

Centro atravessado: Mapeamento e indagações sobre os impactos da construção da Ligação Leste-Oeste do Município de São Paulo

Dominique Crizane Moraes Aires

Orientação: Prof. Ms. Dr. Marcos Virgílio da Silva (Centro Universitário Belas Artes de São Paulo)

Pesquisa: Iniciação Científica, Centro Universitário Belas Artes de São Paulo, 2022.

Este trabalho consiste em um mapeamento das modificações geradas pela construção da ligação Leste-Oeste, que atravessa o centro de São Paulo, passando por toda a extensão do Elevado João Goulart, Viaduto Júlio de Mesquita Filho, Viaduto Jaceguai, Viaduto do Glicério, Viaduto Leste-Oeste, Complexo Viário Evaristo Comolatti, até desembocar na Avenida Alcântara Machado. Com base em artigos, matérias de jornais, decretos e leis que remontam ao desenvolvimento da cidade, assim como a compreensão dos conceitos de lugar e memória, pretende-se abordar antecedentes de intervenções de cunho

rodoviarista na cidade de São Paulo à luz do processo de consolidação das regiões afetadas e suas transformações a partir da construção da ligação. O objetivo é dimensionar, por meio de sobreposições cartográficas, o impacto das demolições e desapropriações, refletindo sobre uma "memória coletiva" afetada e transformada com o processo de implantação dessas vias elevadas. Por fim, apresenta-se um mapeamento que estima a quantidade das demolições ocorridas para que seja possível visualizar as áreas onde os impactos da construção da Ligação Leste-Oeste foram mais intensos.

Palavras-chave: rodoviarismo; mapeamento; memória.

Crossed center: mapping and inquiries about the impacts of the construction of the East-West Link in the city of São Paulo

This paper consists of mapping the changes brought about the construction of the East-West route that crosses downtown São Paulo (the entire length of Elevado João Goulart, Viaduto Júlio de Mesquita Filho, Viaduto Jaceguai, Viaduto do Glicério, Viaduto Leste-Oeste, Viaduto Evaristo Comolatti until it ends at Avenida Alcântara Machado). Based on papers, newspaper articles, decrees, and laws that date back to the development of the city, as well as understanding the concepts of space and memory, the aim is to understand the road interventions in the city of São Paulo, its consolidation process and transformation of regions that were affected. The objective is to dimension the impact of demolitions and expropriations, reflecting on a "collective memory" affected and transformed by the process of implementation of these elevated roads. Finally, we present a mapping to quantify the demolitions and visualize the areas where the impacts of the East-West Link construction were more intense.

Keywords: elevated highways; mapping; memory.

Centro atravessado: mapeo e indagaciones sobre los impactos de la construcción de la Conexión Este-Oeste en el municipio de São Paulo

Este trabajo consiste en realizar un mapeo de las modificaciones generadas por la construcción de la conexión Este-Oeste que atraviesa el centro de São Paulo pasando por toda la extensión del Elevado João Goulart, Viaduto Júlio de Mesquita Filho, Viaduto Jaceguai, Viaduto do Glicério, Viaduto Leste-Oeste, Complejo Viário Evaristo Comolatti, hasta desembocar en la Avenida Alcântara Machado. Con base en artículos, reportajes de periódicos, decretos y leyes que remontan el desarrollo de la ciudad, así como en la comprensión de conceptos sobre lugar y memoria, se pretende abordar antecedentes de intervenciones de carácter vial en la ciudad de São Paulo, a la luz del proceso de consolidación de las regiones afectadas y sus transformaciones a partir de la construcción de la conexión. El objetivo es dimensionar, a través de superposiciones cartográficas, el impacto de las demoliciones y expropiaciones, reflexionando sobre una "memoria colectiva" afectada y transformada con el proceso de implantación de estas vías elevadas. Finalmente, se presentará un mapeo que estime la cantidad de demoliciones ocurridas para que sea posible visualizar las áreas donde los impactos de la construcción de la Conexión Este-Oeste fueron más intensos.

Palabras clave: vial; mapeo; memoria.

1. INTRODUÇÃO

Este trabalho tem como objetivo apresentar uma estimativa das edificações afetadas pela obra da Ligação Leste-Oeste e versar sobre os perfis e dinâmicas anteriores dos bairros afetados. Pretende-se fazer uma singela contribuição no levantamento de questões a respeito do impacto de obras desse porte no contexto dos bairros em que foram implantadas. O artigo é composto de cinco seções: na primeira, abordaremos um panorama geral das intervenções voltadas para os automóveis na cidade de São Paulo; na segunda, serão apresentados os procedimentos metodológicos utilizados para realizar essa pesquisa; na terceira, trataremos do contexto da construção da Ligação Leste-Oeste; na quarta, são analisados, trecho a trecho, os bairros cortados pela ligação; e na quinta, serão apresentadas algumas considerações finais sobre o trabalho em si, apontando números e levantando inquietações que surgiram ao longo da consolidação do trabalho.

A implantação da Ligação Leste-Oeste pode ser vista como fruto de um processo histórico de priorização do automóvel no contexto urbano da cidade de São Paulo.¹ A começar pelo crescimento e consolidação da economia cafeeira no final do século XIX, em que o trânsito dessa mercadoria passou a circular do interior do estado para os portos, por meio de transporte com animais e, a partir de 1867, pela estrada de ferro Santos-Jundiaí. Apesar da importância das estradas de ferro para o crescimento da cidade de São Paulo na virada do século XX, como observa Campos (2002), é notável a negligência em relação ao modelo ferroviário de transporte nas décadas seguintes e a preferência em construir para a elite que se instalava na cidade. O modelo de grandes avenidas e do automóvel passou a ser o centro das prioridades de intervenções para o espaço físico da cidade.

Como centro econômico, a cidade passou a receber não só as elites, mas um grande contingente de trabalhadores, que se instalaram muitas vezes em regiões consideradas relativamente periféricas na época: próximas às indústrias (como na Mooca), nas vizinhanças das regiões mais nobres (como a Barra Funda e sua proximidade com os Campos Elísios) ou em

áreas pouco valorizadas (como as regiões mais baixas do recém loteado bairro da Bela Vista e da Baixada do Glicério). As obras públicas realizadas no final do século XIX e início do século XX foram voltadas à construção de edifícios institucionais e ao "embelezamento" da cidade, que visava o emprego da estética europeia² nos espaços públicos, ao contrário de qualquer política que tivesse como objetivo atender às diferentes camadas sociais que a cidade recebia naquele momento.

