

UNIVERSIDADE PRESBITERIANA MACKENZIE

MARCUS VINÍCIUS LEMOS IGNÁCIO

A FERROVIA COMO ELEMENTO INDUTOR DE TRANSFORMAÇÕES NA
PAISAGEM URBANA DE SÃO PAULO – O CASO DO BAIRRO DA LAPA A PARTIR
DA CONSTRUÇÃO DA FERROVIA SANTOS-JUNDIAÍ

SÃO PAULO
2019

UNIVERSIDADE PRESBITERIANA MACKENZIE

MARCUS VINÍCIUS LEMOS IGNÁCIO

A FERROVIA COMO ELEMENTO INDUTOR DE TRANSFORMAÇÕES NA
PAISAGEM URBANA DE SÃO PAULO – O CASO DO BAIRRO DA LAPA A PARTIR
DA CONSTRUÇÃO DA FERROVIA SANTOS-JUNDIAÍ

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação
em Arquitetura e Urbanismo, como requisito parcial à
obtenção do título de mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Orientador: Prof. Dr. Carlos Guilherme S. S. da Mota

SÃO PAULO
2019

I24f Ignácio, Marcus Vinícius Lemos.

A ferrovia como indutora de transformações na paisagem urbana de São Paulo : o caso do bairro da Lapa a partir da construção da ferrovia Santos-Jundiaí. / Marcus Vinícius Lemos Ignacio.

83 f. : il. ; 30 cm

Dissertação (mestrado em Arquitetura e Urbanismo) –
Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2019.

Orientador: Carlos Guilherme Santos Serôa da Mota.

Bibliografia: f. 81-83.

1. Paisagem. 2. Ferrovia. 3. São Paulo. 4. Lapa. I. Mota, Carlos
Guilherme Santos Serôa da, *orientador*. II. Título.

CDD 711.4

Bibliotecária Responsável : Giovanna Cardoso Brasil CRB-8/9605

MARCUS VINÍCIUS LEMOS IGNÁCIO

A FERROVIA COMO ELEMENTO INDUTOR DE TRANSFORMAÇÕES NA
PAISAGEM URBANA DE SÃO PAULO – O CASO DO BAIRRO DA LAPA A
PARTIR DA CONSTRUÇÃO DA FERROVIA SANTOS-JUNDIAÍ

Dissertação apresentada ao Programa
de Pós-Graduação em Arquitetura e
Urbanismo, como requisito parcial à
obtenção do título de mestre em
Arquitetura e Urbanismo.

Aprovado em 18 de abril de 2019.

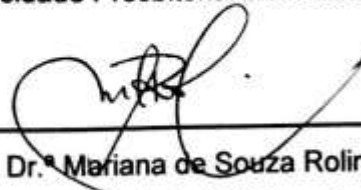
BANCA EXAMINADORA



Prof.ª Dr. Carlos Guilherme S. S. da Mota
Universidade Presbiteriana Mackenzie



Prof.ª Dr.ª Célia Regina Moretti Meirelles
Universidade Presbiteriana Mackenzie



Prof. Dr.ª Mariana de Souza Rolim
Departamento do Patrimônio Histórico de São Paulo

DEDICATÓRIA

Este trabalho é dedicado a todos aqueles que se dedicam, a cada dia, aos estudos de nossa História, como cidade, como país. Em especial, dedico esta dissertação àqueles que, como eu, nutrem uma paixão pelos elementos dos quais se vale esta dissertação: a cidade de São Paulo e as ferrovias.

Esta cidade e este país devem muito ao apogeu do sistema ferroviário e o entendimento de sua importância para a consolidação dos territórios é fundamental para que nos compreendamos como povo. Daí, meu respeito e admiração por aqueles profissionais que se ocupam de estudar São Paulo e as linhas de trem.

À minha família, apoiadora essencial em todos os momentos, esta pesquisa é dedicada também a vocês, meu irmão, minha cunhada e meu sobrinho.

Finalmente, dedico esta dissertação e todo o tempo despendido para sua elaboração à minha mãe e ao meu pai (*in memoriam*), pois são e serão sempre meu modelo de esforço, honestidade e retidão.

AGRADECIMENTOS

À Universidade Presbiteriana Mackenzie por ter aceito minha pesquisa e por disponibilizar uma infraestrutura adequada para o desenvolvimento desta dissertação: bibliotecas, salas de aula e um ambiente para produção e troca de conhecimento incrível.

Ao meu orientador, Prof. Dr. Carlos Guilherme S. Mota, por seu acolhimento e ensinamentos tão valiosos. Sua formação como historiador foi decisiva no momento em que precisei tomar a decisão para escolher um orientador.

À Prof. Dr^a. Beatriz Picolotto Siqueira Bueno e ao Prof. Dr. Nestor Goulart Reis Filho por terem me aceito, em 2016, como aluno especial na disciplina de Fundamentos de História da Urbanização, na FAU-USP. Em especial, à Prof. Bia também pela parceria nas disciplinas AUH 239 e AUH 119, pois suas aulas sobre hibridismo cultural e transformações na paisagem foram decisivas no recorte do objeto de estudo e no entendimento da escala da pesquisa. Muito grato a você, Bia!

Aos meus amigos e colegas docentes e pesquisadores. São muitos e corro o risco de ser indelicado ao não citar nominalmente todos, mas alguns eu não poderia deixar de mencionar.

Prof. Dr^a. Kamilla Vasconcelos, parceira, amiga e minha referência de atuações profissional e acadêmica, cujos conselhos foram valiosos nos momentos mais difíceis.

À equipe da USP, Lane Alencar, Sérgio Martins, Gizelton Alencar, Célia Lopes e Adriana Bruscato, gratidão por todo o apoio e incentivo. Certamente, esta dissertação seria apenas um esboço sem o apoio de vocês.

Prof. Antonio Soukef, por sua dedicação e atenção com que me recebeu desde o primeiro contato. Suas contribuições foram decisivas para que eu chegasse ao resultado final. Sua generosidade será sempre uma lição para mim.

Professores Mariana Rolim e Valter Caldana, agradeço pelas valiosas contribuições na banca de qualificação que, certamente foram fundamentais para a correção do percurso até que eu chegasse ao resultado final.

Agradeço aos colaboradores do Departamento do Patrimônio Histórico do município de São Paulo, sobretudo à profissional Vera, sem a qual não teria conseguido acessar o Arquivo Aguirra, tão rico e fundamental para a pesquisa que se pretendia realizar.

Amigos, não se pode chegar tão longe sem o carinho, a palavra de apoio e a ajuda fundamental da família que se escolhe para estar a seu lado. São tantos e, novamente, corro o risco de esquecer alguns, mas não poderia deixar de citar, Antonio Machado, Vitor Tomazevic e minha querida Patrícia Cândido, sem a qual, esta dissertação não estaria pronta. Gratidão pela sua amizade e por todo o apoio nos momentos mais difíceis.

Meus companheiros de mestrado e orientação, Artur Bernardes, Giesse Andrade e a especialíssima Mahayana Gaudêncio, cujas palavras ainda hoje ecoam em minha mente e em meu coração. Amigos que saíram da sala de aula e das mesas de discussão para entrar na minha vida.

Agradeço ainda a meus colegas docentes pelas palavras de incentivo em momentos cruciais neste percurso.

Finalmente, à minha família por todo o apoio e incentivo para que eu entendesse que a educação é o melhor investimento que um indivíduo pode receber.

GESSO

Esta minha estatuazinha de gesso, quando nova
— O gesso muito branco, as linhas muito puras —
Mal sugeria imagem de vida
(embora a figura chorasse).
Há muitos anos tenho-a comigo.
O tempo envelheceu-a, carcomeu-a, manchou-a de pátina
[amarelo-suja.
Os meus olhos de tanto a olharem,
Impregnaram-na da minha humanidade irônica de tísico.
Um dia mão estúpida
Inadvertidamente a derrubou e partiu.
Então ajoelhei com raiva, recolhi aqueles tristes fragmentos,
[recompus a figurinha que chorava.
E o tempo sobre as feridas escureceu ainda mais o sujo
[mordente de pátina...

Hoje esse gessozinho comercial
É tocante e vive, e me fez agora refletir
Que só é verdadeiramente vivo o que já sofreu.

MANUEL BANDEIRA

RESUMO

A cidade de São Paulo, ao longo dos seus trezentos anos iniciais de História, foi apenas um entreposto de tropeiros que a utilizavam como ponto para repouso e descanso dos animais. Encravada entre o litoral e os sertões ricos em pedras preciosas, a cidade sempre assumiu um papel estratégico de entroncamento de caminhos, que atravessou os séculos XVI, XVII e XVIII. Em meados do século XIX, já no período imperial, a cidade presencia alterações na dinâmica econômica e assiste à valorização econômica daquele que é considerado o ouro verde: o café. Substituindo a cana-de-açúcar como principal produto agrícola de exportação, o café caminha em direção a São Paulo passando pelo Vale do Paraíba e rapidamente se expande para os antigos sertões paulistas, exigindo a implantação de um sistema de transporte mais eficiente e capaz de transpor com eficiência o desnível da Serra do Mar. A construção da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, implantada sob concessão da *São Paulo Railway Company Ltd*, marca a entrada de São Paulo na modernidade e lhe imputa o predicativo de 'Metrópole do Café', dadas as intensas transformações pelas quais a cidade passa a partir do final do século XIX e primeiros decênios do século XX. Em linha com estas alterações, bairros começam a se modificar ainda durante o período de construção da ferrovia, a partir da instalação das oficinas ferroviárias que abrigavam engenheiros e operários. Neste sentido, propõe-se como tema desta dissertação uma análise das modificações provocadas pela construção e posterior operação de Ferrovia Santos-Jundiaí no entorno do que hoje conhecemos como Lapa, na zona oeste de São Paulo. Estas análises se baseiam em uma linha recente de pesquisa, em que se podem analisar fragmentos e vestígios que as transformações deixaram. Neste sentido, espera-se entender como a ferrovia foi elemento-chave no processo de transformação da antiga fazendinha da Lapa no bairro como o conhecemos hoje.

Palavras-chave: Paisagem. Ferrovia. São Paulo. Lapa.

ABSTRACT

The city of São Paulo, during its initial three hundred years of History, was only a settlement for mule-trains. Localized between the coast and the unknown hinterland, which was rich in gemstones, the city has always assumed a strategic role being a center of crossing roads, during the sixteenth, seventeenth and eighteenth centuries. In the middle of the nineteenth century, already at the imperial period, the city witnessed changes in the economic dynamics and assisted the economic valuation of what is considered the green gold: the coffee. Replacing sugarcane as the main export agricultural product, coffee moved itself towards São Paulo through the Vale do Paraíba and strongly expanded to the hinterland area of São Paulo, which required the implementation of a more efficient transportation system, also capable for efficiently transposing the Serra do Mar slope. The construction of the Santos-Jundiaí Railway, implemented under the concession of the São Paulo Railway Company Ltd, marks a new era for the city of São Paulo and gives it a new predicative: The 'Metropolis of the Coffee', due to the intense transformations that the city began to observe from the end of the nineteenth century until the first decades of the twentieth century. Neighborhoods also begin to change during the railway construction due to the installation of railway workshops that housed engineers and workers. In this sense, it is proposed as theme of this dissertation an analysis of the modifications provoked by the construction and subsequent operation of the Santos-Jundiaí Railway in the surroundings of what we now know nowadays as Lapa, in the western zone of São Paulo. These analyzes are based on a recent line of research, in which one can analyze fragments and vestiges that the transformations have left. In this sense, it is hoped to understand how the railway was a key element in the process of transforming the old Lapa farm in the neighborhood as we know it today.

Key-words: *Landscape. Railway. São Paulo. Lapa*

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	10
1. A PAISAGEM: PASSADO E PRESENTE.....	20
1.1 OS CONCEITOS DE PAISAGEM.....	21
1.2 A PAISAGEM COMO FRUTO DE ENCONTROS CULTURAIS.....	24
1.2.1 A paisagem urbana e o palimpsesto.....	27
2. DAS TROPAS AO TREM E DA TAIPA AO TIJOLO: SÃO PAULO EM DOIS TEMPOS.....	32
2.1 SÃO PAULO COMO CENTRO DE CONVERGÊNCIA DE CAMINHOS.....	34
2.2 DO EXTRATIVISMO AOS CAMPOS DE CAFÉ: CHEGA O TREM.....	40
2.3 ESTRADA DE FERRO SANTOS-JUNDIAÍ E A METRÓPOLE DO CAFÉ.....	45
3. O BAIRRO DA LAPA: DE SESMARIA A IMPORTANTE CENTRO COMERCIAL.....	51
3.1 AS FERROVIAS CHEGAM AO BAIRRO.....	58
4. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	76
REFERÊNCIAS.....	79

INTRODUÇÃO

No que concerne ao entendimento dos processos de urbanização das cidades, surge uma nova linha de estudos com o objetivo de prover materiais e métodos alternativos de investigação sobre as transformações por que passam as tessituras urbanas.

Schneck (2010) menciona três autores cujos trabalhos se enquadram nessa nova linha de pesquisa: José Eduardo Léfèvre¹, autor de “De beco a Avenida: a história da rua São Luiz”, Heloisa Barbuy², autora de “A Cidade-Exposição. Comércio e Cosmopolitismo em São Paulo, 1860-1914” e Beatriz Bueno³, autora de “Aspectos do mercado imobiliário em perspectiva histórica: São Paulo (1809-1950)”.

Acrescenta Schneck (2010) que esses autores buscaram analisar o processo de transformação da cidade de São Paulo por meio de fragmentos – uma rua, um bairro, a área central –, investigando lote a lote os atores sociais envolvidos e as tipologias arquitetônicas construídas.

O processo dinâmico de transformação por que passam as cidades é fruto das ações humanas e deixa marcas no espaço. Estas marcas se fazem notar em imóveis de arquiteturas distintas, nos diferentes traçados do sistema viário e nos topônimos que designam os logradouros públicos. Algumas dessas marcas atravessaram séculos e sobreviveram a novas intervenções humanas, tornando-se úteis para o entendimento de como se deu o processo de transformação de determinada região, cidade ou bairro.

¹ O arquiteto José Eduardo Léfèvre traça um histórico das transformações da Avenida São Luiz, desde sua origem como um beco na chácara da família Queiroz, passando pela fase da rua São Luiz, até os dias de hoje. O autor procura relacionar as transformações ocorridas no espaço da avenida com as transformações maiores ocorridas nas sociedades paulista e paulistana.

² No livro “A Cidade-Exposição”, Heloísa Barbuy analisa o microterritório formado pelas três principais ruas comerciais da cidade de São Paulo na passagem do século XIX para o XX – ruas 15 de Novembro, Direita e São Bento, que compunham o chamado Triângulo – tendo como eixo as casas de comércio da região.

³ O artigo de Beatriz Bueno apresenta uma metodologia inédita de espacialização da Décima Urbana, primeiro imposto predial estabelecido para as cidades brasileiras. Focaliza o caso de São Paulo, em 1809. Os dados recolhidos na documentação textual foram processados em banco de dados e cartografados na primeira planta cadastral da cidade, elaborada pelo engenheiro Carlos Bresser, entre 1844-1847, e confrontados com a documentação iconográfica dos viajantes e de Militão Augusto de Azevedo, de modo a precisar as informações obtidas. A Décima Urbana de 1809 contém informações sobre a localização dos imóveis, seus proprietários, inquilinos, tipologias (casas térreas, sobrados, lojas), finalidades (uso próprio, aluguel), usos (residencial, comercial, misto) e valor, que hoje nos permitem reconstituir hipoteticamente o velho tecido urbano da cidade de São Paulo e aspectos da dinâmica do seu mercado imobiliário em fins do período colonial.

Alguns dos processos mais marcantes pelos quais passou a cidade de São Paulo foram as construções das ferrovias que ligaram a cidade com o interior e com o litoral. Destaca Toledo (1983) que até a chegada da ferrovia, São Paulo era uma cidade de barro e com ruas sem calçamento. Com a chegada da ferrovia, São Paulo deixa de ser uma cidade de tropeiros e começa a sofrer um intenso processo de urbanização. O arquiteto Hugo Segawa fala, em seu “Prelúdio da Metrópole”, sobre os novos ares que a cidade de São Paulo adquire com a chegada das estradas de ferro:

São Paulo, no final do século XIX já assumia os ares da “Metrópole do Café”. Adormecida em seus três primeiros séculos de existência, a acanhada capital da província despertou de sua sonolência colonial ao barulho do trem. A ferrovia anunciava o novo ritmo da cidade, e o tijolo, a nova maneira de construir. (SEGAWA, 2000, p. 21)

Não se contesta, portanto, a importância da chegada das ferrovias para o desenvolvimento econômico e social da cidade de São Paulo. O memorialista Wanderley Santos, em seu livro “Lapa”, escrito para a série “História dos bairros de São Paulo”, já menciona a importância da ferrovia para o desenvolvimento daquele bairro, em linha com o desenvolvimento por que já passava a cidade de São Paulo.

O fator preponderante que levou a Lapa a caminhar a passos largos com a desenvolvimento da Metrópole Paulistana foi, sem dúvida, as oficinas ferroviárias transferidas do Bom Retiro, com muitos de seus funcionários de nacionalidade inglesa; além da inauguração da nova estação, ambas no último decênio do século XIX. (SANTOS, 1979, p.14)

A importância histórica das ferrovias para a consolidação de São Paulo como cidade cosmopolita e economicamente relevante é desafiada pela constatação de que, nos dias atuais, a antiga ‘Metrópole do Café’ tem nos automóveis e ônibus seus principais meios de locomoção, fazendo da capital paulista uma cidade predominantemente rodoviária e congestionada.

De certo modo, a adoção do modelo rodoviário como norteador do crescimento e ordenação da cidade ignora o fato de que, durante quase um século, São Paulo se conectou a importantes regiões do país por meio dos trilhos, sem considerar ainda a importância das redes de bondes, que fizeram parte da paisagem paulistana até 1968.

Entender a importância da ferrovia nos processos de apropriação e produção dos espaços urbanos se constitui em caminho valioso para a compreensão de como a cidade de São Paulo deixou de ser uma vila quinhentista de tropeiros e se tornou uma das maiores metrópoles do mundo.

Do mesmo modo, estudos sobre os processos de urbanização podem trazer contribuições importantes no âmbito da preservação do patrimônio histórico urbano. Outrossim, no que concerne à infraestrutura ferroviária, estudos sobre sua importância para o desenvolvimento urbano, social e econômico das cidades contribuem igualmente para o incentivo de políticas mais assertivas de preservação, manutenção e revitalização das antigas redes de estradas de ferro.

Vários autores vão destacar a importância das ferrovias para as transformações urbanas por que passará a cidade de São Paulo, trazendo alterações profundas na paisagem urbana da cidade. Menciona Toledo (1983) que a chegada da ferrovia permitiu que a aristocracia passasse a vislumbrar a ideia de morar na capital e não mais nas chácaras nos arredores ou em suas fazendas cafeeiras. Adicionalmente, os chamados 'negócios do café' eram atividades eminentemente urbanas. O advento das estradas de ferro permitiu a cafeicultores, banqueiros e demais capitalistas da indústria cafeeira morar nas cidades e nas fazendas somente à época de colheita do grão. Morar em São Paulo, com conforto e as conveniências de qualquer cidade europeia, era possível graças aos serviços de trens.

