

(...)

5. AÇÃO ANTROPOGÊNICA – OCUPAÇÃO DAS TERRAS E POPULAÇÃO

5.1 Os Caminhos

Poucos são os registros de ocupação efetiva do território antes da implantação da Colônia Alemã na região. Segundo Zenha (1977) não há nenhum registro de aldeamentos indígenas pré-Cabralinos na região localizada entre os afluentes Bororé e Taquataquissetiba (hoje Taquacetuba), do Rio Grande, região também conhecida por Bororé ou Ilha do Bororé como foi chamada após a construção da Represa Billings em 1926, projetada pelo Engenheiro estadunidense Asa White Kenney Billings, para a companhia The São Paulo Trainway, Light and Power Company Ltd.

Segundo Zenha (*op. cit.*) a região era usada pelos indígenas como passagem entre o litoral e o planalto, traçando uma trilha que no período colonial recebeu o nome de Caminho de Conceição de Itanhaém, ligando as aldeias de Ibirapuera e de Itanhaém, que, com a chegada dos portugueses passaram a denominar-se de Santo Amaro de Ibirapuera (BERARDI, 1981; e TORRES, 1977) e Conceição de Itanhaém, respectivamente, tornando-se vilas coloniais. A primeira teve como último cacique o conhecido índio Cayubí aliado de Tibiriçá – cacique de Piratininga - e dos portugueses.

O traçado do caminho seguia basicamente o divisor de águas entre as bacias hidrográficas dos rios Jurubatuba-Bororé e Guarapiranga-EmbúGuaçu, seguindo pelo interflúvio da bacia do rio Capivari com a do Embú-Guaçu, até encontrar a Escarpa da Serra do Mar, decendo até o Rio Branco, pelas vertentes do rio Mambú, seguindo via fluvial até a vila de Itanhaém como coloca Zenha (1977, p. 27): “No trecho que cortava o território de Santo Amaro a vereda para Itanhaém seguiria pelos atuais bairros do Rio Bonito, Bororé, Varginha, Caucaia [Cocaia, atual Novo Horizonte], Ambura (ou Imbiabura) [atual Embura], até o Alto da Serra, nos campos que ali se espriam. Esse percurso atravessava a área onde iria localizar-se a Colonia Alemã, sabendo-se que o caminho por Parelheiros não existia, tendo sido aberto no século XIX pela iniciativa de Henrique Schunck [alemão], pai do fundador de Cipó. Atingindo o pé da Serra o viajante fazia a parte final por via fluvial [Rio Branco-Itanhaém]”.

Assim, podemos dizer que esse caminho seria atualmente o seguinte trajeto, partindo do Largo da Capela do Socorro: Av. do Rio Bonito (antiga estrada do Rio Bonito), Autódromo de Interlagos, Av. Rubens M. de Borba, Av. Jequirituba, Estrada do Cocaia (ou Caucaia), Av. Paulo G. Reimberg (antiga Estrada da Varginha), Estrada Velha da Colônia, Estrada da Vargem Grande e Estrada da Ponte Alta.

Zenha também cita as primeiras sesmarias na região chamada de Caucaia, Ibiambura (Embura) e Taquataquissetiba, datadas de 1640, doadas a Calixto da Mota, Alvaro Rodrigues do Prado, Damião Simões, Manoel Lourenço e Francisco de Paiva (ZENHA, 1977 p. 23), concedidas por Calixto da Mota, Capitão-Mór da Capitania de São Vicente à época, quando sua capital fora transferida para a vila de Conceição de Itanhaém, afim de aproveitar economicamente o trecho que interligava a nova capital ao planalto (Santo Amaro do Ibirapuera) (*ibidem*, p. 28).

Este caminho fora mencionado em “inúmeros documentos da região, referentes a terrenos nas baixas do Capivari, Monos, Claro e Ambura” (*op. cit.*, p. 23). Também por Benedito Calixto em sua obra Capitánias Paulistas, como um caminho que “de Santo Amaro se dirigia a Itanhaém, conhecido por Caminho do Gado” (CALIXTO, 1924, p. 169 *apud*. ZENHA, *op. cit.*).

Outro caminho citado por Zenha, e que também passava pela região do Bororé, seria via fluvial, pelo rio Jurubatuba (ou Grande), partindo da antiga trilha para o mar que ligava São Vicente à São Paulo Piratininga, até Santo Amaro do Ibirapuera.

Uma das evidências de que ocorreram esses caminho foi o achado de uma casa de taipa na antiga estrada de Colônia à Bororé (atual Av. Kayo Okamoto), que foi construída com uma antiga técnica de arquitetura bandeirante que fundamenta-se em camadas de taipa (argila) batidas com um pilão para formar as paredes de sustentação da casa, com ausência de colunas. As paredes apresentam-se de 0,60 m a 1 m de espessura.

Este tipo de construção era típico no cenário colonial paulista, principalmente nos pousos existentes nas antigas rotas, situados em locais estratégicos para que o viajante pudesse suprir-se de necessidades básicas como banho, alimentação e alojamento.

