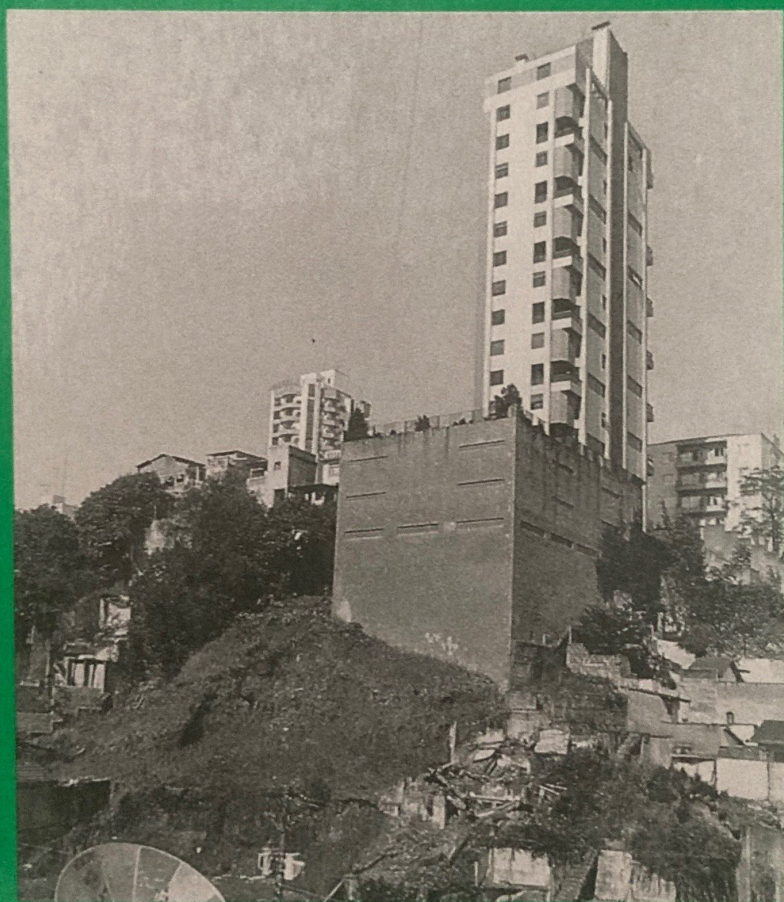


ESPAÇO & DEBATES

37



CIDADE BRASILEIRA,
SÉCULO XX

SUMÁRIO

5	Editorial
6	Artigos Resumos/Abstracts
10	Os donos da terra carioca - alguns estudos de caso <i>Fania Fridman</i>
19	O papel da iniciativa privada na formação da periferia paulistana <i>Maria Ruth Amaral de Sampaio</i>
34	Reconstruindo uma história esquecida: origem e expansão inicial das favelas do Rio de Janeiro <i>Mauricio de Almeida Abreu</i>
47	A romantização e a erradicação do mocambo, ou de como a casa popular ganha nome. Recife, década de 1930 <i>José Tavares Correia de Lira</i>
61	Edifícios altos no Brasil <i>Sylvia Ficher</i>
77	Planejamento urbano no Brasil: paradigmas e experiências <i>Luiz César de Queiroz Ribeiro e</i> <i>Adauto Lucio Cardoso</i>
90	Louis-Joseph Lebreton e a pesquisa urbano-regional no Brasil Crônicas tardias ou história prematura <i>Celso Monteiro Lamparelli</i>
100	Reforma urbana nos limites da modernização <i>Ana Clara Torres Ribeiro</i>
107	Resenhas
113	Comunicações
120	Índice remissivo E&D

O papel da iniciativa privada na formação da periferia paulistana

Maria Ruth Amaral de Sampaio

A cidade de São Paulo hoje é o centro de uma das maiores áreas metropolitanas da América Latina, só suplantada pela área metropolitana da Cidade do México. A formação desse imenso e complexo espaço urbano, os principais agentes envolvidos na sua formação, destacando-se o papel da iniciativa privada, especialmente a ação dos loteadores, que agiram à vontade, de acordo com seus interesses, o papel secundário que teve o poder público no desenvolvimento urbano da metrópole e algumas das conseqüências desse fenômeno para a população moradora nessa área, serão objeto deste texto.

Consideramos a metropolização como um processo social característico do mundo contemporâneo, segundo o qual um conjunto de aglomerações urbanas desenvolve entre si relações tais que passam a constituir um sistema, para o conjunto do sistema social, maior do que a simples soma de suas partes.¹

Pretendemos analisar como os empresários imobiliários atuaram nesse processo, desde a virada do século, incentivados pelo poder público, que já nessa época não só delegava à iniciativa privada as providências relacionadas à ocupação do espaço urbano, como manifestava a intenção de "segregar" a população trabalhadora em áreas distantes do núcleo central da cidade.

A instabilidade das atividades ligadas à cultura do café e os percalços que os industriais enfrentavam com a concorrência estrangeira e com as oscilações das políticas cambial, monetária e fiscal, levava-os a aplicação de capital em imóveis, que era segura e isenta de riscos. A existência de vínculos entre dirigentes e acionistas de empresas diversas, constatada já nas últimas décadas do século passado, fez com que empresários com os mais variados perfis se dedicassem seja a especulação de terrenos, seja a negócios com material de construção ou construção de casas de aluguel. Comerciantes, fazendeiros, industriais, banqueiros, políticos, "capitalistas" aplicavam seus excedentes em atividades imobiliárias.

A ação desses loteadores acompanhou os vetores que nortearam a expansão urbana; primeiro as ferrovias, mais tarde as rodovias, quase sempre a indús-

tria, embora esta última não tenha estado necessariamente presente onde surgiram loteamentos. A terra foi também parcelada para atender populações de baixa renda atraídas pelas condições de venda desses lotes precários, longe de tudo, inclusive de locais de emprego, desprovidos de infra-estrutura, mas que podiam ser pagos em módicas prestações durante longos anos.

O empresário de ônibus foi parceiro imprescindível nesse esquema. Mais uma vez a iniciativa privada esteve presente na constituição da metrópole paulistana.

O crescimento da cidade de São Paulo e a formação da área metropolitana

A cidade de São Paulo começou a crescer de forma acelerada na virada do século, quando, sob o impulso da cultura do café e em decorrência da abolição da escravatura, foi importada, em grande escala, mão-de-obra livre que foi em parte responsável pelo primeiro grande sopro renovador na cidade. O imigrante é considerado o grande elemento dinamizador da sociedade do Brasil republicano. Junto com a imigração subvencionada pelo Estado, com o objetivo de fornecer mão-de-obra para a agricultura, chegam também imigrantes avulsos, que procuram as cidades, especialmente São Paulo. Datam dessa época, as duas últimas décadas do século XIX, o surgimento das primeiras fábricas na cidade, ao mesmo tempo que se tornou sentida e visível a inadequação do núcleo colonial que já não mais atendia às novas necessidades urbanas da cidade que tinha aumentado quase quatro vezes sua população no curto espaço de 10 anos, passando de 64.934 habitantes em 1890 a 239.820 em 1900.²

Em 1893, a Comissão que examinou e inspecionou, em decorrência de epidemias, as habitações operárias e cortiços no Distrito de Santa Efigênia,³ já lembrava "que em torno da cidade de São Paulo, num raio de 10 a 15 km" não faltavam lugares preenchendo requisitos para alojar a população que se aglomerava nas habitações insalubres da cidade:

sugeria que se "as vias férreas que irradiam desta capital duplicassem suas linhas, ou, pelo menos, multiplicassem os desvios até a distância de 15 km, ainda que para isso concorresse o Estado com um auxílio qualquer, as vias operárias surgiriam pouco a pouco ao longo dessas linhas, talvez sem maior auxílio dos cofres públicos."

O Relatório lembra, entre outros, "dos terrenos vizinhos da estação de Pirituba, dos terrenos altos que limitam a várzea do Tamanduateí, dos campos para além do Ipiranga, de São Caetano, e até da estação de São Bernardo, servidos pela via inglesa, dos lados da Penha, nos campos do Aricanduva e do Tatuapé, dos terrenos ainda baldios da proximidade das estações ou paradas da linha férrea do Norte, e aqueles mais distantes, na estação de São Miguel, os terrenos altos ao longo da linha férrea de Santo Amaro, os da várzea do rio Pinheiros, onde há ainda grandes trechos devolutos, todos perfeitamente aproveitáveis para a construção de vilas operárias..."

A participação da iniciativa privada era sugerida pela Comissão, facilitando-se a "organização de empresas destinadas a construir vilas e habitações operárias, mediante favores que o Congresso do Estado conceder". Esses favores significavam desde a desapropriação de terrenos municipais, isenção de todos os direitos municipais e estaduais sobre os prédios construídos, garantia de renda de 10% sobre a quantia orçada e efetivamente despendida com a construção, além do privilégio da concessão de transporte "por ônibus ou diligências se não for possível a concessão de linha de bonde desde o centro da cidade até a sede da vila operária."

Encontramos nesse documento as diretrizes do que viria a ocorrer na evolução da ocupação do espaço urbano de São Paulo: a extensão da cidade em direção à periferia e aos municípios vizinhos, a tendência à expulsão da população trabalhadora da região central, sua segregação espacial em áreas mais distantes do núcleo central da cidade, e a delegação à iniciativa privada das providências relacionadas à ocupação do solo urbano, principalmente no que diz respeito aos setores habitacionais e de transportes. O poder público tem a incumbência de facilitar a ação da iniciativa privada através da concessão de incentivos diversos.