Entretanto, Toledo (1983) também ressalta, ao discorrer sobre o bairro dos Campos Elíseos:

Um dos fatores condicionantes do surgimento do bairro, a proximidade com a estação, acabou, aos poucos, contribuindo para sua decadência, dado o ruído e a intensa movimentação de veículos de cargas nas proximidades da estação.
(TOLEDO, 1983, p. 86)

O arquiteto Benedito Lima de Toledo chama a atenção para o fato de que, outrora responsável pelo crescimento e reordenação de determinadas áreas da cidade, a ferrovia acabou por decretar a degradação destas mesmas áreas, que passam a testemunhar o êxodo de seus moradores para localidades mais afastadas das linhas e estações de trem. Entretanto, remanescem nestes locais os vestígios que comprovam que as ocupações pregressas têm relação com a ferrovia, como no caso

das vilas ferroviárias e das estações, remanescentes dos processos de construção e operação das linhas férreas, respectivamente, conforme mostram as Figuras 1 e 2.



Figura 1. Vila ferroviária da Estação da Luz
Fonte: Site Mobile Sampa



Figura 2. Estação da Luz
Fonte: Archdaily, 2015

A partir da hipótese de que as transformações desencadeadas pela chegada da estrada de ferro deixaram vestígios, propôs-se como tema desta dissertação uma investigação sobre a influência da construção e posterior operação da estrada de ferro Santos-Jundiaí no processo de crescimento e urbanização do bairro da Lapa, na zona oeste da cidade de São Paulo.

Hoje, o bairro se divide em duas áreas bastante distintas em termos de ocupação e uso do solo: mais ao sul, a Lapa de Baixo se caracteriza por uma arquitetura modesta, atividades predominantemente comerciais e alguma permanência do casario antigo.

Subindo em direção ao espigão, o Alto da Lapa se consolidou como bairro de elite, descaracterizou-se em termos de arquitetura e tessitura urbanas desde a sua constituição como gleba da Companhia City e, atualmente, conta com uso predominantemente residencial e de alto padrão. Mais próximo às linhas de trem, constata-se uma intensa atividade comercial e importante centro de serviços.

A partir da ferrovia como objeto norteador da pesquisa, buscar-se-ão elementos na tessitura atual do bairro da Lapa e adjacências que expliquem as relações históricas que a região tem com as linhas de trem que por ali começaram a passar a

partir dos últimos decênios do século 19. Outrossim, pretende-se investigar de que forma as ferrovias, em particular a estrada de ferro Santos-Jundiaí, foram agentes determinantes no processo de transformação da paisagem urbana.

Rolnik (2007), ao tratar da formação de bairros populares como Bom Retiro, Brás e Lapa, menciona a importância da passagem da ferrovia na demanda por terrenos destinados a armazéns, fábricas e oficinas. No caso particular do Bom Retiro, menciona a arquiteta Raquel Rolnik, fazendo referência à estrada de ferro Santos-Jundiaí:

A ferrovia foi a primeira a atravessar a cidade e chegou ao bairro em 1867 [...] A implantação da ferrovia atraiu armazéns de depósitos de mercadorias vindas do porto destinadas a abastecer o comércio e a indústria paulistanos. Instalaram-se ali fábricas de bebidas, de tecidos, mecânicas e funilarias. Em torno delas gravitavam um sem número de artesãos e suas pequenas oficinas entremeadas de grupos de casas de aluguel.
(ROLNIK, 2007, p. 115)

A Figura 3 traz um mapa da cidade de São Paulo, em 1881, em que se pode visualizar o traçado da ferrovia Santos-Jundiaí.

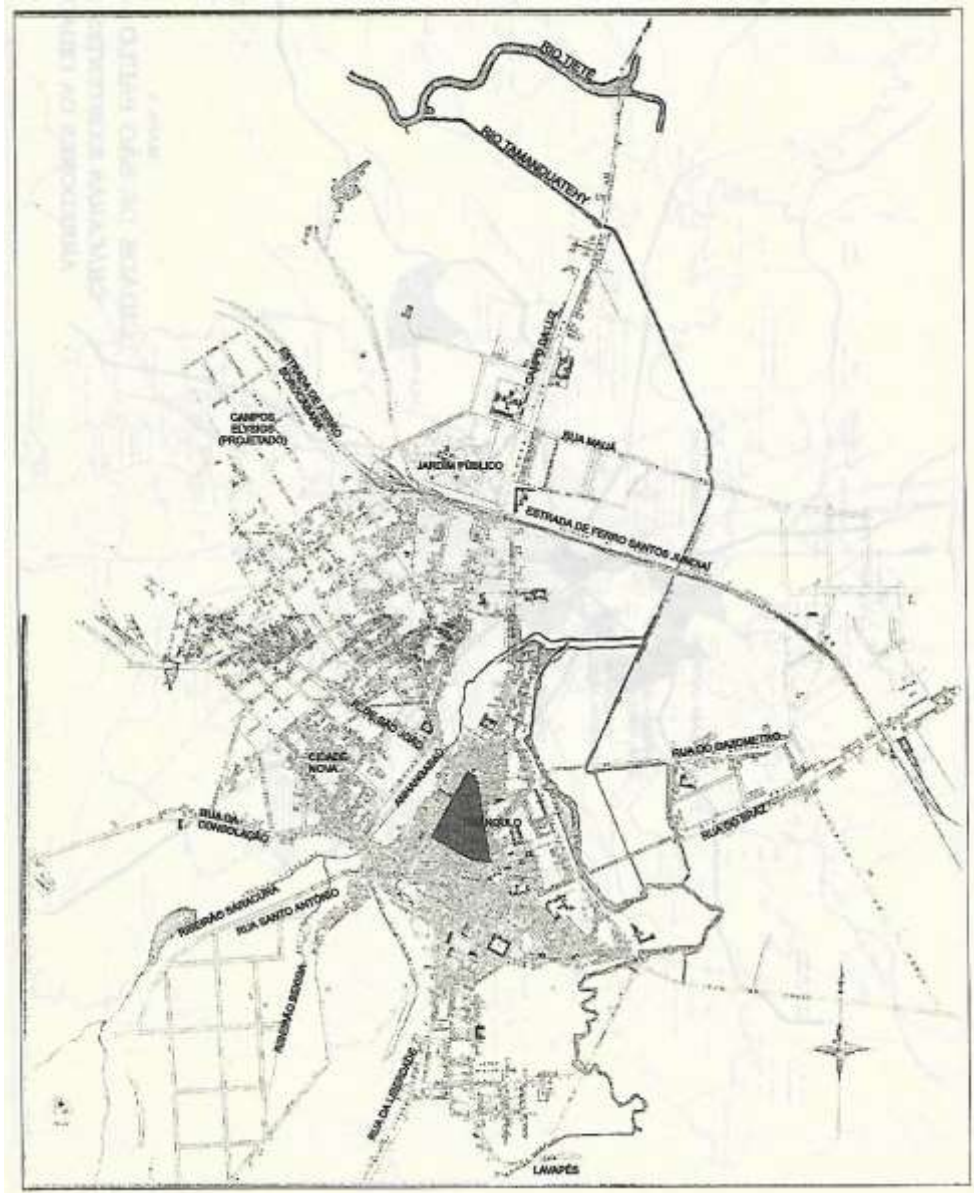


Figura 3. Cidade de São Paulo, 1881
Fonte: Rolnik, 2007

Como ponto de partida para o início da pesquisa, foi conveniente lançar algumas hipóteses a partir da hipótese principal de que a construção da estrada de ferro Santos-Jundiaí foi decisiva no processo de produção do espaço urbano na Lapa e adjacências. A partir deste ponto, portanto, elevaram-se outras questões importantes:

- ✓ A chegada das oficinas ferroviárias interferiu na tipologia construtiva dos imóveis.
- ✓ A toponímia que se nota nos logradouros públicos tem relação com a construção da ferrovia.

- ✓ Os atores sociais envolvidos no processo de transformação pelo qual o bairro passa são: capitalistas do setor ferroviário e do café, imigrantes e comerciantes. O poder público tem a função primordial de mediar a interação entre os demais atores.
- ✓ A ferrovia é agente fundamental do processo de transformação da paisagem urbana pois conecta a cidade nas direções noroeste e sudeste.

O principal objetivo deste trabalho é entender o processo de formação do bairro da Lapa com vistas a compreender a importância da ferrovia para a consolidação da paisagem urbana da cidade de São Paulo e, em particular, do bairro da Lapa.

Somam-se ainda ao objetivo principal:

- ✓ Discutir os conceitos de paisagem urbana e paisagem cultural e de que forma estas paisagens podem ser afetadas pelas ações humanas.

Os objetivos gerais, descritos acima, servirão de base para o atingimento das metas específicas da pesquisa, a saber:

- ✓ Compreender o efeito da chegada da estrada de ferro Santos-Jundiaí na tessitura urbana e na tipologia construtiva dos imóveis no bairro da Lapa.
- ✓ Identificar os atores sociais do processo de expansão do bairro da Lapa e qual a sua relação com a ferrovia.
- ✓ Refletir sobre o papel da ferrovia sobre o desenho atual do bairro da Lapa e adjacências.

As fontes iniciais de pesquisa serão referências bibliográficas de modo a delimitar o “Estado da Arte”. Serão consultadas obras de estudiosos e memorialistas sobre a cidade, sobre a urbanização e sobre a história das ferrovias paulistas. Teses e dissertações acerca do tema também serão referenciadas.

De forma a complementar o balanço bibliográfico, a consulta à cartografia histórica será fundamental para entender a dinâmica de expansão e crescimento da cidade de São Paulo e, em particular, do bairro da Lapa e adjacências. A presença da ferrovia também se fará notar a partir da análise dos mapas.

A iconografia e a documentação histórica – inventários, censos e plantas – serão importantes para que sejam identificadas as operações comerciais que perpetuaram o padrão de ocupação e a evolução das técnicas construtivas. Complementam a metodologia visitas de campo para o levantamento das condições atuais dos imóveis e entorno no bairro.

O primeiro capítulo traz, de forma sucinta, uma discussão entorno da importância de se entender adequadamente o conceito de paisagem. De forma geral, o entendimento que interessará no âmbito desta dissertação é o de paisagem como resultado da ação do homem sobre uma porção do território. Adicionalmente, o capítulo apresentará o entendimento da paisagem como fruto de um processo de fertilização mútua, resultante do hibridismo entre sociedades e culturas. Finalmente, discorre sobre os conceitos de 'rugosidades' e 'palimpsesto', úteis para as discussões a que se propõe esta dissertação.

O segundo capítulo da dissertação traz uma perspectiva sobre o processo de transformação da Vila de Piratininga na 'Metrópole do Café', procurando estabelecer uma relação entre o padrão de ocupação do território e sua relação com as dinâmicas social e econômica da cidade, condicionada ainda pelos elementos topográficos, como o relevo e os rios. Evidencia-se ainda, que desde sua ocupação pré-cabralina, São Paulo sempre se constituiu em ponto de convergência de caminhos entre os sertões do interior e a costa litorânea.

Ainda no segundo capítulo da pesquisa, discorre-se sobre a chegada das linhas de trem e sobre as transformações que estas trazem à paisagem paulistana, dado que a cidade de São Paulo, com a chegada do trem, assume um protagonismo jamais visto no período colonial e se torna referência econômica e social no regime imperial e nos primeiros decênios da Primeira República. Na arquitetura, por exemplo, o casario colonial e as paredes de taipa de pilão são substituídos por uma arquitetura eclética e construções em tijolo. A cidade passa a se expandir, a partir do triângulo histórico, em direção a seus extremos. Este crescimento é ainda impulsionado pelo surgimento de estações de trem que impulsionam transformações localizadas em algumas áreas da cidade, como no bairro da Lapa. A partir dos vestígios, registros e demais reminiscências, serão verificados aqui de que forma a construção e operação das ferrovias modificou a paisagem urbana na região da Lapa.

No terceiro capítulo, é apresentado um breve histórico do processo de formação do bairro da Lapa, desde o período colonial até o início das operações das estradas de ferro que cortaram a região, na segunda metade do século XIX. Adicionalmente, são levantadas evidências, como topônimos, que evidenciam a relação daquela região com a estrada de ferro Santos-Jundiaí.

O capítulo apresenta ainda, de forma resumida, como a região evolui a partir do início das operações ferroviárias e, finalmente, como a ferrovia, nos dias de hoje, ainda condiciona a forma como ocorre o metabolismo urbano da cidade de São Paulo.

Ao final, discorre-se como a ferrovia, ainda nos dias de hoje, condicionam a forma como a cidade se organiza e, conseqüentemente, vê a sua paisagem se alterar.

1. A PAISAGEM: PASSADO E PRESENTE

Em 2009, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN promulga, por meio da portaria nº 127/2009, a Chancela da Paisagem Cultural Brasileira, que a define como a valorização da relação entre o homem e a natureza, “estipulando a dimensão afetiva com o território e tendo como premissa a qualidade de vida da população” (IPHAN apud STRELETCKI, 2018, p. 5). A instituição desta chancela traz novas perspectivas às questões de preservação do patrimônio ao discutir esta questão como um conjunto de fatores intrínsecos às paisagens e que engloba, não apenas elementos materiais, mas também elementos imateriais.

Streletcki (2018) menciona os desafios e as pesquisas que surgem após a promulgação desta chancela que passam a considerar a complexidade da sociedade e a importância da existência de um conjunto de normas aliadas às gestões para a preservação da paisagem cultural no mundo moderno. O geógrafo Rafael Ribeiro, ao discorrer sobre a noção de paisagem cultural, menciona:

Sua característica fundamental é a ocorrência, em uma fração territorial, do convívio singular entre a natureza, os espaços construídos e ocupados, os modos de produção e as atividades culturais e sociais, numa relação complementar entre si, capaz de estabelecer uma identidade que não possa ser conferida por qualquer um deles isoladamente (RIBEIRO, 2007, p.7).

A partir da instituição da Chancela da Paisagem Cultural, a paisagem deixa de ser entendida apenas como um elemento de atribuição e passa a ser entendida também como uma espécie de ferramenta de gestão, no intuito de se garantir sua preservação, enquanto elemento valorizado por determinados grupos sociais. Para além da importância de se discutirem políticas de preservação do patrimônio e da paisagem, o fato é que a noção de paisagem cultural, segundo menciona Ribeiro (2007, p.9), é o resultado do “agenciamento do homem sobre seu espaço”.

Discussões no âmbito das políticas de preservação do patrimônio não são escopo desta dissertação. No entanto, o entendimento do conceito de paisagem cultural como um constructo, resultado de ações antrópicas, é peça-chave nas discussões nos capítulos seguintes, na medida em que há o interesse em descrever como a paisagem do bairro da Lapa se transformou a partir de ações humanas, decorrentes da construção da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí.

1.1. OS CONCEITOS DE PAISAGEM

Ribeiro (2007) chama a atenção para o caráter polissêmico da noção de paisagem, na medida em que várias disciplinas vão se apropriar, de forma diferenciada, deste termo, conferindo a ele significados bastante diversos. Como resultado desta abrangência no que tange aos estudos da paisagem, surge a necessidade de vastas reflexões teóricas acerca da noção de paisagem e de seu posicionamento dentro das correntes do pensamento científico.

O entendimento adequado do significado de paisagem é essencial para que não haja distorções nas análises dos objetos que se desejam estudar. Um adequado embasamento teórico sobre a noção de paisagem tende a evitar conclusões equivocadas ou difusas que podem comprometer o resultado final das análises.

Segundo o dicionário Michaelis da Língua Portuguesa (1998), a paisagem se define como “a extensão, que se alcança com o olhar, de um território e seus elementos”. Adicionalmente, ainda segundo o dicionário, pode-se definir a paisagem como “o espaço com geografia e clima de determinada categoria: a paisagem urbana, a paisagem rural, a paisagem montanhosa etc.”.

Não é equivocado, portanto, a partir da definição do dicionário, assumir que a categorização da paisagem, em rural ou urbana, por exemplo, coloca o conceito de paisagem como elemento antrópico, isto é, fruto da ação do homem. Para o geógrafo Milton Santos:

A paisagem é o conjunto de formas que, num dado momento, exprimem as heranças que representam as sucessivas relações localizadas entre homem e natureza. (SANTOS, 2002, p. 103)

A origem do termo paisagem foi consolidada na "institucionalização da geografia alemã" e o "conceito central da disciplina por alguns geógrafos", entre os séculos XIX e XX, "especificamente a Escola Francesa de Geografia", além de uma variedade de entendimentos por outras disciplinas. A aplicação da categoria de paisagem cultural deve-se à influência e reflexões no âmbito da Geografia. (RIBEIRO apud STRELTCKI 2018, p. 5).

Tissier apud Ribeiro (2007) menciona que, segundo o espírito da *Naturphilosophie* alemã, a paisagem pode ser entendida como a imagem da natureza em seu caráter totalizante. Essa ideia é reforçada a partir do material organizado e

publicado por Alexander von Humboldt a partir de sua expedição pela América do Sul, passando por Cuba e México, no qual se nota uma visão totalizante e integrativa não apenas de fatos naturais mas também de fatos sociais.

A ideia de paisagem como resultado de um processo de transformações culturais surge com Otto Schlüter e Siegfried Passarge, nos séculos XIX e XX. Menciona Ribeiro (2007) que Schlüter usou o termo *Kulturgeographie* [geografia cultural] para criar a morfologia da paisagem cultural e cujo método consistia na descrição das partes componentes da paisagem criadas pelas atividades humanas e na explicação de suas origens. A noção de uma paisagem cultural, proposta por Schlüter, se opõe à ideia de uma paisagem natural [*Naturlandschaft*], na qual ainda não houve a ação do homem.

Segundo Ribeiro (2007), os estudos de Schlüter e Passarge serviram de base para que, no primeiro quartel do século XX, Carl Sauer apresentasse seu método morfológico de análise da paisagem, em clara tentativa de ruptura com o determinismo ambiental ou geográfico, até então corrente e segundo o qual, dadas as condições ambientais presentes, somente um tipo de sociedade poderia se desenvolver. Nos termos do ambientalismo, não havia espaço para o arbítrio dos indivíduos e, portanto, restringiam-se as possibilidades de transformação da paisagem.

No texto, “A morfologia da paisagem”, Sauer defende a paisagem cultural como o resultado da ação de um grupo cultural sobre uma paisagem natural. A cultura é o agente, o natural é o meio; a paisagem cultural é o resultado. (ARAÚJO e SABATÉ, 2015, p. 12)

Além disso, a abordagem de Carl Sauer irá analisar a paisagem em suas formas materiais, existindo uma preocupação em investigar como a cultura humana, investigada por meio de seus artefatos materiais, transforma essa paisagem. Na abordagem proposta por este autor, a paisagem é analisada, portanto, sob a perspectiva de um objeto resultante da ação da sociedade que a produziu. A paisagem será, senão, conforme já antecipado aqui pelo geógrafo Milton Santos, uma área constituída por diferentes formas cuja associação decorre das intervenções humanas.