Esta é uma das hipóteses da construção da Casa de Taipa do Colônia (como foi denominada pelos técnicos da SVMA) – foto 7 -, pois poderia ser um pouso no Caminho de Conceição de Itanhaém, ou na ligação desse Caminho com o trajeto fluvial citado por Zenha (1977), que consistia na utilização do rio Jurubatuba para interligar as vilas de Pinheiros e Santo Amaro de Ibirapuera ao caminho que levava à São Vicente.

Outra hipótese possível é a de que esta casa servia de sede de fazenda para algum proprietário de terras existente no local antes da chegada dos colonos, pois Zenha (1950) coloca “Joaquim Machado, proprietário de terras próximas à colônia, soltava seus gados para pastar em terras dos Colonos”.



7. Casa de Taipa de Pilão abandonada, construída no século XIX. Antiga Estrada do Curucutu.

No entanto, a hipótese mais provável é que a construção dessa casa se deu no final do século XIX, por uma família descendente de colonos alemães (os Reimberg). Cujo apelido do chefe da família – seu Periquito – também denominou a casa e a estrada que passava em sua frente, a antiga Estrada do Curucutu (atual Av. Kayo Okamoto).

Atualmente esta casa encontra-se em processo de tombamento pelo Departamento de Patrimônio Histórico da Secretaria da Cultura do município.

5.2 A Colônia Alemã

Apesar de servir de passagem entre o litoral e o planalto, a vasta região situada entre o ribeirão Cocaia e a Escarpa da Serra do Mar, poderia possuir alguns poucos caboclos e indígenas espalhados pelo território, mas somente será ocupada efetivamente com a implantação da Colônia Alemã entre os ribeirões Taquacetuba e Vermelho, numa feição geomorfológica denominada de Cratera da Colônia, um astroblema formado pelo choque de um meteoro a cerca de 35 milhões de anos (BELLENZANI, 2000) que distava seis dias de burro/mula a partir de Santo Amaro (GARANHUNS, 1977).

Esta foi a primeira experiência de implantação de uma colônia no Império brasileiro (RIBEIRO, 1997). É imposta pelo governo imperial à província de São Paulo, onde, através de um aviso redigido pelo Visconde de São Leopoldo, coloca que “na distribuição das terras se escolha as mais salubres” e que se localize “em lugar que constituísse um centro de aproximação entre diversas localidades (num ponto deserto e perdido, para unir, populações separadas)” (Visconde de São Leopoldo, 1827, *apud*. ZENHA, 1950, p. 49). Os Colonos tinham sido recrutados pelo Major Jorge Antonio von Schaffer, fruto de uma nova política brasileira encabeçada pelo ministro do reino, José Bonifácio (RIBEIRO, *op. cit.*; e JOFFILY, 1998), em conjunto com o Imperador Pedro I, e a Imperatriz Amélia de Leuchtenberg (Leopoldina), austríaca. O primeiro que defendia a idéia de substituição do trabalho escravo por assalariado e o surgimento de uma classe média brasileira, além da implantação de novas técnicas agrícolas; e o casal imperial que aspiravam soldados mercenários para combater nas fronteiras com os domínios espanhóis (RIBEIRO, 1997).

Segundo Ribeiro (*op. cit.*), escolhem os alemães como colonos, devido a afinidade com a família da imperatriz e pelo fato de a Alemanha não ser um país unificado e, ainda, não possuir colônias ultramarinas, afastando a possibilidade de uma reivindicação de autonomia dos germânicos em território brasileiro.

O aviso enviado pelo Visconde aos paulistas sugere Franca e Tatuí para receber a colônia, a província pensa em Jujutiba, Itanhaém, São Vicente, Itapeçerica, Mboy (Embú), Itapeva e Paraná, escolhe Itapeçerica da Serra, na região denominada de Quilombo. Os alemães não aceitam, alegam que as terras eram ingratas, estéreis e de difícil acesso, e reivindicam o previsto no contrato de colonização assinado na Alemanha. São mandados a ocuparem as terras de Mboy (Embú) e Carapicuíba, pertencentes à Companhia de Jesus, também recusadas pelos colonos devido a incapacidade de assentamento, pois serviam de moradia a índios e posseiros (RIBEIRO, 1997; e ZENHA, 1950).

Justiniano de Melo Franco, médico paulista que falava alemão e, portanto, nomeado pela província para dirigir a colônia, parte para Santo Amaro a procura de terras devolutas, encontra quatro léguas ao sul, um lugar bem regado entre o Ribeirão Vermelho e a Serra do Mar, algumas ocupadas por Joaquim Machado, onde havia uma picada à Itanhaém, com matos assentados e de boas madeiras. As terras limitavam “com as de propriedade do juiz de paz da paróquia (Joaquim Manoel de Moraes)” (ZENHA, *op. cit.*). O presidente da província ordena ao diretor da colônia que levem os estrangeiros ao local escolhido para apreciação. O diretor da colônia logra aos colônos que assinem o contrato de aceitação do sertão de Itaquaquetuba (ZENHA, 1950; e RIBEIRO, *op. cit.*).