Na virada do século e nas duas primeiras décadas, a habitação popular concentrava-se em alguns setores centrais da cidade, em bairros vizinhos ao centro e em outros que tinham se formado ao redor dos antigos caminhos de saída da cidade; localizava-se também nas vizinhanças das fábricas, que se instalaram próximas às paradas das linhas férreas da São Paulo Railway, Sorocabana, Central do Brasil, ao longo das várzeas ribeirinhas, onde os terrenos eram mais baratos, e de algumas linhas de bonde. As inúmeras chácaras que envolviam o cen-

tro antigo foram sendo gradativamente loteadas, dando origem aos bairros.

A estrada de ferro São Paulo Railway, inaugurada em 1867, a Central do Brasil e a Sorocabana desempenharam papel importante no direcionamento da ocupação urbana dando origem ao crescimento de bairros populares em torno de suas paradas dentro da área do município de São Paulo. A empresa canadense "The São Paulo Tramway and Power Company", responsável pela instalação de linhas de bondes elétricos na cidade de São Paulo, através de um contrato de 40 anos a partir de 1901, também contribuiu para o direcionamento e adensamento da ocupação ao longo de suas linhas; antes dela, em 1894, o Tramway da Cantareira, implantado para a construção da adutora, assim como o Tramway de Santo Amaro também foram indutores da urbanização nessas regiões.

A forma dominante de morar da população paulistana era a casa de aluguel; em 1920, apenas 19,2% dos habitantes viviam em casas próprias.⁴

A escassez de habitações era uma realidade e o aluguel de imóveis era um filão invejável. As vilas operárias, os quarteirões de casas semelhantes feitas por um mesmo empreendedor, povoaram os mais variados bairros de São Paulo.

A aplicação de capital em casas de aluguel era considerada segura, isenta de riscos. A atividade agrícola do fazendeiro de café, apesar de bastante lucrativa, era irregular e estava sujeita não só às oscilações do preço do produto no mercado mundial, às variações das taxas de câmbio, mas também às transformações meteorológicas. A instabilidade os convidava a aplicar seus lucros em atividades diversas. Os industriais, por sua vez, também sofriam os percalços da política cambial, monetária e fiscal, além da concorrência dos produtos estrangeiros. A ideia de diversificar as aplicações de capital, aliada à lucratividade do setor imobiliário, levou os mais diversos empreendedores, inclusive industriais, a aplicar seus excedentes em atividades imobiliárias, através da abertura de loteamentos e construção de casas de aluguel, aplicações estas que além de vantajosas eram seguras.

Os incentivos propostos pelo governo, já nos primeiros anos da República, haviam entusiasmado capitalistas a dedicarem-se a empreendimentos imobiliários. Na época do encilhamento, entre 1889 e 1891, a dinamização da economia teve como consequência intensa atividade nos ramos imobiliário e de construção civil. Nesses dois anos, 14 companhias dedicadas à construção civil iniciaram suas atividades na cidade, além da constituição de sete imobiliárias e quatro empreendimentos ligados à produção de material de construção, como cerâmica, telhas e tijolos. A maioria desses empresários estava ligada a dois ou mais empreendimentos, en-

volvendo principalmente especulação com terrenos, além de comércio de materiais de construção, serriarias, olarias. Apareciam nos registros como capitalistas, comerciantes, negociantes e industriais, sendo rara a menção de fazendeiro; a análise dos nomes envolvidos esclareceu que muitos desempenhavam todas essas atividades ao mesmo tempo, acrescidas muitas vezes de cargos públicos, como deputado, senador e até presidente de província.⁵

Esse fato já tinha sido observado em estudo feito sobre a Vila Economizadora,⁶ construída pela Mútua Economizadora Paulista, mostrando que a classe dominante, que elaborava as leis que previam isenções e incentivos para aqueles que construíam casas populares destinadas ao aluguel, era a mesma classe que dirigia as mútuas. A ação das mútuas, companhias de capital aberto que reuniam acionistas com a finalidade de investir na construção de casas para aluguel, entre as quais destacaram-se, além da Economizadora, a Brasil, a União Mútua e a Cooperativa Construtora Predial, deixou sua marca na cidade no período do encilhamento e nos primeiros anos do século. Através da aquisição de terrenos distantes do centro por preços irrisórios, as mútuas construíam casas e as alugavam aos operários especializados, que tinham poder aquisitivo para alugar essas casas. Os demais, sem qualificação, que constituíam o grande contingente de mão-de-obra, permaneciam nos cortiços infectos e insalubres da cidade.

A medida que a população ia aumentando, as atividades econômicas diversificavam-se. A atividade industrial que, desde 1880, começa a aparecer com estabelecimentos de maior porte, ao lado de muitas pequenas fábricas artesanais, passa a ser também elemento característico da cidade.

Não houve, nas três primeiras décadas deste século, uma ruptura entre o setor industrial que gradualmente se desenvolvia e o setor agrícola de exportação; ambos se complementavam, "houve uma unidade entre o café e a indústria".⁷ É fora de dúvida que, na sua origem, a grande expansão urbana de São Paulo teve fortes vínculos com a atividade cafeeira. Mas, é necessário ressaltar, como fazem inúmeros estudiosos, dentre os quais destacamos Flávio Saes⁸ e Paul Singer,⁹ que a sobrevivência da cidade, uma vez instalada a indústria, passa a depender fundamentalmente dela. F. Saes, entretanto, procurando evitar uma visão dicotômica, usual no estudo da economia paulista até 1930, de que nela só haveria lugar para café e indústria, mostra que "São Paulo, antes de ser um núcleo industrial, já era um centro administrativo, comercial e financeiro que dá suporte a outras atividades urbanas, como serviços de utilidade pública, atividade imobiliária e indústria da construção".

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

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

O poder público, através da Câmara Municipal, pretendendo disciplinar as atividades dos especuladores imobiliários e impedir a proliferação de cortiços voltados para pátios ou ruas internas, já nos primeiros anos do século só admitia "construções de casas voltadas diretamente para a rua pública". É a época em que se disseminam na cidade fileiras de casas térreas e sobrados destinados ao aluguel, apontados pela imprensa operária, tanto no começo como no fim da década de 10, como "o brutal regime do inquilinato" e a "tirania da propriedade privada".

A paisagem desses bairros populares é objeto de inúmeras descrições: "a segunda década do século foi marcada pela construção de vilas operárias e bastava andar-se pelas ruas do Bom Retiro, do Brás, da Moóca, do Belenzinho, para encontrarmos a rede de vilas construídas, tanto por particulares como por empreendedores industriais."¹⁰ Não eram só vilas mas fileiras de casas, "pequenas habitações quase sempre térreas e sem jardim, geralmente geminadas, mais ou menos iguais. No meio delas surgia de vez em quando a fábrica, ou então pequenas oficinas e fabriquetas... As fábricas maiores se destacavam quando não pelas chaminés, pela grande extensão de suas fachadas e seu amplo portão de entrada." A ferrovia acrescentava novos elementos a esta paisagem: as passagens de nível, com suas porteiras e periódicos estrangulamentos de tráfego, as estações e os respectivos pátios de manobras, sempre movimentados e barulhentos, os grandes armazéns de mercadorias, alinhados ao longo das vias férreas; as ruas de traçado irregular, que muitas vezes não tinham saída.¹¹

A classe alta, por sua vez, seguia sua trajetória passando pelos bairros dotados de melhoramentos públicos como Campos Elísios, Higienópolis, Avenida Paulista, enquanto a classe média, fascinada, ia seguindo esses movimentos, instalando-se em áreas próximas a essas localidades, como nas ruas próximas em ambos os lados do espigão da Paulista.

Entre 1900 e 1920, a população de São Paulo passa de 239.820 habitantes a 579.033. Durante a administração do prefeito Pires do Rio (1926/30), várias obras foram efetuadas para adequar a cidade a esse crescimento populacional: entre elas Arthur Saboya destaca a ligação Araçá - Vila Pompéia, que fez com que "bairros vizinhos, mas que se tornavam tão distantes, pela ausência de comunicações diretas, acham-se hoje entrelaçados por essa nova via pública. Os serviços de pavimentação da cidade tiveram enorme incremento, tendo até sido adquirida a pedra Rio Grande, para os serviços de calçamento. Para o fornecimento de paralelepípedos, foi adquirida a

pedreira de Cotia; o porto de areia e pedregulho do Canindé, instalação auxiliar desses trabalhos, forneceu 55 mil metros cúbicos de material."¹²

A iniciativa privada, os loteadores e os empresários de ônibus

Entre os loteamentos iniciados na segunda década do século, destaca-se o realizado em 1912, pela família de fazendeiros Paes de Barros, a Companhia Imobiliária Parque da Moóca, com a finalidade de arruar o Sítio das Pedrinhas, com área de 166 alqueires. As vendas de alguns lotes são iniciadas no trecho nas vizinhanças da atual rua Paes de Barros. Em 1920/21, o controle acionário da Companhia passa a Anésio Amaral, também fazendeiro, vice-presidente e grande acionista do Banco Comércio e Indústria de São Paulo, que dá maior impulso ao empreendimento, principalmente com a instalação de ramal ferroviário, conseguido junto à São Paulo Railway, e delimitação de uma área para uso industrial.¹³ Continuava a ser freqüente, como já tinha sido observado na virada do século, a existência de vínculos entre dirigentes e acionistas de empresas diversas. A Companhia Paulista de Estradas de Ferro, por exemplo, tinha, entre seus acionistas, dirigentes de outras empresas de relevo na economia paulista, como o Banco Comércio e Indústria. Em 1925, Anésio Amaral vende, a vista, duas grandes glebas para a Ford e a Esso do Brasil, na atual av. Presidente Wilson. Outros grupos industriais, como o Moinho São Bento, Irmãos Jafet, Companhia Brasileira de Fumo em Folha, The Caloric Company, além de inúmeras companhias de armazéns gerais, como a Brasileira, a Auxiliar, a Santa Cruz, a Aliança, a Riachuelo e a Prado & Chaves, se estabeleceram nesse "distrito", em lotes de áreas de aproximadamente 4.000 metros quadrados, todos com direito ao uso do ramal ferroviário.