Conforme destacam Adelita Araújo e Joaquín Sabaté:

Sauer também nos fala que a paisagem cultural é o registro do homem sobre o território; em termos atuais podemos

acrescentar que a paisagem é como um texto que pode ser escrito e interpretado, entendendo-a como uma construção humana (ARAÚJO e SABATÉ, 2015, p. 12)

Outro aspecto relevante a ser destacado no processo morfológico de análise da paisagem, proposto por Sauer, é a introdução da variável 'tempo', na medida em que não é possível formar uma ideia de paisagem, exceto em termos de suas relações no tempo, bem como suas relações no espaço. Nestes termos, menciona novamente o geógrafo Rafael Ribeiro:

Sauer, ao se interessar pela maneira como o homem transforma uma paisagem natural em paisagem cultural, afirmava que o trabalho do geógrafo deveria iniciar-se na observação da paisagem natural e acompanhar o desenvolvimento desta ao longo do tempo, até a formação da paisagem cultural atual. A paisagem cultural expressa o trabalho do homem sobre o espaço e, dessa forma, ela não é estática, está sujeita a mudar, tanto pelo desenvolvimento da cultura, como pela substituição desta. (RIBEIRO, 2007, p. 22)

No que tange à noção de paisagem como associação de formas, convém mencionar que tais formas, além de similares e equivalentes funcionalmente, podem se desenvolver ao longo do tempo, dentro desta dinâmica evolutiva proposta por Carl Sauer.

Finalmente, é importante destacar que as transformações nas paisagens decorrentes da intervenção humana têm motivações socioeconômicas, políticas e culturais, ao longo do tempo. Neste contexto, a construção das estradas de ferro que passam a ligar São Paulo com o restante do país, a partir do século XIX, é vetor representativo de como a paisagem se modifica por conta dos desejos de determinados atores sociais.

Neste sentido, destaca o geógrafo Milton Santos:

A paisagem existe através de suas formas, criadas em momentos históricos diferentes, porém coexistindo no momento atual. No espaço, as formas de que se compõe a paisagem preenchem, *no momento atual, uma função atual*, como resposta às necessidades atuais da sociedade. Tais formas nasceram sob diferentes necessidades, emanaram de sociedades sucessivas, mas só as formas mais recentes corresponderam a determinações da sociedade atual (SANTOS, 2002, p. 104).

O processo de construção das ferrovias paulistas, a partir dos últimos decênios do século XIX, representa a ação do homem sobre uma paisagem natural existente e, desta forma, foi decisivo para a consolidação da paisagem urbana como a conhecemos nos bairros impactados pela implantação das vias férreas e dos elementos de apoio, como oficinas, armazéns etc., dentre eles os bairros da Mooca, da Barra Funda e da Lapa.

1.2 A PAISAGEM COMO FRUTO DE ENCONTROS CULTURAIS

Ainda em linha com o entendimento do conceito de paisagem, torna-se importante reforçar que a paisagem não constitui um objeto entregue, doado em determinada época ou tempo, e portanto não se trata de elemento naturalmente construído. A paisagem é um constructo artificial, fruto de ações antrópicas e tem sua relevância no entendimento do processo de constituição dos territórios.

Neste sentido, o entendimento do conceito de território e sua diferença em relação ao conceito de espaço exigem cuidado, conforme alerta a historiadora Beatriz Bueno,

Território e espaço não são noções equivalentes. O território, com contornos e limites precisos, é uma categoria histórica, construída socialmente. Para além das fronteiras naturais, a fronteira política é sempre uma linha abstrata e convencionalizada por alguns. (BUENO, 2008, p. 251)

Neste sentido, as demarcações territoriais são fruto de transformações históricas e sua representação em determinada cartografia, representa senão uma espécie de 'olhar interessado', fruto de certas convenções e conveniências. O entendimento de como os territórios se constituem requer uma análise precisa e que lance mão de fontes documentais adicionais, como testamentos, atas de câmaras municipais, registros de imóveis etc.

Outrossim, o território, ao se modificar e se consolidar, impõe transformações em seu entorno. Deste modo, a paisagem se apresenta como testemunha do processo de constituição e modificação dos territórios, e estas transformações podem, ou não, ser impulsionadas por algum agente catalisador, como leis ou a implantação de determinada infraestrutura urbana, por exemplo.

Segundo Santos (1978), as transformações e ações humanas sobre o território deixam marcas na paisagem, que vão desde construções e tecnologias a hábitos e costumes. Algumas dessas marcas atravessam séculos e sobrevivem a novas intervenções humanas, tornando-se úteis para o entendimento de como se deu o processo de transformação de determinada região, cidade ou bairro. A estas marcas o geógrafo Milton Santos chamará 'rugosidades', que se fazem presentes, por exemplo, no estilo arquitetônico dos edifícios, nas técnicas construtivas usadas e no traçado das vias públicas.

Santos (2002), todavia, ressalta que as rugosidades não podem ser entendidas apenas como elementos físicos, fruto de uma herança territorial ou geográfica. Mas precisam também ser entendidas dentro de um contexto social em que foram produzidas.

As rugosidades não podem ser apenas encaradas como heranças físico-territoriais, mas também como heranças socio territoriais ou socio geográficas. [...] O valor de um dado elemento do espaço, seja ele o objeto técnico mais concreto ou mais performante, é dado pelo conjunto da sociedade, e es exprime através da realidade do espaço em que se encaixou (SANTOS, 2002, p. 43).

A leitura temporalizada das rugosidades são a chave para o entendimento de como determinado território se constituiu ou se transformou ao longo do tempo. E ainda, uma leitura historicamente contextualizada permite identificar o quanto a paisagem se constitui de elementos naturais que estão, ou não, modificados por elementos ditos artificiais (antrópicos).

Burke (2003) destaca a importância do entendimento dos processos de encontro, contato, interação e hibridização cultural e cita, como exemplo, as intensas trocas culturais ocorridas entre Oriente e Ocidente, no campo da música. Entretanto, Peter Burke ressalta que exemplos de hibridismo cultural podem ser encontrados em outros domínios de cultura, como por exemplo, na Arquitetura.

À época das Grandes Navegações e assinatura do Tratado de Tordesilhas, coube a Portugal a 'melhor parte' do globo, que compreendia África e Ásia. Graças à Escola de Sagres, por conta da evolução nas tecnologias de navegação, foi possível a Portugal se desgarrar das costas durante as navegações obtendo, assim, rotas alternativas às já estabelecidas para o comércio e entrada de produtos na Europa.

Como resultado deste processo de expansão, surgem cidades portuguesas na África e na Ásia na forma de colonatos. No interior das cidades, são construídas fortalezas cercadas por grandes muralhas e dentro das quais somente são permitidos cristãos católicos, constituindo uma espécie de *apartheid* religioso, e não étnico.

É neste processo de ocupação das cidades que serão identificados elementos de um hibridismo presente na arquitetura de cidades como Goa, Macau e Ceilão. Ao se observarem igrejas em Goa (Figura 4), percebem-se disfarçadamente traços de uma arquitetura híbrida. Este processo foi tão intenso que, a menos que se localize no mapa, a simples observação de algumas imagens leva a imaginar que se está em alguma cidade colonial brasileira, quando na verdade se está na Ásia.



Figura 4. Igreja de Bom Jesus, em Goa. Nota-se que a voluta ganha ares de rabo de pavão, reforçando uma arquitetura hibridizada.

Fonte: Wikipedia, 2018

No Brasil, as trocas e hibridismos far-se-ão notar no processo de ocupação territorial pós-colonização, dado que as futuras instalações e novos núcleos urbanos terão suas escolhas balizadas por escolhas pregressas do povo indígena.

O professor Nestor Goulart Reis Filho, no entanto, discorda que o processo de urbanização no Brasil seja entendido como fruto de uma espécie de fertilização mútua e defende que se deve

encarar o processo de urbanização no Brasil a partir de sua origem, ou seja, do processo de urbanização da Europa medieval-renascentista e as ligações entre ambos como constituídas pela política de urbanização de Portugal no Brasil. (REIS FILHO, 1968, p. 23)

Esta discussão sobre o caráter híbrido da paisagem tem sua relevância para que se entenda que a paisagem, além de combinar o espaço e o humano, contém traços, marcas e vestígios que devem ser lidos de forma temporalizada e auxiliem no entendimento dos cenários atuais.

1.2.1 A paisagem urbana e o palimpsesto

Mencionam Araújo e Sabaté (2015) que a paisagem representa a marca do trabalho do homem. A relação entre sociedade e natureza deixa marcas (rugosidades) e não significa, necessariamente, a total eliminação dos traços naturais, que podem coexistir com elementos antrópicos e artificiais.

Albuquerque (2006), ao discorrer sobre paisagem urbana, menciona que esta se caracteriza pelo predomínio dos elementos antrópicos sobre os elementos naturais, a partir da modificação estrutural de infraestruturas a partir de anseios de determinados grupos sociais.

Infraestruturas como as de transportes e energia, por exemplo, têm caráter amplamente antrópico e representam a “soberania do homem na paisagem urbana em relação aos elementos naturais” (ALBUQUERQUE, 2006, p. 70), gerando uma paisagem artificial.

Entretanto, por mais artificializada que seja uma paisagem, é possível identificar, a partir das rugosidades, camadas menos superficiais que evidenciam a ocorrência pregressa de elementos de uma paisagem natural ou diferente daquela que se observa em um momento presente.

Estudioso das transformações no espaço, o arquiteto Benedito Lima de Toledo, ao explicar as transformações por que passou a cidade de São Paulo ao longo de sua História, trará o conceito de ‘palimpsesto’, segundo o qual, a cidade de São Paulo não passa de um imenso pergaminho cuja escrita é raspada de tempos em tempos, para

receber outra nova, de qualidade literária inferior⁴, no geral. Uma cidade reconstruída duas vezes sobre si mesma, no último século. (TOLEDO, 1983)

Ao se pensar a noção de paisagem proposta por Carl Sauer, em 1925, como área construída por associação distinta de formas, ao longo do tempo, torna-se interessante pensar a própria paisagem como um 'palimpsesto', na medida em que se sobrepõem ali, naquela porção de território, diferentes camadas, fruto de transformações específicas, resultantes de anseios específicos de determinados atores sociais.

Uma análise precisa, de caráter arqueológico, pode viabilizar a descoberta de camadas mais profundas, cuja análise pode auxiliar no entendimento de processos históricos de formação de territórios.

Almeida (2011, p. 27), salienta que a metáfora do palimpsesto é útil para possíveis interpretações das cidades, pois a cidade também contém "vários textos, de vários tempos'. E prossegue:

A cidade pode ser comparada ao palimpsesto: assim como o manuscrito, ela também é uma sobreposição de escritas, de construções, de visões de mundo, de opções políticas; sobreposição de tempos diferentes, que se materializam em espaços diversos. Com isso, a cidade nos auxilia em reflexões sobre a história que, por estar presente no espaço urbano, se apresenta aos nossos olhos todos os dias. (ALMEIDA, 2011, P. 27)

As rugosidades, definidas em Milton Santos, podem servir de ponto de partida para a análise de um imenso palimpsesto que pode ser a cidade ou uma parte dela: um bairro, por exemplo. Vestígios como uma construção ou o topônimo de um logradouro podem ser o ponto de partida para a descoberta de camadas inferiores que, uma vez explicitadas e seriadas cronologicamente, podem ajudar a descrever o processo de formação daquela porção de território.

O Prof. Nestor Goulart Reis Filho, em seu trabalho "As Minas de Ouro e a formação das Capitânicas do Sul", se vale, por exemplo, de vestígios toponímicos para reconstruir a paisagem cultural das atividades de mineração nas áreas que

⁴ O termo 'palimpsesto', na sua origem, significa a substituição de uma escrita por outra de pior qualidade. E este sentido se mantém ao ser transportado para as transformações urbanas. No entanto, não caberá aqui juízo de valor sobre a qualidade da cidade ou das construções produzidas no bairro da Lapa, por ocasião da presença da estrada de ferro.

correspondem hoje aos estados de São Paulo, Paraná e Santa Catarina. Menciona no prefácio da obra, a historiadora Beatriz Bueno,

A toponímia presente nos desenhos indica a existência de lavras – córrego das Lavras, rio das Lavras, córrego Ouro Fino, Lavrinhas, Fartura, Guapiara, rio das Minas, serra das Minas, serra das Bateias, Morro do Ouro. (BUENO, 2013, p.13)

Somam-se às evidências toponímicas mencionadas acima, a ocorrência de outras rugosidades, como lavras a céu aberto e galerias que evidenciam pregressa atividade de mineração naquelas regiões.

No que concerne ao processo de expansão ferroviária na cidade de São Paulo, a partir do século XIX, não faltam evidências da importância e relação que a cidade e muitos bairros têm com a ferrovia (Figura 5). Como será visto adiante, assim como ocorreu na paisagem cultural da mineração nas Capitanias do Sul, também no bairro da Lapa há vestígios toponímicos que reforçam a relação daquele território com a estrada de ferro Santos-Jundiaí.

Passarelli (2006), ao discorrer sobre as heranças da paisagem ferroviárias na cidade de Santo André/SP, menciona que se pode observar naquele local,

a sobreposição de muitos momentos históricos no traçado de suas ruas, nos lotes e nos edifícios, registrando a história da cidade desde a sua fundação, como um povoado, até se tornar um centro regional de comércio e serviços. (PASSARELLI, 2006, p. 368)



Figura 5. Centro Cultural Tendal da Lapa, construído em 1938, para ser um entreposto de carnes e, por esta razão, convenientemente localizado ao lado da estrada de ferro Santos-Jundiaí

Fonte: acervo do autor, 2017

A constituição da *São Paulo Railway Company Ltd*, em 1856, culminou no início da construção e posterior inauguração, em 1867, da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí. O início da operação ferroviária modificou profundamente a paisagem e os territórios por onde o trem passou a trafegar. A partir de então, a cidade de São Paulo inicia um processo de profundas transformações nos hábitos, nos costumes e, como se pretende descrever adiante, em sua paisagem urbana. Evidências dessas transformações estão disponíveis na paisagem atual, como a estação de trem Julio Prestes (Figura 6).

A partir da junção das noções de ‘rugosidades’ e ‘palimpsesto’, apoia-se o processo de investigação das transformações no bairro da Lapa (objeto de estudo desta dissertação). A pesquisa consistirá na busca por vestígios e fragmentos que ajudem no entendimento do processo de formação do bairro a partir de sua relação com a ferrovia.

Em um primeiro momento, conforme descrito no início do capítulo 3, uma análise da toponímia do bairro trará um primeiro recorte de como a ferrovia está presente em elementos atuais da paisagem.



Figura 6. Estação Júlio Prestes
Fonte: Archdaily (2016)

2. DAS TROPAS AOS TRENS E DA TAIPA AO TIJOLO: SÃO PAULO EM DOIS TEMPOS

A cidade de São Paulo, ao longo de seus 465 anos, viu sua paisagem se modificar inúmeras vezes. Ao longo dos trezentos anos iniciais de sua História, a cidade se caracterizou por baixa relevância política e econômica, em uma época em que o protagonismo estava com cidades mais importantes, como Rio de Janeiro e Salvador.

Elevada à categoria de cidade pelo rei D. João VI, em 1711, a Vila de São Paulo de Piratininga guardou, durante os períodos quinhentista, seiscentista e setecentista, suas feições coloniais e viu suas principais atividades se concentrarem no alto de uma colina e em uma área triangular delimitada pelas igrejas de São Francisco, São Bento e do Carmo. Uma segunda área triangular, circunscrita pelo primeiro triângulo, era formada pelas ruas Direita, São Bento e atual XV 15 Novembro – sendo que esta última já houvera sido designada rua do Rosário e rua da Imperatriz.

Toledo (1983) menciona que esta colina, a partir da qual a cidade se expandiu, apresentava altitudes variando de 750 a 760 metros, mas era cercada de forte desnível em relação aos cursos d'água que a delimitavam, a leste e a oeste, caracterizando o início de um processo de urbanização que, segundo Campos (2012), era característico das fundações urbanas coloniais luso-brasileiras.

O arquiteto Cândido Malta Campos menciona ainda que, no âmbito do processo de ocupação do sítio original de São Paulo, são factíveis as comparações com processos de urbanização de outros sítios coloniais, como Ouro Preto e Salvador, por exemplo. Entretanto, é difícil ver que o local conhecido hoje como Centro Velho seja o mesmo de fundação da cidade.

Após 1850, teve início uma série de intervenções que, chegando na virada do século com ímpeto crescente, modificaram irremediavelmente o primitivo sítio paulistano, o que resultou, mais de uma vez, na substituição das edificações, no alargamento de ruas, na alteração de traçados e na criação de novos espaços livres e acessos. Antigos padrões morfológicos e tipológicos foram varridos sem piedade. (CAMPOS, 2012, p. 125-126)

A Figura 7 mostra a cidade de São Paulo, em 1810, na qual é possível observar a presença do rio Tamanduateí e do ribeirão Anhangabaú. A presença destes cursos d'água foi importante condicionante para a definição do sítio de fundação da Vila de Piratininga, como será visto adiante. A linha vermelha delimita o referido triângulo histórico de ruas, em torno do qual a cidade de desenvolveu.