Para a província era condizente o local escolhido pelo diretor, pois se situava a sete léguas da capital – os paulistas temiam um contato mais próximo com o estrangeiro – e encontrava-se num ponto entre as vilas de Santos e São Vicente, por onde se podia rumar por via fluvial, pelos rios Taquacetuba e Grande; Itanhaém (Conceição), ligado por “uma picada (...) por onde consta já ter seguido gado”; e São Paulo e Santo Amaro, pelo mesmo caminho, no sentido oposto.

Segundo o jornal A Gazeta de Santo Amaro (SANTO AMARO, 1975) a escolha da colônia no sertão de Itaquaquetuba levou alguns colonos a abandonarem o acordado com o governo imperial, decidindo abdicar do direito à subsídios, ferramentas, e terra, previstos no contrato assinado na Europa, alegando haver “muito brejo, terreno inundado e estéril”. Migraram para Sorocaba, Tatuí e Penha de França. Porém, alguns ficaram, e sob a liderança dos agrimensores alemães Henrique Dröge, inicialmente, e Teófilo Schmidt - este que viera do Rio de Janeiro a pedido da província para substituir o primeiro - que foi o principal “agitador” da colônia, como fora taxado pelo Dr. Justiniano .

Ribeiro (1977, p. 147) nos coloca que “quando as coisas encaminhavam para uma solução, T. Schmidt afirma que as escolhidas não prestavam e que nacionais cultivavam terras dos colonos”. Também elucida que “Schmidt chamou a atenção para o fato de que determinadas pessoas ricas e poderosas foram propositadamente favorecidas pela escolha do terreno”, pois grande parte das terras não era devoluta e foram indenizadas pelo governo provincial, com os fundos destinados aos colonos, à Joaquim Machado e à Joaquim Manoel de Moraes - juiz de paz de Santo Amaro –que haviam comprado parte das terras pouco antes da implantação da colônia (ZENHA, 1950).

Mesmo após diversas tentativas dos alemães em fazer cumprir o que estava previsto, pois o diretor e a província não permitiam que procuradores dos colonos chegassem ao Imperador, alguns decidem se assentar no local. Porém com pouco sucesso, dos 229 indivíduos (62 famílias) contraentes das terras do Sertão de Itaquaquetuba, em dez anos (1839) somente 157 estavam espalhados por Santo Amaro, em terras fora da Colônia, e em 1847, apenas nove famílias, chegando ao número de quatro famílias três anos depois. Levando Zenha (1950) a dizer que “assim foi a decadência de empreendimento que custou tanto dinheiro e tanto sacrifício. O lugar que deveria transformar-se numa cidade, definiu em tapera com três ou quatro ranchos pobres ao redor de um cemitério”, este conseguido a duras custas, pois grande parte dos imigrantes eram protestantes e não podiam ser enterrados em cemitério católico, tampouco na igreja.

5.3 Os imigrantes

A partir dos alemães, Santo Amaro passa a ser considerado o “celeiro da capital”, sendo o único município da província a produzir batatas, além de fornecer arroz, feijão, milho e mandioca à São Paulo. Também comercializavam no Mercado de São Paulo gado, aves, mucuta (canela e lenha), madeira e carvão.



8. Sra. Vitalina Reimberg (80 anos), descendente de alemães. Antiga Estrada do Curucutu.

Eles fundaram vilas (Cipó e Parelheiros) abriram estradas, como a antiga estrada de Parelheiros (atual Av. Sen. Teotônio Vilela e Av. Sadamu Inoue), que liga o Rio Bonito ao município de Embú-Guaçú, e que possibilitou a ocupação do vasto sertão que a cercava, regado por inúmeros cursos d’água e povoado pela imensa Mata Atlântica.

Porém, Zenha coloca que devido ao descaso do poder público paulista para com a cultura da Colônia Alemã, pois mais da metade era protestante e não possuíam pastor, eram obrigados a frequentar a igreja católica de Santo Amaro, fatos que os levaram a reivindicação de um cemitério e de uma igreja. O primeiro foi construído somente em 1840 (foto 9), juntamente com uma capela; a igreja somente foi substituir a capela em 1910, quando já havia a igreja de Parelheiros, desde 1898 (GARANHUNS, 1995).

Garanhuns coloca que na região de Parelheiros já havia alguns caboclos antes da vinda dos alemães, e o lugar que recebeu este nome devido à ocorrência de diversas corridas de cavalo (parelhas) entre germânicos e brasílicos, era conhecido como Santa Cruz, devido a existência de uma Cruz no local. Um devoto, chamado Amaro Pontes, cedeu terra para a construção da capela após sua volta da Guerra do Paraguai (1864-1870), como pagamento de promessa.