A Companhia Imobiliária Parque da Moóca deu origem a três bairros de São Paulo: Alto da Moóca, Parque da Moóca e parte de Vila Prudente. Ao lado da área industrial, foi desenvolvido loteamento residencial com lotes de áreas variando entre 240 e 250 metros quadrados. A primeira parte do loteamento foi comercializada em 1925 e 1926; a segunda parte entre os anos de 1932 e 1934. No início, as prestações eram pagas em 12 anos, mais tarde diminuíram para 96 meses. Os últimos lotes foram vendidos somente em 1977.¹⁴

Em 1930, a Companhia vendeu uma área, na vizinhança do ramal ferroviário, para o Instituto de Café, que ficou desocupada. Em 1950, essa área foi gradativamente sendo invadida, dando origem a um dos maiores e mais antigos bolsões de pobreza da cidade: a favela de Vila Prudente.

A implantação industrial ao longo das ferrovias levou os operários, na primeira fase da industrialização principalmente de origem estrangeira, a se estabelecerem em torno das estações ferroviárias e ao longo das linhas. Essa suburbanização residencial já era decorrente da especulação imobiliária desenfreada, que expulsava parte da população "de categoria econômica modesta" para fora da cidade.

A variante de Poá, da Central do Brasil, dobrando a ferrovia nesse trecho, em 1932, teve importância não só em relação à localização residencial como também à industrial. A localização da Nitroquímica em São Miguel, por exemplo, atraiu não só outras indústrias como loteamentos residenciais, como, por exemplo, Vila Clara, iniciado no final da década de 30 pela Predial de Lucca, que já no ano de 1927 tinha iniciado seu primeiro loteamento popular na Penha, o Jardim Jahú, em homenagem à proeza do aviador Ribeiro de Barros.

É necessário ressaltar que o aparecimento de loteamentos residenciais próximos à ferrovia não acompanhou necessariamente o estabelecimento industrial. Os loteamentos que surgiram nas proximidades da linha do *tramway* da Cantareira, onde não ocorreu industrialização significativa, são prova disso.

Já na década de 20 eram inúmeros os loteamentos que ultrapassavam os limites do município. Em 1923, a família Alvares Penteado requereu à Prefeitura de São Paulo diretrizes para o arreamento de sua propriedade, de 2.703.000 metros quadrados, que estendia-se até Santo André, denominada Sítio do Moínho Velho. Foram construídos, pela família Penteado, dando início ao loteamento denominado Vila Heliópolis, 36 casas destinadas a aluguel. Nessa época já existia no entorno da gleba uma ocupação industrial considerável: a gleba confrontava-se com terrenos das Indústrias Francisco Matarazzo e Cerâmica Sacomã. Em 1942, a gleba e os imóveis nela contidos foram vendidos ao IAPI - Instituto de Aposentadorias e Pensões dos Industriários. Essa gleba, abandonada pelo INPS, herdeiro do IAPI, passou a ser ocupada por favelados em 1972, dando origem à maior favela de São Paulo, Heliópolis, hoje com uma população estimada em 50.000 habitantes.¹⁵

A preocupação com o crescimento da cidade, com sua "extensão desmesurada", a necessidade de limitar esse processo e o temor de que o poder público tivesse que realizar uma série de novos serviços urbanos já apareciam na década de 20. Anhaia Mello, descrevendo a cidade, refere-se à "existência de ruas abertas e edificadas em mais da metade da zona suburbana; e mais, na própria zona rural já há vastas áreas arruadas e estas já estão praticamente ligadas com edificações ao longo das vias férreas aos municípios circunvizinhos, a continuar um desenvolvimento animado de tanta força centrífuga e de tão fraca densidade de edificações, não está longe o dia em que todas as zonas

do município estarão cortadas por ruas cujo calçamento teremos que fazer. É preciso por um freio a essa extensão desmesurada da cidade."¹⁶

Prestes Maia e Ulhoa Cintra já falavam, em 1925/26, da necessidade do poder executivo coordenar e dirigir a iniciativa particular, para que a expansão da cidade pudesse se dar sem sacrifício dos interesses gerais.¹⁷

A expansão da área urbana paulistana teve um elemento dinamizador a partir de 1924; decorrente de grave seca que se abateu sobre a cidade com repercussões no fornecimento de energia,¹⁸ surge um novo meio de transporte, o ônibus, também denominado na época *jitney*, totalmente impulsionado pela iniciativa privada e que iria permitir uma maior mobilidade nos deslocamentos da população no espaço urbano, levando-a a se instalar além dos pontos finais das linhas de bondes e trens e nos espaços vazios entre as linhas. O ônibus permitiu que se estruturassem relações entre os subúrbios - estações e bairros que estavam fora do domínio ferroviário ou longe dos trilhos. É digno de nota o fato de, em 1925, já existir uma linha de ônibus entre São Bernardo e Santo André, municípios esses que já se distinguiam como áreas industriais, com inúmeras tecelagens e fábricas de móveis. Em 1920, São Bernardo tinha uma população de 24.014 habitantes e já contava com 121 estabelecimentos industriais.¹⁹

O ônibus surgiu assim como uma aventura particular, aparentemente bastante lucrativa, atraindo um grande número de interessados, uma vez que em 1930 havia na cidade 500 proprietários para 400 veículos.²⁰ O poder público, em 1934, portanto, dez anos após o aparecimento dos primeiros ônibus, pretendendo por uma certa ordem no sistema, obrigou o reagrupamento, reduzindo o número de proprietários para 53, num total de 700 veículos. Muitas vezes essas linhas contavam com um ou dois veículos, pouco freqüentes, sem roteiro certo nem horário, que percorriam caminhos não pavimentados, muitas vezes intransitáveis devido a chuvas e alagamentos. O proprietário da linha de ônibus e, portanto, novamente a iniciativa privada, foi parceiro imprescindível do loteador no processo de parcelamento do solo paulistano.

A importância do ônibus como transporte de massa e a descentralização da cidade de São Paulo podem ser em parte creditadas ao Plano das Avenidas. Insistindo, em 1930, na imediata execução do Plano, que pretendia descentralizar a vida comercial e ampliar o centro, Prestes Maia²¹ descrevendo a cidade dizia que "no centro os arranha-céus se multiplicam; no taboleiro além do Anhangabaú os primeiros prédios começam a emergir no meio do casario térreo; a Light prevê a renovação do contrato e intenta grandes transformações; a São Paulo Railway vê igualmente o termo de sua concessão.

Na própria administração municipal novo regime se prepara com a cooperação do Estado. A várzea do Tietê, que por si só será uma cidade nova, achase em vias de uma completa metamorfose. Outras grandes obras se executam: calçamento, esgotos, abastecimento, grandes parques e edifícios públicos. A situação geral do Estado é promissora. O próprio ambiente parece até certo ponto preparado".

O clima autoritário crescente do getulismo facilitou as intervenções, auxiliadas pela reforma administrativa e financeira levada a efeito por Fábio Prado. O próprio Prestes Maia, em palestra proferida em 1945, louvava "a excelência do regime administrativo e das diretrizes apontadas por Getúlio Vargas."²²

Prestes Maia lembrava que "a grande questão de nossos dias é justamente a competição entre o ônibus e o veículo sobre trilhos (*tramways* e trens). Considerava prematura a sugestão da Light de se construir linhas de transporte subterrâneas que só se justificariam, a seu ver, quando a atual população da cidade tivesse duplicado". O projeto da Light, para ele, sancionava que a "centralização existente está certa como transporte, não como urbanismo", ao passo que a ideia dominante no Plano das Avenidas era "evitar a concentração excessiva do Triângulo, dilatar a rede central de distribuição e em particular estendê-la sobre o centro novo e auxiliar a tendência descentralizadora".

A preocupação com o crescimento da cidade e as condições de vida que ela propicia levam alguns especialistas a discutir e aventar soluções de seus principais problemas. Um ano depois de Prestes Maia divulgar seu Plano de Avenidas, realizava-se em São Paulo o 1º Congresso de Habitação, onde foi exposta uma série de questões relacionadas às precárias condições de habitação na cidade e foram propostas soluções.

