el destino de sus ciudades centrales. El Renacimiento de las ciudades industriales más antiguas de Estados Unidos agregará valor a la economía regional y nacional al tiempo que reducirá la carga que estas ciudades imponen en su condición actual. (MALLACH, 2012, pág. XVI).

Estas ciudades estadounidenses enfrentan el costo de la desindustrialización y tienen grandes áreas abandonadas, tanto áreas de fábricas como barrios enteros. Se encuentra en un proceso de cambio, requiriendo inversiones públicas a gran escala, ya que su recaudación tributaria se ha reducido y la población que se ha mantenido como residente está muy empobrecida. Lugares que se vaciaron y perdieron actividad económica, población e ingresos, como el caso de Detroit, cuya administración municipal se declaró en quiebra en la crisis de 2008 por una falla en la recaudación de impuestos. En algunos casos la situación es tan cruel que los inquilinos se ven obligados a abandonar sus viviendas debido al desempleo y los propietarios toman acciones drásticas como quemar casas de madera vacías para que no sean ocupadas por nuevos residentes sin hogar y así puedan reducir sus impuestos, lo que lleva a una reducción de los ingresos y un aumento de la crisis urbana.

Este vaciamiento de la ciudad es similar a lo ocurrido en la ciudad de São Paulo en una región muy extensa, pero por diferentes motivos. Hubo un proceso de pérdida de población en el anillo medio en los distritos industriales, denominados distritos obreros, que se formaron desde la primera fase de industrialización hasta básicamente la década de 1950. A partir de la década de 1950, la presencia de la industria en el centro y el parque de la industria se traslada a la región de Santo André, São Bernardo y São Caetano (ABC) y más recientemente a Diadema.

El cambio y decadencia de usos en esta región formada por 17 distritos que se extienden desde el distrito de Ipiranga hasta el distrito de Barra Funda, a lo largo del antiguo Ferrocarril de São Paulo y gran parte del río Tamandateí cuando atraviesa la ciudad de São Paulo. La verticalización es más intensa en algunos distritos y en otros las casas y fábricas siguen presentes como un paisaje permanente.

Este vaciamiento tomó de tres a cuatro décadas desde la década de 1950, asociado a otros factores relacionados con la dinámica urbana, que cambiaron los límites de la ciudad con el desbordamiento hacia la periferia debido a la reducción de las posibilidades de vivienda para los trabajadores cercanos al trabajo en la zona central.

Este tejido urbano que forma un "collar de barrio" alrededor del centro histórico más antiguo de la ciudad está formado por los distritos de Ipiranga a Barra Funda, junto con Belém, Brás, Cambuci, Mooca, Pari, Liberdade, Bom Retiro, Luz, Consolação, Perdices, Lapa, Vila Leopoldina, Santa Cecília y los distritos del centro, República y Sé, que hoy tienen

características modificadas. Ésta es el área de estudio de la investigación “Renovación urbana - el proyecto urbano e historia en el barrio central de la ciudad de São Paulo”.

Este conjunto de barrios tiene una creciente actividad económica en servicios y comercio, o puntos de valorización inmobiliaria como en Ipiranga, Mooca y Barra Funda con cambios sustanciales de uso, y en el mismo tejido urbano aún existe un conjunto de inmuebles edificados, pero , vacío. Esto se explica en parte porque hay infraestructura, y ciertamente por la cercanía al centro y la compleja red de transporte de alta capacidad, como el metro junto con el ferrocarril.