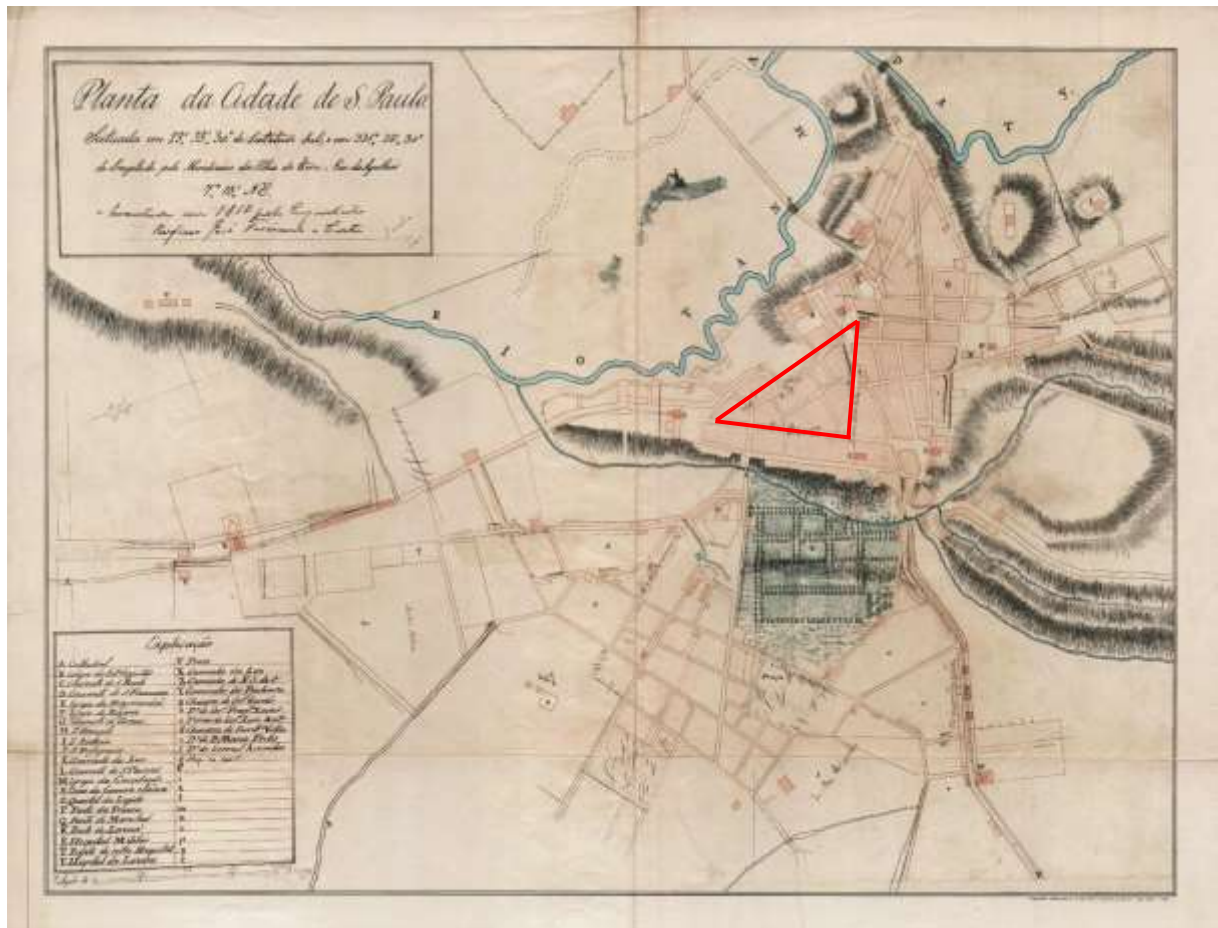


Figura 7. Mapa da cidade de São Paulo em 1810

Fonte: Arquivo Histórico Municipal de São Paulo.

Segundo Khül (1998), São Paulo foi um entreposto comercial sem grande expressão durante todo o período colonial e a cidade só passaria a conhecer maior crescimento a partir do último quartel do século XIX. Entretanto, na segunda metade do século XIX, já no período imperial, São Paulo ainda não gozava do prestígio da metrópole do café, na qual se converteria anos mais tarde.

Ao contrário da cidade do Rio de Janeiro, sede da Corte e referência cultural do país à época, São Paulo não passava de

uma acanhada cidadezinha situada longe do litoral e no alto de um planalto. (JUNIOR, 2001, p. 8)

A riqueza gerada pela economia cafeeira altera profundamente a maneira como a cidade de São Paulo se articula com o restante do país e acaba por mudar também os hábitos e costumes paulistanos. Discorre Raquel Rolnik sobre os novos ares que a cidade de São Paulo adquire a partir do final do século XIX (2007, p. 105),

Entraram na cidade também os novos hábitos decorrentes da Revolução Industrial, entre eles o da profusa iluminação noturna, que permitiu uma nova utilização da cidade. Na cidade colonial, nada se fazia depois das seis horas da tarde, a não ser rezar à luz mortiça das lamparinas.

Ainda que inicialmente os centros produtores de café estivessem concentrados nas regiões de Campinas e Jundiaí, a construção das ferrovias para exportação desta importante mercadoria ratificou a importância da localização estratégica de São Paulo, como centro de convergência de caminhos sobre trilhos. Entretanto, as estradas de ferro vieram por sequenciar antigos caminhos existentes que, antes mesmo da chegada dos jesuítas ao planalto de Piratininga, já colocavam esta região como elemento conector de uma importante rede de transportes nos períodos pré-colonial e colonial.

2.1. SÃO PAULO COMO CENTRO DE CONVERGÊNCIA DE CAMINHOS

Embora não tenha gozado de prestígio social e econômico em seus primeiros séculos de existência, a cidade de São Paulo experimentou, desde a sua fundação, o papel de importante centro de convergência de caminhos, dada a sua localização estratégica, próxima a dois importantes rios e ao litoral.

Soukef Junior (2000) cita a importância de São Paulo como ponto de partida para as bandeiras, expedições cujos objetivos eram a captura de índios e a busca por metais preciosos. A descoberta de ouro em Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso provocou uma corrida na direção destas regiões que só não levou ao esvaziamento

de São Paulo por conta das tropas de muares vindas do Sul, a caminho das regiões mineradoras.

No que tange à circulação dentro da então vila jesuítica e posterior cidade, Toledo (1983) menciona que a gênese do traçado viário do período colonial tenha sido condicionada pela existência de muros defensivos, no primeiro século de existência da Vila de São Paulo de Piratininga, o que explicaria uma morfologia irregular das ruas e vielas, ainda que a vila tenha sido fundada sobre uma colina de topografia predominantemente plana.

Reforça Campos (2006) que não ocorrem em São Paulo, durante o período colonial, ações de planejamento urbano ou estruturação viária, reforçando a tese de um traçado viário irregular e orgânico. Segundo o arquiteto Eudes Campos, o que se observa na cidade em seus primeiros séculos de existência é um processo de incorporação espontânea de malhas de veredas e trilhas preexistentes, muitas delas pré-cabralinas, que já colocavam a futura vila jesuítica em conexão com outras regiões da futura colônia e até outros países. Dentre os caminhos pré-cabralinos mencionados por Campos (2006), estão o caminho de Virapueira, na direção Sul, o de Piratininga, na direção noroeste e, talvez a mais célebre trilha pré-cabralina, o caminho do Peabiru⁵.

A escolha do sítio em acrópole para a fundação da vila jesuítica de São Paulo de Piratininga pareceu, durante muito tempo, condicionada apenas pela presença do Rio Tamanduateí e do ribeirão Anhangabaú, os quais poderiam fornecer água potável e peixes, além de servir de rotas de comunicação da vila com outras regiões da capitania de São Paulo e da colônia, conforme mostra a Figura 8.

⁵ De importância continental, desde remotas eras pré-colombianas essa grande artéria sul-americana unia à costa atlântica a populosa mesopotâmia paraguaia, habitada pelos índios carijós ou guaranis. Formada de um tronco e várias ramificações, uma delas atingia a região vicentina, regularmente freqüentada pelos tupiniquins, moradores do planalto paulistano. (Campos, 2006)



Figura 8. Conexão de São Paulo com os rios Paraná e Paranapanema, via rio Tietê e Tamanduateí.

Fonte: documentário “Entre Rios”, 2014

Destaca Giancesella (2012), ao mencionar as gêneses urbanas do colonialismo, a importância dos indígenas na escolha de locais das ocupações coloniais, destacando que, não fosse a interação cultural entre colonos portugueses e milhares de índios tupis, nativos da terra, os primeiros não teriam logrado êxito no processo de ocupação territorial da colônia. O autor destaca ainda que:

Presentes alguns séculos antes da chegada dos europeus, indígenas de tronco Tupi, predominantes, elegeram a frente atlântica brasileira como *habitat*, estabelecendo em nichos ecológicos suas identidades, estreitamente harmonizadas com o meio ambiente. Essas escolhas pregressas balizaram as instalações estrangeiras advindas. (GIANESELLA, 2012, p. 167)

A escolha de um determinado nicho ecológico não é aleatória mas sim determinada por uma série de fatores ambientais associados à sobrevivência: água potável, portos naturais, alimentação e rede de transportes. Neste sentido, a escolha da colina histórica para a fundação da vila de São Paulo constituiu uma espécie de sequenciamento no padrão de ocupação indígena pregressa, a exemplo do que ocorreu em outras cidades, cujo processo de ocupação se deu também a partir da escolha de um determinado nicho ecológico, isto é, um *habitat* naturalmente abrigado, como no caso das cidades de Santos e do Rio de Janeiro.

Entretanto, destaca Campos (2006) que, para além da presença dos cursos d'água e do sítio em acrópole, a preexistência de um emaranhado de caminhos e trilhas indígenas pode também ter sido determinante para a escolha do local de fundação da vila jesuítica de São Paulo de Piratininga. A análise dos antigos caminhos de São Paulo permite admitir que, desde antes do estabelecimento da casa jesuítica, em 1554, a região já se configurava como importante polo de convergência de caminhos, oriundos de diferentes regiões.

A importância do caminho do Peabiru, por exemplo, reside no fato de que, por meio desta artéria intercontinental era possível chegar a países como Paraguai e Peru, devido à existência de ramificações no caminho. No sentido Leste-Oeste, o ramal paulista do Peabiru atingia a vila de São Paulo nos arredores da então área do Emboaçava – região de confluência dos rios Tietê e Pinheiros. Daí, seguia pelo caminho hoje definido pelas ruas Butantã e dos Pinheiros, Avenida Rebouças, rua da Consolação, rua Quirino de Andrade, rua Dr. Falcão e rua Direita.

Segundo Campos (2006), esta artéria atingia a região da Vila de São Vicente, a partir de São Paulo, saindo de área próxima à Praça da Sé, seguia pela rua do Carmo, virando à esquerda na rua Tabatinguera, descia ao antigo leito do rio Tamanduateí e, a partir daí, orientava-se pelo traçado do primeiro caminho do mar, a hoje chamada Trilha dos Tupiniquins. Passando por Santo André da Borda do Campo, elevada a vila em 1553, e Paranapiacaba, o Peabiru fazia a descida da serra pelo vale do rio Mogi, até atingir a Baixada Santista no ponto conhecido por Piassaguera Velha.

Ainda que estudiosos diverjam sobre o traçado dos caminhos, não se refuta a ideia de que estas rotas convergiam para a região da colina histórica. O arquiteto Eudes Campos apresenta a reconstituição do traçado dos principais caminhos pré-cabralinos, conforme Figura 9.

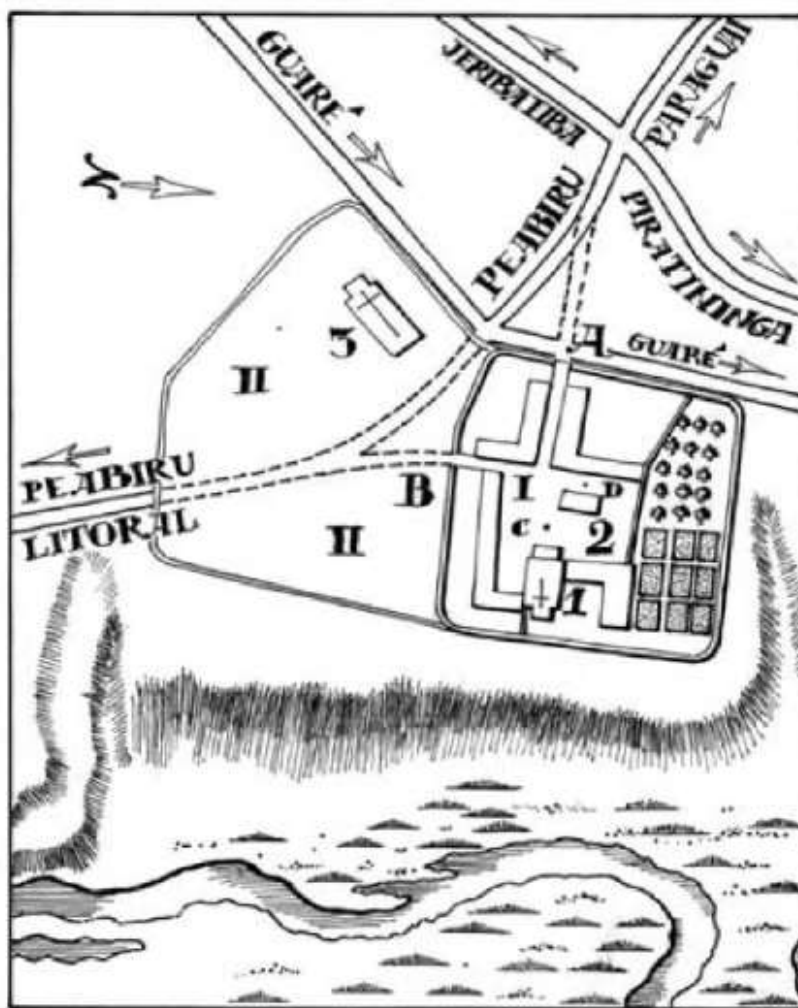


Figura 9. Reconstituição do traçado dos principais caminhos pré-cabralinos a partir da colina histórica
 Fonte: Campos (2006)

Para a região noroeste da cidade, registros dão conta do fechamento do antigo caminho de Piratininga (CARTAS DE DATAS, v.11, p. 143-146) por meio do qual, a partir da região onde hoje está o Bom Retiro, podia se alcançar a margem esquerda do Rio Tietê. Para além dos motivos que levaram ao fechamento desta antiga trilha, o fato é que Campos (2006) menciona pouco impacto à população que, para se dirigir à Freguesia do Ó, já utilizava o caminho do Peabiru (no trecho da atual rua da Consolação) e, na altura do cruzamento com a avenida Paulista, virava à direita na estrada do Araçá (atual avenida Dr. Arnaldo) para, a partir daí, seguir pelas avenidas Heitor Penteado e Cerro Corá, até atingir a estrada Campinas-Jundiaí, utilizando a ponte do Anastácio.

Convém, neste capítulo, destacar a presença da antiga ponte do Coronel Anastácio de Freitas Trancoso e sua inserção no contexto dos antigos caminhos de

São Paulo, dada a sua importância para uma conexão a noroeste da colina histórica. A documentação histórica frequentemente faz referência a este dispositivo viário, conforme veremos adiante. Outrossim, a ligação entre as margens sul e norte do rio Tietê, primeiramente estabelecida via ponte do Anastácio, será posteriormente sequenciada pela Estrada de Ferro Santos-Jundiaí e, já em meados do século XX, pela ponte que dará acesso à rodovia Anhanguera.

A conveniente menção a estes elementos se faz necessária por estarem estes muito próximos da área objeto de estudo desta pesquisa. A Figura 10 mostra uma reconstituição dos antigos caminhos pré-cabralinos, na qual é possível ver o caminho de Piratininga, que foi posteriormente fechado na direção noroeste, sendo substituído pelo caminho via ponte do Anastácio.

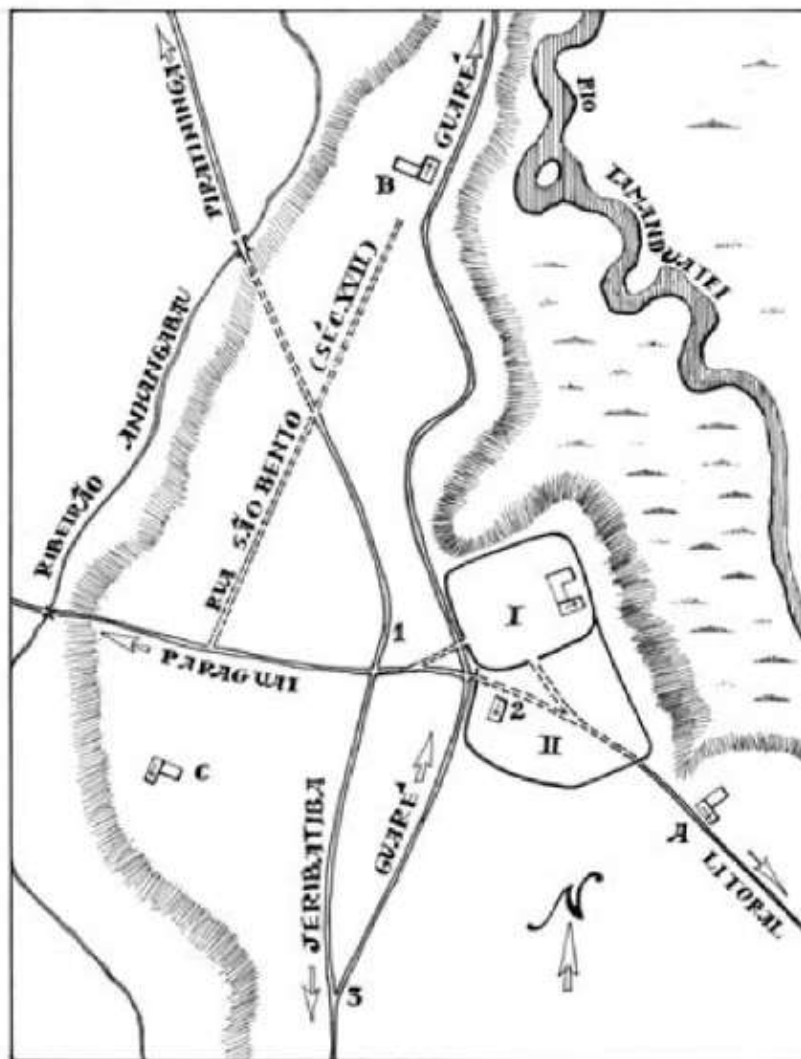


Figura 10. Reconstituição do traçado dos antigos caminhos pré-cabralinos.
Fonte: Campos (2006)

Após o início do povoamento da vila jesuítica de São Paulo de Piratininga, surgem novos caminhos na direção de outros núcleos urbanos, formando um sistema de trilhas rádio concêntrico, conforme destacam Luiz Ackel e Cândido Malta Campos (2008, p. 14-14),

para Santo Amaro (pela rua de mesmo nome e seus prolongamentos, as atuais Avenidas Brigadeiro Luis Antonio e Santo Amaro); Pinheiros ou Sorocaba (pela atual Rua da Consolação); Santana e Minas (pelo caminho do Guaré, atual Rua Florêncio de Abreu); rumo ao Vale do Paraíba e Rio de Janeiro (através da Ladeira do Carmo e Rua do Brás, atual Avenida Rangel Pestana).

Estes antigos caminhos serão sequenciados ao longo do processo de expansão e desenvolvimento da cidade, inclusive no momento em que o prefeito Prestes Maia (1938-1945) implantar seu Plano de Avenidas para a cidade de São Paulo⁶. No entanto, antes que o automóvel se constitua em elemento típico da paisagem paulistana, são os trens e as ferrovias que ditarão um novo ritmo à antiga vila de tropeiros e contribuirão para a afirmação de São Paulo como entroncamento de caminhos, não mais por terra, mas por trilhos.

2.2. DO EXTRATIVISMO AOS CAMPOS DE CAFÉ: CHEGA O TREM

Entre 1554 e 1860, predominaram na paisagem paulistana a tessitura e arquitetura coloniais. Segundo Toledo (1983), antes que as ferrovias chegassem, São Paulo ainda era uma cidade cujos edifícios – casas térreas e sobrados – eram feitos de barro e com as ruas sem calçamento e de “barro pisado”.

A paisagem colonial predominante na cidade se evidenciava no estilo arquitetônico das construções, com paredes feitas de taipa de pilão, protegidas por amplos beirais, conforme mostra a Figura 11.