O problema habitacional constituía um dos maiores problemas dos moradores da cidade e a imprensa da época reclamava medidas do governo para "fixar preços não só de víveres, como também de aluguéis de casa". O jornal *O homem do povo*, de propriedade de Oswald de Andrade, no primeiro de seus oito números, de 27 de março de 1931, dizia que "o abatimento nos aluguéis de casas é medida que há muito tempo os próceres da revolução deveriam ter executado. Esse ato de justiça sensibilizaria até as pedras da calçada num movimento de aplauso. Os proprietários, além de estarem recebendo juros de usura pelo capital empregado, têm ainda a vantagem de usufruir a valorização natural da propriedade imobiliária a custa da coletividade... A renda que os proprietários estão recebendo vai de 10% a 1.000%, conforme o tempo em que adquiriram os terrenos e construíram as casas".

O jornal também, em seu segundo número, de 28 de março de 1931, em matéria denominada "A

vida é dura", criticava o descaso das autoridades que nada faziam para melhorar as condições de existência das populações proletárias, que têm "suas casas invadidas pelas águas e vem seus trastes paupérrimos boiando ao léu, na época das cheias dos rios Tietê e Tamanduateí." Enquanto isso, Prestes Maia, no prefácio do Plano das Avenidas, em 1930, louvava a administração Pires do Rio, pela "folha de serviços prestados enfrentando todos os problemas da urbs, desde drenagem e o saneamento definitivo das várzeas, à canalização de rios, que afastam as catástrofes periódicas e um espetáculo anual inconcebível em qualquer capital civilizada".

Um dos temas trazidos ao debate durante o Congresso de Habitação foi a necessidade da municipalidade se precaver contra o arruamento clandestino para a especulação em terrenos. O conferencista Lysandro Pereira da Silva, engenheiro da Prefeitura e posteriormente diretor da FAU/USP em 1954/56, alegava "não lhe parecer absurdo pleitear medidas legislativas especiais que autorizem a Municipalidade a defender seus interesses sob o ponto de vista da higiene, da estética, enfim, da urbanização do seu território". Defendia a "necessidade de elaboração de novas e mais precisas medidas legislativas que permitam à Municipalidade a execução das leis vigentes, salvaguardando seus interesses e incentivando os proprietários de futuros arruamentos a aceitarem os elementos que lhe serão facilitados na elaboração dos seus planos".²³

A Prefeitura enfrentava na época a seguinte situação: não podia impor um traçado sanitário de ruas porque isso era considerado por alguns como exorbitância do direito de regulamentação, do uso e gozo da propriedade assegurado pela Constituição. O principal argumento utilizado contra qualquer regulamentação estava no fato de que sua real intenção "era combater a iniciativa particular, que tem sido o único fator de desenvolvimento de São Paulo". Jornais da época comentando o tema diziam que "São Paulo, a capital que nos orgulhamos, foi toda construída pela iniciativa dos particulares. A Prefeitura até agora tem recebido as ruas em São Paulo por doação feita pelos antigos proprietários, esses que fizeram seus arruamentos a sua própria custa, para poderem vender seus terrenos onde se construiu toda esta grande cidade".

Lysandro Pereira da Silva apoiou-se no francês Maurice Polti, atribuindo as origens da febre de loteamentos em São Paulo, como na França, às seguintes causas: 1. a crise da habitação nas cidades, principalmente após a primeira guerra, que determinou uma valorização exagerada de terrenos e das casas nas proximidades do centro. O encarecimento dos aluguéis conduziu o pai de família à solução de construir a sua própria residência nos terrenos de preços acessíveis; 2. a regulamentação e redução nos horários de trabalho, que permitem ao operário

retirar-se para o subúrbio dispendendo de tempo bastante para enfrentar as longas viagens de trem ou bonde; 3. a facilidade das comunicações, que no caso de São Paulo "é fator em sentido inverso, se fizermos abstração dos *jitneys*, os auto-ônibus que proliferaram assustadoramente com a especulação imobiliária, fazendo desleal concorrência aos serviços organizados de transporte urbano; 4. a necessidade de ar e higiene, que na França de após guerra foi a causa principal do prestígio dos loteamentos ("manger ses légumes, cueillir ou respirer ses fleurs, quelle volupté pour le petit bourgeois français."); 5. emprego seguro de capital, pois na realidade muita gente via na aquisição de terrenos um ótimo emprego de capital, rendendo bom juízo, de uma valorização sempre crescente, ou constituindo elemento para a especulação dos negócios de ocasião.

Lysandro Pereira da Silva clamava por uma orientação, pois "da proliferação de loteamentos resulta um mal maior, o arruamento clandestino, que escapando ao controle, redonda na edificação defeituosa das áreas arruadas, assumindo o aspecto de fato consumado e transformando-se em inconveniente, na verdade impossível de corrigir-se posteriormente."

A Prefeitura entretanto "não dispunha de um mapa completo da cidade e, portanto, dos elementos técnicos necessários e confiáveis para poder montar um quadro da situação da ocupação do espaço urbano da cidade."²⁴ Em 1923, havia sido promulgada a lei 2.611 que constituía um avanço em relação à legislação existente até então, pois foi "a primeira lei de arruamentos com visão urbanística", principalmente no referente à elaboração e aprovação de planos de arruamento e loteamento; sua aplicação entretanto não era simples, pois não existia um plano geral para o Município que servisse de referência e que permitisse que as intenções da lei fossem realizadas. "Além de arruar, o interessado deveria apresentar um plano de loteamento das quadras resultantes do arruamento". O loteador deveria solicitar à Prefeitura diretrizes viárias, tendo em vista as ligações principais entre loteamentos, consideradas sob uma visão de conjunto da cidade. Em função das diretrizes fornecidas pelo poder público, o loteador reelaborava seu plano, se necessário, adaptando-o às exigências. A Prefeitura também não tinha condições para responder com agilidade às solicitações dos interessados, muitas vezes demorava até anos para entregar as diretrizes solicitadas, contribuindo para que os loteamentos fossem abertos sem os respectivos "alvarás de licença" e que os lotes fossem vendidos aos interessados desprovidos de qualquer infra-estrutura ou serviços.

O texto dessa lei foi praticamente reproduzido no Código Artur Saboya de 1929 e na Consolidação do Código de Obras de 1934 e suas normas prevaleceram na legislação urbana da cidade até a promulgação da Lei de Zoneamento, em 1972.

O processo desordenado do crescimento urbano não teve portanto instrumentos legais para dar um mínimo de ordenação ao uso do solo. O que vigorava, era o "laissez-faire urbano".²⁵ A expansão foi não somente predatória como especulativa, uma vez que baseou-se na retenção de terrenos. "Transferia-se para o valor da terra, de modo direto e geralmente antecipado, a benfeitoria pública,"²⁶ que viria somente mais tarde, a custos muito altos para o poder público, uma vez que os contingentes populacionais estavam distantes e dispersos.

Além do Plano das Avenidas, que incentivava a descentralização através do transporte sobre pneus, a mentalidade rodoviária de Washington Luiz, sintetizada na frase "governar é abrir estradas", influenciou a abertura, na década de trinta, das estradas rodoviárias em direção aos subúrbios que utilizavam alguns trechos dos antigos caminhos de tropas facilitando a circulação do ônibus nessas direções. "Essas estradas, fossem estaduais ou municipais, eram entretanto precárias, sem pavimentação, com rampas grandes e curvas de pequeno raio."²⁷ Algumas das linhas de ônibus em direção aos subúrbios tinham o papel de "dobrar trajetos", eram um meio de transporte supletivo e complementar à ferrovia. O que o ônibus fez foi complementar itinerários, principalmente em alguns subúrbios-estação. Em 1935, já existiam as seguintes linhas de ônibus que partiam do centro ou de bairros periféricos em direção aos "subúrbios": Pirituba, Chora Menino, Tremembé, Parada Inglesa, Tucuruvi, Jacanã, Guarulhos, Capuava (via São Caetano, Utinga e Santo André).

As primeiras estradas asfaltadas não foram os primeiros trechos de rodovias estaduais mas duas estradas que "dobram os trechos das ferrovias." Datam respectivamente de 1933, em direção a Santo Amaro, e de 1937, para Santo André. Esse fato evidencia que quando a circulação rodoviária impôs-se, o arcabouço suburbano de São Paulo já estava formado pelas ferrovias, que continuaram a polarizar o desenvolvimento suburbano. Somente na década de 50 é que as novas rodovias deram origem ao desenvolvimento de novos subúrbios.

Desde 1920, a mão-de-obra nacional encontrava-se presente na indústria; na década de 30, as migrações rurais internas ultrapassaram as entradas de imigrantes europeus. Essa massa de origem rural, predominantemente iletrada, despreparada, sem experiência política e com pouca experiência associativa, não tinha condição de evitar um quase permanente rebaixamento do nível dos salários. A atitude do poder público em relação ao proletariado industrial passou da repressão policial, em vigor durante a Primeira República, a uma nova política, a partir dos anos 30, com a introdução de uma legislação social "semi-autoritária e semi concessiva",²⁸ visando o controle do movimento operário pelo Estado, através da criação de estruturas corporativas.