Como pontuou Campos (2002), se o contingente popular e operário estivesse contido nos espaços de vilas, a cidade poderia se concentrar na ilusão de construir uma "capital do café". Nas décadas seguintes, as consequências desse pensamento passam a ficar cada vez mais visíveis: o problema da habitação, com surgimento de diversos cortiços ocupados por imigrantes e a população negra, além do congestionamento de veículos na região central da cidade, apesar de tantas intervenções em vias públicas.³

Mudanças na dinâmica de áreas da cidade que priorizam os interesses hegemônicos se tornam um ponto recorrente no desenvolvimento da cidade de São Paulo. Em 1930, o prefeito Pires do Rio recorreu ao engenheiro Francisco Prestes Maia que retomou o plano proposto há quase uma década por Ulhôa Cintra, o "Perímetro de Irradiação", fazendo modificações e desenvolvendo o Plano de Avenidas (Porto, 2006, p.133).

seria composto de vários trechos de vias públicas, em segmentos, formados pela Avenida Ipiranga, a Rua São Luís (alargada e transformada em avenida), o Viaduto 9 de Julho, o Viaduto Jacaré, a Avenida Rangel Pestana, a Rua Mercúrio e a Rua Senador Queiroz (alargada), até a referida Avenida Ipiranga. a denominação "perímetro de irradiação" provém do fato de servir como linha de partida das artérias que conduzem aos bairros (radiais). (Porto, 2006, p.140).

O plano, que previa englobar modais de transporte público, terminou por gerar uma desconfiguração socioespacial, afastando camadas menos privilegiadas da população do centro da cidade e consolidando a

predominância do sistema de transporte individual motorizado.

Dentre as políticas do Estado Novo, houve o incentivo à instalação da indústria automobilística em todo território nacional, política reafirmada na década de 1950 durante a administração de Juscelino Kubitschek. Com o surgimento de mais políticas de incentivos fiscais à produção de veículos automotores atrelados a um processo de desativação das linhas de bondes (Neves, 2020, p.42), consolidou-se um cenário em que o automóvel se encontrava no centro das necessidades de locomoção no espaço urbano, e o espaço urbano, por sua vez, deveria existir principalmente para dar suporte ao automóvel.

Na década de 1960, já instaurado o regime militar, se uniram "o pensamento tecnocrático, prioridade do automóvel nas cidades, da centralização, do autoritarismo", atendendo a anseios do setor privado (Diniz; Lima Jr. *apud* Neves, 2020, p.96). Após o golpe militar de 1964, o discurso desenvolvimentista alinhado à suspensão do regime democrático, abriu portas para intervenções de grande impacto no meio urbano (Guillén, 2017, p.5). E, nesse contexto, surge a possibilidade de implantação de estruturas urbanas que há muito vinham sendo debatidas, como a Ligação Leste-Oeste: feita para atender aos problemas de circulação que há décadas persistiam na cidade, o objetivo era ligar duas regiões localizadas fora do centro por meio de vias expressas, sendo algumas delas elevadas. Essa obra atravessou regiões que não se encontravam vazias ou inabitadas no momento de sua implantação, muito pelo contrário: eram regiões densamente ocupadas há décadas, onde coexistia uma diversidade de contextos urbanos. Nesse sentido, é interessante levantar a discussão desses lugares e refletir a partir de como costumavam ser. Como Scifoni aborda (2013, p.3-4):

De acordo com Carlos (1996), o "lugar é a base da reprodução da vida". Isso não significa compreendê-lo como palco ou substrato físico inerte, ao contrário, ele é parte constitutiva da vida humana, ao mesmo tempo ponto de partida e resultado de um processo de apropriação, transformação e uso do

espaço. Como dimensão concreta e real do espaço geográfico, o lugar é produto de uma construção social cotidiana, que se dá ao mesmo tempo em que a sociedade reproduz sua existência, relações sociais, cultura, valores e a própria história humana.

As soluções prometidas pelas obras de vias elevadas criaram cisões e vazios capazes de desconfigurar dinâmicas das pessoas com os espaços onde foram implantados os viadutos. Alterações no espaço físico do ambiente urbano provocam também uma "sensação de ruptura irreversível do passado com o presente e o temor da perda de si mesmas [as pessoas e suas memórias] junto com a perda das cidades, então, destruídas" (D'Aléssio, 1993, p.97). Além da intransponibilidade do território, afeta-se a memória da vida cotidiana em seu contexto urbano.

2. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Este trabalho foi construído a partir da sobreposição das bases *shapefile* das "obras de arte" (jargão técnico da engenharia para definir estruturas como os viadutos) sobre mapas *raster* Vasp Cruzeiro de 1954, ambos disponibilizados e georreferenciados no portal Geosampa. Por meio do software de geoprocessamento QGis, foram delimitadas e quantificadas as edificações representadas no mapa Vasp, cujos traços aparecessem atravessados pela camada de obras de arte. A representação dos edifícios afetados foi separada em dois tipos: representados em vermelho estão os edifícios severamente sobrepostos pela camada de obras-de-arte (ou pela construção da Ligação Leste-Oeste); em rosa estão os edifícios indireta ou parcialmente afetados, aqueles muito próximos às vias elevadas que, dependendo da forma de execução, poderiam não ter sido removidos com as obras. Pequenas edificações como edículas, bastante recorrentes em lotes compridos, foram desenhadas para fins de visualização, mas não foram contabilizadas, para que não gerassem duplicatas nos números de possíveis remoções.

Artigos, matérias de jornais, decretos e leis municipais foram consultados para ajudar a elaborar hipóteses e uma linha

do tempo da construção dos trechos da ligação, assim como mensurar as edificações afetadas.

3. A LIGAÇÃO LESTE-OESTE

A implantação da ligação Leste-Oeste é um capítulo na longa história das intervenções rodoviaristas da cidade de São Paulo. O sistema que já era discutido desde as décadas passadas, passa a ser implantado de fato com a Lei Ordinária 4704/55 e se concretiza com a Lei Ordinária 6.061/1962 promulgada pelo então prefeito Francisco Prestes Maia. Esta dava sequência ao Perímetro de Irradiação, seguindo uma lógica semelhante de dispersão do congestionamento da área central, onde as obras começaram a ser entregues no fim da década de 1960. Durante o mandato de Faria Lima, foi entregue a parte da Radial Leste mais próxima à Liberdade em 1967, e em 1969, a ligação da Rua Amaral Gurgel com a Bela Vista, passando sob a praça Roosevelt. A continuação do plano se deu na administração de Paulo Maluf, inaugurando as vias expressas do emblemático Elevado Costa e Silva com irônico congestionamento.⁴ Também foram construídos durante sua administração o Viaduto Júlio de Mesquita Filho, o Viaduto Jaceguai e seu prolongamento até a Avenida Alcântara Machado, segundo matéria "Vias elevadas, a nova mania" do jornal "O Estado de S.Paulo" de 23 de setembro de 1969.