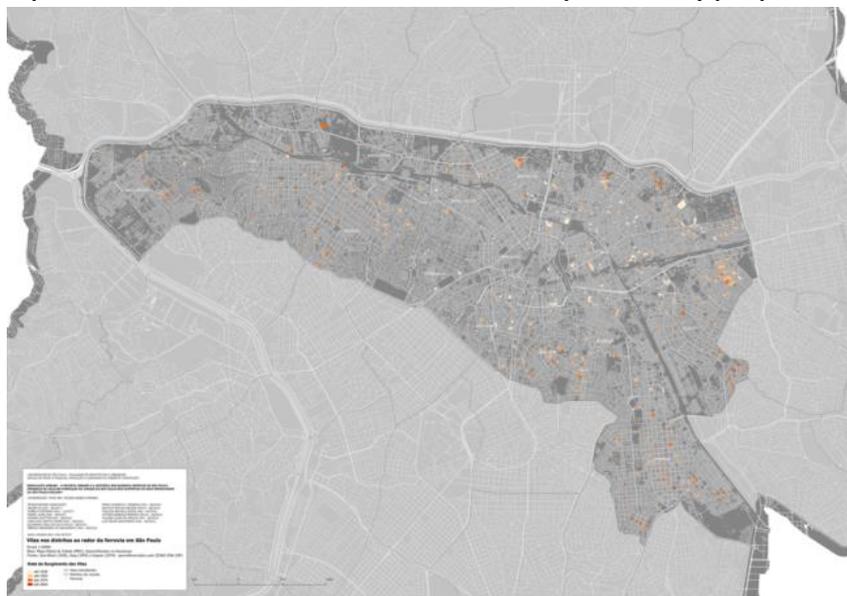
Estos barrios tienen una identidad física cuya fisonomía constructiva es notable en el período de la llegada de la industria a la ciudad y también la vivienda de la clase trabajadora que se formó en este período de la década de 1930 con el fortalecimiento de la actividad industrial en São Paulo.

Así, se optó por estudiar la importancia de las aldeas y fábricas obreras que surgieron durante este período, comenzando por el mapeo de las aldeas y verificando si aún prevalecían en el diseño urbano de barrios y conociendo su tipología y uso actual. Y con este mapeo, nuestro objetivo fue verificar el sentido de permanencia de este diseño urbano y la calidad física de estos espacios.

El registro histórico de las casas -construidas desde finales del siglo XIX y principios del XX- es el diseño de la permanencia de los bienes culturales en la ciudad, la arquitectura de la vida cotidiana, fruto de una actividad económica proveniente del ingresos acumulados por el excedente de café y parte de la industria que se formó en ese período.

La investigación desarrollada desde 2013 por FAUUSP, utilizó la cartografía catastral de la ciudad como herramienta para recuperar históricamente el diseño de formas urbanas. Así, el estudio se desarrolló en torno a las que fueron las viviendas de los trabajadores en el eje del Ferrocarril de São Paulo, el primer eje industrial de São Paulo y, en los contornos del río Tamandateí, que estructuró el paisaje y la memoria urbana de São Paulo. .

Figura 1. Mapa del área de estudio con las aldeas existentes por distrito y por período de aparición.



Fuente: MDC Base, Geosampa, PMSP, 2004. Preparación - Investigación coordinada por el autor.

El estudio aborda el trípode de la memoria, la vivienda y el trabajo, sobre las posibilidades del diseño en un contexto histórico, para que no se pierda la identidad de esta porción de la ciudad y se garantice la permanencia de los bienes culturales y nuevas viviendas para los trabajadores.

Uno de los elementos más fuertes del paisaje y la infraestructura urbana es el Ferrocarril de São Paulo. El ferrocarril fue construido en 1867, en el siglo XIX, a orillas del río Tamanduateí, que ya había sido un medio de acceso a la villa colonial y transporte de colonos portugueses, indígenas y jesuitas hasta la sede de la Capitanía de São Vicente. . La sede de la capitanía había sido trasladada a la meseta sobre la Serra do Mar debido a las inhóspitas tierras del sitio costero para la siembra de caña de azúcar por el camino conocido por los jesuitas de la experiencia indígena. Este contexto histórico vendría a constituirse en los barrios de trabajo urbano con industrias y vivienda de los trabajadores.