Em 1930, tomam o poder novas forças que estabelecem uma maior concentração e centralização; "a mudança mais notável, no ambiente econômico nos anos 30, foi a crescente intervenção do governo".²⁹ Começam novos tempos em que aparece a preocupação de "governar acima dos interesses de cada classe" e ao mesmo tempo "representar todos os grupos sociais". O próprio Getúlio, na instalação da Constituinte de 34, deixa claro o que considera ser função do Estado: "coordenar e disciplinar os interesses coletivos, a sociedade organizada como poder, para dirigir e assegurar o seu progresso."³⁰

A criação do Ministério do Trabalho e o desenvolvimento de uma política trabalhista tinham por objetivo "transformar o proletariado numa força orgânica de cooperação com o Estado e não o deixar, pelo abandono da lei, entregue à ação dissolvente dos elementos perturbadores, destituídos dos sentimentos de pátria e família". O populismo getuliano oferecia "a idéia de harmonia social, uma política de amparo através da ação de seu chefe protetor generoso, o pai dos pobres".³¹

Paralelamente a uma política de amparo ao trabalhador, desenvolve-se uma política de proteção à indústria, ambas refletindo uma preocupação com os grandes centros urbanos em constante crescimento. Em 1933, a cidade de São Paulo atingia um milhão de habitantes; dois anos antes, a Secretaria da Agricultura, Indústria e Comércio informava que 75.301 pessoas estavam ocupadas no setor secundário. A indústria têxtil absorvia o maior contingente de mão-de-obra; 30% desses estabelecimentos fabris localizavam-se, em 1931, nos bairros do Brás, Pari, Moóca e Belenzinho. Distribuíam-se também, na área central da cidade, em Santa Cecília, Santa Efigênia, Bom Retiro e no Ipiranga, 27,4% dessas indústrias. Dois ramos de indústria, trigo e carne, tinham localizações determinadas: o trigo, importado, tendia a localizar-se ao longo da São Paulo Railway, e a carne, vinda do interior, procurou se localizar às margens da Sorocabana e não longe da Santos-Jundiaí. As demais indústrias distribuíam-se ao longo do eixo Leste-Oeste. A população trabalhadora tentava acompanhar a localização industrial, concentrando-se em bairros próximos às áreas de emprego.

Em 1940, o município tinha 1.326.260 habitantes; no ano anterior, o Anuário Estatístico do Brasil 1939/40 divulgava que 144.808 eram operários.

No decorrer da década de 40, a população paulistana passou a sentir no seu cotidiano alguns dos efeitos da vida numa cidade que se transformava numa metrópole, principalmente a falta de habitação e a deficiência de transportes.

O agravamento da questão habitacional foi acelerado pela Lei do Inquilinato, promulgada em 1942 por Getúlio Vargas, com propósitos aparentemente

demagógicos. A Lei, que congelava os aluguéis por dois anos, foi várias vezes renovada, desestimulando a aplicação de capital em imóveis de aluguel. Essa Lei contribuiu para acelerar uma tendência que já vinha se acentuando a partir dos meados da década de 20, com o aparecimento dos ônibus: a proliferação de loteamentos populares, onde os lotes eram vendidos em módicas prestações mensais, que variavam de 60 até 120 meses e a intensificação da autoconstrução. O que até há pouco tempo era vendido a alqueire, agora é negociado a metro quadrado. Esse mesmo processo que já vinha ocorrendo dentro do município, estendia-se aos municípios vizinhos.

A partir dos meados dos anos 40, os loteamentos que haviam se iniciado nos anos anteriores, e que até essa época tinham ocupação rarefeita, passaram a se adensar.

A Lei do Inquilinato contribuiu também para inverter a forma de morar da maioria da população, que passou gradativamente de inquilino a proprietário. Já vinha aumentando o percentual daqueles que viviam em casa própria: de 23,85% em 1924, a 37,7% em 1940 e, em 1968, de acordo com o PUB, 65,5% viviam em casa própria no município. Se considerássemos os municípios da área metropolitana, essa porcentagem atingiria 73,8%.

Em 1950, a população do município sobe para 2.227.512 habitantes, dos quais 263.847 estão inseridos no setor secundário; acompanhando a tendência já iniciada na década de 40, diversifica-se a produção industrial e os ramos que produzem bens de consumo dão lugar aos que produzem bens de produção. Em 1949, a indústria têxtil é ainda o ramo mais importante do parque industrial da cidade, sendo responsável por mais de um quarto (26,7%) do valor do produto industrial. Em 1959, portanto dez anos depois, embora o ramo têxtil ainda ocupe o segundo lugar, responde por menos de um sétimo (13,8%) daquele valor. Novos ramos, como a indústria de transportes, química, material elétrico, passam a se desenvolver em maior intensidade, evidenciando uma mudança qualitativa no processo de industrialização.

A indústria ultrapassa os limites do município, estendendo-se para os municípios vizinhos, sem solução de continuidade. Paul Singer observa que "os limites administrativos da capital, em absoluto correspondem ao contorno do conjunto sócio-econômico que se desenvolveu em função da cidade". Assiste-se à formação da área metropolitana, abrangendo uma série de municípios que abrigam não só novas indústrias mas que têm a função de subúrbios-dormitórios. Alguns desses municípios tiveram aumentos de população entre 1940 - 50 calculados entre 35 e 60%.³²

Muitos loteamentos seguem a implantação industrial, localizando-se nos novos eixos rodoviários iniciados a partir do final da década de 40, especialmente ao longo das vias Dutra e Anchieta. Enfatizamos, entretanto, que os loteadores não se restringiram em seguir a trajetória da indústria, pois, em inúmeras localidades onde não ocorreu implantação de indústrias, surgiram loteamentos que atraíram a população devido às condições de venda que ofereciam: grande número de prestações, relativamente módicas, devido não só à distância em que se localizavam, aos terrenos ruins que ocupavam, mas também à inexistência de infra-estrutura e demais equipamentos. Não foi portanto devido somente à influência da indústria que se deu a expansão da mancha urbana paulistana e que se concretizou a Grande São Paulo, mas também devido à ação dos loteadores.

Os loteadores foram extremamente ágeis no acompanhamento dos novos vetores do desenvolvimento urbano. Alguns, bastante bem informados, compravam glebas exatamente nos locais por onde iam passar as novas rodovias. É o caso da Parque Novo Mundo Imobiliária e Comércio Ltda, iniciada em 1944 com a participação de Domingos Fernandes Alonzo e da Empresa Imobiliária Bandeirantes. O objetivo da companhia consistia no comércio e na compra e venda de materiais de construção, podendo exercer atividades de compra e venda de imóveis. Adquiriram gleba denominada Parque Novo Mundo, com área de 1.097.078,30 metros quadrados, cortada ao meio pela via Dutra. Em 1954, o loteamento Parque Novo Mundo foi aprovado pela Prefeitura de São Paulo pelo alvará 592. Era constituído de várias glebas, a primeira das quais já estava loteada em 1952. Em janeiro de 1953, a PMSP fazia recomendações para implantação do sistema de esgoto, por ser a área alagadiça: "nenhuma edificação será permitida com dependência onde haja aparelhos sanitários que devam ser ligados a esgotos, quando o piso estiver situado em cota inferior a 1,50 m abaixo do nível da rua". Não se tem informação se essa recomendação foi seguida.

O principal dirigente do grupo Novo Mundo tinha uma visão abrangente de negócios:³³ era proprietário de hotéis, entre os quais o Novo Mundo, no Rio de Janeiro, Atlântico, em Santos, além de inúmeros loteamento na Praia Grande, como Vila Caiçara. O loteamento Parque Novo Mundo já mostrava a visão desse homem de negócios que começou a vida como dono da casa lotérica "A Preferida". O Parque São Domingos, situado no início da Anhangüera, repetia o sucesso do Parque Novo Mundo. O interesse por negócios imobiliários, segundo testemunho de colaboradores, era uma das paixões desse negociante, que "era um loteador em essência, sabia para onde ia a cidade, gostava de prédios e loteamentos". Faziam parte das Organizações Novo Mundo as seguintes empresas: Banco Finan-

cial Novo Mundo, Novo Mundo Administração de Bens S/A, Distribuidora Vemag, Novo Mundo Investimentos, Predial Novo Mundo, Parque Novo Mundo Imobiliária e Comercial Ltda, Novo Mundo Companhia de Seguros Terrestres e Marítimos, Miramar Companhia de Seguros Gerais, Itamaraty - Companhia Nacional de Seguros Gerais, Novo Mundo - Departamento de Despachos Ltda. e Companhia Mercantil e Industrial Arapua.