Ainda no século XIX, os alemães povoam as regiões de Gramado, Cipó, Casa Grande e Bororé. Alguns, devido à conhecimentos de ofícios aprendidos na Europa (cirurgiões, sapateiros, ferreiros, etc.), se destacam e vão morar na vila de Santo Amaro ou na capital. Os “colonos que permaneciam nos centros mais povoados conseguem educar seus filhos, fazendo-os aprender a ler e escrever a língua do país. Os da Colônia, entretanto, se viram completamente desprovidos de qualquer auxílio para a educação das crianças (...). As famílias mais cuidadosas procuravam contratar professores” (ZENHA, 1950).

Catarina Klein Schunck, que se instalou no atual bairro de São José, com largos tratos de terra e até escravos, manteve um curso de primeiras letras” (ZENHA, 1950, p. 54). Isto evidencia que os alemães acabaram por aderirem a divisão social em que o Brasil imperial passava – o escravismo – relatos de alguns moradores tradicionais da região colocam que haviam negros que trabalhavam para os alemães como escravos, o que levou a alguns alemães a se misturarem com os negros, como é o caso de José Guilger Helfstein, agricultor, nascido na região do Bororé, descendente de alemães, e casado com uma senhora negra, dona Maria da Silva Helfstein.

Porém a perda cultural foi inevitável, olvidaram práticas agrícolas relativamente adiantadas como o uso do arado, o sistema de alqueire, etc. “Esparramados por uma vasta zona, sitiados por famílias brasileiras, em pouco tempo nêles se processava a perda dos caracteres trazidos” (ZENHA, *op. cit.*, p. 56).



10. Sede de sítio. Ant. Estrada Velha da Colônia, provável Caminho de Conceição de Itanhaem

Mesmo assim, a região apresentou um espírito mais empreendedor, pois os alemães estavam prontos a aderirem ao progresso, e foram os primeiros a proverem-se de luz elétrica, primeiros motoristas de Santo Amaro, abertura de estradas, como a de Parelheiros aberta por Henrique Schunck em meados do século XIX.

A presença primitiva de alemães na região de Santo Amaro, levou outros imigrantes que chegariam ao Brasil no final do século XIX e início do XX, a escolherem esse sítio como morada. Os portugueses montavam granjas de aves e gado; espanhóis (Catalunha) comercializavam roupas femininas; árabes, turcos e judeus, tecidos; russos, húngaros e ingleses eram operários, comerciários e bancários; estadunidenses e alemães para os altos cargos de chefia nas indústrias; japoneses (principalmente depois de 1945) eram agricultores de hortifrutigranjeiros (cinturão verde) onde seus filhos se tornariam profissionais liberais (médicos, dentistas, farmacêuticos, etc.); além dos

italianos que marcaram profundamente a cultura paulistana.

Na Revolução Constitucionalista, foi escalado um destacamento santamarense, e segundo um antigo casal de moradores da região do Bororé, José Antônio Domingues, nascido em 1916 e Amália Guilger Domingues, de 1921,



9. Primeiro cemitério protestante do Brasil. Colônia Paulista. Construído em 1840

diversas pessoas “fugiam” do alistamento e se escondiam nas matas existentes no local. Ele (seu José) tem avó alemã e avô índio, o que demonstra a miscigenação dos alemães com os nativos; ela é descendente de alemães.

Com a Segunda Grande Guerra a Colônia Alemã foi obrigada a mudar seu nome para Colônia Paulista.

5.4 O ‘progresso’ e a represa Billings

A região do Bororé localiza-se em território do antigo município de Santo Amaro, anexado à capital paulistana pelo interventor federal no Estado Armando de Salles Oliveira em 25 de fevereiro de 1935 pelo decreto estadual 6.983 (BERARDI, 1981), rebaixando-a a subprefeitura do município de São Paulo, com o administrador nomeado pelo prefeito da Capital.

“E, assim, Santo Amaro, que durante séculos cuidara de si sem tutelas, passou a integrar à Capital. (...) Incluindo à Capital, uma zona rural vastíssima, com imensa reserva florestal: rios piscosos, caça abundante, veados de campo e de cerrado, onças, lontras e ariranhas, macacos, etc.(...) E, no mesmo ano, em 26 de outubro, se fundava o Centro Autonomista de Santo Amaro [realizando diversas campanhas, alegando] (...) que a extinção de um município é sempre motivada pela sua decadência, o que não se justificava no caso de Santo Amaro, em franco progresso” (BERARDI, *op. cit.*, p. 107).

O progresso citado por Berardi se deu, grande parte, em virtude dos projetos de desenvolvimento da futura metrópole de São Paulo, que levou a empresa canadense The São Paulo Trainway, Light and Power Company Ltd. a construir uma represa no rio Guarapiranga em 1907, para controlar a vazão do rio Tietê e, conseqüentemente, a produção de energia gerada pela Usina Edgar de Souza localizada no mesmo.

A represa de Guarapiranga, como foi chamada, além de sua original função, serviu de lazer aos paulistanos, que construíram chácaras de recreio, clubes (de campo, náuticos, de golfe, etc.), sendo chamada de “Primeiro Passeio do Paulistano no início do século XX”, por Berardi.