Al principio, los propietarios de la industria construyeron "villas" e instalaciones sociales para que la clase trabajadora atrajera mano de obra inmigrante. Posteriormente, se construyeron "villas" para ser ofrecidas en el mercado de arriendo para demandar vivienda para los trabajadores, cuyos recursos provenían de las familias cafetaleras, del excedente de la economía cafetera y cuya actividad se convirtió en una nueva actividad económica en la ciudad. Segundo AMARAL:

En las tres primeras décadas de este siglo, no hubo ruptura entre el sector industrial en desarrollo gradual y el sector agroexportador; ambos se complementaron "había unidad entre el café y la industria" 7. No hay duda de que, en sus orígenes, la gran expansión urbana de São Paulo tuvo fuertes vínculos con la industria del café. Pero, es necesario destacar, como hacen innumerables estudiosos, entre los que destacamos a Flavio Saes⁸ y Paul Singer⁹, que la supervivencia de la ciudad, una vez instalada la industria, pasa a depender fundamentalmente de ella. F. Saes, sin embargo, buscando evitar una visión dicotómica, habitual en el estudio de la economía paulista hasta 1930, de que sólo habría lugar en ella para el café y la industria, muestra que "São Paulo, antes de ser un núcleo industrial, ya era un centro administrativo, comercial y financiero que apoya otras actividades urbanas, como los servicios públicos, la actividad inmobiliaria y la industria de la construcción".

En sus inicios, las industrias se establecieron en áreas cercanas a las estaciones de ferrocarril, con tendencia a concentrarse en los barrios de Brás, Moóca, Pari, Ipiranga; dicha concentración, sin embargo, no adquirió gran densidad, al ser parte de la gran área industrial que se instaló a lo largo de la vía férrea Santos - Jundiaí. Durante las décadas de 1920 y 1930, las industrias comenzaron a ocupar los tramos intermedios (AMARAL, 1994, p. 21).

El mapeo georreferenciado de poblados en las cartografías catastrales de la ciudad permitió ubicar la arquitectura preexistente a través del diseño de bloques y conjuntos arquitectónicos, y su permanencia en décadas posteriores. Esta arquitectura y el urbanismo que se ha mantenido a lo largo de las décadas constituyen una especie de vocabulario de

referencia para futuros proyectos en el contexto contemporáneo. Para este mapeo se utilizaron cartografías catastrales de los vuelos de Sara Brasil (1930), VASP (1954) y Gegran (1974), comparadas con el Mapa Digital de la Ciudad-MDC del vuelo de 2004 puesto a disposición por la Ciudad de São Paulo.

La investigación continuó el trabajo desarrollado en la tesis doctoral¹. El punto de partida de ese estudio fue el barrio de Mooca, y la necesidad de preservar el patrimonio histórico de la ciudad y su convivencia con nuevos proyectos. Buscamos comprender el “tejido de la memoria” de los barrios obreros de São Paulo con el objetivo de desarrollar proyectos de enseñanza de arquitectura y urbanismo enfocados a la renovación urbana en estos barrios.

Esta práctica de diseño arquitectónico y urbanismo se ha realizado en una asignatura optativa del curso FAUUSP. La lectura de la morfología urbana se enseña como parte del proceso de diseño.

El estudio de los conceptos de morfología urbana de la investigación abordó algunos estudios de la escuela muratoriana de morfología urbana, a partir de los seminarios del Seminario Internacional de Forma Urbana - ISUF, y los énfasis de su enfoque. En este caso, pretendíamos incluir el estudio de la historia y geografía de los barrios como parte de la lectura de la ciudad que subvencionará el desarrollo de proyectos. Se busca una reflexión sobre cuáles son los elementos históricos y arquitectónicos a preservar y cómo dialogan con los nuevos proyectos.

La lectura y el diseño son procesos que constituyen una unidad metodológica en la construcción de pautas para la renovación urbana. En el caso de São Paulo, el objetivo es proponer proyectos que eviten la gentrificación, que ya se acentúa en la ciudad, en favelas, conventillos y urbanizaciones u ocupaciones irregulares.

Los dibujos y escritos que dejó el profesor de la FAUUSP José Cláudio Gomes como referencia a la idea de estructura del paisaje, en su estudio del tramo entre las ciudades de Serro y Diamantina, como macropaisaje, y las diferentes escalas de abordaje en su investigación, influyó en el método de estudio de esta porción del territorio de la ciudad de São Paulo.