Outro loteador que não vacilou em seguir a trajetória das indústrias nos municípios vizinhos foi Domingos de Lucca, fundador em 1927 da Predial De Lucca, comerciante atacadista de secos e molhados, estabelecido na rua Santa Rosa.³⁴ Nesse mesmo endereço, deu início à empresa De Lucca, que tinha por objetivo a administração e intermediação de negócios imobiliários, comércio e construção de edifícios e unidades habitacionais, por conta própria ou de terceiros. Já nos referimos ao Jardim Jahú, primeiro loteamento da empresa, iniciado em 1927 no bairro da Penha, beirando a estrada de Cangaíba. A ele se seguiram vários outros, como Jardim Galhiardi, Jardim Japão, Jardim Aeroporto, iniciado em 1933, Parque São Lucas, Vila Santa Clara, iniciado em 1943, situado em São Miguel, nas vizinhanças da Nitroquímica e nas proximidades da estrada de rodagem São Paulo-Rio e das linhas da E. F. Central do Brasil. Os lotes eram pagos em seis ou sete anos. No começo dos anos 50, a empresa inicia o loteamento Vila Paulicéia, com 232 lotes, situado em São Bernardo, ao lado da Mercedes Benz e da Willys - Overland. De Lucca fez também loteamentos menores, como Vila Ferreira, no Cambucy, Vila Belém, no Ipiranga, Vila Rica, Vila Ema. Naquele tempo, segundo um membro de família, "tudo era fácil, posto que contavam com a colaboração do Registro de Imóveis e dos Tabeliões, como por exemplo o 22º, que se ocupava do registro das vendas". A empresa passou a construir também casinhas populares em diversos loteamentos e, nos anos 50, construiu prédios de apartamentos, principalmente no centro da cidade e nos bairros de Higienópolis e Santa Cecília, tendo participado intensamente do desenvolvimento e verticalização da metrópole paulistana.

Em inúmeros loteamentos que analisamos, nos panfletos de propaganda eram enfatizadas a presença da estação ferroviária, a distância do centro de São Paulo e a frequência dos trens. Nos arredores do *tramway* da Cantareira, por exemplo, onde quase não existiam indústrias, surgiram, no final da década de 20 e no decorrer da década de 30, inúmeros loteamentos como, por exemplo, Vila Aurora, a "Suíça brasileira", iniciado em 1921 pelo suíço Hans Muller, e outros mais populares como Tucuruvi, Chora Menino, Vila Mazzei; outros loteamentos, iniciados mais tarde e mais distantes da linha, como Vila Gustavo, Vila Ede, exigiam dos moradores "longas caminhadas atra-

vés de ruas de terra que, em épocas de chuva, ficavam cheias de barro e intransitáveis, obrigando a população trabalhadora e levar um par de sapatos extra para usar no serviço".³⁵

O loteamento Vila Nova Mazzei, por exemplo, que nada mais era que a extensão do loteamento vizinho e mais antigo, Vila Mazzei, anunciava em seus panfletos de propaganda que "os terrenos que pudemos à venda ficam junto à nova estação e aguardávamos a inauguração da mesma para iniciar sua venda, portanto, os terrenos que temos hoje para vender são os melhores." A nova estação era Vila Mazzei e o folheto ressaltava que o lugar "era bastante povoado, pois só na Vila Mazzei, da qual a Vila Nova é sua continuação, existem 996 lotes vendidos, 500 casas com cerca de 3.000 habitantes, grupo escolar com 25 alunos, luz elétrica, agência de correio, farmácia, igreja que em breve será paróquia, armazéns, padarias e açougues." O folheto mencionava que o *tramway* da Cantareira, que custava \$300 reis e ia ao centro em 30 minutos, "transportava diariamente para a cidade, providas somente das estações Vila Mazzei e Tucuruvi, aproximadamente 4.000 pessoas e 1.000 são transportadas por autobonde, e ainda há centenas que vão tomar o bonde em Santana, pois não fica longe. De todas essas pessoas, a maioria vai trabalhar em oficinas, armazéns, escritórios ou em outros afazeres na cidade".

A população, além de sofrer da absoluta falta de infra-estrutura dos loteamentos, sentia também os efeitos das péssimas condições de transportes que, principalmente durante a segunda guerra, tiveram sensível piora: "além da falta de peças de reposição, as tarifas não cobriam os custos operacionais e os sistema de ônibus e bondes tiveram suas frotas depreciadas".³⁶ O transporte e a habitação são, nesse período de guerra e pós guerra, considerados os maiores problemas enfrentados pela população paulistana, seja pela deficiência, pela precariedade, ou pelos altos custos. Em 1947, após cinco meses a frente da Prefeitura, é derrubado o prefeito-arquiteto Cristiano Stockler das Neves, que pretendia aumentar as tarifas de bondes.

Quem eram os loteadores?

A preocupação em saber quem eram os loteadores e qual a origem de seus capitais nos levou a realizar uma série de pesquisas, junto a órgãos municipais, como Parsolo e Departamento de Rendas Imobiliárias, assim como na Junta Comercial. Inúmeras entrevistas feitas com descendentes e antigos empregados desses empresários complementaram essas informações.³⁷

Cardoso, Camargo e Kowarick,³⁸ em artigo sobre o desenvolvimento de São Paulo, afirmam que os

industriais, mesmo em fases anteriores à expansão metropolitana, não estiveram particularmente ligados à especulação imobiliária, não possuíam, como empresários, interesses diretos nos negócios imobiliários. Será que isso realmente ocorreu?

Já mencionamos que os industriais não estavam afastados do processo por ocasião do encilhamento. Os dados levantados por nossa pesquisa também põem em dúvida essa afirmação, mostrando a participação de inúmeros industriais em empreendimentos imobiliários. Destacamos alguns, como os Matarazzo, que além do Jardim Matarazzo, na estação Ermelino, da Central, fizeram vários loteamentos na região de Osasco, como Vila São Francisco e Parque dos Príncipes; os Alvares Penteado, proprietários da antiga Vila Normanda, na atual av. Ipiranga, além da gleba Heliópolis e de imensa área de antiga sesmaria nas vizinhanças de Barueri, onde hoje se desenvolve o projeto Tamboré; os Abdalla, proprietários do loteamento Vila Mirante; os Mofarrej, que lotearam grandes áreas próximas ao Cessa; os Lutfalla e muitos outros industriais com nomes menos notórios desenvolveram loteamentos importantes, como, por exemplo, Afonso de Oliveira Santos, proprietário da Tipografia, que em 1921 inicia o loteamento Americanópolis, em área de quase sete alqueires entre Jabaquara e Santo Amaro, tendo por um dos limites a atual av. Cupecê. Os lots situados nas áreas externas do loteamento tinham áreas de cerca de 500 metros quadrados, enquanto que os internos possuíam áreas menores, entre 138 e 170 metros quadrados.

Loteadores proprietários de empresas de material de construção ou aqueles que acabaram estendendo suas atividades ao comércio de material de construção, uma vez que os loteamentos ficavam distantes das áreas de comércio, as estradas eram precárias e o transporte difícil, constituíram um dos grandes grupos de nossa amostragem. Destes, destacamos entre os loteadores que iniciaram suas atividades nos anos 20, Henrique e Manoel Mazzei, proprietários de uma olaria em 1923,³⁹ responsáveis por uma série de loteamentos como Vila Mazzei e Vila Nova Mazzei, já citados, além de outros como Vila Mariza Mazzei, Vila Isolina Mazzei, Vila Nilo, todos na área norte da cidade.

Na década de 30, o farmacêutico Francisco Baruel inicia um loteamento com 717.000 metros quadrados, denominado Vila Baruel, na região da Casa Verde. Logo depois instala depósito de material de construção, onde vendia areia, tijolo e telhas.

Em 1937, Pedro Talarico e irmãos começam o loteamento Vila Talarico, próximo à estação de Vila Mathilde, na linha Central do Brasil. Em 1939, iniciam comércio varejista de materiais de construção. Os folhetos de divulgação diziam que o loteamento ficava a "10 minutos a pé da estação de Vila Mathilde e que esta era servida por 20 trens

de subúrbio diários, que em 20 minutos conduziam os passageiros ao centro da cidade". Até 1988, 51 anos após seu início, o loteamento permanecia irregular, dificultando a vida de cerca de 12.000 habitantes que viviam em seus 3.000 lots.

Outro grupo é constituído de loteadores proprietários de empresas imobiliárias e construtoras. O início da atividade podia ser um ou outro ramo, pois tanto encontramos donos de empresas imobiliárias que depois passaram a construir, como o oposto, empresas construtoras que passaram posteriormente a serem loteadoras. A venda de material de construção aliada a essas atividades também não era incomum.

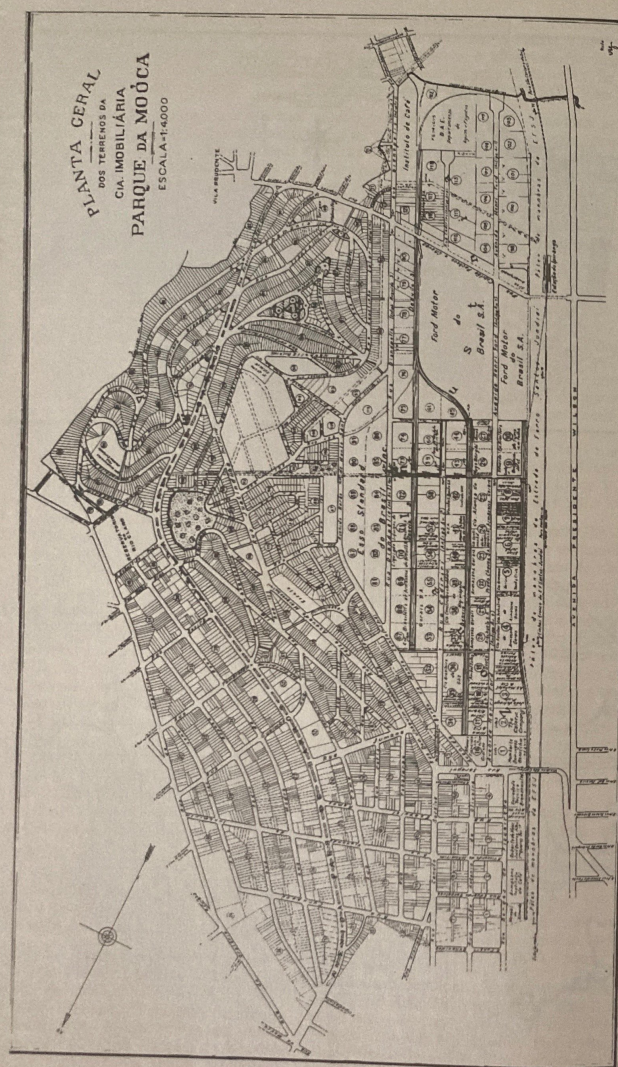
Destacamos, nesse grupo, a Imobiliária e Comercial Bussocaba, fundada em 1948, tendo como objetivo a compra e venda de imóveis e construção de prédios. Essa empresa era de propriedade dos irmãos Mariutti, filhos de Germano Mariutti, que havia sido um dos principais empreiteiros de Ramos de Azevedo.⁴⁰ Com o crescimento de suas atividades, G. Mariutti montou um depósito de materiais de construção na rua Theodoro Sampaio onde vendia cal extinta para argamassa, que estocava em barricas, para facilitar a construção. Como Ramos de Azevedo, que também fez inúmeros loteamentos, ele comprou gleba em Osasco para lotear. Vila Dalva é um dos vários loteamentos da família Mariutti.