Segundo Reis (1978), durante o período colonial, a arquitetura residencial urbana se baseava em um tipo específico de lote com características bem definidas. As construções, construídas sobre o alinhamento das vias públicas, não

⁶ Projeto que previa que a cidade de São Paulo se organizasse sobre um sistema radial perimetral interligado por sistemas viários perimetrais. Desta forma, segundo Prestes Maia, os congestionamentos na região central da cidade estariam resolvidos e a cidade poderia crescer a partir do centro em direção aos extremos.

apresentavam recuos ou jardins frontais e davam às cidades vilas um aspecto homogêneo, característico da era colonial. Outrossim, as edificações tinham a função de definir o traçado das ruas, em uma época em que se desconheciam técnicas topográficas avançadas e tampouco existiam equipamentos topográficos de precisão.



Figura 11. Destaca-se a casa à esquerda, do século XVIII, com características arquitetônicas coloniais. Foto de Militão A. Azevedo. Fonte: (LAGO, 2001, p. 64)

Do ponto de vista econômico, durante o período colonial predominam inicialmente as atividades extrativistas do pau-brasil e da cana-de-açúcar, sendo este último produto matéria-prima para a produção de açúcar nos engenhos que começam a aparecer na paisagem colonial, ainda no século XVI. Adicionalmente, a produção e o uso da arquitetura e dos lotes urbanos, durante o período colonial, baseavam-se totalmente no trabalho escravo, inicialmente indígena e, posteriormente, africano.

Reis (2004) menciona que as bandeiras foram a base das atividades econômicas de São Paulo no período seiscentista. O então Governador Geral, D. Francisco de Sousa, organizou pessoalmente algumas incursões sertão adentro, estimulando o comércio de escravos, o que dava sustentação econômica às bandeiras.

A ano de 1711 representa marco importante na História de São Paulo por conta de sua elevação à categoria de cidade naquele ano. Ainda à luz das promissoras

notícias vindas dos campos de mineração, a então capitania de São Paulo passa por alterações em sua configuração territorial, chegando a englobar, em 1709, “partes do atual estado do Paraná, passando por São Paulo e chegando ao norte de Minas, onde fazia divisa com as capitanias de Bahia e Pernambuco.” (REIS, 2004, P. 59)

Nos últimos decênios do século XVIII, a partir de sinais de esgotamento nas áreas de mineração, a coroa portuguesa, sob o comando do Marquês de Pombal, começa a estimular o desenvolvimento das atividades rurais como forma de reorganizar as atividades econômicas nas capitanias. Destaca Reis (2004) que, em São Paulo, os estímulos se destinaram à produção de açúcar para exportação e consumo interno, em áreas de planalto e do litoral norte.

Com o objetivo de se garantir uma ligação eficiente entre áreas produtoras e o litoral, o então Governador Geral, Bernardo Lorena, inaugura, nos anos 1790, pavimentação o antigo Caminho do Mar, que fazia a ligação entre Santos e o planalto, trecho que ficou conhecido como Calçada do Lorena e que será, séculos mais tarde, sequenciado pela Estrada de Ferro Santos-Jundiaí e pela rodovia Anchieta. Finalmente, recenseamentos dão sinais de que a mão-de-obra indígena começa a ceder seu espaço para a mão-de-obra africana, ainda de forma escravizada.

O professor Nestor Goulart Reis Filho menciona que “a história de crescimento da cidade de São Paulo acompanha a conquista das terras férteis, com as chamadas frentes pioneiras.” (REIS, 2004, p. 111). Para a conquista das terras mais ricas para cultivo foi decisivo investir em uma infraestrutura de transportes eficiente que, além de baixos custos, oferecesse alternativas seguras para o transporte dos produtos entre o interior fértil e o litoral, de onde a produção seria exportada. Destaca Odilon Nogueira de Matos (1990, p. 31),

Tanto a cultura da cana de açúcar, como a atividade tropeirista que caracterizou, igualmente a vida econômica de São Paulo durante o século XVIII, implicaram em importantes alterações no sistema de transportes e comunicações. Estabeleceu-se no planalto uma rede de caminhos, seguindo muitas vezes a rota das bandeiras, ligando os campos de criação da área platina com Sorocaba.

No caso específico de São Paulo, o desafio imposto para o estabelecimento de um sistema de transporte economicamente viável era o da transposição de um desnível de 750 metros, na Serra do Mar. Vencer a ‘muralha’ natural era imperativo

para se alcançar o porto de Santos, de onde os produtos seguiriam para o mercado externo.

Nos primeiros decênios do século XIX, São Paulo ainda experimenta um ritmo de crescimento lento, a despeito das profundas transformações políticas daquele período, como a chegada da Família Real Portuguesa e a Proclamação da Independência. No entanto, a existência de vias como a Calçada do Lorena e a Estrada da Maioridade auxiliam na manutenção de algum nível de atividade econômica, que se reflete no intenso tráfego de animais carregados que circulam entre São Paulo e Santos, cada vez menos carregados com açúcar e mais carregados com café.

Augusto e Mendes (2005) falam sobre a importância que o café adquire a partir da metade do século XIX se tornando o principal produto de exportação nacional. No entanto, destacam, por conta de seu caráter agressivo no esgotamento dos nutrientes do solo, o café passava a ser cada vez mais cultivado na direção contrária do litoral, o que dificultava seu escoamento.

Foram criadas diversas trilhas entre o Vale do Paraíba e o litoral através de São Luiz do Paraitinga e Paraíba e que chegavam até o porto de São Sebastião. Enquanto isso, a ligação com o porto de Santos era precária e restringia a cultura cafeeira até a localidade de São João do Rio Claro, pois o custo do frete se tornava tão caro que inviabilizava qualquer atividade além disto. Tornava-se imperativo o estabelecimento de uma via de comunicação eficiente para este fim: uma Estrada de Ferro!
(AUGUSTO E MENDES, 2005, p. 13)

Desta forma, a partir da necessidade de exportação de produção agrícola por meio de portos cada vez mais distantes dos centros produtores, iniciam-se no Brasil discussões acerca da implantação de estradas capazes de estabelecer as ligações mais distantes, além de substituir as ligações terrestres existentes, que já davam sinais de esgotamento e falta de capacidade para o transporte de mercadorias, que necessitavam ser escoadas em grande quantidade.

Em primeiro lugar, a Capital ainda não possuía quer uma ligação por estrada de ferro com seu porto, Santos, quer uma rede ferroviária que atingisse a hinterlândia do café, a oeste. Assim, o embarque do café era lento, custoso e difícil, uma vez que, como tinha acontecido até então com o açúcar, a tração animal era necessária. (MORSE, 1970, p. 191)

Curiosamente, a exemplo das ineficiências observadas atualmente no Brasil no que tange à infraestrutura de transportes para escoamento de produção, (Taunay, 1945 apud Morse, 1945) menciona que já em 1860, era impraticável plantar café em Rio Claro, a cerca de 240 quilômetros de Santos, dado que, para além da eficiência produtiva da lavoura, o frete sairia tão caro a ponto de não deixar lucro na mão do produtor. Reforça-se, portanto, a ideia de um modo de transporte mais capaz e eficiente.

Segundo Cyrino (2004), a primeira iniciativa para a implantação de uma estrada de ferro no Brasil ocorreu por meio de uma lei geral, de 1835, que autorizava a concessão de privilégios a empresas interessadas na construção de ferrovias. Seguiram-se a esta primeira lei outras que tiveram por objetivo autorizar a criação de companhias interessadas em implantar uma infraestrutura ferroviária ou promover outras formas de incentivo à construção de linhas férreas. Como resultado prático da ação governamental, surgem alguns ramais ferroviários pelo território brasileiro, mas nenhum economicamente em nível nacional.

Destaca Matos (1990) que a ausência de garantia de juros e de outras vantagens concedidas às empresas ferroviárias eram um obstáculo ao capital, sobretudo europeu, interessado em investir em ferrovias no Brasil. Somente em 1852, com a Lei Federal nº 641, surgem benefícios mais atraentes para o capital ferroviário, como o privilégio de zona e a garantia de juros. Esta concessão de maiores favores e privilégios aos investimentos ferroviários “abre a era em que efetivamente começa a construção de linhas férreas no país.” (MATOS, 1990, p. 63)

No caso específico da ligação com o porto de Santos, Cyrino (2004) menciona que a transposição da Serra do Mar – necessária para a ligação com as regiões agrícolas produtoras – houvera sido concedida ao futuro visconde de Mauá e ao marquês de Monte Alegre, em 1856. Este decreto autoriza a construção de uma estrada de ferro entre Santos e a cidade de Jundiaí, no interior de São Paulo. Entretanto, segundo Soukef Junior (2000), Mauá só decide pela construção da ferrovia em 1860, quando da confirmação das viabilidades técnica e econômica do empreendimento. “Nesse mesmo ano, Mauá cria na Inglaterra uma empresa para administrar a linha: *The São Paulo Railway Company Ltd*. Na lista dos acionistas aparecem os principais banqueiros da época, entre eles o Barão Lionel Rotschild. (SOUKEF JUNIOR, 2000, p. 27).

2.3. ESTRADA DE FERRO SANTOS-JUNDIAÍ E A METRÓPOLE DO CAFÉ

Conforme mencionado anteriormente, já havia, quando do início da implantação da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, uma ligação entre São Paulo e a região de Campinas, por meio do antigo caminho do Peabiru, via ponte do Anastácio, na região noroeste da cidade. Adicionalmente, a cidade de São Paulo já se conectava ao litoral por meio da Calçada do Lorena.

Ao longo de seus aproximadamente cento e doze quilômetros, entre Santos e Jundiaí, a estrada de ferro acaba por sequenciar as ligações preexistentes a afirmar a vocação da cidade de São Paulo como ponto de entroncamento ferroviário, a partir de então.

A jornada entre Santos e São Paulo, segundo Cyrino (2004), era realizada em três seções distintas: a primeira de Santos a Piassaguera atingindo o sopé da Serra do Mar, com extensão de cerca de dezenove quilômetros; a segunda seção, conhecida como seção da serra, ligando Piassaguera ao Alto da Serra, com cerca de onze quilômetros e meio; e a terceira seção ligando o Alto da Serra à cidade de São Paulo.

O trecho entre o Alto da Serra e Jundiaí foi o primeiro a ficar pronto, apesar da necessidade de transposição da serra do Botujuru, por meio de um túnel (Figura 12). O trecho entre Santos e São Paulo foi concluído em setembro de 1865 mas, relata Fábio Cyrino,

Um acidente ocorrido no dia da inauguração, quando a máquina se aproximava da ponte do Tamanduateí caindo em um fosso, ocasionou a morte do maquinista, o ferimento de várias pessoas, incluindo o presidente da Província João da Silva Carrão, e a demissão do fiscal Ernest Diniz Street. (CYRINO, 2004, p. 90)

De modo que somente em 06 de fevereiro de 1867, a ferrovia foi totalmente aberta ao tráfego, ainda que nem todas as obras tivessem sido concluídas e a operação ocorresse em via singela – apenas uma linha de circulação, dado que somente em 1897 seriam iniciadas as obras de duplicação da ferrovia, com a inclusão de novas estações.



Figura 12. Túnel na Serra do Botujuru (1867)
Fonte: Cyrino (2004)

A chegada da *São Paulo Railway*, em 1867, altera profundamente a maneira como a cidade de São Paulo se articula com o restante do país e acaba por mudar também os hábitos e costumes paulistanos. Além disso, convém sempre reforçar, que a ferrovia reafirma a vocação de São Paulo como centro de convergência de caminhos, não mais para tropeiros sobre mulas, mas agora para os trens que chegavam do litoral e poderiam, a partir da Estação da Luz, seguir caminho para o interior do Estado (ACKEL E CAMPOS, 2002).

A paisagem da cidade dá mostras de transformações que se percebem no sistema viário e nas construções. Ackel e Campos (2002) mencionam que, durante o período que ficou conhecido como a “segunda fundação” de São Paulo, o presidente da província, João Teodoro Xavier de Matos, providenciou o calçamento das ruas do “triângulo histórico”, do Largo do Rosário e da Praça da Sé.

Além disso, ruas foram alargadas, como a Conde D’Eu (atual Rua do Glicério) e a Rua da Palha (atual Sete de Abril). Destacam ainda Ackel & Campos (2002), que o objetivo destes melhoramentos viários era melhorar a articulação da cidade com a Estação da Luz e com áreas extremas do município em processo de expansão urbana.

É de João Teodoro a primeira proposta de um anel viário em torno da região central cidade, ainda limitada à colina histórica onde a cidade fora fundada. Este “boulevard circular”, como foi chamado, tinha como objetivo desafogar as vias centrais por meio de sistemas perimetrais e “prefigurou as soluções viárias circulares ou perimetrais adotadas em futuros planos viários” (ACKEL E CAMPOS, 2002, p. 17).

Ao longo das décadas seguintes, o que se presenciou foi um marcante processo de transformação na paisagem da cidade de São Paulo. A conveniência da ferrovia permitiu que o “trem que descia a serra carregado de café, podia subir a serra trazendo materiais de construção e mercadorias” (TOLEDO, 1981, p. 67) e morar em São Paulo se tornou algo possível e nada desconfortável. Outrossim, o advento das estradas de ferro permitiu que São Paulo iniciasse “importante ciclo de desenvolvimento e a paisagem urbana passasse a ser explorada como paisagem moderna, resultado da exuberância de uma cidade que prospera economicamente (KOSSOY, 2011, p. 11).

O desejo, a partir do final do século XIX e início do século XX, é o de construir uma São Paulo “moderna e pujante”. Segundo Heloisa Barbuy:

No conceito de planejamento urbano desenvolvido no século XIX [...] criava-se um modelo de “cidade moderna”, caracterizado pelas grandes avenidas ordenadoras do tráfego, de linhas retas e axiais, pela presença de esculturas monumentais e imponentes edifícios públicos estrategicamente situados para referências espaciais, pelos parques e jardins também minuciosamente planejados, entremeando o tecido urbano. (BARBUY, 2006, p. 70).

Já final do século XIX, a arquitetura eclética começa a dar o tom da paisagem da área central da cidade, cuja iconografia remete aos bulevares de Paris ou à Avenida Central carioca. A Figura 9 mostra uma imagem da São Paulo cosmopolita que se firma como a “Metrópole do Café”.

No início do século XX, a região central circunscrita no “triângulo histórico” se consolida como centro de comércio e serviços, constituindo-se em importante centralidade. Segundo Ackel e Campos (2002), esta nova realidade exige do poder público investimentos para alargamento de sua malha viária – antiga e sinuosa – de modo a permitir o escoamento dos bondes que começam a se destacar na paisagem paulistana, conforme Figuras 13 e 14.



Figura 13. Rua São Bento, 1982.
Fonte: Gaensly (2011)



Figura 14. Trilhos de bonde sendo colocados na esquina das ruas São Bento e Direita,
1900.
Fonte: TOLEDO (1996)

As transformações na tessitura e na paisagem da cidade se consolidam como um processo profundo e ininterrupto, segundo destaca Benedito Lima de Toledo:

Escrevendo em 1954 sobre o Urbanismo em São Paulo, Prestes Maia assinalou a ocorrência [...] de um fenômeno que designou “surto urbanístico”. [...] Quatro surtos em quatro séculos e todos ocorridos após o advento da era ferroviária. (TOLEDO, 1996, p. 15)

Durante estes “surtos urbanísticos” a cidade passa por importantes transformações na sua paisagem e vê a implantação dos projetos de melhoramentos urbanos, como a construção do Parque Dom Pedro a e remodelação do Parque do Anhangabaú. Adicionalmente, a região central fica ainda mais movimentada e a paisagem já abriga, além dos bondes e pedestres, alguns poucos automóveis que compartilham o leito carroçável.

Recém-chegado da Europa e Diretor de Obras Municipais, o engenheiro Victor Freire vai defender as ideias centrais propostas por Camillo Sitte em seu livro “A construção da cidade segundo seus princípios artísticos”, de 1889, segundo o qual condenam-se os traçados ortogonais e respeitam-se os acidentes topográficos, de modo a valorizar o sítio e a paisagem (ACKEL E CAMPOS, 2002).

Segundo estes propósitos, Freire lança a ideia de um Anhangabaú rico em áreas verdes, valorizando a topografia, e a ideia de um anel viário em torno do triângulo central, com o objetivo de descongestioná-lo. O chamado “triângulo histórico”, formados pelas ruas São Bento, XV de Novembro e Direita, ficaria inscrito em um novo “circuito exterior”, criado pelo alargamento das ruas Boa Vista, Líbero Badaró e Benjamin Constant e pela construção do Viaduto Boa Vista, conforme mostra a Figura 15. Tratava-se de uma nova proposta de sistema perimetral para descongestionar o centro da cidade.

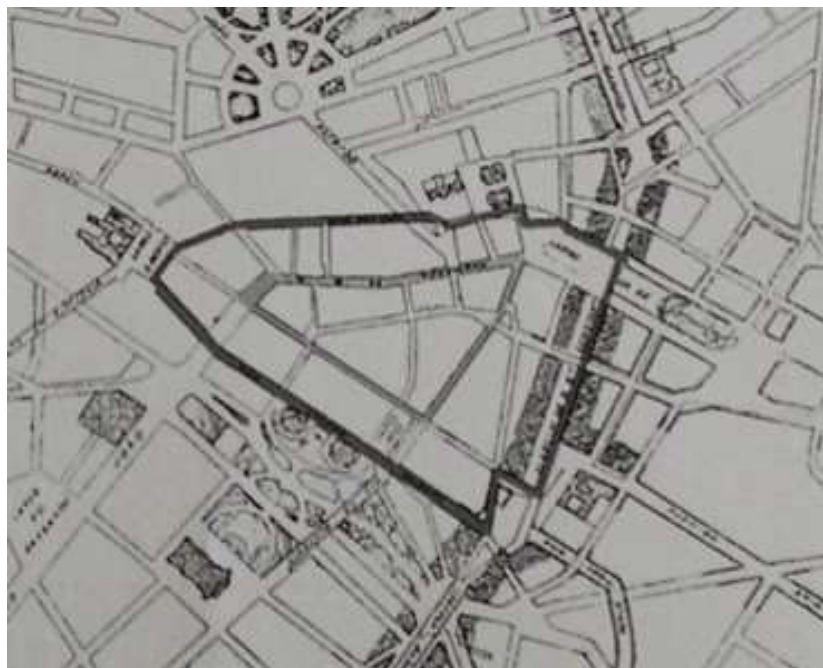


Figura 15. “Circuito exterior” ou “triângulo ampliado” proposto por Victor Freire em 1911.
Fonte: CAMPOS E SOMEKH, 2002, p. 39

A paisagem paulistana dos fins do século XIX e início do século XX teve no café e nas ferrovias seus principais agentes de transformação. Entretanto, a partir de 1930, com a crise do café, as ferrovias iniciam profundo e contínuo processo de degradação na medida em que se tornam desinteressantes para capitalistas, em sua maioria imigrantes industriais, que passam a flertar com o sistema rodoviário de transporte.