Este progresso também condisse para que essa empresa canadense construísse uma linha de bonde em 1900 ligando a capital à Santo Amaro, substituindo a antiga estrada de ferro da companhia de Trens e Carris de Ferro São Paulo–Santo Amaro, construída pelo Engenheiro Alberto Khulman, em 1886, e que foi servida pelo casal imperial brasileiro quando de vossa visita ao município de Santo Amaro no mesmo ano (TORRES, 1977). Os lucros da ferrovia vinham do transporte de madeiras, carvão e gêneros alimentícios, pois Santo Amaro era o principal fornecedor destes produtos à Capital.

A linha de bonde, que fez surgir diversos bairros em seu entorno como V. Clementino, Indianópolis, Campo Belo, V. Cordeiro, Jardim Petrópolis, Moema, Brooklin Paulista e Alto da Boa Vista, foi expandida até o bairro do Socorro, após a construção da represa de Guarapiranga, e foi o último bonde a ser desativado no município de São Paulo, tendo sua viagem final em 1968 (BARARDI, *op. cit.*).

Outra obra relevante construída pela “Light” na região do antigo município de Santo Amaro foi o audacioso “Projeto da Serra do Mar”, que revolucionou a engenharia da época, levando seu idealizador e executor, o Engenheiro estadunidense Asa White Kenney Billings, funcionário da empresa canadense, a receber o maior prêmio internacional na categoria de seu tempo (MORAES, 1994).

Este engenheiro “planejou represar os rios Jurubatuba e Bororé, afluentes do Pinheiros, formando um outro lago: essas águas seriam lançadas a 740 metros de altura sobre turbinas da Usina de Cubatão [Henry Borden, prevista no projeto], que iria suprir São Paulo da energia que faltava. A estas águas se acrescentaram as do reservatório do Guarapiranga, e as do próprio Rio Pinheiros, impulsionadas em sentido inverso [através das usinas elevatórias de Traição e de Pedreira] por uma canal, [retelinização do rio Pinheiros]” (BERARDI, 1981, p. 100).

As obras do projeto foram iniciadas em 1926, e surgiu em virtude do: crescente aumento do consumo de energia elétrica em São Paulo cerca de 25% de 1913 a 1923; da grande seca ocorrida na região da capital paulista em 1924; e a crise elétrica de 1925, onde 70% da energia elétrica de São Paulo fora cortada; além das constantes inundações de verão que os rios Tietê e Pinheiros apresentavam e que impossibilitavam o crescimento da cidade na direção de suas várzeas (MORAES, 1994).

Algumas críticas houve à época, como a do Engenheiro Saturnino R. de Brito em 1926, citadas por Andrade, 1991 (*apud.* MORAES, *op. cit.*), entre elas estavam:

- Prejuízo à navegação existente [à época] no Tietê;
- Prejuízo à autodepuração dos esgotos nos rios principais [como exemplo vemos que em 1993 o rio Pinheiros, que no início do século XX era um rio pouco poluído, devido, inclusive, a presença de poucas indústrias e população rural, passou a ser mais poluído que o Tietê no final do século. Segundo relatório da qualidade da água emitido pela CETESB, enquanto o Pinheiros (amostra retirada a jusante da Elevatória de Pedreira) apresentou 63% do período em péssimas condições, e 37 % em ruim, o rio Tietê, na altura da ponte dos remédios, apresentou apenas 27% do tempo em condições péssimas e 68% em ruins, chegando até a apresentar, em 5% do período (ano de 1993), em condições aceitáveis (CETESB, 1994, p. 34)]; e
- Baixa capacidade de bombear enchentes.

Porém a empresa empreendedora argumentava além do já exposto aqui que a represa traria progresso tanto à região como a cidade de São Paulo,



11. Templo Budista. Colonização extremo-oriental. Cabeceira do ribeirão Cocaia.

Assim, diversas são as modificações no espaço que possibilitaram o avanço urbano-industrial à região de Santo Amaro. A construção da Auto-Estrada (atual Avenida) Washington Luiz em 1928, interligando à capital às áreas das represas, faz surgir residências de alto padrão ao longo da ‘Estrada de Rodagem’, pois era própria para o tráfego de automóveis, símbolo do progresso e da modernidade. Aparecem balneários nas margens das represas. E é construído o Aeroporto de Congonhas: “Época de Ouro à Santo Amaro” como Berardi (1981) a adjetiva, dizendo que “Santo Amaro estava vendo chegar o progresso” (BERARDI, 1981, p. 101). Outras obras como o Autódromo de Interlagos e o bairro jardim de mesmo nome, vieram logo em seguida, em 1930 (PONCIANO, 2001).

5.5 A industrialização e o crescimento urbano

O decreto estadual que anexou o município de Santo Amaro à Capital do Estado considerava que o motivo pelo qual se deu tal decisão fora em virtude do plano urbanístico da Capital que planejava construir um de seus mais atraentes lugares de recreio, com criação de hotéis, estabelecimentos balneários, cassinos, melhoria dos meios de comunicação. Além do projeto de industrialização da região, aproveitando tanto as facilidades de comunicação (marginais e ferrovias previstas na construção do canal do rio Pinheiros), como a geração de energia elétrica e abundância d’água; tanto que levou o industrial Francisco Matarazzo a montar um loteamento industrial no bairro de Jurubatuba.