4. OS TRECHOS

4.1 ELEVADO PRES. JOÃO GOULART, BARRA FUNDA E STA. CECÍLIA

O primeiro trecho estudado se trata do elevado Presidente João Goulart, construído majoritariamente sobre a Avenida São João, tendo seu acesso oeste na atual Av. Francisco Matarazzo, seguindo pela Av. General Olímpio da Silveira, e passando por toda a extensão da Av. São João até a altura do cruzamento com a Rua Helvétia.

A oeste se consolidou o bairro da Barra Funda, a partir da construção da estação ferroviária em 1875, que atraiu a instalação de indústrias de pequeno e grande porte e, conseqüentemente, habitações operárias,

recebendo pessoas negras e italianas trabalhadoras das indústrias. A leste se firmava o bairro de Santa Cecília, advindo do parcelamento de uma chácara, que nasce com caráter de residências de médio padrão.

Desde o início do século XX, a Avenida São João sofreu frequentes modificações (Campos, 2002), entre elas, o alargamento durante a administração de Pires do Rio (1926-1930) entre a Praça Júlio de Mesquita até a Praça Marechal Deodoro e um prolongamento entre a Alameda Glette e a Praça Marechal Deodoro (Assunção, 2016, p.36-37). Segundo Assunção (2016, p.46), a Avenida São João era, até a década de 1950, um importante eixo econômico, bem como uma ligação para a zona oeste da cidade. A região entre o Largo do Paissandu e a Avenida Duque de Caxias era reconhecida como "cinelândia paulistana" e, no trecho entre a Duque de Caxias e a Marechal Deodoro foi ocupada predominantemente por edifícios residenciais,⁵ com comércio nos térreos. O reconhecimento como Cinelândia, a presença de um eixo de comércios, hotéis e de edifícios de órgãos públicos e desfiles de blocos de carnaval marcam a Avenida São João como uma importante rua para a dinâmica da vida urbana no centro.

O mapa Sara Brasil de 1930 mostra uma região amplamente ocupada ao longo do eixo da Avenida São João. É possível identificar a configuração original da Praça Marechal Deodoro, que foi desconfigurada para receber uma alça de acesso à via elevada. Em ambos os mapas Vasp (1954) e Sara (1930), é possível identificar os locais por onde passavam as linhas de bonde, que passaram a desaparecer na década de 1950 devido a conflitos com a empresa concessionária, além do modelo voltado ao automóvel ganhar força. Outro local onde foi construída uma alça para acesso ao elevado foi uma antiga garagem de bondes existente entre a Alameda Glette, Av. São João e Rua Helvétia. Segundo Santos (2006), na década de 1980, havia uma grande projeção por parte do mercado imobiliário e de órgãos públicos de que a construção das estações Barra Funda e Marechal Deodoro reativariam e valorizariam novamente a região, o que não se concretizou. A presença do elevado pode ter sido um importante fator de estagnação dessas regiões.



FIG. 1: Mapa no recorte/trecho 1, em 1954, com sobreposições das obras de arte e calçadas. Em vermelho estão representadas as edificações diretamente afetadas e parte da Praça Marechal Deodoro. Em rosa estão representadas as edificações indiretamente afetadas. Fonte: Elaboração da autora a partir da base cartográfica Vasp Cruzeiro (1954) e delimitação de calçadas e obras de arte elaboradas pela CET, ambos disponibilizados pelo portal Geosampa.

Neste recorte foram contabilizadas três edificações diretamente afetadas, considerando as pequenas edificações da antiga estação de bondes, e sete indiretamente afetadas. A parte removida da Praça Marechal Deodoro foi destacada, porém não foi contabilizada como edificação.

4.2 ELEVADO JOÃO GOULART, TRECHO SANTA CECÍLIA E VILA BUARQUE

O próximo segmento se configura a partir da entrada do Elevado Presidente João Goulart, vindo da Av. São João, cortando a quadra entre a Rua Sebastião Pereira e Rua Frederico Steidel, até entrar na Rua Amaral Gurgel. Esse pedaço se insere entre a Santa Cecília e a Vila Buarque, territórios que quase se confundem.

Na fig. 2 são destacadas e contabilizadas 83 edificações. A matéria "Via Elevada terá 3,4km" publicada no jornal "O Estado de S.Paulo", de 12 de outubro de 1969, menciona que a abertura na quadra conformada entre as ruas Sebastião Pereira, Ana Cintra, Frederico Steidel e o Largo do Arouche gerou desapropriações de cerca de oitenta

imóveis, sendo apenas um de oito andares e o restante compostos de dois andares. A matéria menciona também oito imóveis desapropriados na esquina da Duque de Caxias com o Largo do Arouche.

O primeiro decreto a comunicar o plano de alargamento da Rua Amaral Gurgel foi o número 944/1947, que aprovava o alargamento da via em toda a extensão entre o Largo do Arouche e a Rua da Consolação, reiterado por decretos como o 1165/1950 e o 1570/1952. A obra foi finalizada em 1966. O espaçamento entre esses diversos decretos e a concretização do alargamento dá uma ideia sobre a morosidade presente até a década de 1960 em que se consolida um conjunto de desapropriações – o que não era um cuidado tomado durante a ditadura –, além de mostrar um processo de anos da implantação do modelo do veículo individual que atravessou diferentes administrações.

Nas quadras a sul da Rua Amaral Gurgel, a sobreposição de mapas ilustra um impacto intenso: o alargamento se sobrepunha a praticamente todas as