A Empresa Edificadora e Mobiliadora Brasil Ltda, iniciada em 1942, de propriedade da família Munhoz, dedicava-se à compra e venda de imóveis à prestação, com direito a sorteio. Seu principal acionista, Francisco Munhoz, economista e advogado, nos anos 40, resolve iniciar negócios imobiliários comprando terrenos na zona norte. Fundam um banco em 1945, F. Munhoz; em 1946 abrem outra firma, a Empresa Brasilândia de Terrenos e Construções, tendo também como finalidade a compra e venda de imóveis, além de construções em geral, especialmente casas, vendidas à prestação. Exploravam igualmente uma olaria. Uma terceira empresa fazia parte do grupo: a Empresa Líder Construtora S.A. reunindo os mesmos acionistas.

Além de abrir loteamentos na zona norte, o grupo expandiu-se para outras áreas da cidade. Itaquera, Guaianazes, Vila Prudente, Santo Amaro tiveram inúmeros loteamentos da família Munhoz, destacando-se Vila Brasilândia, Vila Penteado, Cidade Líder, Vila Bancária, Jardim Popular. Em alguns loteamentos, construíam casas, num total de 6.500 unidades. Foram responsáveis pelo loteamento e implantação de 80 "vilas" e 60.000 lots.⁴¹

Na área metropolitana, fizeram loteamentos nos seguintes municípios: Santo André, São Bernardo, Mauá, Campo Limpo, Embú, Caieiras, Guarulhos, Taboão, Itapeverica e Ribeirão Pires. Nessa ocasião, o banco mudou de nome, passando a se chamar Banco do Grande São Paulo.





Durante a gestão do prefeito Figueiredo Ferraz, começaram a ter maiores dificuldades na aprovação dos loteamentos, pois o prefeito achava que a cidade devia parar de crescer. Em 1972, venderam o banco ao Banco Nacional. A Lei Lehmann acabou por desestimulá-los.

Era comum abrir-se uma firma para cada loteamento. Esse procedimento foi utilizado por exemplo por Matteo Bei, que fez inúmeros loteamentos, como Cidade São Matheus, Chácara Belenzinho, Vila Paulina, estes dois últimos na Moóca. Para cada empreendimento que iniciava, Matteo Bei abria uma nova firma.⁴²

A Sociedade Comercial e Construtora S.A., fundada em 1922, tinha como sócios Ruy Prado Mendonça, Jorge Alves de Lima, Luiz Fernando do Amaral e Heitor Portugal. A empresa, além de desenvolver escritório técnico de engenharia e ter sido responsável por muitas obras na cidade de São Paulo, entre as quais destacam-se o Viaduto do Chá, a sede do Jockey Clube em Cidade Jardim e trechos da Via Anchieta, dedicava-se à exploração de material de construção. Entraram posteriormente na sociedade, Fábio da Silva Prado, que foi prefeito de São Paulo, e João Gonçalves, este último industrial, dono da Copag.⁴³ Um dos principais loteamentos do grupo foi o Parque Edu Chaves, situado no Jaçanã. Os panfletos de venda do loteamento, além de ressaltar que "no período de um ano foram levantadas mais de 400 habitações", chamavam a atenção para a forma de pagamento, a longo prazo, sem juros, com apenas 5% de entrada, além do "fácil acesso ao centro da cidade", pois com o início da construção da auto-estrada São Paulo-Rio, o Parque Edu Chaves ficaria a apenas 7 km da Ponte das Bandeiras. Outro loteamento do grupo foi o Jardim Morumbi, destinado à faixa de renda alta.

Uma das empresas que mais atuou na expansão da mancha urbana em direção ao ABC foi a Predial De Lucca, já mencionada, que foi infatigável em seu processo de abrir loteamentos em áreas próximas às áreas industriais do ABC. Um dos seus principais loteamentos era o Parque São Lucas, iniciado em 1950, na divisa com São Caetano, em área próxima às indústrias General Motors e Laminação Nacional de Metais.

Um conhecido loteador da década de 50 foi Antonio Estevão de Carvalho, proprietário da Casa Bancária A. E. Carvalho, que tinha como objetivo a compra, venda e financiamento de imóveis, especialmente lotes. O banco foi responsável por dois dos maiores loteamentos da região leste: a Cidade Patriarca e a Cidade A. E. Carvalho, ambas situadas nos limites da linha férrea da Central.

Em nossa tentativa de classificação, destacamos também um número considerável de pequenos comerciantes que aliavam os mais variados ramos

comerciais à produtiva atividade de loteador; eram proprietários de bares, armazéns de secos e molhados, padarias, pequenas lojas, enfim, os mais diversos tipos de comércio. Alguns desses negociantes eram descendentes de antigos chacareiros, outros compraram a terra com a finalidade de lotear e vender. Alguns deles vendiam também material de construção. Esse grupo evidencia o fato da atividade do empresário imobiliário estar quase sempre associada a uma outra atividade, não necessariamente correlacionada a de loteador, embora muitas vezes a complementasse.

Resultou, de nosso esforço de classificar os empresários imobiliários, a constatação de que, na maioria dos casos examinados, a atividade de lotear não constitui a única e nem a mais importante atividade da empresa. Desenvolviam, além de atividades imobiliárias, atividades bancárias, por exemplo os Munhoz, os Amaral, os Alonso, Antonio Estevão de Carvalho. As famílias Alves Penteado, Amaral, Alves de Lima, além de negociarem com terra urbana, eram fazendeiros de café e exerciam importante atividade construtiva na cidade, pois a Companhia Comercial e Construtora era uma das grandes construtoras da cidade nos anos 40, 50 e 60. Os Gonçalves, os Matarazzo, os Alvares Penteado os Abdalla e mais uma vez os Alonso, além de industriais, eram também empresários imobiliários.

A atividade de lotear, exercida pela iniciativa privada, foi, ao lado da indústria, uma das locomotivas da metropolização; era mais um resultado dos múltiplos interesses capitalistas que se cruzavam na cidade resultando em sua nova formação - a área metropolitana, que expressava o dinamismo, a diversidade e sobretudo a complexidade da vida urbana em constante transformação.

Os loteamentos populares e a autoconstrução andaram sempre juntos. A maior parte dos lotes produzidos era destinada à venda para a população trabalhadora que imediatamente começava a construção de um abrigo inicial, que ia aumentando à medida que a família crescia e as condições econômicas melhoravam. Alguns loteadores também construíam casas populares para vender, porém essa atividade suplementar não constituía a regra. Alguns, inclusive, construíam algumas casas para venda com intenção de dar início à ocupação do loteamento; essas casas tinham a finalidade de servir de modelo a ser imitado nos demais lotes postos à venda.

No decorrer dos anos que tratamos, a atividade industrial de São Paulo não só acelerou-se como expandiu-se e deslocou-se. O Censo Industrial de 60 mostra que, no ano de 1959, 51% do produto industrial de São Paulo foram devidos à indústria da capital e, se considerarmos a área metropolitana, a contribuição desse complexo sobe, no mesmo ano, para 70%. Com base nesses dados, Singer afirma que "a importância da periferia do Grande São Paulo

é inegável, pois eleva de quase 40% a participação da indústria paulistana no todo estadual".⁴⁴

Novos ramos passam a ocupar posições de destaque e empregar contingentes cada vez mais importantes de mão-de-obra e a deslocar-se dos limites da capital. Os ramos que produzem diretamente para o consumo continuam a concentrar-se na capital, enquanto que os ramos que produzem bens de produção, os ramos da indústria química, transportes, borracha, material elétrico e metalurgia expandem-se para alguns dos municípios que virão integrar a área metropolitana. A indústria mecânica constitui exceção a essa regra e, apesar de produzir equipamentos, concentra-se na capital."