O plano urbano de crescimento da capital via em Santo Amaro uma ótima possibilidade de abrigar indústrias (linha férrea, represas, energia elétrica e água) e residências operárias, além de bairros de alta classe, fato também presente na Zona Leste, porém com menores atrativos. Santo Amaro também apresentava uma geomorfologia que possibilitava um fácil crescimento urbano (excluindo as áreas de mananciais), pois “favorecido pelo terreno tabular, o traçado das novas ruas era uniforme, entremeadado de praças, com quarteirões retangulares” (BERARDI, 1981, p. 114), além do que o “vale do rio Pinheiros divide, no sul de Santo Amaro uma grande zona rural (...) que está na direção das Escarpas da Serra do Mar, e poderá servir no futuro como elemento de ligação entre São Paulo e o litoral. [Em 1969] falava-se (...) na abertura de um caminho para o litoral, ligando Mário Alves (Cipó) a Itanhaém” (*op. cit.*).

Imigrantes do leste-europeu viriam para trabalhar como operários nas fábricas que surgiam. Estadunidenses e alemães ocupariam altos cargos de chefia nas multinacionais.

Em 1957 é concluído o ramal ferroviário da antiga Estrada de Ferro Sorocabana, então FEPASA, que interligava a linha Júlio Prestes-Mairinque com a Santos-Mairinque, a partir da estação Osasco da primeira com a Evangelista de Souza da segunda, passando pelo canal do rio Pinheiros, Interlagos, Grajaú, Itaim, Colônia Paulista e Barragem (Krucutu), ou seja, cortando todo o sertão santamarense ao meio. Este ramal, além do transporte de cargas, passa a circular duas linhas de passageiros, uma partindo de Osasco a Jurubatuba, que é expandida até Evangelista de Souza no período da década de 1970, sendo extinta na mesma década, e depois retomada a expansão, porém agora até a região de Casa Grande (estação Varginha), que é desativada em 2000. E outra partindo da Barra Funda até Santos, que circula nas décadas de 1970 e 1980.

“A intensificação da industrialização aumentou a necessidade de mão-de-obra que foi atendida pela aceleração de fluxos migratórios. O aumento populacional pressionou a demanda por maior oferta de habitação (...) [e] no processo de industrialização de São Paulo, o problema de moradia da população trabalhadora até 1930 era equacionada pelas próprias empresas, que construíram as ‘vilas operárias’ próximas às unidades de produção, alugando-as ou as vendendo aos trabalhadores. Os custos de terrenos e de construção eram baixos, tornando compensatória essa solução do problema. Entretanto, com o aumento da industrialização e conseqüente aumento do número de trabalhadores, essa tendência de solução do problema de habitação foi abandonada, transferindo-se para o Estado a responsabilidade em oferecer serviços básicos, como habitação e transporte” (MIRANDA, 2002, p. 24).

Miranda ainda coloca que “o poder público só mais tarde vai se munir de instrumentos legais para responder às novas necessidades, deixando que os interesses da especulação imobiliária determinassem a localização de moradia da população trabalhadora, acentuando-se, no delineamento do traçado urbano, o desordenamento no uso do solo”. Colocando o poder público a serviço dos especuladores imobiliários, pois após a criação dos loteamentos, regulares ou não, o Estado se via obrigado a prover o bairro de infra-estrutura básica urbana, prevista em constituição: água, luz e transporte.

A inexistência de grandes espaços em áreas urbanas acabou por tomar os terrenos dos caipiras alemães, de solo esgotado por roças rudimentares. Lotear suas propriedades foi a saída vista pelos proprietários de terra, pois “o aumento de impostos territoriais veio encarecer as grandes propriedades. A solução foi dividir as chácaras e sítios em loteamentos, dando lugar ao aparecimento de ‘vilas’, ‘jardins’, ‘parques’ e etc.” (BERARDI, 1981, p. 114).

Fernando Henrique Cardoso coloca que “a especulação imobiliária (...) adotou um método próprio para parcelar a terra da cidade. Tal método consistia no seguinte: o novo loteamento nunca era feito em continuidade imediata ao anterior, já provido de serviços públicos. Ao contrário, entre o novo loteamento e o último já equipado, deixava-se uma área de terra vazia, sem lotear. Completado o novo loteamento, a linha de ônibus passava pela área não loteada, trazendo-lhe mediata valorização. O mesmo ocorreria com os demais serviços públicos (...). Dessa forma, transferia-se para o valor da



12. Loteamento irregular se expandindo entre a mata.
Jd. Noronha

terra, modo direto e geralmente antecipado, a benfeitoria pública. Ainda hoje, sempre que se chegue a um centro secundário da cidade – de Santo Amaro à Penha, indistintamente – e se continue em direção à periferia, o processo é visível: antes de cada loteamento alcançado, existe uma área vazia” (CARDOSO, F. H., 1973 *apud*. MIRANDA, 2002, p. 26).