Os trens e bondes, que marcaram a paisagem de uma São Paulo cosmopolita, moderna e enriquecida, gradativamente cederão espaço para os automóveis e ônibus. Os edifícios ecléticos e de ar europeu serão gradualmente descartados para dar lugar a novos e modernos arranha-céus. Entretanto, para além da importância que as ferrovias tiveram para a consolidação da cidade de São Paulo como importante polo econômico e social no cenário nacional, as ferrovias foram agente decisivo no processo de consolidação da paisagem urbana de algumas regiões da cidade, inicialmente estagnadas, mas que viram uma intensa dinâmica de transformações se descortinar a partir da chegada das oficinas ferroviárias e das futuras estações de trem.

3. O BAIRRO DA LAPA: DE SESMARIA A IMPORTANTE CENTRO COMERCIAL

Segundo informações da Prefeitura Municipal de São Paulo, o distrito da Lapa tem uma área de 10 km² e população, segundo censo de 2010, de 65.739 habitantes. Faz divisa com os seguintes distritos (Figura 16):

- ao norte: Freguesa do Ó e Pirituba;
- a noroeste: São Domingos e Jaguará;
- a oeste: Vila Leopoldina;
- ao sul: Alto de Pinheiros;
- a sudeste: Perdizes;
- a leste: Barra Funda.

Analogamente, segundo dados do portal GeoSampa, da prefeitura de São Paulo, podem-se identificar os logradouros que delimitam o distrito da Lapa.

- ao norte e a noroeste: pista leste da Marginal Tietê;
- a oeste e sudoeste: ponte Atílio Fontana, Viaduto Domingos de Moraes, Rua Belmonte, Av. Diógenes Ribeiro de Lima e Rua Barbalha;
- a sul: Rua Cerro Corá;
- a sudeste: Rua Aurélia, Rua Marco Aurélio, Rua Jesuíno Bandeira, Rua Bárbara Heliodora, Rua Guiara, Rua Dr. Miranda de Azevedo e Rua Coriolano.
- a leste: Rua Venâncio Aires e Av. Santa Marina.

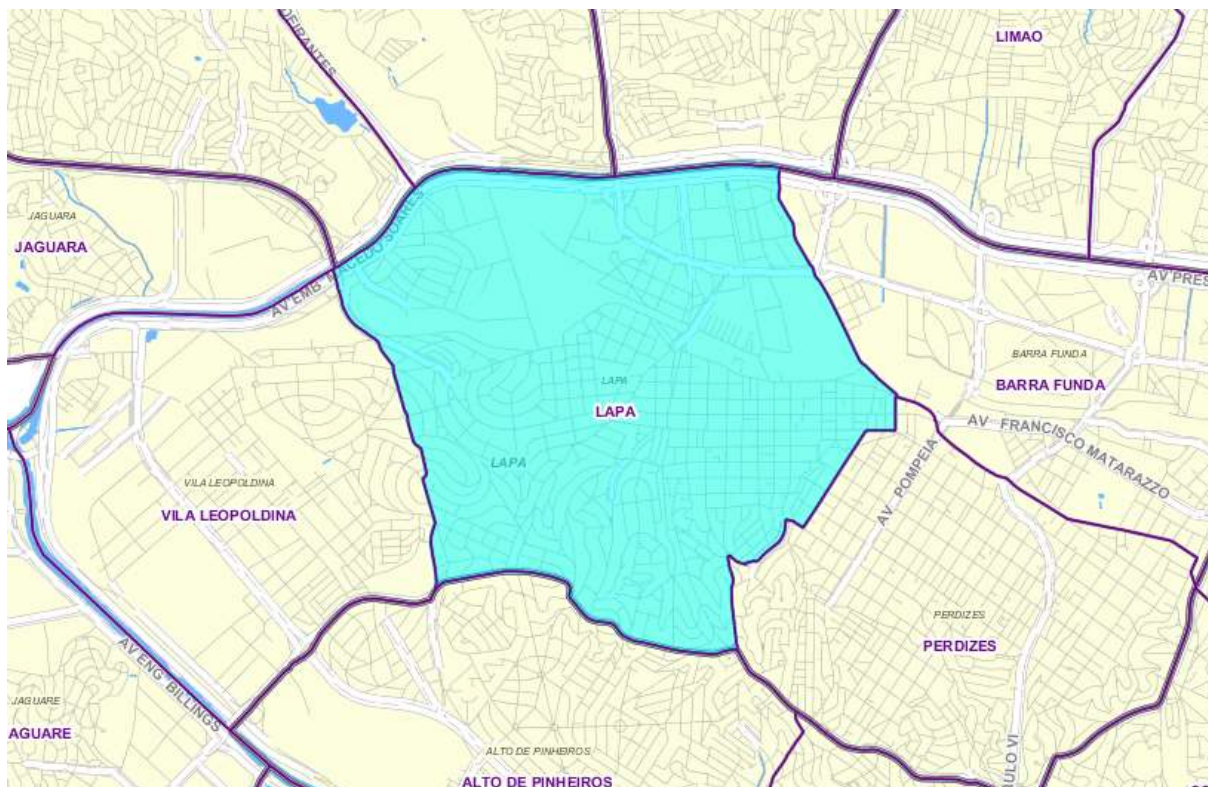


Figura 16. Distrito da Lapa.
Fonte: GeoSampa (2019)

Rennó (2006) menciona que a maioria dos bairros mais antigos de São Paulo não passaram necessariamente por um evento de fundação, mas foram sendo formados naturalmente. Segundo registros do Departamento do Patrimônio Histórico de São Paulo, o *distrito de paz da Lapa* foi criado pela Lei Municipal nº 1.222 de 7 de dezembro de 1910, com área de 23,89 km² e 16 subdistritos.

Segundo informações disponíveis no acervo do Museu Miguel Dell'Erba, a primeira notícia sobre a região hoje conhecida como Lapa remonta ao ano de 1561, quando os jesuítas receberam uma sesmaria junto ao rio Emboaçaba, depois denominado Pinheiros. Menciona Santos (1979, p. 15),

foi logo após a instalação do Colégio de São Paulo que os lusos primordialmente se embrenharam na Lapa e os guaianeses a batizaram como 'Emboaçava' (lugar por onde se passa). Além disso, esta localidade também era chamada de: Embyaçaba, Umbiaçaba, Ambuasava, Ambuassaba, Mbuaçaba, Buaçaba e Boaçava.

Em 1590, próximo ao encontro dos rios Pinheiros e Tietê, foi construída uma ‘fortaleza’ para a defesa do Caminho dos Bandeirantes, rota que levava à Vila de São Paulo de Piratininga. No entorno desta ‘fortaleza’ surgiu um pequeno povoamento, constituído por dispersos sítios e fazendas, entre os quais se destacava a ‘fazendinha da Lapa’, recebida pelos jesuítas em doação, sob condição de, anualmente, no dia 21 de outubro, celebrarem uma missa dedicada à Virgem Santíssima da Lapa.

Devido ao terreno e à falta de mão-de-obra, os religiosos a trocaram por outra propriedade em Cubatão em 1743, deixando a pequena igreja que compunha os imóveis da ‘fazendinha’ sem uso por mais de um século.

No mapa “São Paulo – Chácaras, sítios e fazendas à volta de São Paulo, desde o século XVIII” (Figura 17), é possível observar a presença da área denominada ‘Sítio da Lapa’, local onde se encontra a área objeto de estudo desta dissertação. Esta área se encontra delimitada a norte, a oeste e a sudoeste pelo rio Tietê. Comparando-se as figuras XX e XX, nota-se que o então Sítio da Lapa compreende as áreas hoje ocupadas pelos distritos da Lapa e da Vila Leopoldina. Nota-se ainda a presença do antigo caminho de Jundiaí que se valia da antiga ponte do Coronel Anastácio de Freitas Trancoso para transpor o rio Tietê.

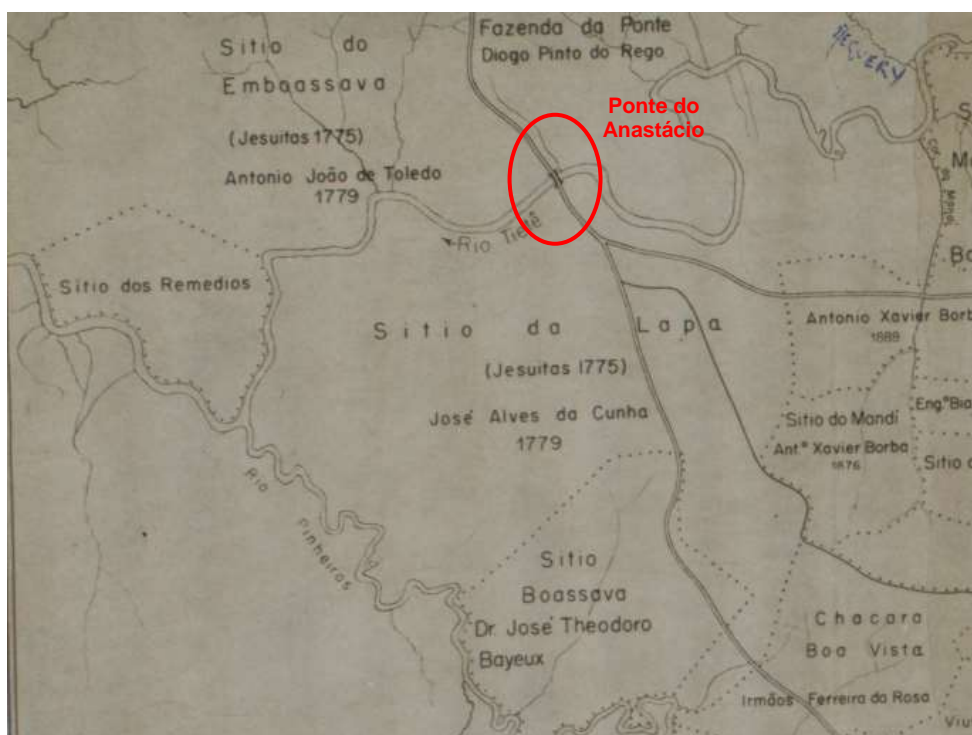


Figura 17. Chácaras, sítios e fazendas à volta de São Paulo, desde o século XVIII
Fonte: Arquivo Aguirra. Museu Paulista/USP

A partir de 1805, a economia da cana-de-açúcar toma um novo impulso com destino à exportação, tornando-se necessária uma nova rota entre a Vila de Itu, região produtora de cana, e o litoral. Devido à má conservação da ponte sobre o rio Pinheiros, a qual levava ao litoral, o caminho das tropas passa a utilizar a região do Emboaçaba, utilizando a ponte do sítio do Coronel Anastácio de Freitas Trancoso. O caminho via ponte do Anastácio viria a se tornar, então, uma importante via de conexão entre a Vila de São Paulo e o a região a noroeste de São Paulo. Posteriormente, conforme mencionado no capítulo 2, este caminho seria sequenciado pela estrada de ferro Santos-Jundiaí e, no século XX, pela rodovia Anhanguera.

A Figura 18 traz uma aquarela de Henry Chamberlain, descrevendo o campo de várzea da Lapa, com o pico do Jaraguá ao fundo.



Figura 18. Aquarela de Henry Chamberlain
Fonte: Enciclopédia Itaú Cultural, 2019

Destaca Santos (1979) que o termo Lapa ficou conhecido apenas por uma designação latifundiária, uma vez que a denominação genérica continuava a ser Emboaçava ou Boaçava.

A Lapa, por sua localização entre o interior e o caminho que seguia para Santos, serviu de pouso para as tropas no início dos anos 1800, o que garantiu à região um certo movimento. Surgem, neste mesmo período, um pequeno núcleo populacional constituído em sua maioria de oleiros.

As margens dos rios na cidade de São Paulo foram, ao longo de sua História, áreas bastante procuradas para ocupação pela disponibilidade de água, ora para consumo ora para viabilização de locomoção, mas também pela fertilidade e disponibilidade de barro, matéria-prima essencial para o funcionamento das olarias. Como mencionado, as olarias têm papel determinante para o início do processo de ocupação da Lapa.

A chegada da ferrovia em 1867, com a inauguração da estrada de ferro Santos-Jundiaí, viria por dar início às modificações na região da Lapa, dado que, com a linha de trem, as tropas passaram e ser cada vez mais escassas na paisagem, contribuindo para uma espécie de decadência do local.

Este cenário viria a mudar somente ao final do século XIX com os loteamentos, da Vila Romana (Figura 19) e da região conhecida como Gran Burgo da Lapa (Figura 20). O loteamento da Vila Romana, realizado pelo italiano Luis Bianchi Betholdi recebe este nome em homenagem à cidade de Roma, razão pela qual muitos dos logradouros desta região até hoje guardam relação com esta referência, como as ruas Aurélia, Caio Gracco e Coriolano.

As ruas do Gran Burgo não chegam a receber nomes, sendo numeradas. Hoje, todas estas ruas têm nomes, em sua maioria, em homenagem a antigos funcionários da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, conforme será visto adiante. A região do Gran Burgo compreende, nos dias de hoje, a região conhecida como Lapa de Baixo.



Figura 19. Bairro da Vila Romana, próximo à Estação Água Branca, em 1888. É possível notar a presença da Estrada de Ferro Inglesa, como era conhecida e estrada de ferro Santos-Jundiá e também a presença da Estrada de Ferro Sorocabana
 Fonte: Arquivo Aguirra. Museu Paulista/USP



Figura 20. Plano de arruamento central do Gran Burgo da Lapa
Fonte: Santos (1979)

Estes dois loteamentos foram importantes pois definiram a tessitura viária do bairro que se conhece até os dias de hoje, tendo a ferrovia como elemento divisor em um primeiro momento, transponível apenas por meio de passagens de nível.

A Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, também conhecida como Estrada de Ferro 'Ingleza' é inaugurada com estações intermediárias porém, na porção oeste da cidade, a única estação entregue ao funcionamento é a estação da Água Branca, por conta da existência, naquele local, de um entroncamento entre os caminhos que iam de São Paulo para Campinas e Pinheiros.

No entanto, não tardou para que o trem passasse a parar junto à já mencionada Ponte do Anastácio para atendimento de um pequeno núcleo populacional que já surgia

na região da Lapa. Por algum tempo, esta parada ficou conhecida como ‘Parada do Anastácio’.

Outro fator determinante para que a Lapa voltasse a gozar do movimento, outrora visto em função da presença das tropas, foi a transferência das oficinas ferroviárias transferidas do Bom Retiro.

3.1 AS FERROVIAS CHEGAM AO BAIRRO

A ascensão da cultura cafeeira na região de Campinas e Itu exigiu uma nova logística de escoamento da produção em direção ao porto de Santos. Nos últimos decênios do século XIX são inauguradas, nesta sequência, a Estrada de Ferro Santos-Jundiaí e a Estrada de Ferro Sorocabana.

Notícias de jornal à época também dão conta de divulgar a inauguração da estação da Lapa (Figura 21). Assim noticiou o Correio Paulistano, em 01 de julho de 1898: “Deve ser hoje aberta ao tráfego, na estrada inglesa (sic), a nova estação da Lapa, entre Barra Funda e Pirituba.”

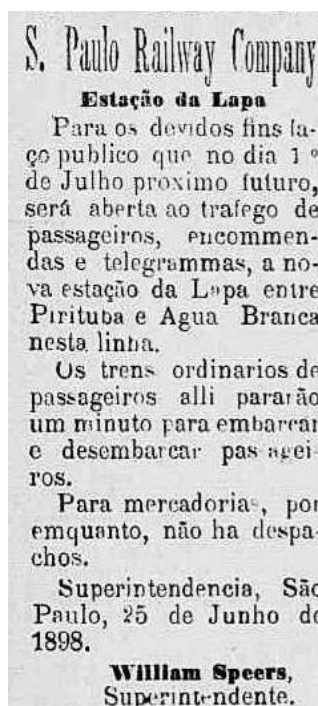


Figura 21. Correio Paulistano, 30/06/1898

Ambas as ferrovias atravessaram a parte baixa da Lapa em direção à antiga ponte do Anastácio e a Vila Leopoldina. A expansão cafeeira, a instalação das ferrovias e a imigração europeia refletiram na dinâmica da cidade de São Paulo, marcando definitivamente o percurso na direção oeste da cidade, sobretudo no bairro da Lapa.

A demanda ferroviária e a necessidade de abastecimento de água para as caldeiras das locomotivas foram determinantes para a transferência das oficinas da *São Paulo Railway* do bairro da Luz para a Lapa, mais perto do rio Tietê. Em 1898, o início das atividades das oficinas alterou a paisagem da Lapa de baixo, região escolhida pelos operários, sobretudo os de origem italiana, para fixarem moradia.

Menciona Rennó (2006) que algumas casas iam sendo pouco a pouco construídas próximas à estação ferroviária da Lapa, inaugurada em 1899. Eram casas de operários e comerciantes, geminadas, assobradadas e com grandes janelas e varandas. Muitas tinham uma dupla função, servindo de moradia no andar de cima e estabelecimento comercial no andar inferior.

Conforme destaca Cyrino (2004), o desenvolvimento advindo da chegada da ferrovia não é uma exclusividade de bairros como a Lapa:

O período compreendido entre a abertura do tráfego em 1867 e o início das obras para expansão das instalações físicas e duplicação da linha na região da Serra caracterizou-se com o rápido desenvolvimento da economia e da sociedade paulista, em virtude basicamente da modernização da ligação entre as regiões produtoras e o litoral da Província. (CYRINO, 2004, p. 94)

Ainda em linha com o desenvolvimento que a ferrovia proporciona em várias regiões da cidade, prossegue Fábio Cyrino, ao discorrer sobre as olarias, principais fornecedoras de matéria-prima para as obras de ampliação da linha e construção das estações.

Em 1878, havia somente na cidade de São Paulo, quarenta e uma olarias, principalmente no Pari, Água Branca e Barra Funda, Tatuapé, Anastácio, Bom Retiro, Pinheiros, Penha, Freguesia do Ó, Pacaembu e Lapa curiosamente localizadas em sua maioria ao longo da linha da estrada de ferro *San Paolo Railway Company Ltd.* indicando grande utilização das mesmas nas obras que se executavam. (CYRINO, 2004, p. 94)

O surgimento da atividade comercial leva à formação das primeiras associações de trabalhadores e ao aparecimento de locais de encontro e reuniões para lazer, no entorno das oficinas. Novos loteamentos e o adensamento populacional na região da Lapa leva a *São Paulo Railway* a inaugurar, em 1899, uma estação no bairro.

Não tardou muito para que a Inglesa instalasse a sua 'estação da Lapa', inaugurada em 20 de fevereiro de 1899. [...] De construção tipicamente europeia, toda vermelha, possuía em sua entrada, para que nela penetrasse ao lado das porteiros da Rua Doze de Outubro, um lindo jardim. (SANTOS, 1979, p. 75)

Relata Santos (1979) que, à época de inauguração da estação, a Lapa se encontra separa da cidade de São Paulo, sendo considerada ainda subúrbio, dado que a conexão com bondes viria somente nos primeiros anos do século XX.