No decorrer da década de 50, principalmente durante o governo de Juscelino, com o Plano de Metas, a importância industrial da periferia paulistana se acentua. A área urbanizada se estende na direção da via Dutra, ao longo da ferrovia na direção de Mogi, e à sudoeste, na direção da Régis Biten-court. Até 1968, entretanto, as áreas das represas e da Cantareira apresentam urbanização rarefeita.

Não podemos deixar de mencionar, também, a questão do desequilíbrio regional. Tanto os investimentos como a mão-de-obra convergiam para determinados pólos, onde São Paulo destaca-se pela concentração da atividade econômica, renda e mão-de-obra num espaço determinado, que tende a tornar-se um centro metropolitano nacional. A abolição dos impostos interestaduais depois de 30 só veio reforçar essa tendência.

Singer ressalta que "uma vez definida a ascendência industrial de São Paulo, o funcionamento da economia de mercado veio acentuá-la ainda mais." O sistema de crédito, os recursos públicos, os imigrantes iam sendo atraídos cada vez mais para São Paulo, devido a "ação cega das forças de mercado", facilitada obviamente por arranjos institucionais e principalmente pela indiferença do poder público a essa drenagem.

A história recente da economia da cidade, de centro de uma área metropolitana, com funções comerciais, financeiras e de prestação de serviços em geral, parece confirmar a vocação mais ampla do núcleo urbano de ser muito mais do que um centro industrial. F. Saes ressalta esse caráter, de que "São Paulo, antes de ser um núcleo industrial, já era um centro político-administrativo, comercial e financeiro que dá suporte a outras atividades urbanas". A desconcentração industrial recente, tanto da cidade como da Grande São Paulo, reforça essa vocação antiga que a cidade antes de ser cidade industrial desempenhou: cidade comercial, financeira e de serviços em geral, além de centro político administrativo.

Maria Ruth Amaral de Sampaio é professora titular da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP.

Notas

1. Reis Filho, Nestor G. *Metropolização em São Paulo*. Em colaboração com Sampaio, Maria Ruth A. de. e Patarra, Neide Lopes. São Paulo, FAU/USP, 1965.
2. Araujo Filho, J. R. de. "A população paulistana". In Azevedo, Aroldo de, org. *A cidade de São Paulo. Estudos de geografia urbana*. São Paulo, Nacional, vol. 2, 1958.
3. Câmara Municipal de São Paulo - "Relatório da Comissão de exame e inspeção das habitações operárias e cortiços no distrito de Santa Efigênia". São Paulo, 1893.
4. Taschner, Suzana P. *Moradia da pobreza e redesenho da cidade*. Mimeo. São Paulo, 1992.
5. Lérias, Reinerio Antonio. *O encilhamento e a cidade de São Paulo*, 1890-1891. Dissertação de mestrado FFLCH/USP, 1988.
6. Ferraz, Vera M. de Barros. *Vila Economizadora. Projeto de conservação e revitalização*. São Paulo, outubro, 1978.
7. Silva, Sérgio. *Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil*. São Paulo, Alfa-Omega, 1976.
8. Saes, Flávio, A. M. "O campo da economia", in Os campos do conhecimento e o conhecimento da cidade. *Cadernos de História de São Paulo*. 1. Museu Paulista da Universidade de São Paulo, 1992.
9. Singer, Paul Israel. *Desenvolvimento econômico e evolução urbana*. São Paulo, Nacional/Edusp, 1968.
10. Blay, Eva A. *Eu não tenho onde morar. Vilas operárias na cidade de São Paulo*. São Paulo, Nobel, 1985.
11. Matos, Dirceu Lino. "O parque industrial paulistano". In Azevedo, Aroldo de, org. *A cidade de São Paulo, estudos de geografia urbana*. São Paulo, Nacional, 1958.
12. Saboya, Arthur. *Introdução ao estudo de um plano de avenidas para a cidade de São Paulo*. São Paulo, Cia Melhoramentos de São Paulo, 1930.
13. Entrevista realizada com neto de Anésio Augusto do Amaral, Jorge Alves de Lima Filho.
14. Entrevista realizada com dr. Vilanova, administrador da Companhia Parque da Moóca durante os últimos 40 anos.
15. Sampaio, Maria Ruth A. de. *Heliópolis, o percurso de uma invasão*, Tese de livre-docência. FAU/USP, São Paulo, 1990.
16. Anhaia Mello, Luiz. "Problemas de urbanismo - mais uma contribuição para o calçamento". *Revista Politécnica*, São Paulo, v. 14, nº 83, 1927.
17. Prestes Maia e Ulhoa Cintra. "Os grandes melhoramentos de São Paulo". *Boletim do Instituto de Engenharia*, São Paulo, v. 6, nº 31, 1926.
18. Stiel, Waldemar-C. *História dos transportes coletivos em São Paulo*. USP/ Mc Graw Hill, 1978. Nesse ano de seca, não caiu uma gota de chuva, secando vários riachos e diminuindo consideravelmente o volume dos rios, com a conseqüente falta de água para movimentar as turbinas da Light. Houve, devido a essa situação, a supressão absoluta e completa de bondes de carga e a frequência das linhas de bonde foi gravemente afetada, pois, por razões de economia de energia, algumas linhas foram até suprimidas e outras tiveram parte de seus carros retirados. Foi também diminuída a iluminação pública e proibida a iluminação de vitrines.

O papel da iniciativa privada na formação da periferia paulistana

19. Centro Ecumênico de Documentação e Informação - CEDI. *Imagens da luta*. 1905/1985. São Bernardo do Campo, maio de 1987.
20. Stiel, Waldemar C. *História dos transportes coletivos em São Paulo*. São Paulo, USP/Mc Graw Hill, 1978.
21. Prestes Maia, F. *Estudo de um plano de avenidas para a cidade de São Paulo*. São Paulo, Companhia Melhoramentos, 1930.
22. Prestes Maia, F. *Os melhoramentos de São Paulo*. São Paulo, Prefeitura Municipal, 1945.
23. Pereira da Silva, Lysandro. "Defesa da municipalidade contra o arruamento clandestino para a especulação de terrenos". Separata dos *Annaes do 1º Congresso de Habitação*. São Paulo, 1931.
24. Grostein, Marta Dora. *A cidade clandestina: os ritos e os mitos. O papel da "irregularidade" na estruturação do espaço urbano no município de São Paulo*. 1900/1987. Tese de doutoramento. FAU/USP. 1987.
25. Kowarick L. e Bonduki, N. "Espaço urbano e espaço político". in *As lutas sociais e a cidade*. org. Lúcio Kowarick. São Paulo, Paz e Terra, 1988.
26. Cerqueira Cesar, Roberto. *As megalópoles. Diagnóstico 75*. Secretaria dos Negócios Metropolitanos.
27. Langenbuch, Jurgen Richard. *A estruturação do Grande São Paulo: estudo de geografia urbana*. Rio de Janeiro, IBGE, 1971.
28. Sola, Lourdes. "O golpe de 37 e o Estado Novo". In: *Brasil em perspectiva*. Rio de Janeiro, Bertrand, 17ª edição, 1988.
29. Dean, Warren. *A industrialização de São Paulo*. Difusão Europeia do Livro/Edusp, São Paulo, 1971.
30. Bosi, Alfredo. *Dialética da colonização*. São Paulo, Companhia das Letras, 1992.
31. Rodrigues, Leoncio Martins. *Conflito industrial e sindicalismo no Brasil*. Difusão Europeia do Livro, São Paulo, 1966.
32. Rocha Penteado, Antonio. "O efetivo humano e a marcha do povoamento em São Paulo". In *São Paulo - espírito povo instituições*. São Paulo, Pioneira, 1968.
33. Entrevista realizada com dr. André Francisco de Andrade Arantes, que durante anos foi diretor das Organizações Novo Mundo.
34. Entrevista realizada com dr. Luiz Antonio De Lucca, filho de Domingos De Lucca, fundador da Predial de Lucca.
35. Entrevista com uma das mais antigas moradoras de Vila Ede.
36. Affonso, Nazareno. *Chega de enrolação queremos condução*. Programa de apoio a teses. Brasília, EBTU, 1987.
37. Com base em mapas da cidade de São Paulo de 1930 e 1952 e utilizando-se da listagem de loteamentos sorteados durante a pesquisa *Habitação popular autoconstruída*, pesquisamos cerca de 150 loteamentos junto aos órgãos municipais Parsolo e Departamento de Rendas Imobiliárias. Com a finalidade de verificar quem eram os loteadores, levantamos, na Junta Comercial de São Paulo, informações a respeito desses empresários imobiliários, que foram complementadas com entrevistas. As plantas dos loteamentos, assim como os panfletos de propaganda, foram cedidos pelos entrevistados e/ou obtidos junto ao Departamento de Rendas Imobiliárias da Prefeitura do Município de São Paulo.
38. Cardoso, F. H., Camargo, C. P. e Kowarick, L. "Considerações sobre desenvolvimento de São Paulo. Cultura e participação". In: Gegrar, *Recursos humanos na Grande São Paulo*.
39. Entrevista com membros da família Mazzei, filhos e netos de Henrique Mazzei.
40. Entrevista com o prof. dr. Carlos A. C. Lemos.
41. Entrevista com dr. Francisco Munhoz, filho do dr. Francisco Munhoz Filho.
42. Entrevista com membros da família Bei.
43. Entrevista com sr. Jorge Alves de Lima Filho.
44. Idem nota nº 10.