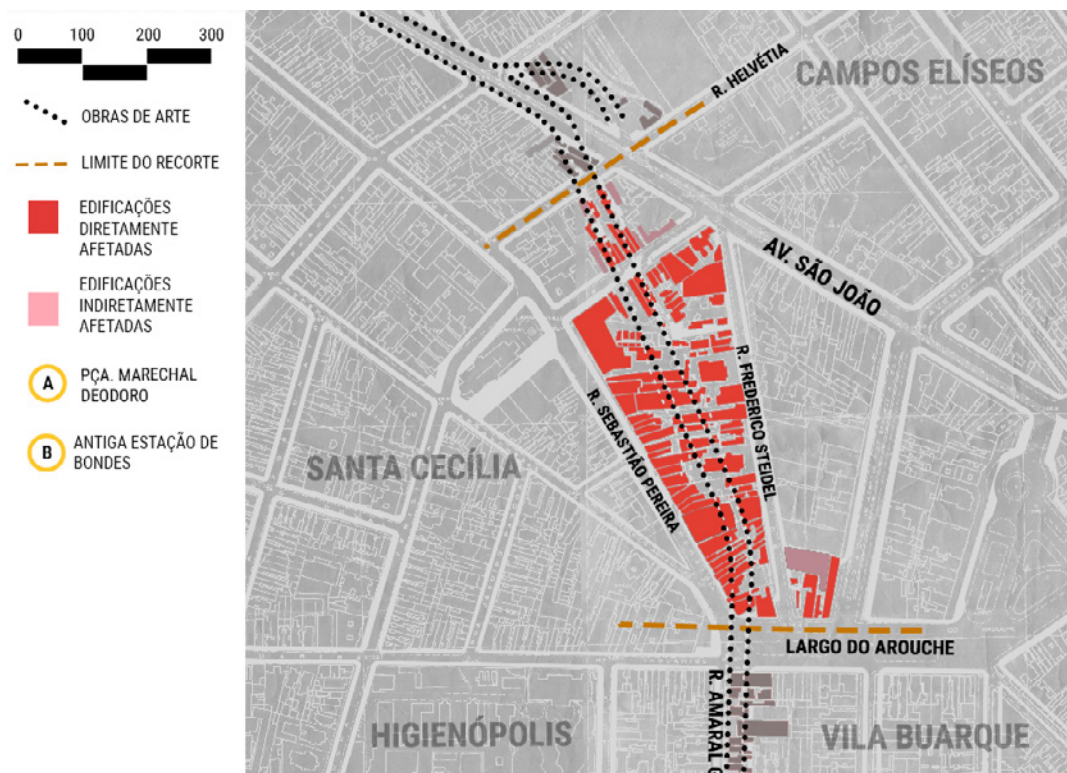


FIG. 2: Mapa no recorte/tramo 2, em 1954, com sobreposições das obras de arte e calçadas. Em vermelho estão representadas as edificações diretamente afetadas pela construção do Elevado João Goulart no quarteirão cortado e no Largo do Arouche, e em rosa, as edificações indiretamente afetadas. Fonte: Elaboração da autora a partir da base cartográfica Vasp Cruzeiro (1954) e delimitação de calçadas e obras de arte elaboradas pela CET, ambos disponibilizados pelo portal Geosampa.

edificações do lado ímpar voltadas para a rua alargada. Entretanto, é difícil encontrar registros de matérias de jornais ou decretos que ajudem a confirmar se essas edificações foram realmente cortadas com o alargamento. Pode sugerir que parte dos edifícios tenham sido construídos sob uma nova lei de uso e ocupação do solo, criando recuos frontais que permitissem a construção do elevado sem mais desapropriações.⁶

Considerando que a Av. São João que foi ocupada de acordo com os interesses da classe média, como os cinemas e comércios, a ausência de atividades⁷ dessa espécie para a Rua Amaral Gurgel levanta questões sobre como esse lugar era ocupado e como enxergar os lugares a partir de suas dinâmicas mais cotidianas e menos icônicas, que não interessavam ser noticiadas, onde a reprodução da vida (Carlos, 1996) se dava. O Largo do Arouche, que começa a ser ocupado por

comunidades LGBT também na década de 1960, nos faz vislumbrar o quanto a degradação dos espaços e sua decorrente desvalorização imobiliária contribuem também para que outros perfis marginalizados passem a ocupar esses lugares.

Neste recorte foram contabilizados 150 edificações diretamente afetadas e oito indiretamente afetadas, somando os números da quadra entre as ruas Sebastião Pereira e Frederico Steidel e o alargamento da Rua Amaral Gurgel.

4.3 VIADUTO JÚLIO DE MESQUITA FILHO, BELA VISTA

O trecho seguinte é compreendido pela área delimitada entre a Praça Roosevelt e a Praça Pérola Byington, por toda a extensão do Viaduto Júlio de Mesquita Filho. A região está inserida no bairro da Bela Vista, bairro diverso loteado a preços populares,⁸ ocupado historicamente por pessoas ex-escravizadas e imigrantes.⁹ Perdura até os

FIG. 3: Mapa no recorte/tramo 2, em 1954, com sobreposições das obras de arte e calçadas. Em vermelho estão representadas as edificações diretamente afetadas pela construção do Elevado João Goulart na Rua Amaral Gurgel, e em rosa, as edificações indiretamente afetadas. Fonte: Elaboração da autora a partir da base cartográfica Vasp Cruzeiro (1954) e delimitação de calçadas e obras de arte elaborada pela CET, ambos disponibilizados pelo portal Geosampa.



dias de hoje uma heterogeneidade de perfis sociais e econômicos, quando comparamos as regiões mais altas e valorizadas, como o Morro dos Ingleses, e as mais baixas, que ficaram popularmente conhecidas como Bexiga ou Bixiga. Segundo Schnek (2018), a tipologia das casas na região permitiu a instalação de oficinas e pequenos comércios sob as residências, criando uma estreita relação entre moradia e trabalho. Essa dinâmica também contribuiu para que o bairro se consolidasse como bairro de pedestres (Guillén, 2017, p.8). De ocupação diversa e usos múltiplos, a região da Bela Vista ofertou cantinas montadas pelos descendentes e imigrantes calabreses, boates, teatros e criou um forte vínculo com a escola de samba Vai-Vai.

Na fig.5 é possível identificar que além das regiões lindeiras ao viaduto, duas quadras foram atravessadas e apresentam um alto número de edificações demolidas.

A primeira, entre as ruas São Domingos, Conselheiro Ramalho, Manoel Dutra e João Passalacqua. A segunda, entre as ruas 14 de Julho, Major Diogo, Manuel Dutra e Conselheiro Ramalho. Ambas são quadras que representadas no mapa são compostas por um padrão de ocupação de edificações compridas, com eventuais edículas no fundo do lote. A quadra da Rua 14 de Julho foi quase completamente destruída, restando apenas bordas que hoje compõem uma "praça". Segundo Silva (2019), o importante sambista paulista Adoniran Barbosa teria vivido nessa rua entre 1941 e 1943.

Desde a sua fundação, há uma grande quantidade de cortiços no bairro,¹⁰ o que nos dá a dimensão de uma alta densidade demográfica na região e levanta questionamentos a respeito de quantas pessoas foram de fato removidas com a desapropriação em regiões como essas.



FIG. 4: Mapa no recorte/trecho 3, em 1954, com sobreposições das obras de arte e calçadas na extensão do Viaduto Júlio Mesquita Filho. Em vermelho estão representadas as edificações diretamente afetadas, e em rosa, as edificações indiretamente afetadas. Fonte: Elaboração da autora a partir da base cartográfica Vasp Cruzeiro (1954) e delimitação de calçadas e obras de arte elaborada pela CET, ambos disponibilizados pelo portal Geosampa.