Com a inauguração da estação da Lapa (Figura 22), surge o 'Largo da Estação', onde passaram a se instalar os primeiros armazéns de secos e molhados, açougues, lojas de armarinhos e se iniciam as interações políticas e sociais.



Figura 22. Estação da Lapa, em 1899.
Fonte: acervo do autor

Menciona Rennó (2006) que algumas casas iam sendo pouco a pouco construídas próximas à estação ferroviária da Lapa, inaugurada em 1899. Eram casas de operários e comerciantes, geminadas, assobradadas e com grandes janelas e varandas. Muitas tinham uma dupla função, servindo de moradia no andar de cima e estabelecimento comercial no andar inferior.

Outro item a destacar no que tange a relação do bairro com a ferrovia é a questão dos topônimos. A toponímia pode ser definida como o estudo etimológico dos

nomes dos lugares. Seemann (2005), ao discorrer o processo de análise dos topônimos – objeto da toponímia – menciona que a denominação dos lugares é um processo político-cultural e merece ser analisado para além do nome próprio atribuído a uma localidade ou logradouro.

Neste sentido, um dos focos de pesquisa sugeridos para a toponímia é a pesquisa histórica contextualizada dos nomes dos lugares para que se revele a dinâmica de sua denominação e renominação no tempo e no espaço e os motivos e agentes político-culturais por trás desse processo. (SEEMANN, 2005, p. 207).

Ainda que se desconheça ou pouco se note a presença da ferrovia na região do bairro da Lapa, a análise toponímica dos logradouros permite reconhecer a importância que esta infraestrutura de transporte tem para o bairro, pois muitas das denominações das ruas do bairro fazem referência a funcionários da *São Paulo Railway*. Relacionam-se na Tabela 1 alguns destes logradouros no sentido de materializar os vestígios remanescentes da relação que a ferrovia tem com esta região da cidade de São Paulo. Na figura 23, pode-se observar a localização das ruas próximas ao leito da estrada de ferro.

A partir da transferência das oficinas ferroviárias e inauguração da estação, o bairro da Lapa inicia acelerado processo de desenvolvimento e urbanização que se faz na proliferação de atividades comerciais, residências e, sobretudo a partir do século XX, indústrias.

O mapa da cidade de São Paulo de 1897 (Figura 24), portanto cerca de 01 ano antes da inauguração da estação da Lapa, mostra a presença da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, mas dá a entender que a cidade ‘termina’ na Água Branca, dado que ainda não há, pelo menos neste mapa, registro do bairro da Lapa.

LOGRADOURO	RELAÇÃO COM FERROVIA
1. Rua William Speers	Inglês, contador, gerente e superintendente da <i>São Paulo Railway (SPR)</i> . Consta que possuía nesta rua um grande terreno.
2. Rua Engenheiro Fox	Daniel Makinson Fox, inglês, engenheiro-superintendente da <i>SPR</i>
3. Rua Dronsfield	George Dronsfield, inglês, engenheiro da <i>SPR</i> .
4. Rua John Harrison	Inglês, engenheiro, chefe de tração e posterior chefe de locomoção da <i>SPR</i> .
5. Rua Sheldon	William Sheldon, inglês, engenheiro-chefe da estação da Luz.
6. Rua George Smith	Inglês, engenheiro da <i>SPR</i> e professor da faculdade de engenharia do Mackenzie
7. Rua Moxei	William Moxey, inglês, contador da <i>SPR</i> .
8. Rua Félix Guilhem	Francês, tesoureiro da <i>SPR</i> .
9. Rua Eng. Aubertin	John Aubertin, inglês, engenheiro da <i>SPR</i>

Tabela 1. Ruas do bairro da Lapa.
 Fonte: Arquivo Histórico Municipal de São Paulo

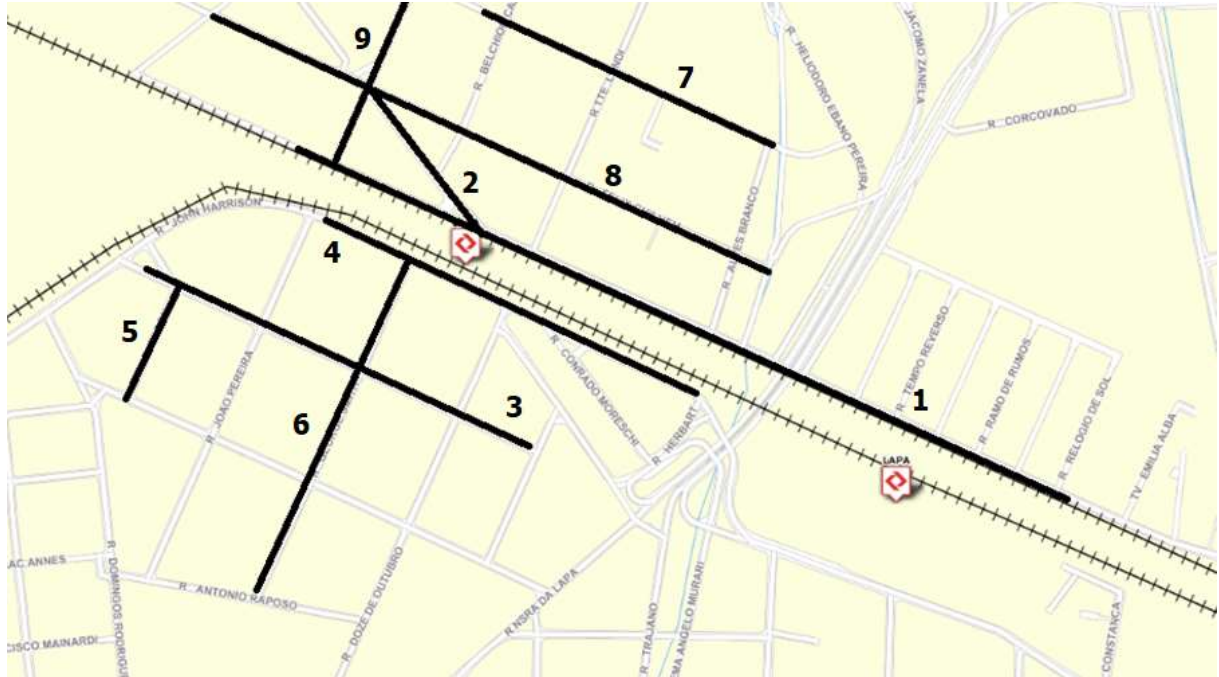


Figura 23. Ruas próximas à Linha 7 da CPTM.
 Fonte: GeoSampa (2018) e Dicionário de Ruas (2018)

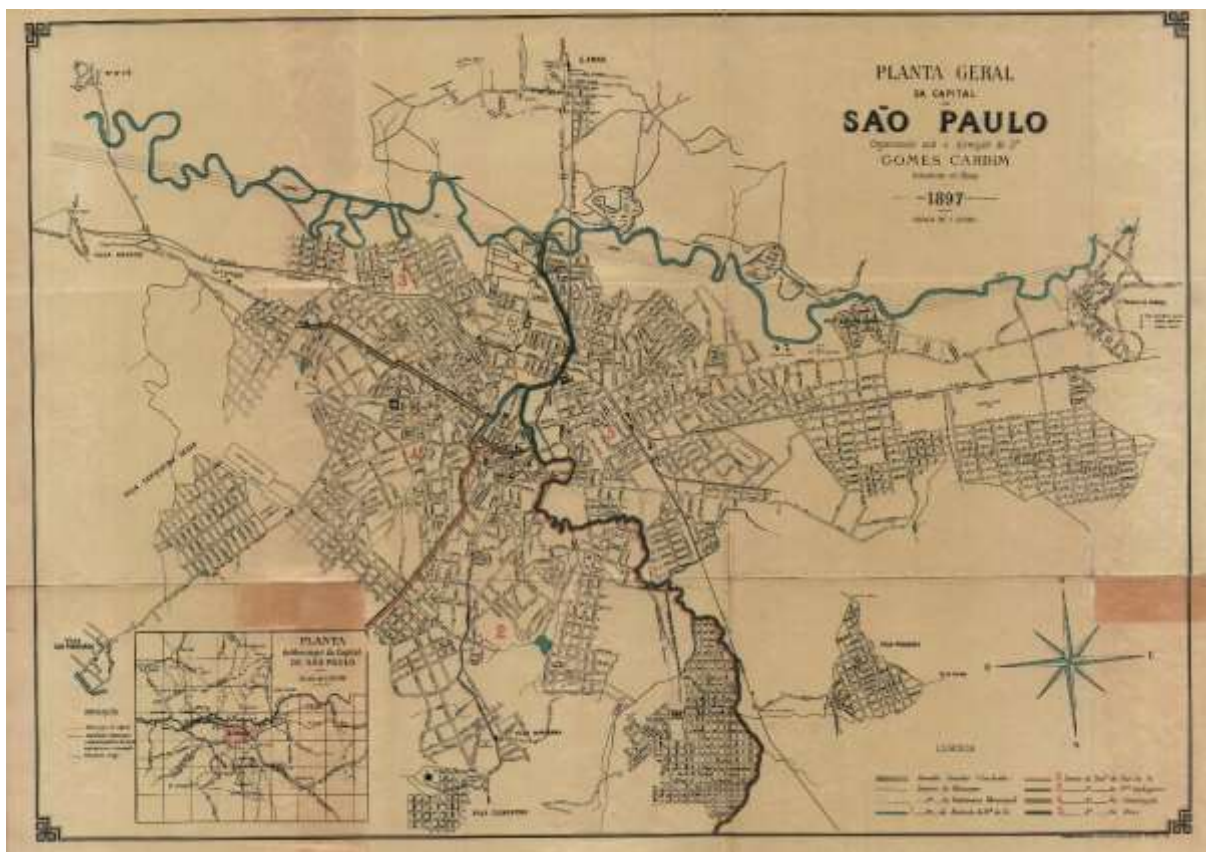


Figura 24. Planta Geral da Capital de São Paulo.
 Fonte: Arquivo Histórico Municipal de São Paulo

Além da urbanização oriunda dos loteamentos da Vila Romana e do Gran Burgo da Lapa, ao final do século XIX, surge o loteamento da Vila Ipojuca, em 1921, e os loteamentos do Alto da Lapa e Bela Aliança, empreendidos pela Cia. City de Melhoramentos (Figura 25). Convém mencionar, inclusive, que as áreas mais altas da Lapa já eram ocupadas por funcionários especializados da São Paulo Railway.

Segundo informações do Departamento do Patrimônio Histórico, cerca de 2 a 3 anos depois da instalação das oficinas, começam a surgir as primeiras casas na Lapa de Cima, algumas de aparência importante, propriedade de mestres das oficinas, escriturários categorizados e outras pequenas, propriedade de maquinistas, chefes de trens e raramente casas de operários, nesta região mais alta.

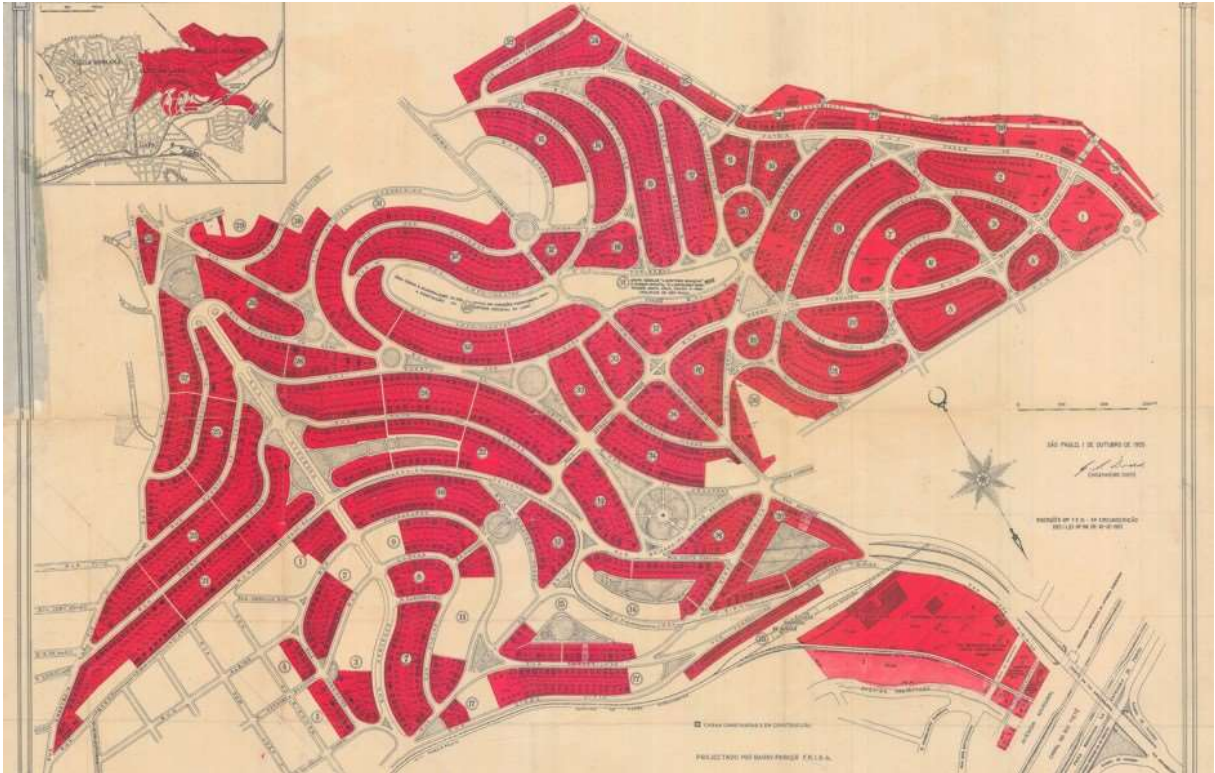


Figura 25. Loteamentos no Alto da Lapa e Bela Aliança.
Fonte: Cia. City

O mapa da cidade de São Paulo de 1905 (Figura 26) mostra a existência, no entorno das estradas de ferro SP Railway e Sorocabana, do arruamento resultante dos loteamentos progressivos do século XIX. Pode-se perceber também a existência de uma fábrica de vidros a norte das ferrovias e a oeste as oficinas da São Paulo Railway.

A referida fábrica de vidros, pela sua localização e por comparação com outros mapas, leva a crer que se trata da vidraria Santa Marina, dado que, no mapa de 1913 (Figura 27), a mesma fábrica já aparece adjacente à avenida de mesmo nome.

A Rua Gomes Cardim, em destaque vermelho, é a atual Rua Guaicurus, que constituía o caminho de Jundiaí, a partir de São Paulo, via ponte do Anastácio.



Figura 26. Mapa de Cidade de São Paulo 1905
Fonte: Prefeitura de São Paulo



Figura 27. Mapa de Cidade de São Paulo 1913
Fonte: Prefeitura de São Paulo

Dentre as fábricas que passam a se instalar na Lapa, a partir do século XX, destacam-se:

- Vidraçaria Santa Marina (ainda em 1896);
- Companhia Mecânica Importadora;
- Martins Ferreira;
- Fábrica de Tecidos e Bordados Lapa;
- Fábrica de Louças Santa Catarina;

- Fundição Progresso;
- Fundição Mecânica F. Bonaldi e Cia.;
- Fiat Lux;
- Cia. Melhoramentos;
- Frigorífico Armour;
- Metalúrgica Albion.

A concentração de grandes indústrias na região da Lapa, a partir do início do século XX, deve-se, em grande parte à presença de duas estradas de ferro, a Sorocabana e a Santos-Jundiaí. Adicionalmente, o advento da imigração e ocupação do bairro favoreceram a disponibilidade de mão-de-obra.

O fato é que a presença da ferrovia foi determinante para a consolidação de uma paisagem industrial na região da Lapa, conforme Figura 28. Entretanto, para além da presença de indústrias, o fato é que a ferrovia também foi agente importante na consolidação do desenho, não apenas da região da Lapa, mas da cidade de São Paulo como um todo.



Figura 28. Antiga fábrica de tecidos na Lapa
Fonte: Site Instituto Historiar, 2019

Segundo Langenbuch apud Passarelli (2006), no que tange à formação da metrópole paulistana, nota-se o surgimento de aglomerações urbanas próximas às

estações ferroviárias, entre os anos de 1870 e 1915 – designados “povoados-estação”.

Menciona Oliveira (2003) que a ferrovia foi marco importante nos séculos XIX e XX devido à forma como agiu sobre as paisagens paulistas, derrubando árvores, desviando rios e construindo pontes. Destaca ainda que a “estrada de ferro foi uma construtora de cidades”. (p. 12).

Conforme discutido no Capítulo 2, antes mesmo da ocupação jesuítica e fundação da Vila de São Paulo de Piratininga, já se identificavam rotas e caminhos que faziam a ligação entre a colina histórica e outras regiões mais distantes. Os chamados caminhos pré-cabralinos foram, de alguma forma, sequenciados quando da execução de novas infraestruturas de transportes.

Um exemplo é o antigo caminho de Jundiaí, via ponte do Anastácio, do qual já se tem notícias desde o período colonial, conforme Santos (1979), que menciona a necessidade de reparos na referida ponte, em janeiro de 1812.

A estrada de ferro Santos-Jundiaí, quando da definição de seu traçado, constitui-se em uma via ‘paralela’ ao antigo caminho de Jundiaí e este aspecto se faz notar atualmente na paisagem na medida em que a antiga ponte foi substituída pela atual ponte Atílio Fontana, a partir da qual se inicia a Via Anhanguera. Ou seja, a própria rodovia que surge, nos anos 1940, sequenciou um caminho pré-existente (Figura 29).

Passarelli (2006) menciona que estações intermediárias da estrada de ferro Santos-Jundiaí redefiniram uma nova rede de caminhos inter-regionais que, de alguma forma, dinamizou o uso de algumas estradas antigas, outrora abandonadas, e deteriorou outras. Por outro lado, prossegue, as ferrovias favoreceram a abertura de novas rodovias que, até os dias atuais, ainda constituem a malha rodoviária metropolitana da cidade de São Paulo.



Figura 29. Rodovia Anhanguera (à esquerda) e Linha 7 (CPTM) à direita
A linha 7 é o braço noroeste da antiga estrada de ferro Santos-Jundiaí, hoje atendendo ao sistema de passageiros (metropolitano) e cargas

Ainda que constitua área fora do escopo de discussão desta dissertação, o mesmo fenômeno se observa na Linha 10 da CPTM, no trecho entre a Mooca, em São Paulo, o ABC Paulista, na medida em que o sistema rodoviário atual corre paralelo à ferrovia (Figura 30). Aliás, ferrovia compreende o trecho sudeste da estrada de ferro Santos-Jundiaí. Adicionalmente, a exemplo do que ocorreu na Lapa, o entorno das avenidas Presidente Wilson e Henry Ford, ainda nos dias de hoje, compreende uma paisagem com galpões industriais, armazéns e antigas fábricas. Trata-se de reminiscências de uma ocupação pregressa motivada pela presença da ferrovia.