LAS “VILLAS” COMO VIVIENDA DE LA CLASE OBRERA EN LA CARTOGRAFÍA DE SÃO PAULO

Los primeros barrios populares de São Paulo se ubicaron junto a las primeras industrias. Las casas surgieron sin la infraestructura adecuada en áreas insalubres de las llanuras aluviales del río. Las industrias y el ferrocarril se ubicaron en una pequeña terraza de grava cerca del río Tamanduateí. El ferrocarril se creó para unir a Oporto con la producción de café y São Paulo era todavía una pequeña aldea. Según ABSABER:

Y las conexiones que se hicieron hasta 1870 con la costa para el transporte de café en mulas de repente tienen una nueva conexión en la región de São Paulo, un nuevo tentáculo, pero de interconexión entre el puerto y la meseta, que iba al Ferrocarril de São Paulo. .

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

Debo decirles que todos los que estudian el advenimiento de los ferrocarriles en la región de São Paulo, con una conexión entre la costa y la meseta, llegan a la conclusión de que este ferrocarril pasó por São Paulo por casualidad. La intención de los británicos que postularon e invirtieron en el sureste de Brasil, en la región de São Paulo-Santos, era poner la carretera de un puerto a una puerta en el interior. Entonces, por casualidad, pasó por el pequeño São Paulo, que todavía era solo una capital administrativa, con muy pocos recursos para controlar su vasto interior cafetero. Y el resultado es que sólo un poco más tarde, después de que Santos se vinculó a Jundiaí, Jundiaí tomado como una especie de boca del hinterland, la carretera tuvo una influencia directa en la ciudad de São Paulo. Al principio, cruzó y creó problemas para la ciudad, creó un problema de debajo de la línea y más allá de la línea. En sociología urbana, el problema de ciertos despliegues urbanos de tecnología avanzada para la época, en realidad terminan separando cuerpos de la ciudad. De modo que la ciudad quedó atrapada entre los ferrocarriles de Brás al Centro y de Luz al Centro, y todo más allá de la línea tenía un carácter de periferia difusa, teniendo luego otros problemas muy serios (AB'SABER, 1963, p. 205).

En la cartografía catastral disponible se realizó la observación de las tipologías de poblados definidas por el estudio de la Empresa Municipal de Urbanización - EMURB del Proyecto Cura en la década de 1970². Teniendo en cuenta la gran cantidad de villas que aún existen en los 17 distritos, se definió una muestra de 9 distritos con situaciones urbanas particulares de comprensión de la dinámica urbana en proceso de registro fotográfico. Luego de la georreferenciación de las villas, se organizaron mapas en una escala de 1: 1000, donde se puede identificar cada conjunto en los bloques y su ubicación desde un punto de vista urbano.

El mapeo fue verificado usando Google Maps en 2019, año de la última revisión del mapeo, para confirmar la permanencia de la villa y su uso. El uso del software QGIS facilitó el mapeo en diferentes bases.

La dirección se identificó a partir de la morfología de la aldea y el recuento de propiedades y / o lotes en cada conjunto. A cada uno se le asignó un número de identificación, dentro de cada distrito, para que se pudiera contar y organizar una base de datos con la cronología de la aparición de la aldea y, por lo tanto, cada conjunto también se asoció con un período de aparición. Así, fue posible identificar los conjuntos más antiguos que quedaron en

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

Definición de aldea según EMURB: "Agrupaciones de viviendas que originalmente eran similares, con acceso a través de un espacio común para uso local. Caracterizan un tipo de ocupación del suelo urbano, definido por la ocupación de áreas internas en las manzanas de lo tejido urbano a través del conjunto de pequeños lotes con acceso a un área común que puede tener diferentes tipos (calle o calle privada, callejón, pasillo, callejón con patio). Cada hogar ocupa una propiedad con un lote subdividido, y los jardines, patios o pasillos de acceso son comunes a todos los hogares".

Calle privada: vía de conexión entre las calles locales del sistema de carreteras.

Callejón en la vía de acceso único o que se bifurca a muros ciegos en la parte inferior del lote o patios internos.

Callejón con patio en la vía de acceso que se abre a un espacio mayor, generando un patio de uso común.

Pasillo en vía con ancho reducido, un lado ocupado por viviendas y el otro como límite del lote.

el diseño de la ciudad y su etapa de aparición, además de identificar los poblados que fueron total o parcialmente demolidos.

En el total de distritos, se identificaron 768 villas que aún existen en los 17 distritos, con un total de 10,458 casas y / o lotes, como se muestra en el cuadro 1.