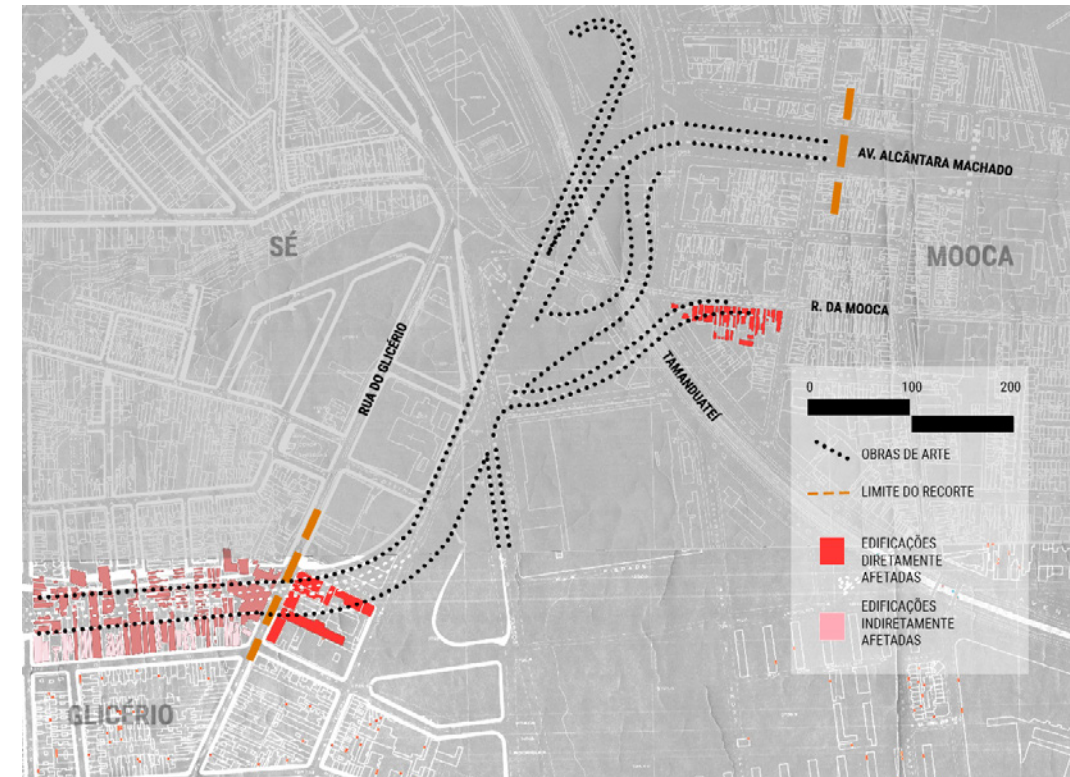


FIG. 6: Mapa no recorte/trecho 5, em 1954, com sobreposições das obras de arte e calçadas na extensão do Complexo Viário Viaduto Evaristo Comolatti e Viaduto do Glicério. Em vermelho estão representadas as edificações diretamente afetadas, e em rosa, as edificações indiretamente afetadas. Fonte: Elaboração da autora a partir da base cartográfica Vasp Cruzeiro (1954) e delimitação de calçadas e obras de arte elaborada pela CET, ambos disponibilizados pelo portal Geosampa.

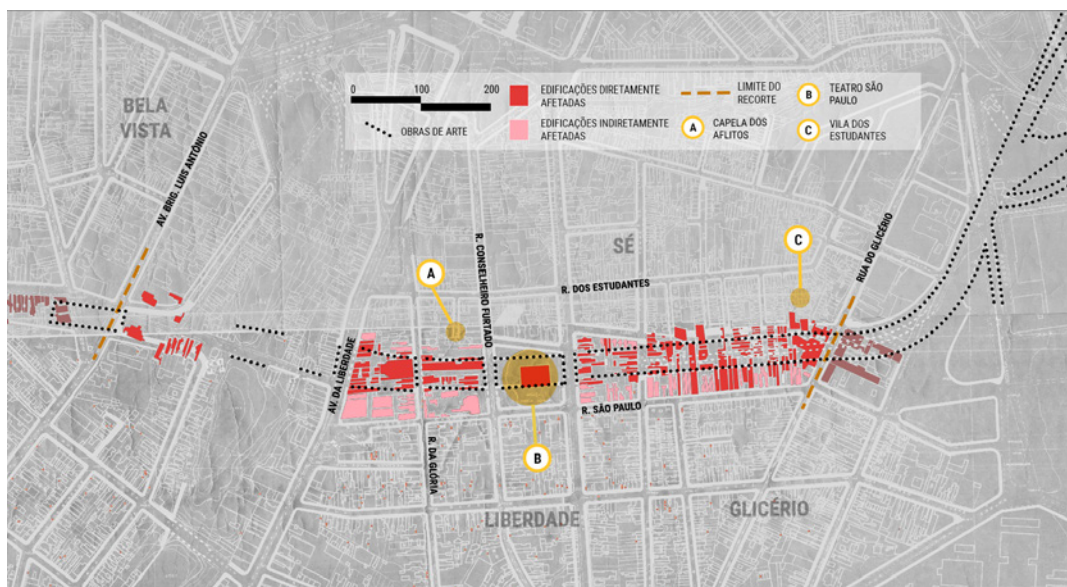


FIG. 5: Mapa no recorte/trecho 4, em 1954, com sobreposições das obras de arte e calçadas na extensão do Viaduto Jaceguai/ Av. Leste-Oeste. Em vermelho estão representadas as edificações diretamente afetadas, e em rosa, as edificações indiretamente afetadas. Fonte: Elaboração da autora a partir da base cartográfica Vasp Cruzeiro (1954) e delimitação de calçadas e obras de arte elaborada pela CET, ambos disponibilizados pelo portal Geosampa.

Neste trecho foram contabilizadas 204 edificações diretamente afetadas e sete indiretamente afetadas.

4.4 VIADUTO JACEGUAÍ: LIBERDADE E GLICÉRIO

A área em questão se encontra entre a Praça Pérola Byington e a Rua do Glicério. O bairro da Liberdade se desenvolveu inicialmente por meio da instalação do Largo da Força e do Cemitério dos Aflitos. A região foi ocupada pela população negra e posteriormente por populações de origem asiática.¹¹ O baixo valor da terra e a proximidade com a linha de ferro viabilizaram a instalação da indústria em regiões alagadiças próximas ao Rio Tamanduateí e, conseqüentemente, das vilas operárias na região (Shiraiwa, 2017), como as ainda existentes Vila dos Estudantes e Vila Suíça.¹² A característica de "rua sem saída" dessas vilas é desmontada e as vilas passam a ser mais abertas com a necessidade de alocação de uma nova rua paralela à radial.