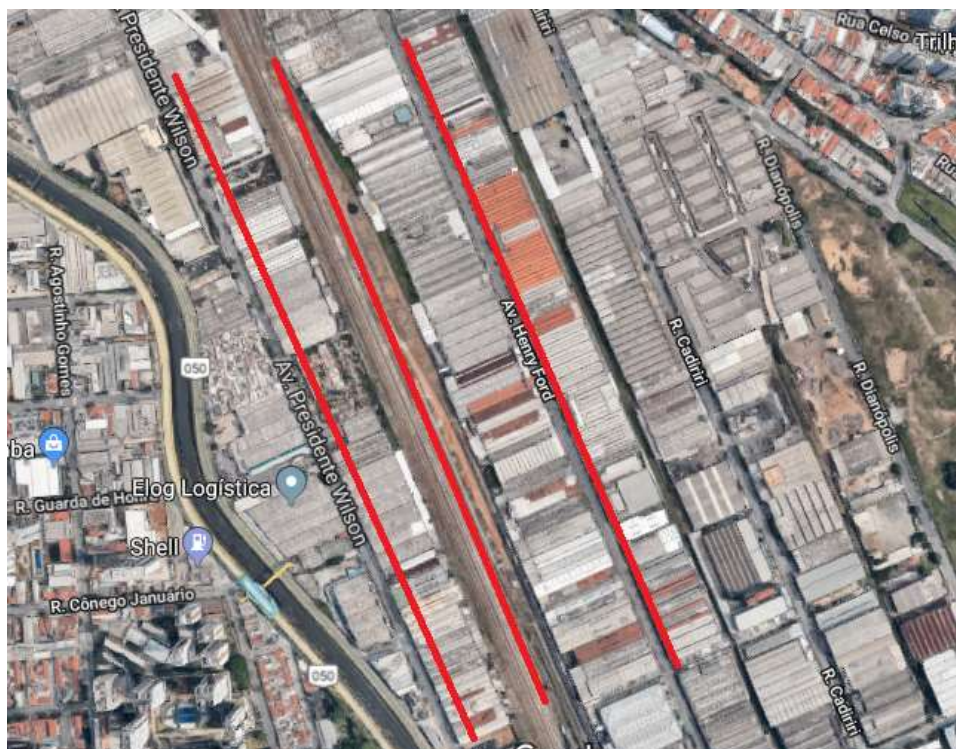


Figura 30. Av. Pres. Wilson (à esquerda), Linha 10 (CPTM) (centro) e Av. Henry Ford (à direita), no bairro da Mooca, em São Paulo.
Nota-se entre as vias de transporte a predominância de galpões e armazéns, constituindo uma tessitura urbana característica da proximidade da linha férrea

Discorre Silvia Passarelli, sobre o legado das ferrovias para a paisagem industrial:

A indústria foi, sem dúvida, outro importante legado da estrada de ferro, especialmente após a duplicação da linha, no início do século XX. Sua implantação tem relação direta com a facilidade de acesso ao Porto de Santos e ao mercado consumidor de São Paulo, e com a disponibilidade de terrenos de baixo custo, pequena declividade e proximidade a fontes de água, principalmente ao longo das margens dos rios Tamandateí e Tietê. (PASSARELLI, 2006, p. 367)

Não se pode deixar de mencionar, a partir do fragmento acima, que a presença das indústrias, determinante para a definição de um marco na transformação da paisagem, não foi condicionada apenas pela presença das ferrovias, mas também por outros condicionantes naturais, como a disponibilidade de água e vias de ligação terrestres pré-existentes. Aliás, a própria localização da estrada de ferro Santos-Jundiaí próxima aos rios Tamandateí (ramal sudeste) e Tietê (ramal oeste) foi naturalmente condicionada pela topografia favorável nas regiões de várzea destes cursos d'água.

Entretanto, para além das facilidades de implantação e posterior operação da via férrea, o fato é que a ocupação foi favorecida também em função dos baixos custos dos terrenos pelo fato de estes estarem localizados em regiões alagadiças que não tardavam em sofrer com inundações, trazendo para os registros fotográficos imagens de enchentes.

No que concerne a características arquitetônicas, destaca o Prof. Nestor Goulart (apud MORSE 1970) que, na maioria das situações, as construções no entorno das estações e linhas férreas tinham características semelhantes. Geralmente, tratava-se de edifícios com porões e pavimento térreo ligeiramente elevado em relação ao nível da rua. Além disso, notava-se o predomínio de traços arquitetônicos mais ecléticos, característicos dos projetos produzidos na segunda metade do século XIX.

Menciona Pareto Junior (2012) que muitas dessas construções, compreendidas entre 1893 e 1933, foram executadas por profissionais populares sem diploma de engenheiro ou arquiteto. No entanto, complementa Lindener Pareto que

Num período em que São Paulo passou por profundas transformações arquitetônicas e urbanísticas, a atuação de construtores brasileiros, portugueses, alemães e grande leva de imigrantes italianos na construção da cidade não se fez sem embates com os profissionais mais qualificados (diga-se diplomados). (PARETO JUNIOR, 2012, p. 5)

Para além das discussões acerca dos atores envolvidos na produção arquitetônica e urbanística pós-advento das ferrovias, o fato é que se pode observar, em núcleos urbanos próximos a ferrovias, a presença de elementos característicos de uma “paisagem ferroviária”. (PASSARELLI, 2006, p. 368).

Complementa ainda Passarelli (2006) que, além do porão alto, pode-se observar neste padrão de “paisagem ferroviária” a ocorrência de coberturas em duas ou mais águas, elementos ornamentais nas fachadas, platibandas ou frontões, ou ainda, frisos salientes ao redor das aberturas.

É de se lamentar, todavia, que muitas dessas edificações não se encontram em estado adequado de preservação. No caso específico da região da Lapa, notam-se pouquíssimas evidências da existência pregressa de uma “paisagem ferroviária”,

dado que muitos dos edifícios, além de mal conservados, já cederam espaço para novas formas de paisagem, manifestas em outros estilos arquitetônicos.

As figuras 31, 32, 33, 34 e 35 mostram alguns dos edifícios presentes ainda hoje na paisagem da região da Lapa.



Figura 31. Edifício na esquina das Ruas Duílio e Guaicurus, na Vila Romana. Notam-se elementos ornamentais e decorativos na fachada além dos frisos ao redor das aberturas

Fonte: acervo do autor, 2018



Figura 32. Antiga tecelagem na Rua Guaicurus.
Assim como o Tendal da Lapa, antigo entreposto de carnes, muitas fábricas se instalaram
ao longo da ferrovia pela facilidade de acesso
Fonte: Jornal da USP, 2016



Figura 33. Construção na Rua Guaicurus, altura da Rua Duílio
Notam-se traços de uma arquitetura comum no século XIX e início do século XX, com a
presença de ornamentos na fachada



Figura 34. Atual sede do Poupatempo Lapa na Rua do Curtume. O topônimo faz referência às atividades de beneficiamento de couro, ocorridas antigamente no edifício de tijolos aparentes. A presença da passarela evidencia outra marca da ferrovia na paisagem. Fonte: acervo do autor, 2017



Figura 35. Edifício na Rua Félix Guilhem.
Fonte: acervo do autor, 2018

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O distrito da Lapa compreende, dentre alguns bairros, o da Vila Romana, a Lapa de Baixo e o City Lapa. Cada uma dessas regiões tem, hoje, formas de metabolismo diferentes.

O City Lapa, resultante do loteamento da companhia de mesmo nome e cuja área foi inicialmente pensada para profissionais mais especializados da *São Paulo Railway Company Ltd.*, concentra residências de padrão mais elevado, em sua maioria casas.

A Vila Romana, a sul da antiga estrada de ferro Santos-Jundiaí, tem sofrido com intenso processo de verticalização e especulação imobiliária fazendo com que coexistam na paisagem diferentes camadas que ajudam a explicar a evolução do bairro. Prevalecem, desde o seu loteamento, o desenho viário das ruas e a toponímia que faz referência à cidade de Roma.

A norte da estrada de ferro, a Lapa de Baixo praticamente não se verticalizou e suas edificações abrigam hoje moradia e atividades de comércio. Aliás, no entorno da estação da Lapa da linha 7 da CPTM predominam serviços, comércio e intenso comércio ambulante.

Para além das características que a região apresenta hoje, o fato é que uma leitura mais superficial da paisagem atual dificilmente trará à tona a importância das ferrovias que por ali passam, desde o século XIX. Um olhar desatento ou leigo talvez não visualize que os loteamentos iniciais da Vila Romana e do Gran Burgo tiveram relação com o surgimento das oficinas ferroviárias, transferidas da Luz e do Bom Retiro.

Ainda que novas produções arquitetônicas e urbanas tenham limado da paisagem os vestígios da relação da Lapa com as ferrovias, os poucos edifícios remanescentes e a toponímia do entorno auxiliam na compreensão da importância que esta infraestrutura de transporte tem, não apenas para este bairro, mas para toda a cidade de São Paulo.

Outrossim, a ferrovia, na medida em que se constitui como uma espécie de barreira intransponível de maneira fácil e eficiente, acaba por moldar a dinâmica de funcionamento da cidade e interfere, ainda nos dias atuais, na forma como a paisagem se transforma e apresenta novos elementos.

Em um cenário de preferência pelo modo rodoviário de transporte, as ferrovias representam uma barreira à expansão e ocupação do espaço. Do ponto de vista de solução viária, acabam por exigir a adoção de sistemas elevados, como pontes, viadutos ou, raramente, de túneis.

Na cidade de São Paulo, a oeste da Estação da Luz, notam-se na paisagem urbana atual 6 dispositivos viários elevados (viadutos) para que as linhas da CPTM sejam transpostas (Figura 36):

1. Viaduto General Couto de Magalhães (Bom Retiro);
2. Viaduto Rudge (Bom Retiro);
3. Viaduto da Av. Dr. Abrahão Ribeiro (Barra Funda);
4. Viaduto Antártica (Barra Funda);
5. Viaduto Pompeia (Pompeia);
6. Viaduto Comen. Elias Nagibe Breim. (Figura 36)



Figura 36. Dispositivos viários (viadutos) para transposição da ferrovia, a oeste da Estação da Luz

Fonte: Google, 2019

Em suma, ainda que as ferrovias não gozem do prestígio de outrora, não se pode negar a influência que ainda exercem na forma de ocupação e apropriação do tecido urbano. Estes dispositivos viários supracitados são, senão fruto direto, resultado indireto da presença da linha férrea na paisagem.

Além dos custos envolvidos na adoção destes dispositivos viários, culturalmente são ações que reforçam a ideia de uso do automóvel como meio principal de locomoção.

Em uma cidade que já viu nos trilhos o caminho para o desenvolvimento econômico e articulação com demais territórios, torna-se imperativo que ações futuras visem a reposicionar a ferrovia em um local de destaque, dado o valor histórico que esta infraestrutura possui.

Projetos que visem o enterramento ou mesmo o afastamento das linhas para além dos perímetros urbanos podem ser objetos de estudos futuros, sobretudo em se tratando de áreas que carecem de desenvolvimento econômico, uma vez que, conforme visto neste e em outros trabalhos, a ferrovia se constitui não apenas em agente catalisador de modificações na paisagem, mas também em excelente elemento propulsor de desenvolvimento social e econômico.

REFERÊNCIAS

- ACKEL, Luiz e CAMPOS NETO, Candido Malta. In **A cidade que não pode parar. Planos Urbanísticos de São Paulo no século XX**. São Paulo, Mackpesquisa, 2002, p. 13-31.
- ALBUQUERQUE, Maria Zerbone Alves – **Espaços livres públicos inseridos na paisagem urbana – memórias, rugosidades e metamorfoses: estudo dos parques urbanos 13 de Maio, Recife-Brasil e do Tiergarten, Alemanha**. Dissertação (mestrado em geografia) – Universidade Federal de Pernambuco, 2006.
- ARAÚJO, Adelita; SABATÉ, Joaquín – **Paisagens culturais no Brasil: um desafio pendente**. Editorial. Revista ID Território, Projeto e Patrimônio, 2015, p.7-21.
- ARQUIVO MUNICIPAL WASHINGTON LUÍS – **Guia do Arquivo Histórico Municipal Washington Luís**, São Paulo: DPH, 2007.
- AUGUSTO, M. L. J. P.; MENDES, P. A. – **Memórias de uma Inglesa**. São Paulo: Clanel, 2005.
- BARBUY, Heloísa – **A cidade exposição. Comércio e cosmopolitismo em São Paulo, 1860-1914**, São Paulo: Edusp, 2006.
- BUENO, Beatriz Siqueira – **Aspectos do mercado imobiliário em perspectiva histórica. São Paulo (1908 – 1950)**, São Paulo: FAUUSP, 2008.
- BUENO, Beatriz Siqueira – **Prefácio: Paisagem cultural da mineração nas Capitâneas da Repartição do Sul: arqueologia de tempos**. In: REIS, Nestor Goulart. As minas de ouro e a formação das Capitâneas do Sul. São Paulo: Via das Artes, 2013, p. 11-15.
- BURKE, Peter. – **Hibridismo cultural**. São Leopoldo, Unisinos, 2003.
- CAMPOS, Cândido Malta. – **Cidade na colina: o sítio histórico de São Paulo**. In: LOBO, Manuel Leal da Costa; SIMÕES JÚNIOR, José Geraldo (org.) Urbanismo de colina: uma tradição luso-brasileira. São Paulo, Editora da Universidade Presbiteriana Mackenzie, 2012.
- CAMPOS, Eudes. – **A vila de São Paulo do Campo e seus caminhos**. Revista do Arquivo Municipal / Departamento do Patrimônio Histórico , 11-34, 2006.
- CAMPOS NETO, Candido Malta e SOMEKH, Nádia. – **A cidade que não pode parar. Planos urbanísticos de São Paulo no século XX**. São Paulo: Mackpesquisa, 2002.
- CYRINO, Fábio. – **Café, ferro e argila: a história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltd. através da análise de sua arquitetura**. São Paulo, Ed. Landmark, 2004.
- GAENSLY, Guilherme. – **Guilherme Gaensly. RAM: revista de administração Mackenzie**. São Paulo: Cosaic & Naify, 2011.

GIANESELLA, Rubens – **Gêneses urbanas do colonialismo: síntese de encontros culturais**. Anais do Museu Paulista, v.20, n.1, p.165-200, 2012.

JUNIOR, Rubens Fernandes. **In Militão Augusto de Azevedo: São Paulo nos anos 1860**. Rio de Janeiro: Capivara, 2001, p. 8-15.

KOSSOY, Boris. **In Guilherme Gaensly. RAM: revista de administração Mackenzie**. São Paulo: Cosaic & Naify, 2011, p. 10-27.

KUHL, Beatriz Mugayar – **Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo. Reflexões sobre sua preservação**, São Paulo, Ateliê Editorial, FAPESP, Secretaria de Cultura, 1998.

LAGO, Pedro Corrêa do. **Militão Augusto de Azevedo: São Paulo nos anos 1860**. Rio de Janeiro: Capivara, 2001. 263p.

LÉFÈVRE, José Eduardo de Assis. **De beco a avenida: A história da rua São Luiz**. São Paulo: Edusp, 2006.

MATOS, Odilon Nogueira de – **Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira**. São Paulo: Pontes, 4ª edição, 1990.

MICHAELIS: **Moderno Dicionário da Língua Portuguesa**. São Paulo: Melhoramentos, 1998.

MORSE, Richard M. – **Formação histórica de São Paulo**. São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1970.

PARETO JR., L. – **O cotidiano em construção: os “práticos licenciados” em São Paulo (1893-1933)**. Dissertação (Arquitetura e Urbanismo) – FAUUSP, 2012.

PASSARELLI, Silvia Helena Facciolla. – **Paisagem ferroviária: memória e identidade na metrópole paulista**. *Exacta*, São Paulo, v.4, n.2, p.363-373, jul./dez. 2006.

REIS FILHO, Nestor Goulart – **São Paulo – Vila, cidade e metrópole**. FAPESP, CNPq, Prefeitura do Município de São Paulo, 2004.

_____ – **Evolução urbana do Brasil**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, Perspectiva, 1ª edição, 1968.

_____ – **Quadro da arquitetura no Brasil**. São Paulo: Perspectiva, 1ª edição, 1970.

_____ – **São Paulo e outras cidades: produção social e degradação dos espaços urbanos**. São Paulo: Hucitec, 1994.

_____ – **As minas de ouro e a formação das Capitânicas do Sul**. São Paulo: Via das Artes, 2013.

RIBEIRO, Rafael Winter – **Paisagem cultural e patrimônio**. Rio de Janeiro: IPHAN, 2007.

RENNÓ, Raquel – **Do mármore ao vidro: mercados públicos e supermercados, curvas e reta sobre a cidade.** São Paulo, Annablume, 2006.

ROLNIK, Raquel – **A Cidade e a Lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo.** São Paulo, Studio Nobel, 2007.

ROSSA, Walter – **A cidade portuguesa.** In: PEREIRA, Paulo (Dir.). História da arte portuguesa, 3. Barcelona: Círculo de Leitores, 1995. p.233-323.

SEEMANN, Jörn – **A toponímia como construção histórico-cultural: o exemplo dos municípios do estado do Ceará.** *Revista Vivência*, n.29, 2005, p.207-224.

STRELETCKI, Ana Carolina Canuto, **O turista aprendiz: reflexões e narrativas de uma ideia de paisagem.** In: Anais do XV Seminário de História da Cidade e do Urbanismo. Anais. Rio de Janeiro (RJ) UFRJ, 2018. Disponível em: <https://www.even3.com.br/anais/xvshcu/82017-O-TURISTA-APRENDIZ--REFLEXOES-E-NARRATIVAS-DE-UMA-IDEIA-DE-PAISAGEM>. Acesso em: 20/10/2018

SANTOS, Milton – **A Natureza do Espaço: técnica e tempo, razão e emoção.** São Paulo, Edusp, 2002.

SANTOS, Milton – **Por uma geografia nova: da crítica da geografia a uma geografia crítica.** 6ª ed. São Paulo, Edusp, 2008.

SANTOS, Wanderley dos – **'Lapa', in História dos Bairros de São Paulo, vol. 18.** Departamento do Patrimônio Histórico, Secretaria da Cultura/Prefeitura de São Paulo, 1979.

SEGAWA, Hugo. – **O prelúdio da Metrópole: Arquitetura e Urbanismo em São Paulo na passagem do século XIX ao XX.** São Paulo: Ateliê Editorial, 2000.

SCHNECK, Sheila. – **Formação do Bairro do Bexiga em São Paulo: loteadores, proprietários, construtores, tipologias edílicas e usuários (1881 – 1913).** Dissertação de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

SOUKEF JUNIOR, Antonio – **Cem anos Luz.** São Paulo: Dialeteo, 2ª edição, 2000.

TOLEDO, Benedito Lima de – **São Paulo: três cidades em um século.** São Paulo: Duas Cidades, 1983.

TOLEDO, Benedito Lima de. **Prestes Maia e as Origens do Urbanismo Moderno em São Paulo.** São Paulo, 1996.