El mapeo permitió identificar que es un espacio urbano continuo de un universo muy significativo en la morfología de los barrios centrales de São Paulo. En 2004, el distrito que tenía más villas era Ipiranga (103).

Otro grupo incluye los distritos de Belém (97), Mooca (77), Perdizes (74), Lapa (62), Brás (61), Cambuci (57). Luego, con una cantidad inferior a 50 villas, pero con un número aún significativo, aparecen los distritos de Bom Retiro (46), Liberdade (44),

Cuadro 1. Poblaciones de los distritos centrales de la ciudad de São Paulo por período de aparición.

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

Fuente: Investigación del autora, publicada en las actas de eventos del ICOMOS. 2019

Pari (35) y Vila Leopoldina (33). El resto de los distritos que tienen menos de 20 villas son Santa Cecília (26), Bela Vista (14), Sé (12), Barra Funda (11), Consolação y República.

Los distritos que presentan un grupo de villas más antiguos³ obedecen al siguiente orden: Brás, Cambuci, Bom Retiro, Belém, Pari, Mooca; a un segundo bloque le siguen los distritos de Lapa, Sé, República, Ipiranga y un tercer bloque con un número muy reducido de aldeas, los distritos de Bela Vista, Consolação, Liberdade, Barra Funda, Perdizes y Vila Leopoldina (hasta 10 aldeas). Es decir, son distritos en los que la construcción de villas es más reciente. Hasta 1930 había 280 aldeas en el área de estudio, en 1954 este número sube a 630, en 1974 a 796 y en 2004 había 801 aldeas. A partir de 2004 (MDC), último período con cartografía catastral disponible, se demolicieron 33 villas.

³ Apareció hasta 1930 en el mapa de vuelo de SARA.

Junto a la industria llegó la villa obrera como una forma de vida en los barrios que surgieron de la subdivisión de las fincas recreativas de los barones del café. Esta fue ciertamente una tipología de ocupación de alta densidad de los bloques, ocupando todos los espacios de esta actividad económica inmobiliaria, que acompañó el proceso de industrialización en São Paulo. Los barrios en las llanuras aluviales de los ríos Tamandateí y Tietê se convertirían en el hogar de la clase trabajadora antes de la formación de la metrópoli de São Paulo. Sobre una ciudad colonial de tierra apisonada, se superpone una ciudad de ladrillos, una técnica traída por mano de obra italiana.

Figura 2. Extracto de la encuesta de villas con el tipo de conjunto en el distrito de Ipiranga



Fuente: Investigación del autora. 2019.

La ciudad pasa de la arquitectura colonial de barro, adobe y barro, al ladrillo y luego al hormigón durante el siglo XX. La investigación buscó la confirmación por la presencia de la morfología de estos conjuntos arquitectónicos y los aspectos simbólicos en relación con estos barrios a través de su configuración principal y la esencia de su formación.

La zona del ferrocarril de São Paulo es el “puerto” de São Paulo y, por lo tanto, se debe examinar la viabilidad de retomar la industria de alta tecnología, alta tecnología asociada a otros usos. El término “actividad bruta” significa que las grandes estructuras son necesarias para su funcionamiento y la industria también tiene este tipo de actividad, con un puerto trasero formado por depósitos que aún funcionan en algunas partes del área de estudio. El propósito de este estudio es plantear la hipótesis de un proyecto de recalificación más grande para toda la región con una nueva industria silenciosa de alta tecnología y una expansión de una nueva área de viviendas en la ciudad. La industria también podría establecerse de manera innovadora, a través de la asociación de grupos de trabajadores en una especie de coworking.

Desde las industrias de confección, alimentación, mobiliario, calzado, arte, informática, producción artística, gráfica y educativa y guardando el recuerdo del inicio de nuestra era industrial. También de la industria de alta tecnología de vanguardia asociada a la investigación científica.