Fica evidente a proximidade com a quadra onde se encontra a Capela e o

Sítio Arqueológico dos Aflitos. A falta de representação dessa região na cartografia mais antiga deixa dúvidas a respeito das dimensões do cemitério e deixa também a indagação se na região escavada em trincheira da Av. Radial Leste-Oeste poderiam ter sido encontrados artefatos arqueológicos pertencentes àqueles enterrados no Cemitério dos Aflitos, e se porventura esses artefatos tenham sido descartados durante as obras.

Na quadra da Praça Almeida Júnior é representada uma edificação centralizada: tratava-se do Teatro São Paulo, construído em 1914. Teve um ótimo momento com grandes apresentações na década de 1950 recebendo artistas como Bibi Ferreira e Mazzaropi, mas foi demolido em 1967 para a passagem da Av. Radial Leste-Oeste (Loureiro, 2015). Ocorre nas "sobras" laterais dessa quadra o que ocorreu entre as ruas 14 de Julho, Major Diogo, Manoel Dutra e Conselheiro Ramalho: uma área verde que tem pouca utilidade ao meio urbano.

Com exceção do Teatro São Paulo, no recorte espacial e temporal, houve

dificuldade em encontrar nos jornais consultados indicadores de como se dava a vida cotidiana das populações existentes nessa região entre Liberdade e Glicério, sobretudo informações sobre os costumes da população negra firmada nesse local.

Neste trecho foram contabilizadas 127 edificações diretamente afetadas e 54 indiretamente afetadas.

4.5 VIADUTO DO GLICÉRIO, GLICÉRIO E MOOCA

O último trecho a ser estudado corresponde ao recorte entre a Rua do Glicério e a Avenida Alcântara Machado, atravessando o Rio Tamanduateí. Inicialmente aqui se deu a ocupação do que Campos (2002) elencou como cinturões industriais, regiões que passaram a se desenvolver além da vista da cidade ocupada pela elite cafeeira no começo do século XX. Políticas de incentivo a construção de vilas operárias foram fomentadas pelo poder público, de forma a prover moradia de aluguel próximo ao local de trabalho dessas pessoas, o que era interessante aos olhos de quem gostaria de construir regiões livres de circulação dos trabalhadores (Rolnik *apud* Campos, 2002). Aqui os trabalhadores desenvolveram suas vidas, seus trabalhos, seus espaços de lazer.

A região é atualmente marcada por diversos nós viários nos arredores do Parque Dom Pedro II, uma colcha de retalhos feita para resolver a circulação da cidade no sentido leste-oeste.

A Rua Alcântara Machado faz parte do sistema da Ligação Leste-Oeste, porém foi aberta anos antes e cortou uma série de quarteirões para sua implantação. O mapa de 1954 ilustra a Avenida Alcântara Machado já aberta, porém sem ligação que transpusesse o Rio Tamanduateí. Ilustra também a passagem de bondes transpondo o rio e seguindo pela Rua da Mooca, paralela à Alcântara Machado, adentrando o bairro da Mooca.

Apesar das obras da Ligação Leste-Oeste terem demandado desapropriações menores para a sua instalação dentro do recorte indicado, a região como um todo é afetada pelas inúmeras obras viárias do Parque Dom Pedro II e a intransponibilidade dos territórios sem meios de transporte. Um vazio urbano de

difícil intervenção e ocupação por parte das pessoas além dos carros.

Neste trecho foram contabilizadas 25 edificações diretamente afetadas e nenhuma indiretamente afetada.

5. CONCLUSÃO

Somadas seguindo a metodologia apresentada, foi obtido o montante de 503 edificações diretamente afetadas e 70 edificações parcialmente afetadas pela construção da ligação, número que se mostra bastante expressivo se considerarmos a alta densidade populacional de bairros com alto número de cortiços, como a Bela Vista e o Glicério.

O mapa gerado tem como base um levantamento de 1954 com algumas das mudanças contemporâneas que ocorriam na cidade, porém, encontra-se há quase uma década da implantação da ligação. Mudanças nas leis de uso e ocupação do solo, assim como o remembramento de lotes, poderiam ser identificados utilizando um mapa mais próximo da segunda metade da década de 1960. É importante assinalar a dificuldade de obtenção de mapas condizentes a esse período; as prioridades dentro do regime militar talvez não incluam a produção de mapas para realizar obras públicas. Acontecimentos mais atuais como o fechamento da Emplasa em 2019 também dificultam o acesso a bases mais precisas.

Sobre o conteúdo, a simples sobreposição de camadas permitiu visualizar com mais clareza os cortes e impactos gerados por obras desse porte, além de gerar uma quantificação que pode ser base para outros estudos. Além disso, o mapa bidimensional reitera questões apontadas na pesquisa textual: por exemplo, a presença do operariado em contextos como vilas do baixo Glicério, que é representada no mapa a partir da repetição e o espelhamento das formas das habitações operárias.

Essa quantificação de 573 formas delimitadas deixa certa inquietação acerca da lacuna de dados qualitativos: seriam bem-vindos levantamentos documentais a respeito da quantidade de pavimentos dessas edificações ou questões relacionadas ao espaço físico dos edifícios afetados. Outros dados a respeito da população em cada uma das edificações poderiam trazer

tridimensionalidade ao levantamento. Seus costumes, relações de moradores e não moradores entre si e com os locais, e como utilizavam cada um dos espaços afetados são informações que não puderam ser levantadas no período desta pesquisa e podem agregar interessantes contribuições ao entendimento das áreas estudadas.

Por fim, não foi mera escolha aleatória que a ligação tenha sido implantada onde foi. Sua obra atravessou bairros com alto contingente popular, com existência do operariado e presença da população negra em vários desses locais, forçando a movimentação dessas populações e deixando um vazio em cada um desses lugares. Ainda que não seja possível encontrar documentos que comprovem as motivações de maneira ainda mais explícita, as transformações da cidade com base em interesses hegemônicos falam por si só e demonstram as intenções por trás das mudanças no espaço físico da cidade.