“Em busca de alojamento barato, uma população bastante numerosa escolheu Santo Amaro para residir. A possibilidade de encontrar aluguéis mais baixos ou até mesmo casa própria, com algum sacrifício, surgia com os numerosíssimos loteamentos” (BERARDI, 1981)

Assim, o aspecto tipicamente rural e caipira tanto da vila de Santo Amaro como de seu sertão vai dando lugar para o crescimento da grande mancha urbana metropolitana paulista.

5.6 Os migrantes

“Como centro dinâmico do país e capital de Estado que concentrava 35,6% da Renda Interna do Brasil em 1969, São Paulo encontrava à frente de um processo de industrialização acelerada, transformando-se num vasto conglomerado populacional de aproximadamente 11 milhões de habitantes, dos quais 96% vivendo em área urbana (projeção feita para 1975)” (MIRANDA, 2002, p. 23).

Como vimos o desenvolvimento industrial da região de Santo Amaro, principalmente a partir da década de 1960, necessitou de uma grande massa de operários para movimentar suas máquinas, assim, muitos migrantes advindos, majoritariamente, do nordeste brasileiro e norte de Minas Gerais, começaram a povoar a região.

“Surtem e expandem-se os bairros ‘periféricos’ que, juntamente com cortiços e favelas alojam a população trabalhadora, concentrando a pobreza da cidade e de seus habitantes” (*op. cit.*, p. 24).

Eles ocuparam inicialmente, na Zona Sul, as regiões de Cidade Adhemar, Campo Limpo e Jardim São Luiz, preocupando o movimento ambientalista e o poder público da época, este que publicou a Lei estadual n.º 1.172/76, de Proteção aos Mananciais da Região Metropolitana de São Paulo (SÃO PAULO, 1976), com o intuito de proteger a região das represas pois a Guarapiranga já estava sendo utilizada para fins de abastecimento, e uma ocupação de suas cabeceiras poderia comprometer a qualidade e a recarga da mesma, pois uma incipiente ocupação já era presenciada. Esta foi a primeira vez na legislação brasileira que controlava os “recursos hídricos utilizando o controle de uso e ocupação do solo” (MIRANDA, 2002, p. 27).

Assim, as regiões do Jardim Ângela, Pedreira, Grajaú e Parelheiros ficaram sob proteção dessa legislação. Porém, devido a ineficiência dos órgãos fiscalizadores do próprio Estado, não tiveram muito efeito, pelo contrário, as terras eram desvalorizadas no mercado imobiliário, facilitando o jogo dos especuladores, que compravam a terra a preços reduzidos e abriam loteamentos ‘clandestinos’, pois não estavam sob as normas da “Lei dos Mananciais” e que eram vendidos a preços populares aos trabalhadores de baixa renda.

Segundo Sócrates *et alli.* (*apud*. MIRANDA, 2002, p. 27) “a política dos governadores com relação à questão do meio ambiente e particularmente dos mananciais é oscilante, ora correspondendo às expectativas dos preservacionistas ora inclinando-se a interesses de grupos definidos como das grandes construtoras e dos especuladores imobiliários”.

“A desvalorização crescente do valor da terra, a baixa renda dos trabalhadores, a necessidade de se fixar próximo às áreas de concentração de empregos e as dificuldades, e mesmo omissão, quanto às políticas de fiscalização com certa conivência, por parte dos órgãos públicos, tiveram como efeito a expansão trágica (...) dos loteamentos clandestinos e de favelas, localizadas, em grande parte, nas áreas de mananciais” (MIRANDA, *op. cit.*, p. 29).

Para Raquel Rolnik (*apud*. PAIVA, 2000) aquilo que num primeiro olhar avaliamos como desordem urbana ao presenciarmos o processo intenso de favelização, carências em infra-estrutura e equipamentos, etc. tem origem, na realidade, numa ordem urbanística, cujo cerne reside num pacto territorial da cidade.

Presenciamos, portanto, um processo de produção política da sociedade, que segundo José de Souza Martins “incorpora a reprodução das relações sociais engendradas pelo padrão de desenvolvimento capitalista na medida em que é conduzido por políticas públicas. A cidade passa a realizar-se cada vez mais pelo valor-de-troca, tornando-se produto. Criam-se tensões e contradições neste processo, na medida em que ela também é valor-de-uso e portanto, obra” (MARTINS, J. S. *apud*. PAIVA, 2000 p. 28).