En el estudio realizado en el barrio de Mooca, estas hipótesis aparecieron un tanto erráticas, se tocó levemente el debate sobre la existencia del barrio de la llanura, sus posibilidades de renovación, y este es uno de los presupuestos para la recuperación de los

barrios centrales, solucionando el problema de las inundaciones de forma innovadora y destapando el río Tamanduateí. Sin embargo, a pesar de las inundaciones que persistieron a lo largo del siglo XX, el recuerdo del autor era de una vida feliz, del mundo trabajador del barrio obrero, pero de la convivencia solidaria del barrio. Durante el día, era el lugar de trabajo y para los niños en la escuela; a última hora de la tarde era el lugar para que los niños jugaran y conversaran en la calle; por la noche era un barrio residencial mixto, un lugar para vivir cerca del trabajo, el descanso y el retiro. Actualmente, los conventillos, según el sitio web Habita Sampa de la Municipalidad, predominan como viviendas no calificadas en casi toda el área de estudio, especialmente en los barrios más antiguos.

Cuando se completó el levantamiento cartográfico de las aldeas en 2019 y se pudo observar que el espacio vital de la clase trabajadora permanecía en el tiempo, solo 33 villas desaparecieron en casi 100 años. La investigación se articula con un proyecto docente a través de una asignatura optativa donde los estudiantes descubren espacios de proyectos en los distritos estudiados cada año, donde ya se han estudiado los distritos de Brás, que resultó en una publicación de FAUUSP⁴, Cambuci e Ipiranga cuya publicación está en producción. .

Los 9 distritos elegidos para el estudio fotográfico fueron: Belém, Mooca, Brás en la parte oriental, Ipiranga y Cambuci, Pari en la dirección noreste, Lapa y Perdizes en la zona occidental y Santa Cecília en la región central. El objetivo fue identificar una muestra de poblados con diferentes tipologías y principalmente los construidos hasta 1930, algunos de 1954 por su predominio en algunos de los distritos, ubicación y los procesos de ocupación y verticalización en curso. En estos mismos distritos, algunas fábricas que ya aparecían en el mapa de 1930 también fueron elegidas para el relevamiento fotográfico.

El desafío que surge es la cuestión del método de lectura y diseño de la ciudad, el tratamiento de las diferentes dimensiones históricas y la realización de proyectos en este contexto con miras a la posibilidad de cambios en la legislación y proyectos de rediseño del espacio urbano. Además, busca crear una cultura de diseño de proyectos que cambien la visión del sector privado en la producción de arquitectura habitacional en áreas históricas. Crear una mirada cercana al contexto y desentrañe las capas subyacentes de la historia y el paisaje.

Los ejemplos elaborados en la actividad docente pretenden mostrar posibilidades de proyectos orientados a la demanda de vivienda en el centro y rehabilitación de barrios centrales. El propósito de esta producción radica en la lógica en la que el aula es un campo para producir conocimiento y este conocimiento debe jugar un papel social.

Los estudios específicos en la asignatura electiva implican complementar cualitativamente la información de cada uno de los distritos, como casas en serie, la identificación de distritos que están en intensa transformación, como Pari, Mooca o Barra Funda; e identificar principalmente áreas de proyectos potenciales. La identidad visual en la área de estudio está marcada por las casas y fábricas. Las fábricas de ladrillos a la vista son un sello distintivo de las primeras industrias aquí y en otros países como Inglaterra, Estados Unidos e Italia. Se puede decir que la arquitectura era italiana, por la presencia de estos inmigrantes que introdujeron los ladrillos en la fisonomía de la ciudad de São Paulo, pero planteamos la hipótesis de que el diseño urbano, o urbanismo, era inglés.

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

Esto se debe a que las características de estos conjuntos nos trasladan a las ciudades obreras de Inglaterra, con las hileras secuenciales de casas en hilera sin contratiempos en las calles, con ventanas altas que hacen que los techos sean altos, en relación con el espacio interno de las residencias. Visualmente predomina la estructura del conjunto arquitectónico y no la casa del solar aislado.

El uso de superposiciones cartográficas ya había sido utilizado empíricamente en la tesis "Mooca: un lugar para hacer vivienda" con el objetivo de buscar la génesis del barrio Mooca. Sin embargo, los escritos del arquitecto italiano Saverio Muratori (1910-1973) sobre Venecia muestran que había llevado a cabo esta estratificación de los períodos históricos con bastante profundidad al estudiar los barrios de la ciudad.