NOTAS

1. Esta é uma versão revisada e ampliada de um artigo publicado originalmente em Projectare: Revista de Arquitetura e Urbanismo, v.1, n.15, p.91-109, ago. 2024.
2. Este fenômeno não ocorria só em São Paulo: há o emblemático exemplo das reformas de Pereira Passos e as obras no Rio de Janeiro. Ver Campos (2002).
3. Tomando como exemplo os planos de Bouvard para o Anhangabaú e Parque Dom Pedro II e as obras para valorização da Rua Líbero Badaró com o plano Bouvard. Ver Campos (2002).
4. Ver a matéria "'Minhocão' aberto sem a repercussão esperada" do jornal "O Estado de S.Paulo", de 26 jan. 1971, p.16
5. Muitos desses edifícios eram assinados por arquitetos renomados da época como Aron Kogan, Franz Heep e Rino Levi. Ver Assunção (2016).
6. Ao sul, as edificações lindeiras à Rua da Consolação haviam sido desapropriadas pelos planos de alargamento à partir dos decretos 950, 952 e 953 de 1947.
7. Para esse ponto da pesquisa, foram consultados o artigo referente à Santa Cecília na Coleção História dos Bairros (ver JORGE, 2006) e o acervo do jornal "O Estado de S.Paulo" a fim de encontrar traços que montassem um pouco do cenário de como a vida se dava na região da Amaral Gurgel.
8. "A conformação original do Bexiga reflete a configuração geomorfológica da região, ocupada por morros e brejos insalubres e atravessada por três córregos que com o desenvolvimento do local acabaram canalizados. Essas características inóspitas barateavam os preços dos lotes o que atraía imigrantes e negros libertos já no final do século XIX" (Neto, 2019).
9. Santos (2006, p.18) menciona a questão da mão de obra cafeeicultora: por ser despojada de escravos, o governo acaba por promover a imigração.
10. Entendendo os cortiços como fruto da subdivisão de casas em diversos cômodos para sublocação, o que diminuía os custos de aluguel e se mostra como alternativa para pessoas de baixa renda. Entretanto,

em muitos casos coexistem com uma situação de inadequação habitacional e degradação física dos espaços.

11. É reconhecidamente um território de disputas de narrativa atualmente: apesar de popularmente difundido como bairro da cultura japonesa, foi inicialmente ocupado majoritariamente por pessoas negras, e segundo dados do IBGE 2010, ainda o é. Cf. Igepac-Liberdade e Caminho Histórico Glória-Lavapés (Conpresp).

12. As vilas, que até certo momento serviam como habitação para os estudantes de faculdades como a Faculdade de Direito da USP, localizada no Largo São Francisco, perduram ainda em condições físicas terríveis, segundo Shiraiwa (2017, p.11): "[...] até hoje as construções residenciais do Glicério sofrem os reflexos dessa postura de extração de renda da propriedade privada."

REFERÊNCIAS

- AGUIAR, V. C. de. **Baixios de viadutos como desafio urbanístico**: uma leitura das "terras de ninguém" nos viadutos Alcântara Machado e do Glicério. 2017. Dissertação (Mestrado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2017.
- AIRES, Dominique Crizane Moraes. Centro atravessado: mapeamento e indagações sobre os impactos da construção da Ligação Leste-Oeste do Município de São Paulo. **Projectare**: Revista de Arquitetura e Urbanismo, v.1, n.15, p.91-109, ago. 2024. Disponível em: <https://periodicos.ufpel.edu.br/index.php/Projectare/article/view/27323>. Acesso em: 2 out. 2024.
- ASSUNÇÃO, E. L. de L. **Minhocão e Arredores**: construção, degradação e resiliência (1970-2016). 2016. Tese (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2016. Disponível em: <https://dspace.mackenzie.br/handle/10899/26132>. Acesso em: 14 nov. 2024.
- CAMPOS, C. M. **Os rumos da cidade**. 1. ed. São Paulo: Editora Senac, 2002.
- CARLOS, A. F. A. **O lugar no/do mundo**. São Paulo: FFLCH, 1996.
- D'ALÉSSIO, M. M. Memória: leituras de M. Halbwachs e P. Nora. **Revista Brasileira de História**, v.13, n.25/26, p.97-103, set. 92/ago.93.
- JORGE, C. de A. **Santa Cecília**. São Paulo: Departamento do Patrimônio Histórico, Divisão do Arquivo Histórico, 2006. 145 p., il., fotos. (Série História dos Bairros de São Paulo, 30).
- LOUREIRO, Edison. **A praça sumiu!** São Paulo Passado. São Paulo, 10 nov. 2015. Disponível em: <https://saopaulopassado.wordpress.com/2015/11/10/a-praca-sumiu/>. Acesso em: 30 jun. 2022.
- "MINHOCÃO" aberto sem a repercussão esperada. **O Estado de S.Paulo**, 26 jan. 1971, p.16. Disponível em: <https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19710126-29388-nac-0016-999-16-not>. Acesso em 29 de junho de 2022.
- NETO, C. G. **Bexiga, história viva das origens da cidade de São Paulo**. Unicamp, 2019. Disponível em: <https://www.unicamp.br/unicamp/index.php/ju/noticias/2019/03/11/bexiga-historia-viva-das-origens-da-cidade-de-sao-paulo#:~:text=Encantou%2Dse%20com%20o%20antigo,do%20rosto%20marcado%20pela%20var%20C3%ADola>. Acesso em: 27 jun. 2022.
- NEVES, D. R. L. **Construindo o poder**: ditadura e obras públicas em São Paulo (1965-1976). 2020. Tese (Doutorado) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2020. Disponível em: <https://repositorio.unicamp.br/acervo/detalhe/1161673>.
- NITO, M. K.; SCIFONI, S. O patrimônio contra a gentrificação: a experiência do inventário participativo de referências culturais do Minhocão. **Revista do Centro de Pesquisa e Formação**, n.5, p.38-49, set. 2017.
- PORTO, A. R. **História Urbanística da Cidade de São Paulo (1554-1988)**. São Paulo: Carthago Editorial, 2006.
- SANTOS, S. R. dos et al. **Barra Funda**. São Paulo:

Departamento do Patrimônio Histórico, Divisão do Arquivo Histórico, 2006. 109 p., il., fotos. (Série História dos Bairros de São Paulo, 29)

SÃO PAULO (Prefeitura). **Decreto nº 944 de 27 de fevereiro de 1947.** Aprova o plano de alargamento da Rua Amaral Gurgel entre o Largo do Arouche e a Rua da Consolação, e dá outras providências. Diário Oficial do Estado de São Paulo.

SÃO PAULO (Prefeitura). **Decreto nº 6.061 de 4 de outubro de 1962.** Aprova o plano de abertura de uma via expressa em direção Leste-Oeste da cidade, ligando a Avenida Alcântara Machado à Rua Amaral Gurgel, e ligações auxiliares, revoga em todos os seus termos as leis 5419/57; 5547/58 e parcialmente a Lei 4704/55. Diário Oficial do Estado de São Paulo.