Apesar de grande parte das ocupações serem desordenadas temos alguns exemplos de bairros ordenados e que pouco agridem a paisagem e o meio ambiente, um deles é o Shangri-lá, situado no final da Av. Dona Belmira Marin, junto à primeira balsa, que possui áreas verdes e praças protegendo cabeceiras de drenagem e várzeas, suas ruas não são asfaltadas, porem cascalhadas, e os lotes não são totalmente impermeabilizados. Outro exemplo, porém que não se encontra na região estudada, é o Jardim Pinheiros, no Município de São Bernardo do Campo, situado próximo à represa Billings, este bairro iniciou-se indevidamente após a publicação das Leis de Mananciais porém, após a conscientização dos moradores, passou a promover um paisagismo mais ecológico, inclusive no calçamento de ruas e passeios, tal qual no tratamento de seus efluentes líquidos e direcionamento adequado dos resíduos sólidos (coleta seletiva, etc.). Estes São alguns exemplos de ‘Bairros Ecológicos’ que podem ser utilizados como base para o paisagismo de outros com uso das terras e ocupações desordenadas.

(...)



13. Loteamento irregular. Jd. Noronha

BIBLIOGRAFIA

- ADASHI, P. P. *Proposta de um Paisagismo Ambiental para o Condomínio Vargem Grande localizado no Astroblema da Cratera de Colônia*. Trabalho de Graduação Individual – FAU-USP. São Paulo, 2003.
- BELLENZANI, M. L. R. *A APA Municipal do Capivari-Monos como estratégia de proteção aos mananciais da Região Metropolitana de São Paulo*. Mestrado - PROCAM-USP. São Paulo, 2000.
- BERARDI, M. H. P. *Santo Amaro*. 2.^a ed. In História dos bairros de São Paulo. São Paulo: Secretaria Municipal de Educação e Cultura, 1981.
- BRASIL. *Subsídios à elaboração da Agenda 21 brasileira: Cidades Sustentáveis*. Brasília: Ministério do Meio Ambiente, 2000.
- _____. *Agenda 21 brasileira*. Brasília: Ministério do Meio Ambiente, 2002.
- CAPOBIANCO, J. P. R. *Diagnóstico sócioambiental participativo preliminar da Bacia do Guarapiranga*. São Paulo: Instituto Sócioambiental, 1998.
- CAPOBIANCO, J. P. R. & WHATELY, M. *Billings 2000: Ameaças e perspectivas para o maior reservatório de água da Região Metropolitana de São Paulo*. São Paulo: Instituto Socioambiental, 2000.
- CETESB - COMPANHIA DE TECNOLOGIA DE SANEAMENTO AMBIENTAL DO ESTADO DE SÃO PAULO. *Relatório de qualidade das águas interiores do Estado de São Paulo – 1993*. São Paulo: CETESB, 1994.
- GARANHUNS, V. *Capela do Socorro, a história que o povo conta*. Itapecerica da Serra: Publicação independente, 1995.
- JOFFILY, B. *Isto é: Brasil quinhentos anos*. Atlas Histórico. São Paulo: Três, 1998.
- MIRANDA, M. E. *Meio ambiente e habitação popular: O caso do Cantinho do Céu*. Doutorado - Departamento de Geografia, FFLCH-USP. São Paulo, 2002.
- MORAES, P. R. *A península do Riacho Grande: Uma abordagem geográfica na análise ambiental*. Mestrado - Departamento de Geografia, FFLCH-USP. São Paulo, 1994.
- PAIVA, O. C. *Caminhos Cruzados: A migração para São Paulo e os dilemas da construção do Brasil moderno nos anos 1930 a 1950*. Doutorado - Departamento de História, FFLCH-USP. São Paulo, 2000.
- PETRONE, P. *Aldeamentos Paulistas*. São Paulo: EDUSP, 1995.
- PONCIANO, L. *Bairros Paulistanos de A a Z*. 2.^a edição. São Paulo: SENAC, 2001.
- RIBEIRO, E. M. *A política de imigração no 1.º reinado: os núcleos coloniais de Itapecerica e Santo Amaro*. Mestrado - Departamento de História, FFLCH-USP. São Paulo, 1997.
- SANTO AMARO, A Gazeta de. *Comemoração ao sesquicentenário da colônia alemã de Santo Amaro*. Santo Amaro, 1975.
- SANTOS, M. *Manual de Geografia Urbana*. São Paulo: HUCITEC, 1989.
- SÃO PAULO (Estado). *Lei Estadual n.º 1.172/76*. São Paulo, 1976.
- SÃO PAULO (município). *Atlas Ambiental do Município de São Paulo*. São Paulo: SVMA - SEMPLA, 2002.
- _____. *Minuta do Projeto de Lei do Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo 2002*. São Paulo, 2002.
- _____. *Proposta de ecoturismo para a região de Evangelista de Souza na APA Capivari-Monos*. São Paulo: SVMA, 2001.
- TORRES, M. C. T. M. *Ibirapuera*. In História dos bairros de São Paulo. São Paulo: Secretaria Municipal de Cultura, 1977
- UNESCO BRASIL. *O Ecomercado de Trabalho na Reserva da Biosfera do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo: Definição e Aplicabilidade*. Série Meio Ambiente e Desenvolvimento. Brasília, 2000.
- ZENHA, E. *A Colônia Alemã de Santo Amaro: sua instalação em 1829*. São Paulo, Departamento Municipal de Cultura, 1950.
- ZENHA, E. *A Vila de Santo Amaro*. São Paulo: Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo, 1977.