Figura 3. Pueblo de 1930 en el Distrito de Cambuci. Tipología del conjunto "Corridor"



Imágen Alexandre Takashi. Investigación coordinada por el autor. 2021

Verificou-se en las fotos de 1954 del vuelo Vasp es la existencia de una nueva tipología, que supuso un avance en relación a estas casas antiguas en una hilera de antiguas villas obreras, los pequeños edificios residenciales sobre las fábricas.

En cuanto al diseño urbanístico, es un precursor de la idea actualmente difundida de la mezcla de usos, el uso de la fachada activa incorporado en el actual Plan Director de la ciudad, es decir, las fachadas activas ya existían en estos barrios obreros con una visión más avanzada de los edificios sobre las fábricas.

Figura 4. Pueblo de 1930 en el Distrito de Cambuci. Tipología del conjunto "Corridor"



Imágen Alexandre Takashi. Investigación coordinada por el autor. 2021

El significado de cada lugar donde se hará el proyecto es parte de la lectura de la ciudad. En el caso del área investigada, esto surgió de un sentimiento de pertenencia al lugar histórico: el río Tamandateí fue parte de nuestra infancia, de la memoria de vivir en la ciudad, la primera motivación para el corte de la investigación. En el estudio de Mooca, el tema de la pertenencia fue clave en la propuesta para combatir el tema del abandono de la juventud, e involucrarlo en el tema del conocimiento de la historia de la ciudad y la restauración de lo que valía la pena preservar. De este número surgió la idea del “Taller de Jóvenes Historiadores” como un programa de profesionalización de los jóvenes en el ámbito del patrimonio histórico.

Las casas de los barrios obreros se han ido transformando todo el tiempo en cada fase de la ciudad, pero el diseño urbano se ha mantenido en 100 años de existencia. Hay más de 700 grupos urbanos de villas, con los distritos más antiguos como Brás concentrando la mayoría de ellos, así como los otros distritos más cercanos a la zona de “la colina histórica”. En los distritos de la Sé y República, que son el núcleo urbano histórico más antiguo, los pueblos ya han desaparecido, a diferencia de los distritos vecinos como Cambuci, Brás, Belém y Mooca e Ipiranga. Y, en los barrios más lejanos, más alejados del núcleo más antiguo, disminuyen su presencia, pero las casas en serie en las calles siguen teniendo un gran peso en el paisaje de los barrios.

Es interesante pensar que esto es un “tejido de memoria”, es una red de identidad, una red de vías de memoria. En este sentido, la importancia de cómo se manejará la inserción de nuevos proyectos. Este tema es de particular importancia cuando se trata de la reocupación del centro con nuevas viviendas. Pensar este universo como un tejido continuo, un recorrido por la ciudad para examinarse a sí misma como un bloque y no con la visión actual de operaciones urbanas que tienen la lógica de renovar el capital, de aplicar recursos para abrir nuevos espacios de especulación. A pesar de que la legislación urbanística intenta frenar este proceso, en la práctica los proyectos habitacionales que se han construido en el centro no

atienden a la población que actualmente ocupa los edificios vacíos como forma de resistencia en la zona central.

Existe una desconexión entre la acción pública y la realidad social e histórica colocada. Es un trípode en el que no hay diálogo entre ellos. La esencia crítica del debate sobre la renovación urbana es el tema de la gentrificación. Los proyectos en barrios centrales deben priorizar viviendas de interés social.

CONSIDERACIONES FINALES

POR QUÉ ELEGIR DISTRITOS CENTRALES

La relación de la parte y el todo como método de comprensión del entrelazamiento de los fenómenos urbanísticos y los nuevos proyectos. El corte de estudio en la investigación que siguió el eje del ferrocarril CPTM, el antiguo Ferrocarril de São Paulo siguiendo el camino paralelo al río Tamanduateí, que era una de las principales vías de acceso a la villa colonial de São Paulo, considerando que esta área constituye un gran vacío construido que tiene un gran potencial de densificación. La elección de las villas obreras junto a las fábricas y villas construidas para el alquiler como primer objeto de estudio siguió la premisa de que el uso residencial y su arquitectura constituyen la ocupación urbana más grande y dinámica, donde la ciudad se construye y reconstruye en las diferentes etapas de su desarrollo.