SÃO PAULO (Prefeitura). **Decreto nº 8.574 de 19 de dezembro de 1969.** Dispõe sobre a denominação de Via Elevada, em construção, nos 7º, 11º, 19º e 35º subdistritos – Consolação, Santa Cecília, Perdizes e Barra Funda, respectivamente e dá outras providências. Diário Oficial do Estado de São Paulo, 20/12/1969, p.1.

GUILLÉN, María Isabel C.; ABASCAL, Eunice H. S.

Corpografias nos baixos do viaduto: território em disputa. Seminário internacional urbanismo biopolítico, 2017, Belo Horizonte. 21p. Disponível em: https://www.academia.edu/download/56964194/CORPOGRAFIAS_NOS_BAIXOS_DO_VIADUTO__Biopolitico_Guillen_Abascal.pdf. Acesso em: 2 out. 2024.

GUILLÉN, María Isabel Camañes. **Urbanidade nos baixos de viadutos:** possibilidades e transformações em área intersticiais. Seminario internacional de investigación en urbanismo, 2019, Barcelona. 16p. Disponível em: <https://core.ac.uk/download/pdf/237678223.pdf>. Acesso em: 2 out. 2024.

SILVA, Marcos Virgílio da. **Debaixo do “Pogréssio”:**

sambistas e urbanização paulistana nas décadas de 1950 e 1960. São Paulo: Alameda, 2019.

SCHNECK, S. Bexiga, cotidiano e trabalho (1906-1931).

Anais do Museu Paulista, v.26, p.1-50, 2018.

SCIFONI, S. Lugares de memória operária na metrópole paulista. **Geosp Espaço e Tempo** (Online), v.17, n.1, p.98-110, 2013. doi: 10.11606/issn.2179-0892.geosp.2013.74304. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/geosp/article/view/74304>. Acesso em: 27 jun. 2022.

SHIRAIWA, M. C. S. **Inquietações urbanas:** reflexões sobre a produção socioespacial do Glicério. tcc (Especialização em Gestão de Projetos Culturais e Eventos) – Escola de Comunicação e Artes, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017, 31p. Disponível em https://celacc.eca.usp.br/sites/default/files/media/tcc/artigo_mariana_couto_silva_shiraiwa.pdf. Acesso em: 2 out. 2024.

VIAS ELEVADAS, a nova mania. **O Estado de S.Paulo**, 23 set. 1969, p.21. Disponível em: <https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19690923-28975-nac-0021-999-21-not>. Acesso em 29 jun. 2022.

VIA ELEVADA terá 3,4km. **O Estado de S.Paulo**, 12 out. 1969, p.36. Disponível em <https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19691012-28992-nac-0036-999-36-not>. Acesso em: 28 jun. 2022.

SOBRE A AUTORA

Dominique Aires é arquiteta e urbanista graduada pelo Centro Universitário Belas Artes de São Paulo. Pesquisa de maneira independente novas metodologias cartográficas e as interfaces do meio urbano com o objeto arquitetônico. Atua profissionalmente com projetos de arquitetura em diferentes escalas.

dominiqueaires.arq@gmail.com

ARTIGO

A desativação e desmonte do Cemitério dos Aflitos na ótica da modernidade paulistana

Fabiana Costa

Orientação: Profa. Dra. Amália dos Santos e Profa. Dra. Glória Kok (Escola da Cidade)

Pesquisa: Pesquisa Experimental, Programa de Iniciação Científica da Escola da Cidade, 2020-21.

Este artigo apresenta análises sobre as agências das populações negras na cidade de São Paulo no século XIX, como parte de uma investigação realizada na Pesquisa Experimental sobre o desmonte do Cemitério dos Aflitos em 1858 e sua desativação em 1888. O trabalho busca analisar a constituição da cidade no século XIX no período que antecede a abolição da escravatura, a iconografia da cidade de São Paulo e a conformação da memória sobre os seus bairros urbanos. Por meio de um balanço

crítico da historiografia sobre escravidão e racialização, à luz de documentos textuais, iconográficos e cartográficos presentes em arquivos da cidade, como o Arquivo Histórico Municipal, Arquivo Público do Estado e Casa da Imagem, objetiva-se desmontar e compreender o imaginário estabelecido sobre os anos anteriores à abolição por meio da relação de informações, apreendendo quais foram os motivos e mecanismos que levaram ao desmonte e desativação do Cemitério dos Aflitos.

Palavras-chave: escravidão; historiografia; memória.

The Deactivation and Dismantling of the Cemetery of the Afflicted from the Perspective of Paulistan Modernity

This article aims to present analyses of the agency of Black populations in the city of São Paulo in the 19th century, investigated through the Experimental Research on the dismantling of the Cemetery of the Afflicted in 1858 and its deactivation in 1888. The study seeks to analyze the constitution of the city in the 19th century, during the period preceding the abolition of slavery, the iconography of São Paulo, and the formation of memory regarding its urban neighborhoods. Through a critical review of historiography on slavery and racialization, in light of textual, iconographic, and cartographic documents present in city archives such as the Historical Municipal Archive, State Public Archive, and Casa da Imagem, the aim is to deconstruct and understand the established imagery of the years preceding abolition by examining the reasons and mechanisms that led to the dismantling and deactivation of the Cemetery of the Afflicted.

Keywords: slavery; cemetery; memory.

La Desactivación y Desmontaje del Cementerio de los Afligidos desde la Perspectiva de la Modernidad Paulistana

Este artículo tiene como objetivo presentar análisis sobre la agencia de las poblaciones negras en la ciudad de São Paulo en el siglo XIX, investigado a través de la Investigación Experimental sobre el desmantelamiento del Cementerio de los Afligidos en 1858 y su desactivación en 1888. El estudio busca analizar la constitución de la ciudad en el siglo XIX, durante el período previo a la abolición de la esclavitud, la iconografía sobre São Paulo y la formación de la memoria respecto a sus barrios urbanos. A través de una revisión crítica de la historiografía sobre esclavitud y racialización, a la luz de documentos textuales, iconográficos y cartográficos presentes en archivos de la ciudad como el Archivo Histórico Municipal, el Archivo Público del Estado y la Casa de la Imagen, se pretende desmontar y comprender la imagen establecida sobre los años previos a la abolición examinando las razones y mecanismos que llevaron al desmantelamiento y desactivación del Cementerio de los Afligidos.

Palabras clave: esclavitud; cementerio; memoria.