La primera motivación para esta elección fue la memoria afectiva en la elección del área de estudio, la segunda fue la ubicación con toda la infraestructura y la tercera fue la posibilidad de un nuevo ordenamiento de las actividades industriales con tecnología de punta asociada a inversiones en la formación de jóvenes. personas del ámbito científico y del ámbito cultural vinculadas al patrimonio histórico y otros campos artísticos.

La industria tuvo un gran peso en la formación de los barrios centrales y de este parque industrial y su actividad subsidiaria surgió la metrópoli de São Paulo. La transformación estructural en el mundo del trabajo transforma el espacio. Esta transformación también forma parte del espacio globalizado, un camino sin retorno por el avance de la tecnología en la producción y el paro estructural que se deriva de este avance y que actualmente solo ofrece trabajos precarios con alta rotación y poca inversión en formación. En este sentido, volver a ocupar el centro también significa pensar en nuevos puestos de trabajo.

Estos aspectos son los elementos de resistencia en el paisaje cultural que pueden ser considerados como la estructura del tejido urbano. En el caso de esta investigación, la idea de estructura se puede considerar como un conjunto de los siguientes elementos:

1. Este perímetro es el área de estudio de la vivienda de la clase trabajadora, aquí en el concepto ROSSI de área-residencial.
2. Ésta es el área del locus donde surgió el poder de São Paulo como área industrial que luego se convertiría en metrópoli.
3. Los conjuntos que quedaron del período industrial en São Paulo tienen una identidad con la arquitectura de los maestros italianos, en la época de la ecléctica a fines del siglo XIX, y en la época de la mezcla de culturas, donde es el dominio de los ladrillos.

4. Esta zona aún puede pertenecer a las clases populares, ya que la periferia se ha agotado como zona de expansión de la ciudad. El perímetro tiene potencial de espacios ociosos e identidad cultural. Es propicio para la ocupación de espacios ociosos con densificación con una perspectiva de diálogo de configuración arquitectónica *low high, high density*, es decir, baja altura con alta densidad.

5. El puerto de São Paulo estaba 760 metros por debajo del nivel de la meseta, a diferencia de la mayoría de las otras metrópolis brasileñas, ya que casi todas están en la costa o en las orillas de un gran río. En São Paulo, la antigua zona industrial tiene un gran potencial para seguir siendo un área de actividad económica y es un desperdicio para la metrópoli paulista vaciar este “lugar” de industria.

Experiencias en otros países muestran que es posible que coexistan grandes actividades económicas, como el caso de Hamburgo en el norte de Alemania, uno de los puertos más grandes del mundo, donde el proyecto de renovación conocido como “Hafencity” en el borde del puerto de la ciudad. Un sofisticado proyecto de viviendas, oficinas, equipamientos culturales como el edificio de la Filarmónica del Elba diseñado por los arquitectos Jacques Herzog y Pierre de Meuron frente al puerto de Hamburgo, un proyecto de referencia, con carácter turístico. El puerto, al igual que la industria, tiene una calidad de servicios y actividades económicas que se puede llamar “bruta” y, sin embargo, en el caso de Hamburgo, además de un lugar de trabajo con grandes estructuras, existen actividades turísticas y de ocio, así como viviendas. .

Aspecto importante es la fisonomía de los distritos de la zona central de São Paulo, desde Ipiranga hasta Barra Funda, con predominio de casas, una presencia muy grande de la identidad arquitectónica de la época, desde el inicio de la industrialización en São Paulo a las décadas de 1950 y 1960. Esta masa de edificios, conjuntos arquitectónicos residenciales, conjuntos industriales y conjuntos arquitectónicos conectados al ferrocarril, sugiere mantener una ciudad más horizontal y la verticalización solo debe tener lugar en puntos nodales del sistema de transporte. Las viviendas para la población de bajos ingresos en el área central deben seguir una pauta de alta densidad con alturas de construcción bajas.

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.

Revista Latino-americana de Ambiente Construído & Sustentabilidade

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

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.

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/iiiisimposioicomosbrasil/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,